



# Informe Anual 2019



**CIE** Automotive



## 01 | Innovación y fiabilidad al servicio de la automoción

*Carta del presidente y del consejero delegado*

## 02 | La fiabilidad de nuestros resultados

*Progresos del año*

- 2.1 Desempeño del negocio *pág. 13*
- 2.2 Creación de valor para el accionista *pág. 23*
- 2.3 A la altura de las exigencias de los clientes *pág. 31*
- 2.4 Gestionando un equipo diverso *pág. 37*
- 2.5 Optimización en la cadena de suministro *pág. 49*
- 2.6 Avances de eficiencia ambiental *pág. 57*
- 2.7 Desarrollo social comprometido *pág. 64*

## 03 | La innovación y el crecimiento que nos hacen referentes

*Casos de éxito*

- 3.1 Industria 4.0 *pág. 71*
- 3.2 Incorporación de nuevas empresas al grupo *pág. 73*

## 04 | La fidelidad a nuestra cultura

*¿Qué nos diferencia?*

- 4.1 Identidad ganadora *pág. 77*
- 4.2 Modelo de negocio exitoso *pág. 79*
- 4.3 Estrategia sólida y sostenible *pág. 85*
- 4.4 Apuesta por la innovación y la tecnología *pág. 96*

## 05 | El compromiso con la sostenibilidad y el entorno

*Gobierno corporativo y Gestión de la RSC*

- 5.1 Gobierno corporativo de calidad *pág. 103*
- 5.2 Control eficiente de los riesgos *pág. 122*
- 5.3 Comportamiento ético *pág. 129*
- 5.4. Integración de la RSC en la gestión *pág. 131*

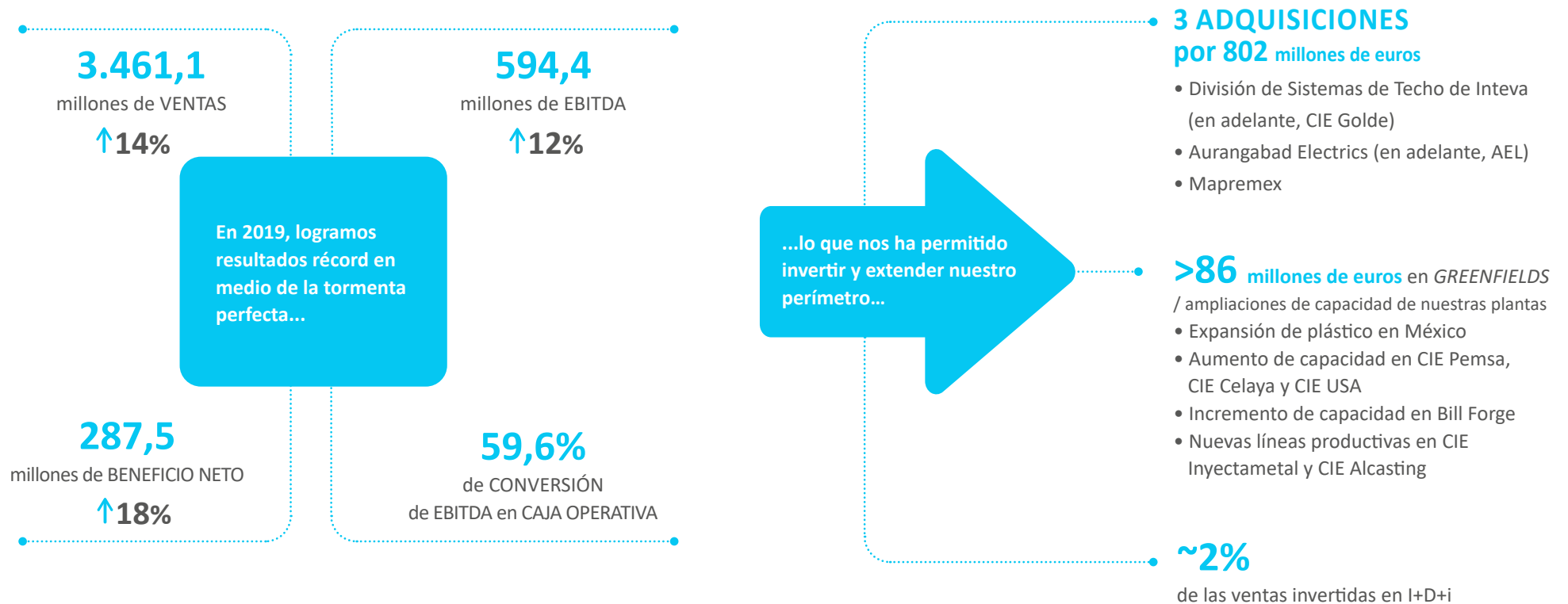
## 06 | Acerca de este informe

- 6.1 Metodología *pág. 138*
- 6.2 Datos de contacto *pág. 139*
- 6.3 Materialidad *pág. 140*
- 6.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible *pág. 145*
- 6.5 Tablas de datos y glosario *pág. 147*
- 6.6 Índice de contenidos GRI *pág. 160*
- 6.7 Verificación externa *pág. 176*

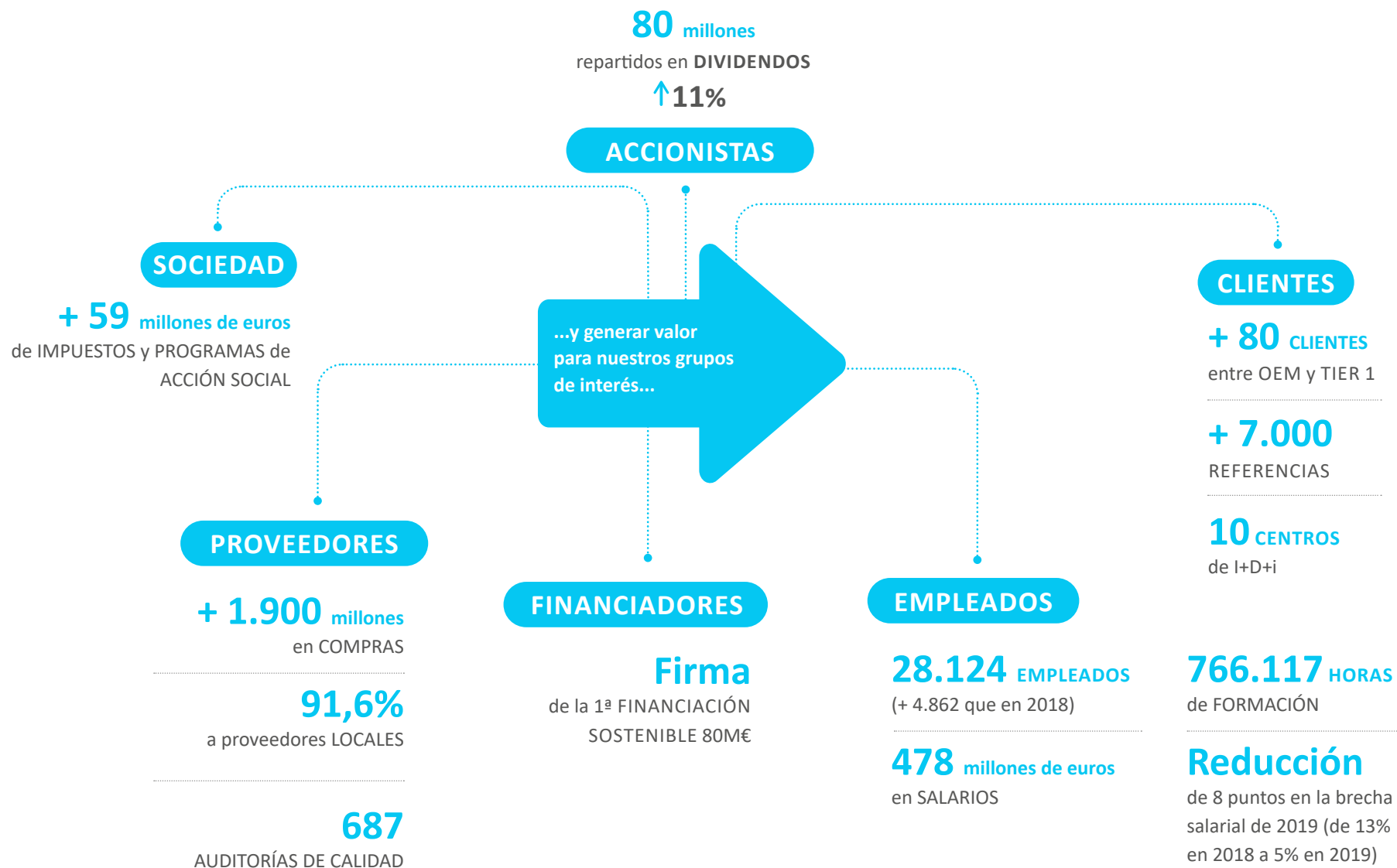
Puede navegar a través de este documento clicando directamente en las secciones del índice. Además, el EINF Informe Anual 2019 de CIE Automotive está disponible en versión online en [informeanual.cieautomotive.com](http://informeanual.cieautomotive.com)

# El año en cifras

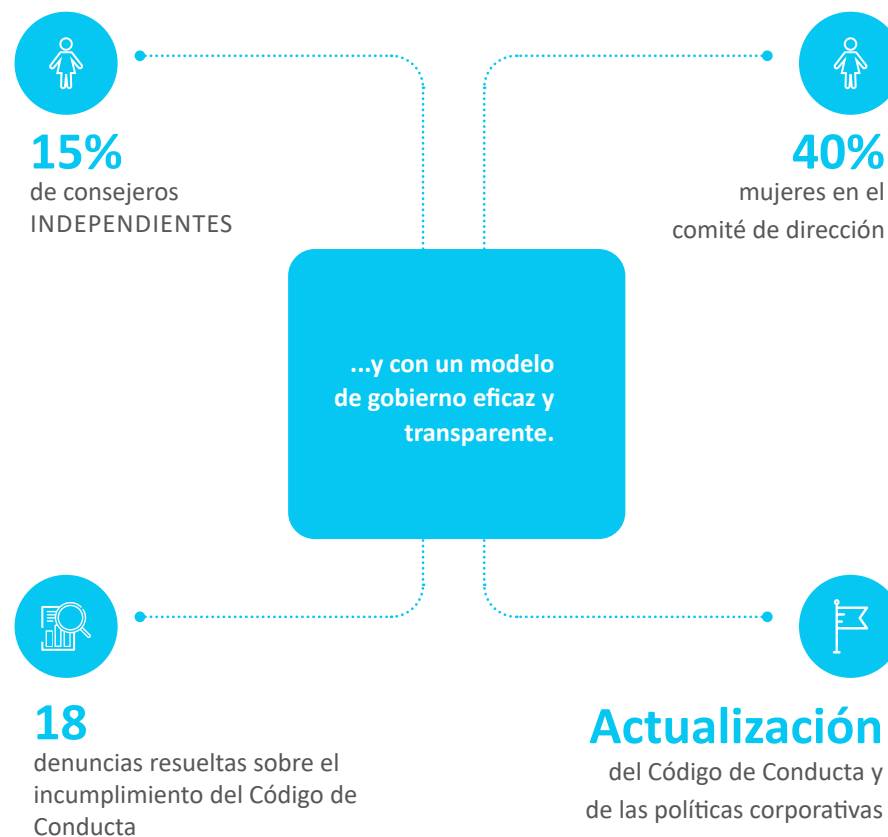
CIE Automotive ha evidenciado en 2019 su fiabilidad y su resiliencia en un contexto económico y sectorial complejo. Su diversificación geográfica, tecnológica y comercial, su capacidad para innovar y adaptarse a las tendencias del mercado y su estricta disciplina financiera y de inversión le han permitido mantener elevadas tasas de crecimiento y rentabilidad, y cumplir el Plan Estratégico 2016-2020 un año antes de lo previsto. Como empresa socialmente responsable, ha conjugado estos logros económicos con nuevos avances en aspectos sociales, ambientales y de gobernanza.



# El año en cifras





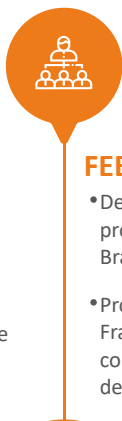


# Hitos



## ENERO

- Reparto de un dividendo a cuenta del ejercicio 2018 de 0,31 € la acción (+11% respecto a 2017).



## FEBRERO

- Despliegue del portal de proveedores en India, China y Brasil.
- Proyecto de colaboración con AIR France /KLM/DELTA para compensar las emisiones derivadas de los viajes comerciales.



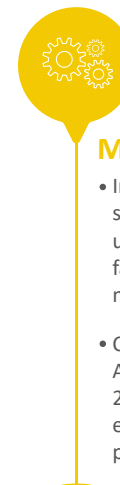
## MARZO

- Anuncio de la compra de la india Aurangabad Electricals Limited (AEL), especializada en inyección de aluminio, por 111 M€.
- COFIDES, S.A., S.M.E., concede un préstamo de 50 M€ para contribuir al crecimiento en México.



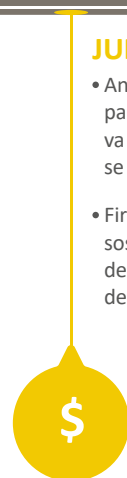
## ABRIL

- Ampliación en 90 M€ hasta los 690 millones del préstamo Sindicado, novación del mismo ampliando su vencimiento en 1 año.



## MAYO

- Integración de la división de sistemas de techo de Inteva, uno de los tres primeros fabricantes de techos del mundo, como CIE Golde.
- CIE anuncia en su Junta de Accionistas que alcanzará en 2019 los objetivos estratégicos comprometidos para 2020.



## JUNIO

- Anuncio de la compra de Mapremex para ampliar la capacidad productiva de mecanizado en México, que se cierra en septiembre.
- Firma de la primera financiación sostenible con BBVA por un importe de 80 M€, que se destinarán al plan de inversiones de CIE Automotive.



## JULIO

- Despliegue de las jornadas de Responsabilidad Social Corporativa en las plantas de India.
- Renovación y ampliación del programa de pagarés de 200 M€ a 300 M€.
- Reparto de un dividendo complementario a cuenta del ejercicio 2018 de 0,31 € la acción (+11% respecto a 2017).
- Revisión y edición del Manual *Global Supply Chain* y política de compras.



## SEPTIEMBRE

- Anuncio de acuerdo para comprar Somaschini, dedicada a la fabricación de sistemas de engranaje, presente en Italia y EE.UU., operación que se cerró en enero de 2020.
- Despliegue de las jornadas de Responsabilidad Social Corporativa en todas las compañías chinas, incluido CIE Golde.



## NOVIEMBRE

- Jornadas RSC a nivel mundial con proveedores en India, China y México.
- Lanzamiento del 1º vídeo Cadena de Suministro.
- CIE Automotive participa como ponente en el *IFC Global Manufacturing Conference* organizada por la *Internacional Finance Corporation* del Grupo Banco Mundial.



## DICIEMBRE

- Entrega de los primeros premios RSC a la cadena de suministro a tres proveedores mexicanos, dos españoles y uno alemán.
- Jornada RSC en Brasil con más de 30 participantes de todas las plantas brasileñas.
- Anuncio de un dividendo a cuenta del ejercicio 2019 de 0,37 € la acción con fecha de abono 3 de enero de 2020 (+19% respecto al año anterior).





## Innovación y fiabilidad al servicio de la automoción

Estimados amigos:

CIE Automotive cerró el año 2019 con un beneficio neto de 287,5 millones de euros, un 18% superior al de 2018, poniendo de manifiesto la fiabilidad de sus previsiones y su habilidad para adaptarse en un contexto complejo, manteniendo fidelidad a su modelo de diversificación y de disciplina financiera.

A lo largo de este Informe Anual 2019, detallaremos cómo, gracias a nuestra capacidad para innovar y adaptarnos a las exigencias del mercado, logramos batir un nuevo récord de crecimiento del 14%, hasta los 3.461,1 millones de euros de ventas; cómo conseguimos mantener una situación financiera saludable, al mismo tiempo que desarrollamos una dinámica política de inversiones, y cómo alcanzamos, un año antes de lo previsto, los objetivos del Plan Estratégico 2016-2020.

**ALCANZAMOS, UN AÑO  
ANTES DE LO PREVISTO  
LOS OBJETIVOS DEL  
PLAN ESTRATÉGICO  
2016-2020**

Explicaremos, además, nuestros esfuerzos por trasladar el éxito económico a nuestros accionistas, clientes, empleados, proveedores y, en general, a toda la comunidad. Porque, en CIE Automotive, no nos conformamos con la excelencia operativa; queremos ser también referentes en el ámbito social, ambiental y de gobernanza y deseamos contribuir, en la medida de nuestras posibilidades, al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible previstos en la Agenda 2030 de Naciones Unidas.

Las cuentas de CIE Automotive han vuelto a reflejar una mejora sustancial del negocio, con un crecimiento del EBITDA del 12%, hasta los 594,4 millones de euros, que tiene su origen en la búsqueda constante de la mejora continua y la eficiencia operacional y en la austeridad de los costes fijos. Los elevados márgenes operativos, unidos a la disciplina inversora y a las políticas financiera y fiscal, nos han permitido alcanzar un nivel de generación de caja del 60% del EBITDA, lo que se refleja en una deuda financiera neta de 1.522 millones de euros, acorde con nuestra vitalidad inversora.

[102-14]







Como ya imaginaréis, no ha sido fácil cumplir nuestros ambiciosos objetivos en un año de desaceleración económica global e incertidumbres geopolíticas, en el que la producción mundial de vehículos cayó por debajo de los 89 millones de unidades. Al contrario, hemos tenido que hacer gala de una gran flexibilidad para mantener nuestro ritmo de crecimiento y nuestra alta rentabilidad en las diferentes geografías donde tenemos presencia, afectadas todas ellas por problemas de distinta índole.

Así, si en Europa hemos vivido un año de ralentización económica, de incertidumbre

por el Brexit, y de adaptación a las nuevas regulaciones medioambientales, en Norteamérica, hemos asistido a la contracción de un mercado resentido por los ajustes de los constructores estadounidenses, el temor a una guerra comercial entre China y Estados Unidos y la huelga general de General Motors. Al otro lado del globo, en India, un conjunto de circunstancias coyunturales —la falta de disponibilidad de crédito, las nuevas normativas de seguridad y las exigencias legales sobre seguros, entre otros—, parecieron conjurarse para frenar el mercado, mientras que China, el principal

productor mundial, seguía dando muestras de cansancio. Afortunadamente, en medio de lo que parecía la tormenta perfecta en el sector de automoción, Brasil mantenía su tendencia positiva, con una creciente demanda interna que ha compensado la debilidad de su principal destino de exportación: Argentina.

En este contexto desfavorable, seguimos apostando por una estrategia de crecimiento orgánico que prioriza siempre el resultado y la generación de caja operativa, y aprovechamos esta etapa de menores volúmenes para mejorar nuestra eficiencia

operativa. Para ello, invertimos 136,8 millones de euros en el mantenimiento y modernización de nuestras plantas.

HEMOS APROVECHADO  
**LAS OPORTUNIDADES  
QUE NOS OFRECE  
EL MERCADO PARA  
AMPLIAR NUESTRO  
PERÍMETRO CON  
NUEVAS ADQUISICIONES**

Al mismo tiempo, hemos aprovechado las oportunidades que nos ofrece el mercado para ampliar nuestro perímetro con nuevas adquisiciones: el tercer fabricante mundial de techos (la división de sistemas de techo de Inteva); Aurangabad Electricals Limited (AEL), compañía india líder en la producción de componentes de inyección de aluminio, y Mapremex, que nos permitirá aumentar nuestra capacidad productiva de mecanización de componentes en México. Además, en septiembre llegamos a un acuerdo para la compra de la italiana Somaschini, especializada en sistemas de engranajes, operación que se cerró en enero de 2020.

Las integraciones de 2019, que suponen una inversión aproximada de 802 millones de euros, nos han permitido ganar cuota de mercado, mejorar nuestro posicionamiento en segmentos y mercados de altos volúmenes e importante crecimiento esperado y responder con una oferta tecnológica más profunda las demandas de nuestros clientes.

Estamos, pues, mejor preparados que nunca para afrontar los nuevos retos y

oportunidades a los que se enfrenta el sector de automoción: reducción de las emisiones para frenar el cambio climático, nuevas formas de movilidad, cambios geopolíticos derivados del proteccionismo y cambios tecnológicos que implican soluciones multimateriales.

**ESTAMOS MEJOR  
PREPARADOS  
QUE NUNCA PARA  
AFRONTAR LOS  
NUEVOS RETOS  
Y OPORTUNIDADES  
A LOS QUE SE  
ENFRENTA EL  
SECTOR**

Somos conscientes de que sólo invirtiendo en innovación podemos competir. Por eso, hemos trazado una hoja de ruta tecnológica para dar respuesta a las tendencias de

nuestra diversificada cartera de clientes, formada tanto por Tier 1 como por OEM, y colaborar con ellos en la construcción de la movilidad del mañana.

Con estos cimientos, esperamos poder seguir generando valor para nuestros accionistas, como venimos haciendo desde nuestra salida a bolsa. En nuestro primer año completo en el Ibex 35, hemos vuelto a repartir un tercio de nuestro beneficio neto en dividendos, 80 millones de euros, el triple de los repartidos en 2015 gracias a la progresión de nuestros resultados. Aunque nuestra acción terminó el año en 21,08 euros, el consenso del mercado sitúa nuestro precio objetivo en torno a 29 euros, una cifra más acorde con la solidez de nuestros fundamentales y que supone un recorrido de más del 35%.

Para llevar a cabo nuestros propósitos, contamos con el trabajo conjunto y coordinado de las más de 28.000 personas, a los que ofrecemos condiciones de trabajo dignas y la seguridad y formación necesarias para desempeñar su labor. Sirvan estas líneas para agradecer su esfuerzo y para anunciar el lanzamiento en 2020 de nuestro

Primer Plan de Igualdad y Diversidad Corporativo, con el que pretendemos avanzar en la integración real de diferentes colectivos.

Agradecemos, asimismo, la actuación de nuestros proveedores, el 91,6% de ellos locales, que contribuyen junto a nuestro equipo a construir nuestra oferta de valor. En 2019, hemos querido facilitar la entrada de nuevos suministradores y su gestión con el despliegue mundial del Portal de Proveedores. Asimismo, hemos redoblado nuestros esfuerzos para garantizar que cumplen nuestros estándares éticos y medioambientales con diferentes medidas, como la formación de los equipos de compra en materia de RSC en distintos países.

En este sentido, queremos destacar la actualización de nuestro Código de Conducta y de nuestras políticas corporativas, revisión en la que han participado representantes de todas las regiones y que podrían resumirse en un mayor control del fraude y la corrupción, en la posibilidad de hacer denuncias bajo anonimato en nuestro canal ético y una protección más eficaz de los datos personales.



# 01 | Carta del presidente y del consejero delegado

pág. 11



Nuestra forma responsable de hacer las cosas se traslada también a la sociedad a través de la participación en diferentes programas de acción social y del pago de impuestos, a lo que CIE Automotive destinó más de 59 millones de euros, así como de nuestra participación activa en distintos foros y asociaciones sectoriales.

En materia ambiental, a lo largo del ejercicio hemos trabajado en la realización de un prototipo para el cálculo preciso de nuestra huella de carbono y en la implantación de una economía circular a lo largo de nuestra cadena de valor, reduciendo el consumo y el desperdicio de materias primas, agua y energía. Para 2020, pretendemos seguir avanzando en el ámbito del ecodiseño de nuestros componentes y sistemas para favorecer su remanufactura, la integración de materiales reciclados y su posterior reciclabilidad.

No queremos terminar esta carta sin reafirmar nuestro firme compromiso con la descarbonización del transporte prevista en los Acuerdos de París. Nos gustaría subrayar el importante esfuerzo de I+D+i que desde CIE Automotive —y desde el sector de componentes de automoción en general— venimos haciendo para contribuir a poner en el mercado vehículos cada vez más limpios y eficientes, bajo la premisa de que “cada gramo cuenta”.

Nos comprometemos en este 2020 a seguir trabajando en este proceso de cocreación de una nueva realidad más sostenible, justa y generadora de riqueza para todos.



**Antón Pradera**  
Presidente



**Jesús Ma Herrera**  
Consejero Delegado



La fiabilidad de  
**nuestros resultados**

### OBJETIVOS

Mantener un crecimiento sostenible y rentable con una sólida posición financiera que permita generar valor a largo plazo para todos los grupos de interés.

### AVANCES EN 2019

- ✓ Crecimiento y rentabilidades muy superiores a las del mercado global.
- ✓ Inversión de de 86,2 millones de euros en *greenfields*/ampliaciones de capacidad.
- ✓ Adquisiciones de CIE Golde, AEL y Mapremex.
- ✓ Firma de la primera financiación sostenible.
- ✓ Reducción de la brecha salarial en 8 puntos, hasta un 5% frente al 13% de 2018.

CIE Automotive ha cerrado en 2019 una nueva etapa en su trayectoria de crecimiento rentable al cumplir, un año antes de lo previsto, los objetivos de su Plan Estratégico 2016-2020. La desaceleración global de la industria del motor no ha conseguido frenar su crecimiento ni menguar su beneficio neto, que se ha situado en 287,5 millones, un 18% más que el año anterior. Estas cifras récord han venido acompañadas de una alta generación de caja operativa, que le ha permitido seguir invirtiendo e incorporando empresas a su perímetro (la división de sistemas de techo de Inteva, AEL y Mapremex), sin arriesgar su posición financiera.

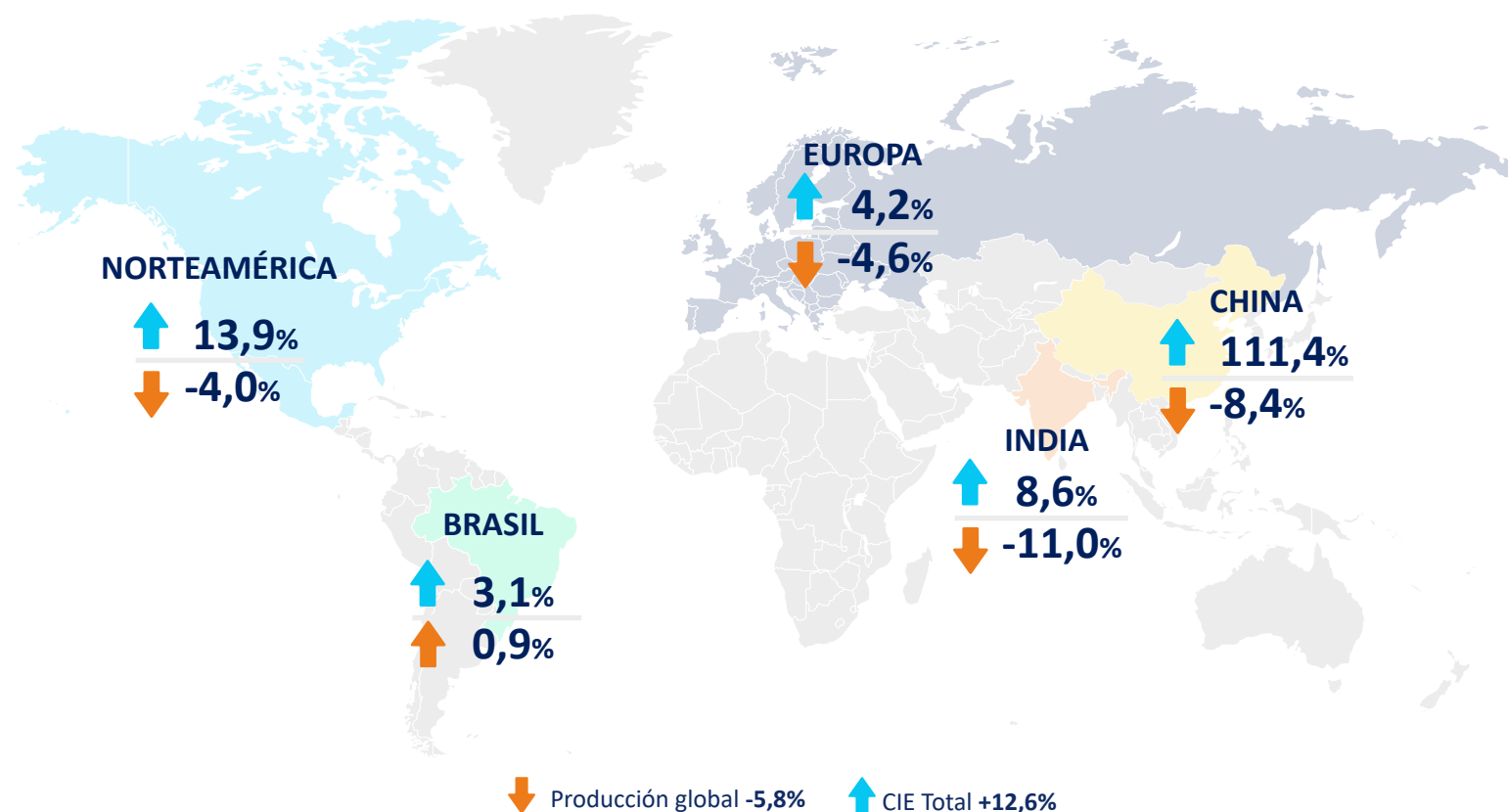
Las ventas de CIE Automotive han crecido en 2019 un 14%, hasta los 3.461,1 millones de euros, en un año difícil para el sector automoción, que ha visto cómo la producción global de vehículos se contraía un 5,8% como consecuencia de varios factores: la desaceleración de China, el principal productor mundial; la aplicación de las nuevas normativas de emisiones en diferentes mercados, que ha obligado a los fabricantes a realizar fuertes inversiones, y

las incertidumbres geopolíticas que se mantuvieron a lo largo del año, tales como el Brexit, la renovación del tratado NAFTA o la amenaza de guerra comercial entre Estados Unidos y China, entre otras.

**LAS VENTAS DE  
CIE AUTOMOTIVE  
CRECIERON UN  
14%, HASTA LOS  
3.461,1 MILLONES,  
EN UN CONTEXTO  
DE MERCADO COMPLEJO**



### CRECIMIENTO DE CIE AUTOMOTIVE



Fuente: Producción de Vehículos IHS DICIEMBRE 2019 (12 meses 2019) (% de crecimiento en unidades).  
 Crecimiento en facturación incluyendo adquisiciones y greenfields, a igual tipo de cambio.

En este contexto incierto, donde muchas empresas del sector automoción se han visto obligadas a revisar a la baja sus previsiones, CIE Automotive consiguió importantes mejoras en su EBITDA, que alcanzó los 594,4 millones de euros, un 12% más que en el mismo periodo de 2018, y en su EBIT, que ha ascendido un 7% hasta los 427,1 millones de euros.

Como resultado de ello, CIE Automotive ha elevado su beneficio neto un 18%, hasta los 287,5 millones de euros.

## RESULTADOS NORMALIZADOS AUTOMOCIÓN

<i>en millones de euros</i>	2018	2019	Var.%
Importe neto cifra de negocios	3.029,5	3.461,1	14%
EBITDA (*)	529,0	594,4	12%
% EBITDA s/ cifra negocio	17,5%	17,2%	
EBIT (*)	399,2	427,1	7%
% EBIT s/ cifra negocio	13,2%	12,3%	
Beneficio neto (*)	242,8	287,5	18%

(\*) EBITDA: Resultado neto de explotación + Amortización, EBIT: Resultado neto de explotación, Beneficio neto: Resultado atribuible a los accionistas de la sociedad dominante.



## ■ Inversiones y adquisiciones [102-10]

En los últimos años, CIE Automotive ha mantenido un vigoroso crecimiento orgánico, basado en importantes inversiones y en la saturación de las instalaciones. En 2019, la compañía ha aprovechado los momentos de menor crecimiento orgánico para mejorar la eficiencia de sus procesos. Así, invirtió 136,8 millones de euros en mantenimiento de las plantas y 86,2 en *greenfields*/ampliaciones de capacidad.

En paralelo, CIE Automotive ha continuado ampliando su perímetro con nuevas adquisiciones. Con ello, ha conseguido un doble objetivo: atender las necesidades del mercado y seguir creciendo de forma rentable. A este propósito ha dedicado aproximadamente 802 millones de euros. A lo largo del año, destacan tres adquisiciones:

### LA DIVISIÓN DE SISTEMAS DE TECHO DE INTEVA (CIE GOLDE)

La adquisición de esta compañía, que ha pasado a llamarse CIE Golde, se cerró en mayo de 2019 y es la mayor de las realizadas hasta el momento. Se trata del tercer fabricante mundial de sistemas de techos, en un nicho en el que los tres principales proveedores tienen una cuota de mercado conjunta de alrededor del 85%, y está bien posicionado en Asia, uno de los mercados con mayor potencial en este segmento.

### AURANGABAD ELECTRICALS LIMITED (AEL)

En el mes de marzo, CIE Automotive compró esta compañía india, líder en producción de componentes de inyección de aluminio. Esta integración, que se ha realizado a través de MCIE, fortalecerá la presencia de la compañía en el segmento de dos ruedas en el continente asiático y complementará la oferta de CIE Automotive en dicho mercado, ofreciendo a sus clientes un abanico de tecnologías más completo.

### MAQUINADOS DE PRECISIÓN DE MÉXICO (MAPREMEX)

CIE Automotive amplió su capacidad productiva de mecanización de componentes con la compra de las compañías Maquinados de Precisión de México (Mapremex) y Cortes de Precisión de México (Copremex).

EL PERÍMETRO DE  
**CIE AUTOMOTIVE**  
*SE HA AMPLIADO*  
**EN 2019 CON**  
**IMPORTANTES**  
 ADQUISICIONES

Además, CIE Automotive anunció en septiembre la adquisición de Somaschini, cuyo cierre se hizo efectivo en enero de 2020.

Con plantas en Italia y EE.UU., esta integración contribuirá a la creación de un *top player* mundial de sistemas de engranajes –Europa, Norteamérica y Asia– y en varios segmentos –automoción, vehículo industrial, tractor, *off road*–.

*Para más información sobre las operaciones de M&A, véase apartado 3.1. Incorporación de nuevas empresas al grupo.*



### ■ Desempeño por geografías [102-7]

En 2019, CIE Automotive ha hecho gala de su habilidad para manejarse en distintos mercados que presentan comportamientos diferentes. Todas las geografías han mejorado, o al menos sostenido, sus márgenes operativos con respecto al año anterior a nivel orgánico o perímetro 2018. Cabe recordar que las adquisiciones de AEL, CIE Golde y Mapremex han diluido los márgenes en Asia, Europa y Norteamérica.

Esta favorable evolución demuestra la flexibilidad y capacidad de adaptación de CIE Automotive a un entorno económico y sectorial negativo. Durante el año, la compañía se ha volcado en el crecimiento rentable, y en optimizar los márgenes operativos de todas sus plantas, siguiendo al mismo tiempo una política comercial muy estricta, que le impide aceptar volúmenes de baja rentabilidad.

#### CONTRIBUCIÓN POR GEOGRAFÍAS A LA CIFRA DE NEGOCIO

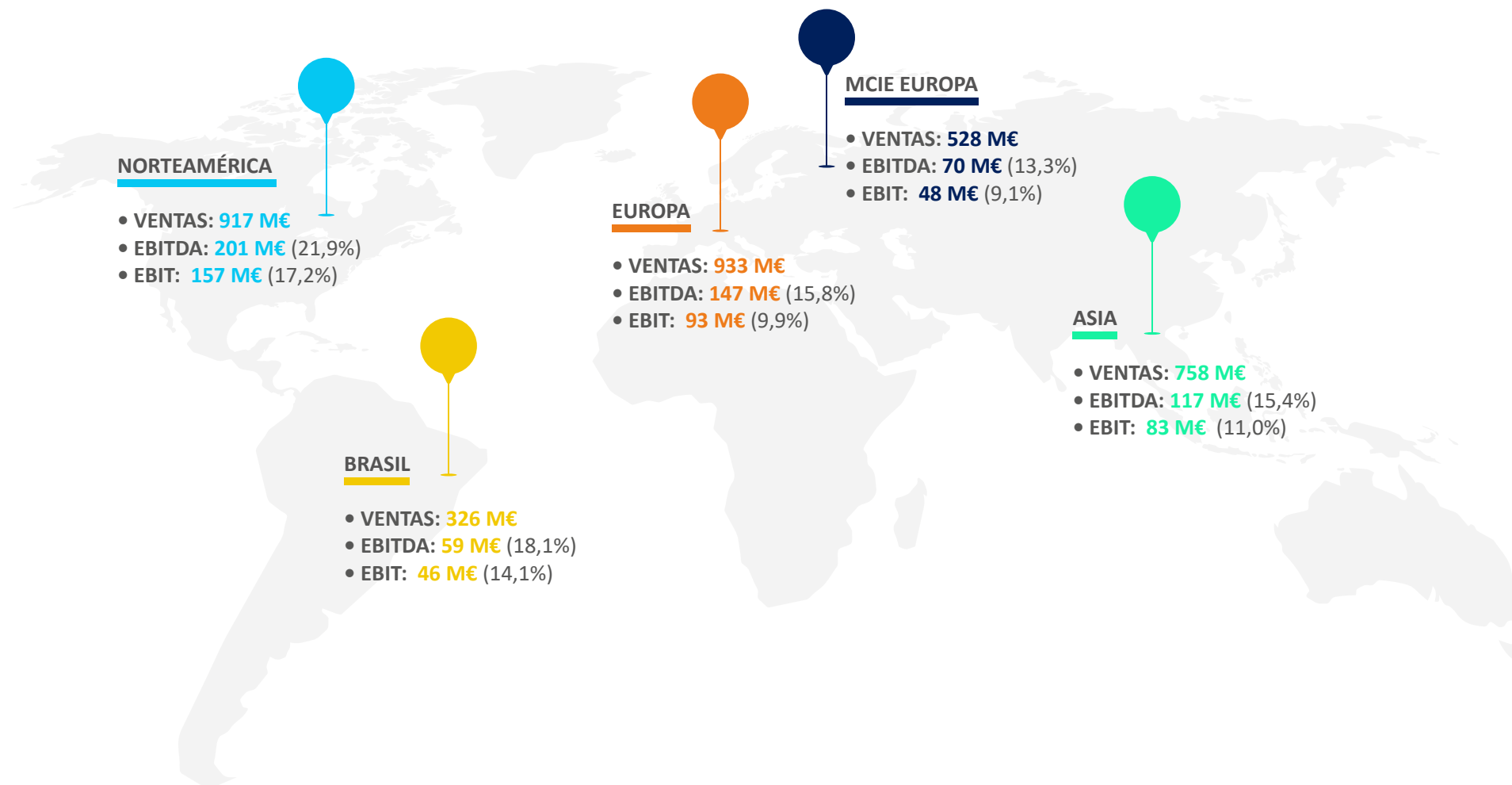


EUROPA	26,9%
NORTEAMÉRICA	26,5%
ASIA	21,9%
MCIE EUROPA	15,3%
BRASIL	9,4%

#### CONTRIBUCIÓN POR GEOGRAFÍAS AL EBITDA



EUROPA	24,8%
NORTEAMÉRICA	33,8%
ASIA	19,7%
MCIE EUROPA	11,8%
BRASIL	9,9%



### EUROPA

Comportamiento negativo en el conjunto del mercado europeo, cuya producción ha caído un 4,6% versus 2018, penalizada por la ralentización, que afecta a países muy exportadores como Alemania o incertidumbres como el Brexit. En CIE Automotive, la facturación a nivel orgánico ha decrecido un 3,8%, mientras que las ventas totales han crecido un 4,2% respecto al año anterior debido a las adquisiciones que, por otra parte, han diluido los márgenes en las plantas de la Europa tradicional:

- *Plantas de la Europa tradicional de CIE:*

Ligadas al vehículo ligero, en la primera mitad del año siguieron expuestas a los efectos negativos de la nueva normativa de emisiones WLTP, aunque comenzaron a recuperar el crecimiento en la segunda mitad del año debido, sobre todo, al efecto comparación con el año anterior y la entrada en vigor de las multas en 2020 que ha provocado el desestocaje de las unidades más penalizadoras.

- *Plantas MCIE Europa:*

Ligadas principalmente a los camiones, no se han visto afectadas por la nueva normativa WLTP y mantuvieron un crecimiento elevado en los primeros meses del año, para verse a continuación arrastradas por la fuerte contracción del segmento en los meses siguientes.

### NORTEAMÉRICA

El crecimiento de las ventas de CIE Automotive del 13,9% total (1,2% a nivel orgánico), supone un *gap* muy importante con un mercado de Estados Unidos, México y Canadá, que ha caído un 4,0% debido fundamentalmente a la desaceleración del mercado estadounidense —muy afectado por la huelga de General Motors y centrado en ajustar stocks y buscar vehículos de mayor calidad y margen—. La incertidumbre sobre la renovación del acuerdo NAFTA entre los tres países también afectó negativamente al sector.

### BRASIL

CIE Automotive obtiene un crecimiento del 3,1% a nivel orgánico, muy por encima del mercado (0,9%) y una expansión muy significativa de márgenes, beneficiado por el proceso de concentración de proveedores derivado de la crisis. Una vez superada esta y despejadas las incertidumbres propias del periodo electoral, la compañía ha aprovechado la fortaleza del mercado interno y, dado que no exporta a Argentina, no se ha visto tan afectada por la bajada de las exportaciones a este país.

### ASIA

Las ventas de CIE Automotive crecieron un 8,6% (-12,1% a nivel orgánico) en India gracias a la adquisición de AEL que, por el contrario, genera un efecto dilutivo en márgenes. India es un mercado de enorme potencial, que en 2019 ha visto reducida su expansión un 11,0% por problemas coyunturales: transición de los OMS a los nuevos estándares de emisiones, entrada en vigor de nuevas normas de seguridad y problemas de los dos grandes financiadores al consumo del país. Todo ello sumado a la incertidumbre electoral que afectó a prácticamente a toda la primera mitad del año.

En cuanto a la evolución del negocio de CIE Automotive en China ha descendido orgánicamente un 22,0% como consecuencia de la contracción del mercado, por la desaceleración económica y la normativa de emisiones *China 6*. Hasta la integración de CIE Golde, la presencia del grupo en el país ha sido pequeña y orientada a clientes occidentales muy específicos. Con esta adquisición, la facturación de la compañía en el país ha aumentado un 111,4%.



## Situación financiera

La deuda financiera neta de CIE Automotive se situaba en 1.522,0 millones de euros al cierre del ejercicio, frente a los 948,2 millones del año anterior. Esta cifra supone un apalancamiento de 2,3 veces el EBITDA, un ratio afectado fundamentalmente por las adquisiciones y que, sin estas, sería de aproximadamente 1,4 veces.

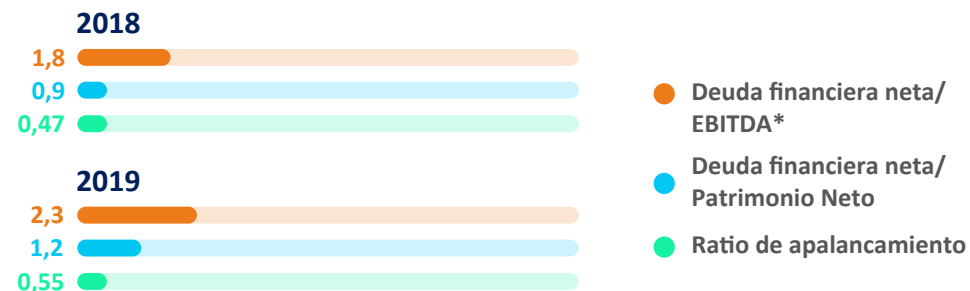
La saludable situación financiera de CIE Automotive, a pesar de sus fuertes inversiones, se explica por la elevada conversión del EBITDA en caja operativa, de en torno al 60% en 2019, con las que ha financiado su crecimiento.

En el cuadro, se detalla el balance de situación comparativo.

### BALANCE DE SITUACIÓN COMPARATIVO

<i>en millones de euros</i>	2018	2019
Activos fijos	2.267,7	3.393,5
Circulante operativo	(158,8)	(275,5)
<b>Total Activo Neto</b>	<b>2.108,9</b>	<b>3.116,0</b>
Patrimonio neto	1.048,9	1.235,0
Deuda financiera neta	948,2	1.522,0
Otros (Neto)	111,8	361,0
<b>Total Patrimonio Neto y pasivos</b>	<b>2.108,9</b>	<b>3.116,0</b>

### RATIOS FINANCIEROS



(\*) EBITDA: Resultado neto de explotación + Amortización.

LA SALUDABLE  
**SITUACIÓN FINANCIERA**  
 SE BASA EN UNA  
**ELEVADA**  
 CONVERSIÓN DEL  
**EBITDA EN CAJA**  
 OPERATIVA

## ■ Obtención de financiación

A lo largo de 2019, CIE Automotive ha seguido buscando financiación para su crecimiento en distintos países, como México, y la firma del préstamo con COFIDES en marzo 2019 destinado al crecimiento en este país sin duda demuestra el compromiso de instituciones además de la banca privada con los proyectos y países en los que la compañía confía. Asimismo, como viene siendo recurrente, en abril 2019 se produjo la novación y ampliación de un año adicional del préstamo sindicado y de la apuesta de 3 bancos con mayor participación en ampliarla por un total de 90 millones euros adicionales a los 600 millones existentes.

Además, CIE Automotive, en su búsqueda de financiación ha incorporado criterios de sostenibilidad. Así, la compañía firmó su primera financiación sostenible con BBVA y mantuvo reuniones con el *pool* de bancos, en las que ha expuesto la importancia que el grupo concede a sus compromisos de

Responsabilidad Social Corporativa y cómo pueden ser abordados desde el punto de vista de la financiación.

En esta línea, CIE Automotive participó en noviembre en la “IFC Global Manufacturing Conference” organizada por la Internacional Finance Corporation del Grupo Banco Mundial para dar su visión sobre lo que la sostenibilidad significa para CIE Automotive, y cómo está integrando los principios de sostenibilidad en sus objetivos corporativos y planes de inversión.

La compañía ya disponía anteriormente de una financiación de IFC de 150 millones de dólares, firmada en 2018, ligada a mejoras en programas de eficiencia energética, igualdad, programas de reducción de emisiones en México, así como mejora de la cadena de suministro en ese mismo país, en cuyo seguimiento y plan de mejora se ha trabajado a lo largo del año.

### Primera financiación sostenible de CIE Automotive

CIE Automotive firmó en 2019 con la entidad bancaria BBVA un préstamo bilateral sostenible por un importe de 80 millones de euros. Las condiciones económicas del préstamo se encuentran vinculadas a la calificación ASG (ambiental, social y de gobernanza) de la compañía. Vigeo Eiris ha sido el consultor ambiental encargado de emitir el informe de la calificación y será el evaluador anual durante la vida del préstamo.

Este préstamo es un paso más en el compromiso con la Responsabilidad Social Corporativa de CIE Automotive, al integrar de forma efectiva la sostenibilidad en su modelo de gestión.

## VENCIMIENTOS DE LOS RECURSOS AJENOS

en millones de euros	2017	2018	2019
Menos de un año	242,6	282,3	524,8
Entre 1 y 2 años	135,7	161,9	244,8
Entre 3 y 5 años	749,0	789,6	1.146,4
Más de 5 años	97,6	106,2	205,1
<b>Total</b>	<b>1.224,9</b>	<b>1.340,0</b>	<b>2.121,0</b>

### ESTRUCTURA DE LA DEUDA FINANCIERA DE CIE AUTOMOTIVE

<i>en millones de unidades</i>	2016	2017	2018	2019	VENCIMIENTO	CARACTERÍSTICAS
Préstamo sindicato	≈550	≈466	≈400	≈480	Abril 2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préstamo en euros</li> <li>• Parrilla de precios basada en DFN/EBITDA</li> <li>• 345 mill de préstamo Automoción + 345 mill Revolving</li> </ul>
BEI e IFC	≈70	≈61	≈82	≈247	12 y 9 años, con 2 de carencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préstamo en euros y dólares.</li> <li>• Parcialmente Fijo</li> </ul>
Préstamo I/p	≈85	≈81	≈81m	≈77	7 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préstamo en euros</li> </ul>
Bank of América y otros México/EEUU	≈71	≈162	≈163m	≈156	4 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préstamo en dólares</li> <li>• Parcialmente swapeado a tipo fijo</li> </ul>
Otros	≈359	≈384	≈616m	≈1.161	Varios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deuda compuesta de bilaterales (locales), líneas de crédito, financiación de circulante,...etc.</li> </ul>
<b>Deuda Financiera Bruta</b>	<b>≈1.135</b>	<b>≈1.158</b>	<b>≈1.340m</b>	<b>≈2.121</b>		
Caja y Equivalentes	≈240	≈201	≈392	≈599		
<b>Deuda Financiera Neta</b>	<b>≈895</b>	<b>≈957</b>	<b>≈948</b>	<b>≈1.522</b>		



## 2.2 Creación de valor para el accionista

### OBJETIVO

Generar valor para los accionistas a través de la revalorización de la acción y del pago de dividendos, ofreciendo a los inversores la información necesaria para su toma de decisiones.

### AVANCES EN 2019

- ✓ Incrementar el dividendo 2018 por acción un 11%, hasta los 0,62 euros/acción.
- ✓ Mantener el precio de la acción en un entorno convulso para el sector.
- ✓ Reforzar las plazas clave y ampliar nuevas plazas.
- ✓ Dominio de nueva herramienta de CRM.
- ✓ Encuesta de Satisfacción del Analista.
- ✓ Presencia en principales conferencias europeas de Small Mid Caps.

Año tras año, CIE Automotive crea valor para sus accionistas gracias a su crecimiento sostenible y rentable, que le permite retribuir cada año un tercio de su creciente beneficio neto. Sin embargo, en 2019, la cotización de la acción describió una evolución prácticamente plana y se situó en 21,08 euros, severamente afectada por la complicadísima situación en la que se encuentra el sector de automoción a nivel mundial. Pese a ello, CIE Automotive repartió dividendos por valor de 80 millones de euros, 10,8% más que en el ejercicio anterior y que triplica el repartido en 2015.

### 2.2.1 Evolución en bolsa

En su primer año completo cotizando en el IBEX 35, la evolución no es buena: los títulos de CIE Automotive se mantuvieron estables, frente a la revalorización media del 12,0% de las empresas del Ibex y la del 17,0% de las que cotizan en el Stoxx Europe 600 Automobiles & Parts, aun siendo la evolución del negocio del grupo excelente.

El mercado sigue sin discriminar entre las compañías del sector automoción e incorpora en todas las compañías por igual el impacto de incertidumbres económicas y políticas que pesan sobre el sector (desaceleración global, medidas proteccionistas, adopción de nuevas normativas de emisión en la fabricación de automóviles, Brexit, etc.) y que han obligado a muchos fabricantes y proveedores a rebajar sus expectativas de producción y rentabilidad.

Sin embargo, el tibio comportamiento de los títulos de CIE Automotive no se corresponde ni con el desempeño del grupo trimestre a trimestre, ni con el potencial de las nuevas empresas adquiridas a lo largo del año, ni con la solidez de su modelo de negocio basado en la diversificación y la disciplina financiera,

que le ha permitido sortear la pasada crisis y mantener un crecimiento de doble dígito en los últimos 15 años. Prueba de este desfase entre el cumplimiento adelantado de los compromisos estratégicos de CIE y la cotización del valor es que, el precio objetivo del consenso de los analistas –que sí reconocen el potencial de la compañía– se situó en 28,90 euros, frente a los 21,08 del precio de cierre del año.

**EL PRECIO  
 OBJETIVO DEL CONSENSO  
 DE LOS ANALISTAS  
 SE SITUÓ EN  
 28,90€, FRENTE  
 A LOS 21,08 DEL  
 PRECIO DE CIERRE  
 DE AÑO**

Para más información, véase consenso del mercado.

Detrás de este desajuste entre la evolución del precio de la acción y los fundamentales de la compañía podría subyacer también la creciente estandarización de la toma de decisiones en el mercado bursátil, donde los autómatas y los fondos de gestión pasiva ya controlan una parte creciente de la contratación. Esta homogeneización estaría encasillando a CIE al ignorar sus resultados, superiores a los del sector, e infravalorando su posicionamiento para seguir creciendo.

De cara a 2020, y a pesar de que existen todavía incertidumbres macro, es de esperar que los títulos de CIE Automotive recuperen la senda creciente experimentada los últimos años, una vez que se afiancen las expectativas de recuperación del sector y se publique el nuevo Plan Estratégico 2025.

### INDICADORES BURSÁTILES DE CIE AUTOMOTIVE

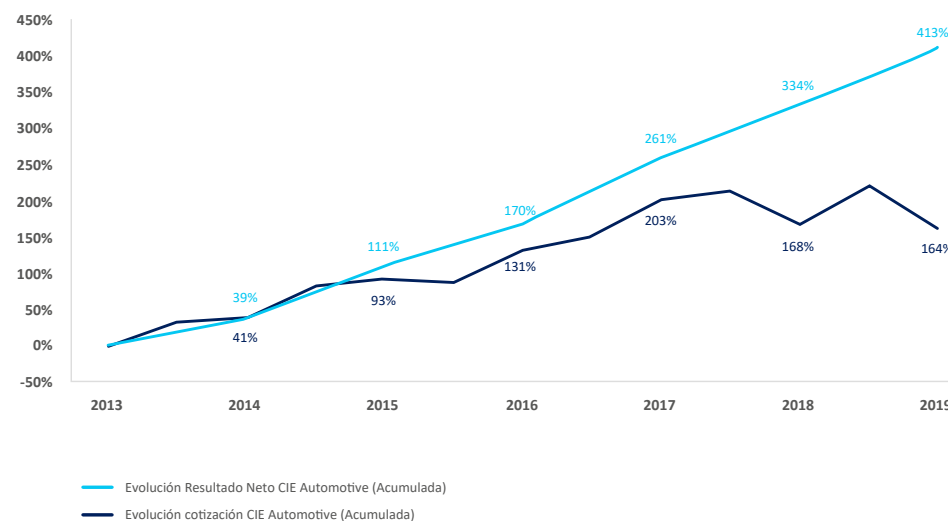
	2017	2018	2019
Número de acciones a 31/12	129.000.000	129.000.000	129.000.000
Cotización a 31/12 (en euros)	24,21	21,44	21,08**
Cotización Proforma a 31/12 (en euros)*	21,37	21,44	21,45
Capitalización a 31/12 (en millones de euros)	3.123,10	2.765,80	2.719,32
Volumen medio de negociación	59.318	87.149	57.296
PER***	14,5	11,4	9,5

(\*) Cotización ajustada por el efecto del reparto del dividendo extraordinario en acciones de Global Dominion y por el descuento del dividendo a cuenta 2019 con fecha abono 03/01 y fecha exdividendo 31/12.

(\*\*) Cotización penalizada por el descuento del dividendo a cuenta 2019 con fecha ex dividendo 3 de enero 2020.

(\*\*\*) PER: relación entre el precio de la acción y el beneficio. 2018: beneficio neto normalizado automoción.

### EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN. COMPARATIVA CON EVOLUCIÓN DEL RESULTADO NETO

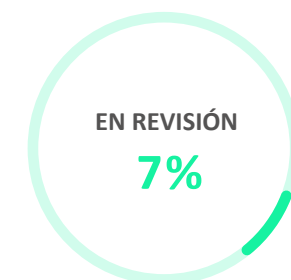


Tal y como se observa en el gráfico, el precio de las acciones de CIE Automotive ha evolucionado casi en línea con los ingresos netos durante el período de 2013 a 2017. Sin embargo, durante el período 2017-2019, ha surgido un desajuste significativo entre las valoraciones de CIE, que han disminuido significativamente y sin motivo.

### RECOMENDACIONES DE LOS ANALISTAS A 31 DE DICIEMBRE

Compañía	Analista	Precio	Recomendación
Ahorro Corporación	Álvaro Arístegui	29,7 €	Comprar
Alantra Equities	Álvaro Lenze	28,0 €	Comprar
Bankinter	Esther Gutierrez	29,4 €	Comprar
BBVA	David Díaz Rico	33,3 €	Sobreponderar
Caixabank BPI	Bruno Filipe Bessa	28,6 €	Mantener
Exane BNP Paribas	Francisco Ruiz	23,0 €	Mantener
Fidentiis	Enrique Yáñez	-	En revisión
Intermoney Valores	Virginia Pérez	30,3 €	Comprar
JB Capital Markets	José María Cánovas	33,0 €	Comprar
Kepler	Alexandre Raverdy	26,0 €	Comprar
Link Securities	Iñigo Isardo	30,7 €	Comprar
Nau Securities	Pedro Baptista	27,0 €	Comprar
Renta 4	Iván San Félix	-	Sobreponderar
Sabadell	Alfredo Del Cerro	26,9 €	Comprar
Santander	Robert Jackson	29,9 €	Comprar
<b>CONSENSUS</b>	-	<b>28,9 €</b>	-

### RECOMENDACIONES



### ■ Evolución de MCIE en las bolsas indias

La cotización de las acciones de Mahindra-CIE (MCIE), que cotizan en las dos principales bolsas de la India –la National Stock Exchange of India Limited (NSE) y la BSE Limited (BSE)–, cayó el 35%, frente a la revalorización a doble dígito de los principales índices bursátiles. Este descenso tiene su origen en la ralentización de las ventas, debido a la confusión en torno a las inminentes nuevas normas sobre emisiones *Bharat Stage 6*, que entrarán en vigor a partir del 1 de abril de 2020.

	2017	2018	2019
Número de acciones a 31/12 (en millones)	378,4	378,8	379,0
Cotización a 31/12 (en rupias) en BSE	257,8	253,5	164,8
Cotización a 31/12 (en rupias) en NSE	258,2	257,0	164,8
Máximo del año (en rupias) en BSE	270,1	301,8	258,3
Mínimo del año (en rupias) en BSE	181,1	199,2	135,6
Capitalización a 31/12 (en millones de rupias) en BSE	97.525	96.002	62.442
Volumen medio de negociación en BSE (en miles de acciones)	58.273	75.674	47.831
Volumen medio de negociación en NSE (en miles de acciones)	197.188	456.739	185.060

Los volúmenes de negociación se calculan descontando los 52 fines de semana y los días festivos declarados a partir de los 365 días de ese año.

Como en la Bolsa española, las principales firmas de análisis que cubren el MCIE reiteraron su recomendación de compra, al tiempo que han ido revisando periódicamente el precio objetivo, confirmando su confianza en la empresa.

	2017	2018	2019
Beneficio por acción (en rupias) (*)	9,46	14,48	9,35
PER (**)	27,3	17,0	17,6

(\*) El beneficio por acción en 2018 está calculado teniendo en cuenta las operaciones continuas.  
 (\*\*) PER relación entre el precio de la acción y el beneficio.



### 2.2.2 Reparto de dividendos

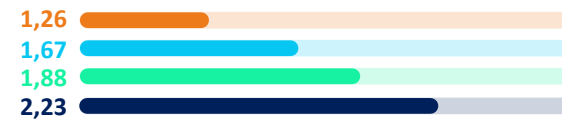
CIE Automotive ha mantenido intacta en 2019 su política de dividendos: repartir un tercio de su beneficio neto entre los accionistas. Así, el importe de los dividendos se ha ido incrementado a doble dígito año tras año, a la par que los resultados de la compañía, y en 2019 distribuyó 80 millones de euros con cargo al ejercicio 2018, más del triple que en 2015.

Esta cantidad se abonó en dos pagos de 0,31 euros la acción: un primer pago a cuenta del ejercicio 2018 el 4 de enero y un segundo pago como dividendo complementario de 2018 el 3 de julio, que supone un 11% más que el ejercicio anterior.

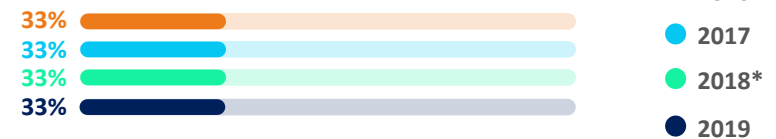
En diciembre de 2019, el Consejo de Administración aprobó el reparto de un dividendo a cuenta de los resultados del ejercicio 2019 de 0,37 euros brutos por acción, que se hizo efectivo el 3 de enero de 2020, lo que supone un aumento del 19% respecto al año anterior.

#### REPARTO DE DIVIDENDOS

##### BPA ordinario



##### Pay out\*\*



##### Dividendos pagados en el ejercicio (€)



(\*) Beneficio por Acción de 2018 calculado con resultados normalizados del segmento automoción.

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

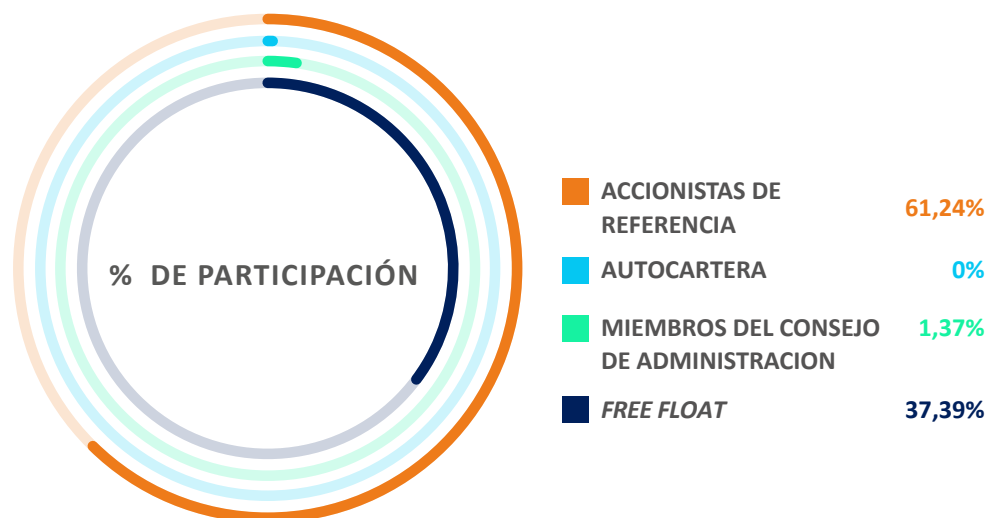
### 2.2.3 Relación con accionistas e inversores

El capital de CIE Automotive estaba compuesto, al cierre de 2019 por 129 millones de acciones valoradas en 2.719 millones de euros. Los accionistas de referencia controlaban el 61,2% de los títulos, mientras que el 1,4% pertenecía a los miembros del Consejo de Administración, el 37,4% era capital flotante y un 0% autocartera.

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.

La compañía asegura a todos ellos la igualdad de trato en lo que se refiere a información, a participación y al ejercicio del derecho de voto en la Junta General, de acuerdo con su Política de Información y Comunicación a los Mercados y a la Ley de Sociedades de Capital.

#### ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD



#### EVOLUCIÓN ANUAL DE LA COMPOSICIÓN ACCIONARIAL

Accionista	2017	2018	2019
ACEK Desarrollo y Gestión Industrial, S.L.	15,91%	14,90%	14,91%
Antonio María Pradera Jáuregui	10,00%	10,00%	10,00%
Corporación Financiera Alba, S.A.	10,00%	10,10%	10,15%
Elidoza Promoción de Empresas, S.L.	9,60%	10,00%	10,00%
Mahindra&Mahindra, Ltd.	7,43%	7,43%	7,43%
Addvalia Capital, S.A.	5,00%	5,00%	5,00%
Alantra Asset Management, SGIIC, S.A.	4,65%	3,50%	3,74%
<b>Total Accionistas de Referencia</b>	<b>62,59%</b>	<b>60,93%</b>	<b>61,24%</b>
Autocartera	1,16%	0%	0%
Miembros del Consejo de Administración	0,37%	1,37%	1,37%
<i>Free float</i>	35,88%	37,70%	37,39%

Para más información sobre participaciones significativas a la fecha, consultar [aquí](#).

Toda la información relevante está disponible en la web corporativa [www.cieautomotive.com](http://www.cieautomotive.com), dentro del apartado de Accionistas e Inversores. En esta página aparecen también los datos de contacto telefónico y correo electrónico para que los accionistas puedan comunicarse con la empresa.

El Departamento de Relación con Inversores del grupo es el encargado de transmitir información veraz y periódica sobre la evolución de la empresa a la comunidad financiera, una labor que se ha redoblado tras su incorporación al IBEX 35. Como parte de su labor, se reunió con 601 inversores entre 15 conferencias y 21 *roadshows*, además de recibir 11 visitas de inversores a las instalaciones de CIE Automotive y múltiples conferencias telefónicas en las que explicó su modelo de negocio, su actividad en cada mercado y sus perspectivas de futuro.

Especialmente reseñable la participación de CIE, por primera vez, en la *7th JP Morgan Autoconference*, una de las principales conferencias sectoriales a nivel mundial, a la que tan solo han estado invitadas

26 empresas del sector automoción, incluyendo a grandes *players* como BMW, Daimler, Renault, Toyota, Continental, Valeo, FCA, etc. Así, cabe destacar en el ejercicio el refuerzo de las nuevas plazas internacionales clave y la ampliación a nuevas plazas.

Paralelamente, el Departamento de Relación con Inversores mantiene una estrecha interlocución con los diferentes analistas que cubren la compañía y con los que se organizan reuniones, visitas y conferencias telefónicas periódicas. Al cierre de 2019, [15 firmas de análisis](#) seguían a CIE Automotive, mientras se trabaja en 3 nuevas coberturas.

Para facilitar su labor, el Departamento de Relación con Inversores ha empezado a utilizar Nasdaq IR Insight, una plataforma de gestión que le permite llevar un registro detallado 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 está trabajando en la estandarización de los informes internos *ad hoc*, de acuerdo con sus intereses.

### Encuesta de satisfacción a los analistas

Para mejorar la información, CIE Automotive realizó en 2019 una Encuesta de Satisfacción de los Analistas, en la que se evaluaron 22 aspectos relacionados con la transparencia y la labor de comunicación del departamento de Relación con los Inversores.

De ella se desprende que todos ellos valoran la disponibilidad del equipo de Relación con Inversores, la retroalimentación recibida y el tiempo de respuesta.

En cuanto a la presentación de resultados trimestrales, los analistas se muestran muy satisfechos tanto de la conferencia de resultados – de la que valoran especialmente la labor del orador, el contenido de la información y la calidad de las preguntas– como de la documentación aportada.

Con el *feedback recibido*, el Departamento de Relación con los inversores ha realizado un plan para seguir mejorando la información a los analistas e inversores.

### ■ Reconocimientos

La actividad realizada por el departamento de Relación con Inversores ha recibido el reconocimiento “Best Investor Relations Program 2019 – All Europe/ Consumer Autos & Auto Parts” por la prestigiosa publicación “Institutional Investor”, tanto en categoría Small and Mid Cap como en categoría Absoluta. Este reconocimiento se basa en la evaluación de los analistas europeos *sell-side* sobre aspectos tales como la accesibilidad al equipo directivo de la compañía, el nivel de rapidez y adecuación de la información financiera aportada, y el nivel de calidad de las reuniones mantenidas.

Asimismo, el departamento de Relación con Inversores ha logrado el tercer puesto a nivel global – incluyendo todos los votantes – en el ranking “Best Investor Relations Program 2019 – All Europe/Executive Team Small & Midcap/Consumer Autos & Auto Parts”.





### OBJETIVO

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

### AVANCES EN 2019

- ✓ Sustitución de certificación OHSAS 18001 por la nueva ISO 45001 en 3 plantas.
- ✓ La integración de la división de sistemas de techo de Inteva (CIE Golde) aporta nuevos productos tecnológicos.

Toda la actividad de CIE Automotive está orientada, directa o indirectamente, a ayudar a sus clientes a desarrollar mejores vehículos y más adaptados a la nueva demanda de los usuarios. Con este propósito, en 2019 siguió ampliando su cuota de mercado en todas las geografías, ofreciéndoles una amplia variedad de componentes y subconjuntos con unos estándares de calidad elevados en todas las regiones. Para seguir innovando y ofrecer precios cada vez más competitivos, invirtió 136,8 millones de euros en la mejora de sus plantas productivas.

De acuerdo con su [Política de calidad, medio ambiente, seguridad y salud](#), CIE Automotive aporta a sus clientes las soluciones que necesitan, cuándo y cómo las necesitan. A este fin, desarrolla más de 7.000 referencias, que le permiten ofrecer a sus clientes –70% OEM y 30% proveedores de primer nivel– diferentes alternativas tecnológicas para un mismo componente o subconjunto en los principales mercados de fabricación en cualquier parte del mundo.

En el desarrollo de estos productos se tiene en cuenta las crecientes necesidades tecnológicas de cada cliente y las tendencias imperantes en el mercado: entre ellas la electrificación, la eficiencia energética, el menor peso de los vehículos, etc. En este sentido, cada año destina casi el 2% de sus ingresos a proyectos de I+D+i y canaliza este esfuerzo a través de sus 10 centros de I+D, con un enfoque multitecnológico y multimaterial.

**CIE AUTOMOTIVE**  
 DEDICA CADA  
 AÑO EL 2% DE  
**SUS INGRESOS A**  
 PROYECTOS DE  
**I+D+i**

*CIE Automotive*

## 2.3 A la altura de las exigencias de los clientes

### FAMILIA DE PRODUCTOS



**Sistemas de Techos**



**Carrocería, Chasis & Dirección**



**Interior & Exterior Trim**



**Vehículos Comerciales**



**Motor**



**Transmisión y Caja de Cambios**

En 2019, la creación de la división CIE Roof Systems, en la que se incluye CIE Golde & CIE ACS, ha dado lugar a un porfolio complementario de productos de ocultadores, sistemas acristalados y techos, ha ampliado la gama de clientes OEM y ha reforzado su posición competitiva desde el punto de vista internacional. Este mercado de alta tecnología y alto valor añadido requiere coordinar y optimizar la cartera y los recursos asociados.

En este sentido, los equipos de I+D de CIE Roof Systems analizan y comparan las características de los productos de las dos

entidades para seleccionar y combinar las mejores soluciones e incrementando tanto la rentabilidad como la robustez de las soluciones. Los procesos de ingeniería desplegados se centran en los procesos de trabajo de diseño y concepción, donde se organizan talleres para transversalizar el *know-how* y determinar las mejores prácticas en diferentes núcleos dentro de la división CIE Roof Systems.

A continuación, se detallan los hitos más importantes del año en su relación con los clientes.

### ESTAMPACIÓN Y CONFORMADO DE TUBO

#### EUROPA:

- La planta CIE Norma inaugura la **tercera** línea de fabricación de railes de inyección de gasolina (*fuel rail*), y ya cuenta desde enero 2020 con tres líneas completamente operativas dedicadas a este producto, afianzando de esta forma su posición en el mercado como en uno de los proveedores referentes a nivel europeo tanto de alta como de baja presión.

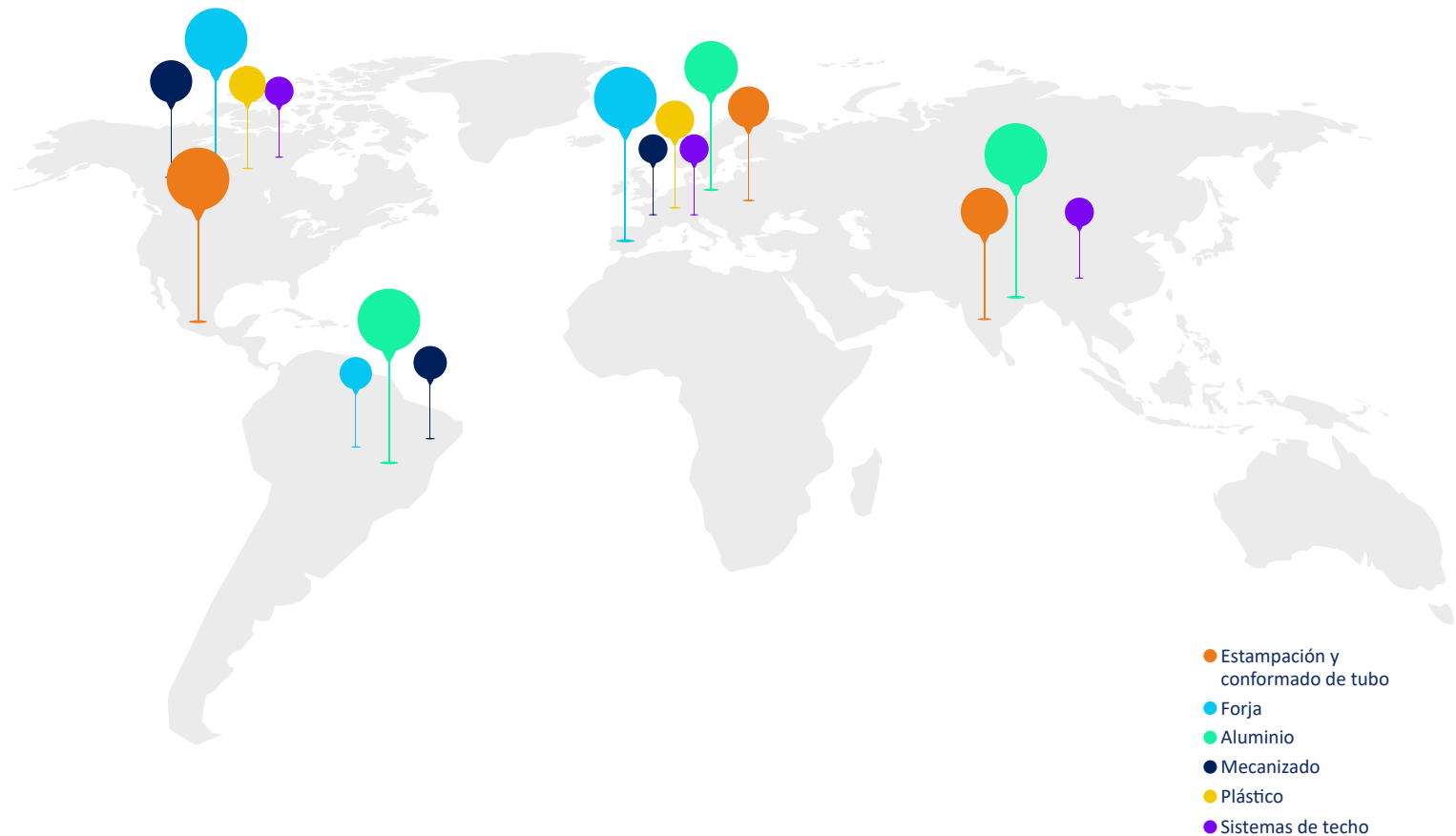
#### MÉXICO:

- Ampliación del proyecto de TESLA, habiendo captado todo el *carry-over* para el modelo Y por parte de la planta CIE Nugar.
- Se inicia el arranque de producción de las plataformas *core* de Nissan en México (Versa y Sentra), donde CIE PEMSA ha captado un importante negocio.

#### INDIA:

- Finalización y comienzo de producción en el nuevo *greenfield* de estampación Kanhe II con procesos automatizados y con estándares de calidad *best in class*.
- Finalización y comienzo de producción en el nuevo *greenfield* de *composites*. Comienzo de producción de componentes de *composites* para vehículos eléctricos (3W).
- Captación del primer *fuel rail* en India, lo que lanzará la inversión de una nueva línea de producción de estos productos, necesarios para reducir el consumo y las emisiones.

### PRINCIPALES HITOS DE 2019



### FORJA

#### NORTEAMÉRICA:

- Se logra un incremento de negocio y diversificación de cartera de clientes tras la captación de un cigüeñal de Ford.

#### BRASIL:

- CIE Autoforjas capta un volumen importante de nuevos proyectos que permite saturar y optimizar la capacidad productiva instalada, garantizando así un crecimiento sólido a medio plazo.
- CIE Autoforjas va consolidando el lanzamiento de la nueva línea de negocio de componentes Driveline para los clientes NTN y Nexteer.

#### EUROPA:

- Captación de un importante pedido para la fabricación de pistones de forja para los nuevos motores de emisiones reducidas de automóvil.

#### SISTEMAS DE TECHO:

- Integración de la adquisición de la división de techos de Inteva como CIE Golde. Incluye centros productivos en 6 países.

### ALUMINIO

#### EUROPA:

- Se consigue cerrar la captación de nuevos programas de BMW que conllevan la entrada en nuevos OEM diversificando el portfolio de clientes.

#### BRASIL:

- CIE Autocom incorporación de nuevas tecnologías en instalaciones y procesos que permitirán posicionar la compañía estratégicamente en el mercado.

#### INDIA:

- Integración de la compañía de aluminio Aurangabad Electricals (AEL), con producción de piezas de aluminio totalmente mecanizadas usando procesos de Inyección de Alta Presión (HPDC) y también de Gravedad.

### PLÁSTICO

#### EUROPA:

- Ampliamos nuestra cartera de productos y tecnologías de conjuntos estéticos de interior con la adjudicación de los asideros de gama alta para el SEAT Leon (piezas con pintura y forrado).
- Se ha cerrado la captación de un importante programa de piezas de asiento que ayuda, a su vez, a la diversificación de clientes al ser el primero en esta área para el cliente PSA.

#### NORTEAMÉRICA:

- En CIE USA, varios lanzamientos de nuevos proyectos como el Jeep Gladiator y el Cadillac CT5. Se han diseñado, desarrollado y lanzado ambos proyectos con éxito.
- Lanzamiento de los nuevos *seatbacks* para el Cadillac CT5. Se trata de piezas de plástico revestidas de cuero; primera vez que CIE USA incorpora este tipo de tecnología/producto en su portfolio.
- Inauguración de una nueva planta en Saltillo (México) en noviembre. La planta arrancará la producción a mediados del 2020.

### MECANIZADO

#### EUROPA:

- Asignación de nuevos proyectos clave por parte de Renault y Magna que se producirán en diferentes plantas.

#### BRASIL:

- CIE Taubaté consolida las nuevas líneas de mecanizado para componentes de aluminio para motor y transmisión de alto valor añadido.

#### NORTEAMÉRICA:

- Se incrementa la presencia de esta tecnología mediante la integración de CIE Mapremex en México.

### ELECTRIFICACIÓN

- Se han captado programas clave en diferentes tecnologías (aluminio, estampación, forja, mecanizado, *composites*) y áreas geográficas de sistemas eléctricos; tanto con Tier1, como con OEMs tradicionales y nuevos OEMs.



### RESUMEN GLOBAL DE CERTIFICACIONES

#### ■ Calidad total

CIE Automotive es un referente de calidad total dentro de la industria del motor gracias a la introducción, en todos sus procesos, de los principios básicos de prevención, formación, revisión sistemática y mejora continua.

	Total Plantas Certificaciones	IATF 16949	%	ISO 14001	%	ISO 45001	%
Europa*	42	42	100%	38	90%	32	76%
Norteamérica	16	15	94%	11	69%	1	6%
Brasil	12	12	100%	12	100%	3	25%
Asia (India/China)	31	28	90%	19	61%	20	65%
<b>Total</b>	<b>101</b>	<b>97</b>	<b>96%</b>	<b>80</b>	<b>79%</b>	<b>56</b>	<b>55%</b>

\*Se incluyen las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

#### ■ Mapa de procesos

Bajo esta premisa, la compañía trabaja en alcanzar su 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.

En 2019 se ha iniciado el proceso de adecuación de la certificación OHSAS 18001 a la nueva ISO 45001.





### Satisfacción del cliente

La satisfacción del cliente es una de las claves del éxito de CIE Automotive. Para la compañía, un cliente satisfecho es aquel que ve superadas sus propias expectativas en su relación con su proveedor: desde el contacto comercial y la gestión del proyecto, hasta la fabricación y el servicio a tiempo, incluida la rápida reacción en caso de cualquier desviación. Todo ello hace que CIE se mantenga como su proveedor preferente.

Como cualquier otra actividad, es importante medir la satisfacción del cliente de forma clara y asegurar el compromiso. Para ello, CIE Automotive utiliza los conceptos de desempeño y percepción.

Este compromiso queda claramente reflejado en el mapa de procesos de CIE Automotive, donde encontramos al cliente en el núcleo y su satisfacción en el anillo exterior. Podemos resumir que la satisfacción del cliente es el objetivo último de la actividad de CIE Automotive.

### Confidencialidad

CIE Automotive trabaja codo con codo 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

### Reconocimientos

Ligados a la satisfacción del cliente, durante 2019, CIE Automotive ha recibido diferentes reconocimientos, entre los que destacan:

#### PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

Cliente	Planta	País	Reconocimiento
Jaguar	CIE Gameko	España	Gold Supplier Award
Land Rover (JLR)	CIE Recytec		
PSA	CIE Denat	España	QSB+
HONDA	CIE Autoforjas	Brasil	Mejor proyecto de reducción de CO <sub>2</sub>
NISSAN	CIE PEMSA Celaya	México	Cero defectos
GM	CIE Celaya Aluminio CIE PEMSA Celaya	México	Excelencia en calidad
FCA	CIE PEMSA Saltillo	México	Supplier integration
DENSO	MCIE Magnetics division	India	
CATERPILLAR	MCIE Gears division	India	Best Quality Performance Award
Siemens Limited	MCIE Gears division	India	Gold Award
SAIC-GM	CIE GOLDE	China	Supplier of the year Project development award
GEELY	CIE GOLDE	China	Project development award
BMW	CIE GOLDE	China	Excellent award

### OBJETIVO

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

### AVANCES EN 2019

- ✓ Integración de más de 5.000 personas procedentes de 9 países en la plantilla de CIE Automotive fruto de las adquisiciones de la división de techos de Inteva (CIE Golde), Mapremex y AEL.
- ✓ Primer Plan de Diversidad Corporativo (al cierre de este informe, terminada la fase diagnóstico y comenzado el diseño del Plan de Diversidad propiamente dicho, que incluirá Planes de Acción para las áreas de mejora detectadas).
- ✓ Aumento de las horas de formación (766.116 en 2019 frente a 698.970 en 2018) y de los empleados formados (24.617 en 2019 frente a 20.491 en 2018).
- ✓ Mantenimiento en línea con 2018 del índice de frecuencia (9,69) y reducción significativa del de gravedad (0,166), pese a haber incorporado en 2019 más de 5.000 personas sobre los que nuestra capacidad de gestión ha sido más limitada al no pertenecer a CIE Automotive durante el ejercicio completo.

El equipo de CIE Automotive estaba formado al cierre de 2019 por 28.124 personas trabajando en 19 países, cifra que supera en 4.862 personas a la del año anterior. La diversidad, especialmente la geográfica en nuestro grupo, es fuente de creatividad e innovación, pero también pone a prueba la habilidad de CIE Automotive para encontrar puntos comunes de cooperación entre personas de distintas culturas, promover un sentimiento de pertenencia y lograr la asunción de una identidad compartida. CIE Automotive lo consigue a través de una propuesta de valor a sus trabajadores que incluye condiciones de trabajo dignas, una retribución acorde a cada puesto y la formación y seguridad necesarias para acometer su labor.



### 2.4.1 Diversidad en CIE Automotive [202-2]

La capacidad integradora de CIE Automotive ha quedado patente durante el año 2019 con 7.055 nuevas incorporaciones y se apoya en una estructura organizativa descentralizada, que apuesta por el talento local como la mejor vía para obtener buenos resultados económicos. Muestra de esta fecunda descentralización es que el 92% de las plantas de CIE Automotive están dirigidas por gerentes locales.

#### CIE AUTOMOTIVE (total)

**28.124**  
Empleados  
H: 23.547 | M: 4.577

**92%**  
Gerentes / Directores de planta locales

**81%**  
Contratos fijos / Indefinidos  
H: 80% | M: 84%

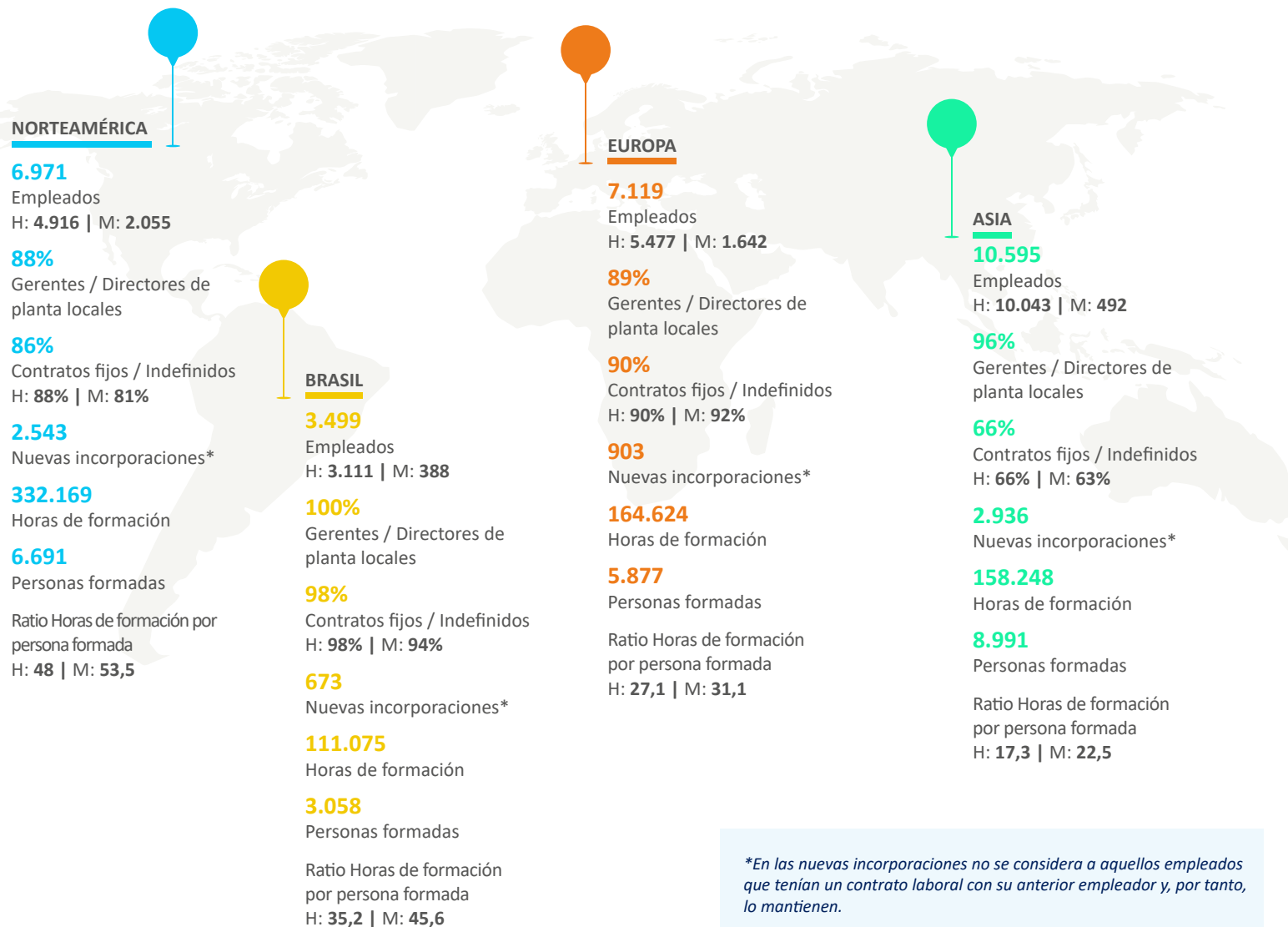
**7.055**  
Nuevas incorporaciones\*

**766.116**  
Horas de formación

**24.617**  
Personas formadas

Ratio Horas de formación por persona formada  
H: 28,9 | M: 42,3

#### MAPA DEL EMPLEO EN CIE AUTOMOTIVE



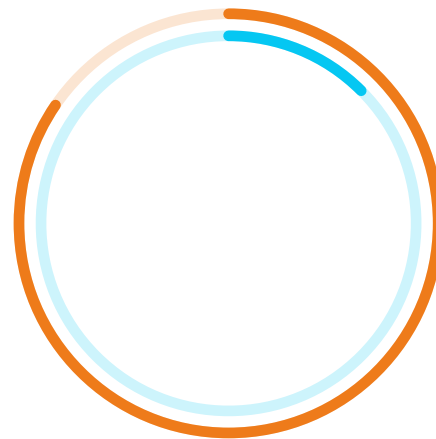


## 2.4 Gestionando un equipo diverso

Para generar valor añadido al grupo, CIE Automotive aglutina a personas de diferentes capacidades, generaciones y sexo. Así, un 30% de los empleados tienen menos de 30 años, un 56% entre 30 y 50, y un 14% más de 50, y 4.577 son mujeres (16%). En cuanto al grado de formación, dada la actividad industrial de la plantilla, el 69% son oficiales, si bien hay un 27% de titulados y 4% de directivos. Las personas con alguna discapacidad son 363 y representan el 1,3% de la plantilla del grupo a nivel mundial.

En cuanto a las salidas de empleados, en contraposición a las altas —que han ascendido a 7.055 como consecuencia del crecimiento orgánico—, durante el ejercicio 2019 ha habido 8.063 salidas de empleados por todos los conceptos, incluyendo, en consecuencia, despidos (1.858 frente a los 2.015 del ejercicio 2018, de los que 404 han sido mujeres en 2019 frente a las 438 del ejercicio anterior), bajas voluntarias (5.224 frente a las 4.853 del año pasado, de las que 941 han sido mujeres en 2019 frente a las 1.259 del año pasado), jubilaciones, terminaciones de contratos, etcétera

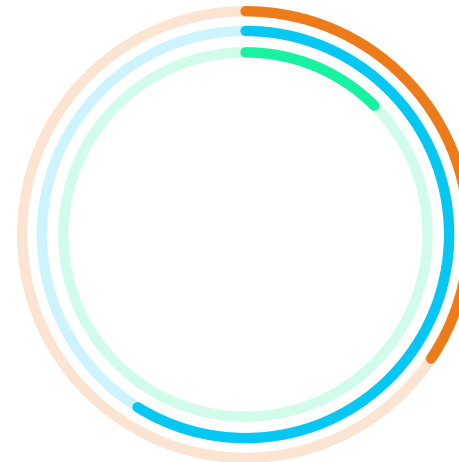
### DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR SEXO



23.547 HOMBRES 84%

4.577 MUJERES 16%

### DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR EDAD



8.351 MENORES DE 30 AÑOS 30%

15.900 ENTRE 30 Y 50 AÑOS 56%

3.873 MÁS DE 50 AÑOS 14%

### DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL



19.512 OFICIALES 69%

7.620 TITULADOS, TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS 27%

992 DIRECTIVOS 4%

### DURANTE EL 2019, **CIE AUTOMOTIVE** *TRABAJÓ EN EL* **DESARROLLO** DEL PRIMER PLAN **DE DIVERSIDAD** **CORPORATIVO**

Ahondando en su estrategia inclusiva, en 2019 CIE Automotive ha trabajado en el desarrollo de un Plan de Igualdad y Diversidad en el que se pone el foco no solo en la pluralidad de nacionalidades y culturas, sino también en el impulso a la variedad de género, entre otros, dentro de la empresa, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Se ha realizado un diagnóstico de la situación y, actualmente, se está desarrollando el plan de acción a ejecutar. Es de destacar que alrededor de 250 empleados han participado directamente, bien a través de entrevistas personales o bien a través de *focus groups*, en la fase de diagnóstico del plan.

Durante el ejercicio 2020 y hasta 2025—coincidiendo con la duración del Plan de Diversidad Corporativo y del Plan Estratégico de Responsabilidad Social Corporativo—, CIE Automotive comenzará a ejecutar el Plan de Acción derivado del Plan de Diversidad y, en su caso, a redactar y publicar las nuevas Políticas Corporativas que de él se deriven.

Si bien el sector de automoción todavía está muy masculinizado, el porcentaje de mujeres que entran a formar parte de CIE Automotive continúa incrementándose. En 2019, las incorporaciones de mujeres representan el 18% del total, un porcentaje superior al actualmente existente en plantilla. Asimismo, durante el ejercicio 2019 han disfrutado de los permisos por paternidad y maternidad un total de 388 hombres y 236 mujeres en el grupo. A fecha de emisión de este informe, el 97% de los hombres y el 80% de las mujeres han regresado de estos permisos, si bien hay que tener en consideración que aquellos que aún no han regresado, en la práctica totalidad de los casos, se debe a que el permiso tiene una duración relativamente larga y, por lo tanto, a cierre del año natural, continúan disfrutando el permiso y se reincorporarán en las próximas semanas o meses.



CIE Automotive se ha convertido en un referente en cuanto a diversidad de género por la creciente participación de las mujeres en puestos de liderazgo. Así, en el Comité de Dirección del grupo participan cuatro mujeres, que representan el 40% de dicho comité. Asimismo, el número de directivas en el grupo ha crecido en este último ejercicio hasta 115 frente a las 68 que había en 2018, incrementando, por tanto, el porcentaje de mujeres en puestos directivos hasta el 12%, 3 puntos más que en 2018.

A pesar de estos avances, todavía existe una brecha salarial entre hombres y mujeres del 5%, ascendiendo el salario medio de los hombres en el grupo a 15.450 euros y el salario medio de las mujeres a 14.750 euros. Esta diferencia salarial se debe fundamentalmente a la composición de los niveles jerárquicos de la organización en determinados países.

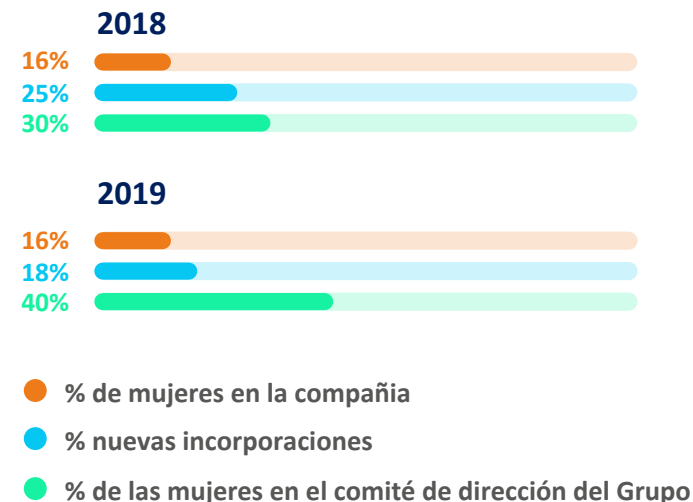
Pese a que la brecha salarial existente es un concepto que debe ser objeto de análisis y mejora, el grupo ha mejorado significativamente en este aspecto durante el ejercicio, pasando de un 13% de brecha salarial en 2018 a un 5% en 2019.

Esta brecha, que ha sido validada por PwC en el Estado de Información No Financiera auditado –también publicado y disponible en la web corporativa del grupo–, ha sido calculada teniendo en consideración la totalidad de los trabajadores de CIE Automotive en el mundo, sin tener en cuenta la procedencia o lugar de empleo de los trabajadores.

Durante los próximos años, utilizando como herramienta el Plan de Diversidad Corporativo, el grupo tratará de mejorar los indicadores de diversidad en general, no solamente la brecha salarial existente. Este plan estará en marcha en el periodo 2020-2025 e, inicialmente, servirá para comunicar y sensibilizar a la organización en los aspectos de diversidad e inclusión. En una segunda fase, sin olvidar la sensibilización, se activarán canales de comunicación y, en su caso, se accionará un equipo de embajadores internos en la materia.

A lo largo del Plan de Diversidad Corporativo, además de la labor de sensibilización, se llevarán a cabo acciones de fondo, se crearán organismos específicos de diversidad y se redactarán políticas para el adecuado avance del grupo en esta materia.

### INDICADORES DE GÉNERO



### 2.4.2 Propuesta de valor a sus trabajadores

CIE Automotive ofrece a esta plantilla diversa y multicultural una retribución equitativa, acorde a su puesto y capacidades, condiciones de empleo dignas y planes de formación en todas las geografías.

La ejecución de esta propuesta de valor parte de la Política de Derechos Humanos. En esta política, se recogen los principios de actuación que rigen la gestión de la plantilla. Todos los gerentes y directores de RR.HH. de las plantas están obligados a firmar y hacer cumplir esta política.

#### CUMPLIMIENTO DE LA POLÍTICA DE DD.HH. EN LOS CENTROS DE TRABAJO





### ■ Retribución y reconocimiento

La retribución en CIE Automotive cumple y supera, en muchos casos, los requisitos salariales mínimos de cada país. Cuando integra nuevas plantas, analiza las condiciones laborales para solucionar posibles déficits y mejorar la situación, de acuerdo con las políticas corporativas del grupo. En 2019, se han analizado las sociedades jurídicas incorporadas al grupo procedentes de las compras de la división de techos de Inteva (CIE Golde), AEL y Mapremex. De dicho análisis, no se ha derivado incumplimiento ninguno. En todas ellas se paga por encima de lo exigido localmente y todas ellas se han adherido tanto al Código de Conducta del Grupo como a la Política de Derechos Humanos.

El salario depende de la naturaleza del puesto de trabajo y de la valoración del desempeño de cada empleado. El modelo de 'compensación total' de CIE Automotive incluye retribución fija y, en muchos casos, beneficios sociales. Además, alrededor del 30% de los empleados (cerca de 8.000 trabajadores) recibieron en 2019 un salario variable o *bonus*, como consecuencia de la

evaluación positiva de los objetivos fijados, la excelencia en la relación de sus funciones o un mayor rendimiento. Asimismo, el 50% de los empleados del grupo (14.000 trabajadores aproximadamente) recibió en 2019 una evaluación formal de su desempeño utilizando como herramienta el Plan de Desarrollo Profesional.

**LOS TRABAJADORES  
 RECIBEN BENEFICIOS  
 SOCIALES QUE  
 MEJORAN SU CALIDAD  
 DE VIDA Y LA DE SUS  
 FAMILIAS**

Al margen de las retribuciones dinerarias, el grupo ha seguido apoyando en 2019 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 una inversión de más de 30 millones de euros.

### Cerca de 1 millón de euros en educación.

- Bolsa de apoyo para universidad en plantas brasileñas.
- Summer Academy en Portugal para hijos de empleados.
- Evento de Mejor Estudiante en México.
- Becas, aporte de suministros escolares...

### + 18 millones de euros

en apoyos a la salud de los trabajadores.

Pruebas subvencionadas o gratuitas, seguros médicos de todo tipo, servicios médicos propios, tales como:

- Seguros médicos, de vida y dentales en determinadas plantas de Estados Unidos.
- Médicos y servicios de enfermería en ciertas plantas mejicanas.
- Cheques para ejecutivos por encima de determinada edad en plantas mejicanas.
- Revisiones oncológicas trienales en ciertas plantas españolas.
- Consultas médicas generales y para la detección del cáncer en Rumanía.



### + 5 millones de euros en transporte público o carburante.

- Autocares y servicios de transporte propios.
- Vehículos de empresa y vales de transporte.

### + 5 millones de euros en servicios de alimentación (cantinas o tickets).

- Cantinas de empresa, subsidiadas total o parcialmente, en diversas plantas.
- Tickets de comida en lugares con y sin beneficio fiscal.

### ■ Empleo digno en todas las geografías

CIE Automotive está comprometida con el empleo digno en todos los países donde opera, en línea con los derechos laborales reconocidos universalmente, y apuesta por la estabilidad laboral. El empleo indefinido supone el 81% de la plantilla, siendo muy elevado en Europa, Norteamérica y Brasil, con alrededor del 90% de contratos fijos en las tres áreas indicadas, mientras que en Asia es del 66%.

El 53% de los trabajadores están cubiertos por convenios colectivos. Estos convenios desarrollan y profundizan los derechos laborales. A lo largo de 2019, se firmaron convenios o pactos empresariales en más de 30 centros, en plantas con una plantilla de más de 12.000 empleados en total.

### COBERTURA DE CONVENIOS POR PAÍS [403-1]

	2018			2019		
	Plantilla total	Plantilla cubierta	% cobertura	Plantilla total	Plantilla cubierta	% cobertura
India	6.391	2.380	37%	8.772	2.660	30%
México	4.545	3.101	68%	5.318	3.247	61%
Brasil	3.652	3.524	96%	3.499	3.350	96%
España	2.602	2.371	91%	2.490	2.253	90%
China	755	401	53%	1.763	358	20%
EE.UU.	1.678	0	-	1.652	0	-
Alemania	834	816	98%	1.058	921	87%
Eslovaquia	243	243	100%	829	230	28%
República Checa	794	252	32%	707	205	29%
Rumanía	328	327	100%	616	616	100%
Francia	371	370	100%	346	342	99%
Portugal	330	330	100%	317	316	100%
Italia	280	280	100%	284	280	99%
Lituania	231	0	-	242	0	-
Marruecos	41	0	-	132	0	-
Rusia	111	0	-	92	0	-
Países Bajos	-	-	-	5	0	-
Guatemala	1	0	-	1	0	-
Inglaterra	75	0	-	1	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>23.262</b>	<b>14.395</b>	<b>62%</b>	<b>28.124</b>	<b>14.778</b>	<b>53%</b>

### ■ Formación y desarrollo profesional [404-1, 404-2, 404-3, 412-2]

En un entorno competitivo y vertiginoso, donde la viabilidad de las empresas depende en gran medida de su habilidad para innovar y para adaptarse a las nuevas tendencias, CIE Automotive aumenta la capacitación de sus empleados y les ofrece oportunidades de crecimiento profesional a través de la movilidad y la formación.

La movilidad interna es uno de los rasgos característicos del grupo. La compañía fomenta que sus empleados asuman nuevas responsabilidades dentro y fuera del mismo negocio o área.

**LA MOVILIDAD  
INTERNA ES UNO  
DE LOS RASGOS  
CARACTERÍSTICOS  
DEL GRUPO Y  
SUPONE UNA  
OPORTUNIDAD  
PROFESIONAL**

#### Programa Ulysses

Conjugando movilidad y atracción de talento, CIE Automotive celebró en 2019 la segunda edición de su programa Ulysses. Gracias a esta iniciativa, 11 jóvenes mexicanos se formaron durante un año primero en las plantas de CIE en México y más tarde en las plantas históricas del grupo en España y en Fagor, ya que se ha identificado la necesidad de formar ingenieros que atiendan las necesidades de las prensas que proporciona dicha empresa. Posteriormente, han vuelto a sus puestos de trabajo en su país de origen.

Con este programa se consiguen 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.

Además del programa Ulysses, CIE utiliza otras vías de atracción de talento joven con vocación internacional colaborando, entre otros, con la Universidad de Deusto en España, la Universidad Politécnica de Guanajuato y los convenios con los Centros Tecnológicos de Tlalnepantla, Celaya y Saltillo en México.



La capacitación permanente de los empleados es otro de los pilares de la gestión de los recursos humanos.

Así, en 2019 se impartieron 766.116 horas de formación, un 10% más que en 2018, a más de 24.600 empleados, es decir, el 88% de la plantilla. El promedio de horas anuales de formación ha sido 31. La distribución por categorías de las horas de formación se puede consultar en las tablas de datos de formación.

Categoría profesional	Nº de horas de formación		Total personal formado	
	2018	2019	2018	2019
Directivos	19.144	29.140	606	766
Titulados	262.332	231.994	6.307	6.748
Oficiales	417.494	504.982	13.578	17.103
<b>Total</b>	<b>698.970</b>	<b>766.116</b>	<b>20.491</b>	<b>24.617</b>

	2018	2019
Total personas empleadas	23.262	28.124
Total personas formadas	20.491	24.617
% personas formadas	88%	88%
Nº horas formación	698.970	766.116
Nº horas/personas formadas	34	31
Nº horas/personas empleadas	30	27

Por áreas geográficas, el 43% de las horas de formación se impartieron en NAFTA, el 21 % en Europa, el 21% en Asia y el 14% en Brasil. En cuanto a las personas formadas, el 37% desempeñaban su actividad en Asia, el 27% trabajaba en el área de NAFTA, el 24% en Europa y el 12% en Brasil.

Asimismo, es necesario destacar que el número de horas de formación impartida a mujeres asciende a 42 horas, siendo mayor que el número de horas impartidas a los hombres que ascienden a 29 horas. Esta circunstancia se repite en todas las áreas geográficas.

	2018	2019
Horas de formación por empleado	34	31
Horas de formación para mujeres	nd	42
% de empleados que recibieron formación	88%	88%
% de mujeres que recibieron formación	nd	89%

En cuanto a la formación en materia de Derechos Humanos, CIE Automotive ha realizado cerca de 5.500 horas en acciones formativas a 3.652 empleados (cerca del 15% del total de la plantilla).



## 2.4 Gestionando un equipo diverso

### 2.4.3 Seguridad y salud [103-1, 103-2, 103-3, 403-2]

La salud y la seguridad de los trabajadores son prioridades para CIE Automotive. Para garantizarlas se diseñó el Plan Estratégico de Prevención 2020. Este plan, publicado en 2017, traza tres líneas de actuación:



#### Indicadores:

Mejora continua de los indicadores de frecuencia y gravedad y reducción del número de accidentes.



#### CIE SAFETY:

Implantación de un cuestionario de autoevaluación en todas las plantas. Dicho cuestionario tiene un objetivo de cumplimiento del 85% y exige la implantación de medidas concretas en los planes anuales de prevención para mejorar los resultados obtenidos.



#### Certificación:

De acuerdo con el plan, la totalidad de plantas de automoción de CIE Automotive (incorporadas al grupo en el momento del diseño del plan) debía tener la certificación OHSAS en 2020. Durante el ejercicio, CIE Automotive ha conseguido la certificación OHSAS 18001 o la [ISO 45001](#) para un total de 15 plantas, elevando el número total de plantas certificadas hasta las 56.

#### Modelo de prevención

En el plano organizativo, 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 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.

CADA PLANTA  
DISPONE DE SU PROPIO  
PLAN DE PREVENCIÓN  
DE RIESGOS,  
ELABORADO A PARTIR  
DE UN SISTEMA  
MARCO

A nivel de planta, el personal de PRL (Prevención de Riesgos Laborales) 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.

#### Formación

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 116.567 en 2019 y dicha formación fue impartida a más de 12.000 empleados del grupo.

### ■ Siniestralidad

En 2019 se produjeron 567 siniestros, de los que 50 fueron de mujeres y 517 de hombres. Cabe destacar que en los últimos años se ha producido una mejora significativa de los índices de frecuencia y gravedad de los accidentes. Así, el índice de gravedad de 2019 se ha situado en el valor más bajo de la serie histórica (0,166) mientras que el de frecuencia se ha mantenido por debajo de 10, similar al del año 2018, que supuso una mejora muy significativa en comparación con los años precedentes. Para entender plenamente estos datos, hay que tener en cuenta la especial dificultad que supone la incorporación de más de 5.000 personas procedentes del crecimiento inorgánico del grupo, sobre los que CIE Automotive no ha tenido capacidad de gestión durante la totalidad del ejercicio 2019.

En cuanto a los trabajadores de las subcontratas, a lo largo de 2019 no se registraron accidentes graves de los trabajadores empleados en ningún centro productivo.

### INDICADORES DE SINIESTRALIDAD

Siniestralidad	2018	2019
Hombres	461	517
Mujeres	56	50
<b>Total</b>	<b>517</b>	<b>567</b>

	2018	2019
Índice de frecuencia	9,1	9,7
Índice de gravedad	0,2	0,2

Enfermedades profesionales	2018	2019
Hombres	5	16
Mujeres	8	9
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>25</b>





## OBJETIVOS

Optimizar la compra en el mercado global de los materiales y servicios, garantizando el cumplimiento de unos estándares de calidad, seguridad, servicio, respeto a los derechos sociales, la igualdad –incluida la de género–, así como los estándares ambientales y el cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales.

## AVANCES EN 2019

- ✓ Integración -bajo estándares CIE Automotive- de las nuevas compañías adquiridas en 2019.
- ✓ Monitorización semestral del porcentaje de proveedores locales.
- ✓ Reedición del *Global Supply Chain Manual* en julio 2019 y de la Política de Compras.
- ✓ Formación global de los equipos de compra en materia de RSC en India, México, China, Europa, Estados Unidos y Brasil.
- ✓ Lanzamiento a nivel mundial del Portal de proveedores.
- ✓ Colaboración con proveedores estratégicos de equipos en la implementación de proyectos de industria 4.0.
- ✓ Acuerdo colaboración con Air France/KLM/Delta para compensar la huella ambiental en los viajes de negocios
- ✓ Primera edición de premios RSC a los proveedores con mayor compromiso demostrado en temas sociales, medioambientales y de buen gobierno.

## 2.5 Optimización en la cadena de suministro

Los cambios en el sector de automoción exigen una optimización constante de la cadena de suministro para contener los costes y mantener la calidad de los productos en todos los mercados. A lo largo de 2019, CIE ha trabajado en la consecución de esta optimización, centrando su esfuerzo en cómo se consiguen estas mejoras, focalizándose en los criterios RSC. Las nuevas compañías integradas han sido convenientemente formadas respecto a los estándares de la compañía en estos aspectos. Estos estándares incluyen no solo exigencias de calidad y seguridad, sino también compartir valores y prácticas de responsabilidad social, por lo que se ha formado a los equipos de compra en distintos países de Europa, y en India, China y México. En 2019, la propuesta de valor de CIE Automotive se apoyó en torno a 25.000 proveedores, que facturaron más de 1.900 millones de euros.



2019 ha sido el año del despliegue mundial del Portal de Proveedores. Se trata de una plataforma *online* y gratuita, accesible desde el apartado [Cadena de suministro](#) de la web corporativa, donde los actuales y potenciales proveedores de productos y servicios de CIE Automotive pueden registrarse.

De esta forma, se consiguen dos objetivos:

A LO LARGO DEL AÑO,  
**UTILIZARON**  
*EL PORTAL DE*  
**PROVEEDORES**  
*MÁS DE 1.800*  
**EMPRESAS**

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.

A lo largo del año, utilizaron este canal más de 1.800 empresas. Para aquellos proveedores con dificultades para darse de alta en el portal, se ha creado un formato no web.

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 cuatro cuestionarios sobre gestión de la actividad, el entorno, gestión de RSC y gestión de minerales conflictivos, que puede consultarse en el apartado de Cadena de suministro de la [web corporativa](#). **[414-1]**

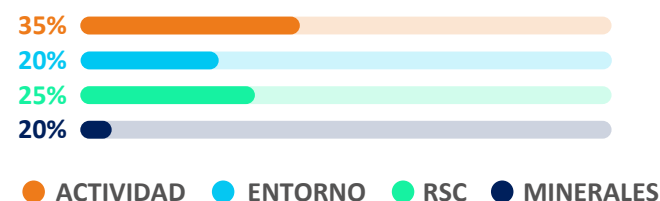
## 2.5 Optimización en la cadena de suministro

### TIPOLOGÍA, PONDERACIÓN DE LOS CUESTIONARIOS Y 1ª EDICIÓN DE LOS PREMIOS RSC

A lo largo del ejercicio, se registraron más de 1.800 potenciales proveedores, 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 recibieron comunicación para finalizar el proceso y/o mejorar su calificación. Siempre con el soporte y colaboración de CIE Automotive para conseguir su implementación.

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

A día de hoy la ponderación que tiene cada cuestionario es:



Por otro lado, en 2019 se han concedido los primeros premios RSC a tres proveedores mexicanos, dos españoles y uno alemán, cuya selección se ha hecho atendiendo a su buen hacer en materia ASG, basada en la información objetiva obtenida en el Portal. Estos premios serán, a partir de ahora, un hito importante para reconocer a los proveedores ejemplares en materia ASG y animar al resto a su desarrollo.



### ■ Proveedores locales [204-1]

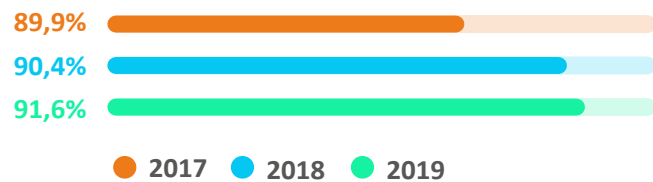
La homogeneización de la cadena de suministro es esencial para mantener la calidad. CIE Automotive cuenta con un 91,6% de proveedores que son empresas locales y que, a su vez, representan en valor en torno al 79% de las compras del grupo.

Esta apuesta por los proveedores locales reduce los gastos logísticos y arancelarios, disminuye el riesgo cambiario y genera riqueza en las comunidades locales, y una

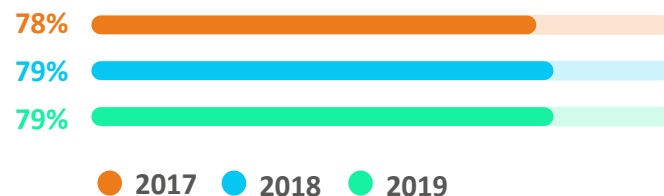
gestión de cuestiones no financieras más cercana y comprometida por ambas partes.

En 2019, se realizó por primera vez una monitorización semestral del número de proveedores locales a nivel mundial, que ha permitido tomar acciones para conseguir una mayor implicación si cabe con la generación de valor en las áreas donde CIE Automotive está presente.

#### % DE PROVEEDORES LOCALES



#### % DE COMPRAS A PROVEEDORES LOCALES



### ■ Integración de los proveedores de empresas adquiridas

En 2019, pasaron a formar parte de CIE Automotive los proveedores provenientes de CIE Golde (antes división de sistemas de techo de Inteva), Aurangabad y Mapremex.

Su integración ha supuesto un importante esfuerzo para la verificación de la documentación y el inicio del seguimiento de distintos indicadores, incluidos los de RSC, de acuerdo con el modelo de compras recogido en el [Manual Global Supply Chain](#).

El manual ha sido reeditado en julio de 2019 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 RSC que deben cumplir los proveedores para trabajar con CIE Automotive.

Se constata la existencia de fuertes sinergias en las adquisiciones para la mejor identificación de mejoras de procesos y gestión.

### ■ Extensión de la RSC a la cadena de suministro [408-1, 409-1, 414-1]

CIE Automotive extiende su compromiso por los Derechos Humanos, el trabajo digno, el medio ambiente y la lucha contra la corrupción a su cadena de suministro. Este compromiso se recoge en la Política de Compras, que fue modificada en octubre de 2019 y es distribuida a los proveedores a través de los siguientes canales de comunicación: web corporativa, Condiciones Generales de Compra, *Global Supply Chain Manual*, Portal de Proveedores y firma del documento [Compromiso RSC](#).

EL 90% DE LOS  
PROVEEDORES DE  
**CIE AUTOMOTIVE**  
RATIFICÓ EN  
2019 EL  
COMPROMISO  
**RSC**

El 90% de los proveedores de CIE ha ratificado este Compromiso de RSC. 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 y/o ambientales.

Adicionalmente, y para explicar mejor a los proveedores qué se espera de ellos en materia de RSC y el programa de ayuda para su mejora, se 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 de RSC de India, México, China, Europa, Estados Unidos y Brasil.

En otra vertiente externa, dentro del marco de este programa, se ha realizado un [vídeo explicativo](#) del mismo nombre exponiendo qué mueve a CIE Automotive en materia

ASG, qué espera de sus proveedores y cómo puede ayudarles. Además, se ha puesto a disposición de los proveedores un mail específico para recibir preguntas y solicitudes de ayuda relacionadas con estos temas.

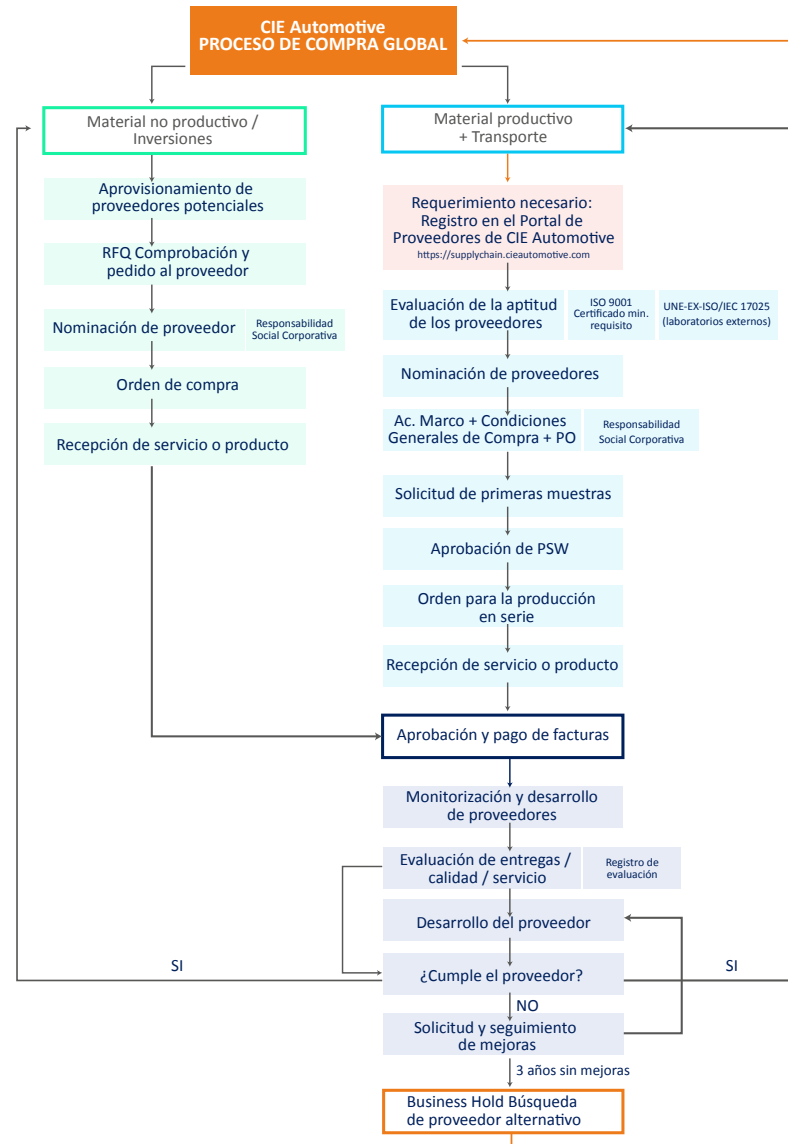
Con objeto de controlar el cumplimiento de sus exigencias en esta materia, CIE Automotive ha realizado auditorías específicas a distintos proveedores de Europa (5), México (2), Estados Unidos (2), Brasil (2), India (2) y China (2), cuyo plan es ir extendiendo a lo largo de los próximos años, combinando auditorías en distintas zonas geográficas, así como proveedores de materiales productivos y no productivos.

## Proceso de homologación de proveedores [308-1]

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 (antigua ISO/TS 16949) o ISO 9001, valorándose positivamente la certificación ambiental ISO 14001 y OHSAS 18001 / ISO 45001.

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

### PROCESO DE COMPRAS



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 medio ambiente, satisfacción al cliente, documentación y responsabilidad social corporativa. En varios de estos apartados se menciona y audita explícitamente la actuación de los proveedores en aspectos tan importantes como son medio ambiente y seguridad laboral.

Además, en el apartado RSC se verifica que proveedores existentes, así como nuevos proveedores auditados, cumplen en sus procesos con los requisitos ASG (ambientales, sociales y de gobernanza) que CIE Automotive promulga y promueve en su cadena de suministro. El 24% del total de proveedores de material productivo facilitó su certificado ambiental ISO 14001, 4 puntos más que en 2018.

**EN 2019**  
SE REALIZARON  
**687 AUDITORÍAS**  
**A PROVEEDORES**



### Auditorías a proveedores

El resultado de las auditorías realizadas constató la solidez de la cadena de suministro al tener menos de 1% de proveedores auditados con clasificación *No aceptable*.

Así, de la aplicación de este procedimiento de evaluación, se derivan cuatro niveles de clasificación de los proveedores en función del grado de cumplimiento:



#### No aceptable

deja de ser proveedor de CIE Automotive, porque tiene un grado de cumplimiento inferior al 55%.



#### Condicional

proveedor/es a los que se les exige un plan de mejora en el modo de gestión de la empresa, ya que sólo cumple entre el 55% y el 74% de los requisitos exigidos en la evaluación.



#### Aceptable

proveedor/es a los que se les exige la realización de unas acciones concretas de mejora al cumplir sólo con un 75% - 89% de los requisitos exigidos en las evaluaciones.



#### Preferente

proveedor/es cuyo resultado después de la auditoría obtienen una calificación entre el 90% y el 100%.

La no obtención de un 100% de puntuación en el apartado RSC asigna inmediatamente la clasificación de *no aceptable* a un proveedor.

### Modelo organizativo

Los avances en la optimización de la cadena de suministro se sustentan en un modelo organizativo que tiene su base tanto en la gestión de las familias de compras, - en las que se agrupan las compras, exigencias y calificación de los proveedores - como en la asignación de recursos internos dedicados a su gestión.



### FAMILIAS DE COMPRA CIE AUTOMOTIVE

COMPRA PRODUCTIVA		
MATERIA PRIMA	COMPONENTES	SUBCONTRATACIÓN
ACERO	DECOLETAJE	TTT
ALUMINIO	ESTAMPACIÓN	RECUBRIMIENTO SUPERFICIAL
PLÁSTICO	FORJA	FUNDICIÓN
COMPONENTES DE ALEACIÓN	FUNDICIÓN	FORJA
MATERIA PRIMA UTILLAJES	COMPONENTES DE MOTOR	ESTAMPACIÓN
	SINTERIZADO	MECANIZADO
	TERMOCONFORMADO	INSPECCIÓN Y ENSAMBLAJE
	TEJIDOS	CORTE
	INYECCIÓN Y SOBREINYECCIÓN	SOLDADURA
	VIDRIO	

COMPRA PRODUCTIVA		
MRO	MEDIO AMBIENTE	SERVICIO PROFESIONALES
NEUMÁTICO	GESTIÓN DE RESIDUOS	CONSULTORÍA
HIDRÁULICO	SANITARIO	AUDITORÍA
MECÁNICO	CONSUMIBLES MEDIOAMBIENTALES	DISEÑO INDUSTRIAL
ELÉCTRICO		SEGUROS
ELECTRÓNICO	OTROS CONSUMIBLES	PROCESO DE DATOS
SERVICIO TÉCNICO		COMUNICACIÓN
EXTINCIÓN DE INCENDIOS	QUÍMICOS	LIMPIEZA
MANTENIMIENTO GENERAL	EMBALAJE	SERVICIO MÉDICO
	HERRAMIENTAS DE CORTE	VIAJES
	SUMINISTRO INDUSTRIAL	RECURSOS HUMANOS
	SOLDADURA	SERVICIOS DE SEGURIDAD
	CONSUMIBLES DE OFICINA	MARKETING
	EPIS Y VESTUARIO	
	GASES INDUSTRIALES	
	HARDWARE & SOFTWARE	

OTRAS COMPRAS *		
UTILLAJES	UTILLAJES	INVERSIONES
UTILLAJES DE CONTROL	TRANSPORTE	MAQUINARIA
MECANIZADO	ALMACENAMIENTO	EQUIPOS
TTT Y SOLDADURA		CONSTRUCCIONES
TROQUELES		OTROS
MOLDES		
CONFORMADO DE TUBO		
REPUESTOS		
REPARACIONES Y MODIFICACIONES		

### ■ Gestión interna

El modelo de Compras de CIE Automotive es un modelo GLOCAL (Gestión Global con Aplicación Local), con una red de gestión *lean*, sencilla, óptima –y por ello muy eficiente–, formada por compradores de planta, *lead buyers*, directores de compras por tecnología, responsable de compras corporativas y aprovisionadores.

EN TORNO AL 30% DE  
**LOS PROFESIONALES  
DE COMPRA QUE  
EJERCEN LA FUNCIÓN,  
SON MUJERES**

Hay 250 profesionales de compras a nivel local repartidos por todo el mundo, de los cuales más del 30% son ya mujeres, con una implicación máxima, que junto con el departamento de compras corporativo del grupo, garantizan la correcta aplicación mundial de las políticas, procedimientos, valores y objetivos de la empresa bajo un prisma global.

Este equipo mantiene una interlocución constante con los proveedores, mediante el mantenimiento de diferentes canales de diálogo a nivel local y corporativo, como reuniones, charlas en universidades, foros técnicos, asistencia a ferias y diferentes contactos vía telefónica o e-mail. El correo electrónico de contacto, que se encuentra en el apartado de Proveedores de la web corporativa, es [purchasing@cieautomotive.com](mailto:purchasing@cieautomotive.com).

#### Objetivos para 2020

De cara a 2020, CIE Automotive se ha marcado los siguientes objetivos para su cadena de suministro:

- **Consolidación**  
del portal de proveedores a escala mundial.
- **Definición**  
de KPIs internos de gestión de la cadena de suministro.
- **Jornadas RSC**  
internas y externas.
- **Segunda edición**  
de los Premios RSC.
- **Impulsar proyectos de sostenibilidad**  
con los principales proveedores en el mundo.



## OBJETIVO

Cálculo de la huella ambiental.

## LÍNEAS DE TRABAJO 2019

- ✓ Realización de un prototipo para el cálculo de la huella ambiental.
- ✓ Control más exhaustivo de los indicadores que tiene cada planta.
- ✓ Cálculo del coste de las emisiones.

CIE Automotive está comprometida con el logro de los objetivos de descarbonización alcanzados en el Acuerdo de París y la implantación de una economía circular a lo largo de su cadena de valor. Consciente de que, para disminuir el impacto de su actividad sobre el entorno, es primordial realizar un diagnóstico previo y revisar de forma sistemática los indicadores ambientales, en 2019 focalizó sus esfuerzos en la realización de un prototipo para el cálculo de la huella ambiental. De cara a 2020, espera seguir avanzando en el ámbito del ecodiseño, contribuyendo a la construcción de vehículos más limpios y eficientes.

La fabricación de componentes y subconjuntos para la industria automotriz implica un impacto ambiental, que CIE Automotive intenta compensar, manteniendo un enfoque preventivo y trabajando para reducir este impacto negativo sobre el

entorno, tal y como se recoge en su [Misión](#), [Visión y Valores](#) y [Política de Medio Ambiente](#), [Calidad](#) y [Prevención de Riesgos](#). Esta política, y la normativa que la desarrolla, es revisada permanentemente para adaptarla a las necesidades de clientes.

## 2.6 Avances de eficiencia ambiental

La compañía siguió avanzando en 2019 la economía circular, en la que se reduce al mínimo el consumo y el desperdicio de materias primas, agua y fuentes de energía.

### CIE AUTOMOTIVE Y LA ECONOMÍA CIRCULAR



#### Proveedores:

- Materias primas:  
Uso de materias primas procedentes de procesos de reciclado, sobre todo acero y aluminio.
- Energía:
  - Suministro de energía eléctrica procedente de fuentes renovables (100% en España).
  - Implantación de instalaciones fotovoltaicas.
- Optimización del transporte.



#### Proceso interno:

- Reutilización de los residuos generados.
  - Fundición de aluminio.
  - Fundición de acero.
  - Inyección de plástico.
- Gestores especializados para su reutilización.



#### Proceso de venta:

- Uso del embalaje retornable en colaboración con sus clientes.
- Optimización del transporte.



#### Ecodiseño:

- ✓ Mencionado en capítulo aparte



## 2.6 Avances de eficiencia ambiental

### ■ Cálculo de la huella ambiental

En este camino es imprescindible hacer un diagnóstico previo sobre el impacto real de su actividad y evaluar el estado y variación de su huella ambiental. En este sentido, en 2019 realizó un prototipo para calcular la huella ambiental que permitirá conocer exactamente las emisiones, recursos y desechos asociados a su actividad para tomar decisiones informadas sobre cómo reducirla.

Este proyecto se realiza en colaboración con IHOBE (Sociedad pública de gestión

ambiental perteneciente al Gobierno Vasco) basado en la herramienta RECIPE y permitirá evaluar el impacto ambiental de cada planta productiva de CIE Automotive.

La evaluación de la HAC consta de cinco etapas, que comienzan con la definición de los objetivos y finaliza con una interpretación de los resultados de los impactos ambientales correspondientes, a las entradas y salidas que se producen dentro de la organización.



Imagen 1. Pasos para el cálculo de la HAC.

Se evaluarán 17 categorías de impacto, desde la destrucción de la capa de ozono hasta la transformación del suelo natural.

Esta herramienta comenzará a desplegarse en 2020, empezando por España y llegando al resto del mundo a medio plazo.

### ■ Ecodiseño

IMPLICADO EN  
**ECONOMÍA CIRCULAR,**  
 CIE AUTOMOTIVE  
 AVANZARÁ EN  
 2020 EN MATERIA DE  
**ECODISEÑO**

El compromiso con la economía circular también afecta a sus productos. Para el año 2020, tiene previsto avanzar en materia de ecodiseño relacionado con la remanufactura de componentes y sistemas, la integración de materiales reciclados en los componentes y su posterior reciclabilidad.

Desde hace más de una década, la compañía investiga en aligerar el peso en los vehículos, lo que influye en una reducción del consumo de los motores. De igual forma se estudia la gestión de fluidos en los motores para hacerlos adecuados a los protocolos de emisión de gases de efecto invernadero, a través del desarrollo de piezas de motor ecoeficientes.

*Más información sobre el ecodiseño en el apartado 4.4. Apuesta por la innovación y la tecnología.*



### 2.6.1 Modelo de gestión ambiental

CIE Automotive integra criterios ambientales en la gestión de sus procesos. Así, el cuadro de mando global de CIE incluye como indicador el coste de las emisiones calculado en EUA (Derechos de Emisión Europeos, por sus siglas en inglés), aunque no participa en el mercado mundial de emisiones y, por tanto, es un coste “ficticio” que no afecta a su cuenta de resultados.

Este valor se une al coste ambiental sobre ventas, que considera coste todo aquello que tiene relación con la gestión ambiental del proceso productivo, desde la entrada de energía y agua hasta la salida de los residuos generados y su gestión final.

De acuerdo con su modelo de gestión descentralizado, CIE Automotive ha establecido un Plan de Ecoeficiencia por planta, que incluye un modelo de seguimiento con objetivos específicos de mejora y un sistema de *reporting* de información que permite analizar su

desempeño. En 2019, se avanzó en el control más exhaustivo de cada indicador.

El uso, utilización y consumo de materias primas, agua y energía 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.

Esta monitorización significa que más allá de la cuenta de resultados donde todo queda reflejado, todas las plantas de forma periódica reportan sus niveles de consumo en unidades físicas (KWh, Kg, M3...) buscando una orientación adicional a la gestión.

Además, los últimos años se está trabajando en que todas las plantas de CIE Automotive logren la certificación ambiental.

[Más información sobre las certificaciones en el apartado 5.2. Clientes.](#)

#### ■ Inversiones ambientales

LAS INVERSIONES PARA  
**LA PROTECCIÓN**  
 DEL MEDIO AMBIENTE  
 ASCENDIERON A  
**6,9 M€**

CIE Automotive mantiene sus instalaciones productivas en las condiciones exigidas por la legislación ambiental de los países donde se encuentra ubicado e introduce cada año medidas de eficiencia energética en sus procesos e instalaciones.

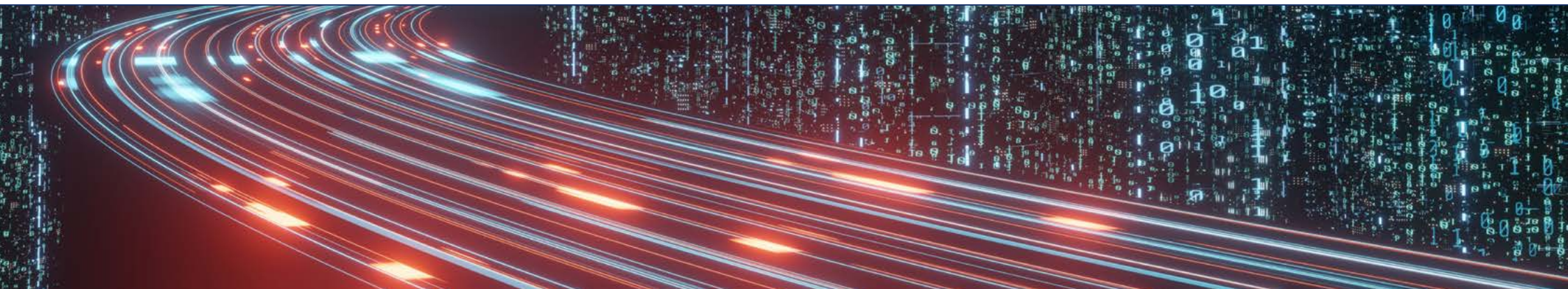
Esta labor de mejora continua requiere invertir en la adecuación de las fábricas. En 2019, las inversiones para la protección del medio ambiente ascendieron a 6,9 millones de euros.

#### ■ Autogeneración de energía

CIE Automotive está dando sus primeros pasos en la autogeneración de energía basada en la colocación de células fotovoltaicas.

Los proyectos iniciales en Europa e India aportarán la información suficiente para entender y orientar esta actividad en un futuro.

[Para un mayor detalle, consultar las Cuentas Anuales Consolidadas.](#)



### 2.6.2 Principales indicadores de desempeño ambiental Consumo de agua y recursos materiales [301-1, 301-2, 303-1]

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 y su recuperación.

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 la compañía, aspecto clave para mejorar la eficiencia de la materia prima. De esta forma, se evita la generación de residuos, se disminuye el consumo de energía y otros productos necesarios del proceso de fabricación.

#### CONSUMO DE AGUA [303-1]

	Unidad	2017	2018	2019
Superficiales	m³/año		306.015,00	328.251,00
Subterráneas			212.896,00	355.167,00
Pluviales			28.199,00	31.808,00
Red pública			1.045.627,85	934.006,32
<b>Agua utilizada</b>		<b>1.732.867,41</b>	<b>1.592.737,85</b>	<b>1.649.232,32</b>

Para más información sobre los consumos por regiones, ver cuadro detallado en el apartado 6.5 Tablas de datos.

#### CONSUMO DE MATERIALES [301-1, 301-2]

	Unidad	2017	2018	2019
Materia prima utilizada	Kg	1.184.270.380,00	1.472.819.976,00	1.510.283.589,00
Materia prima valorizada	Kg	273.208.562,8	460.625.898,00	411.191.542,00
Materia prima valorizada	%	0,23	0,31	0,27

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

Para más información sobre los consumos por regiones, ver cuadro detallado en el apartado 6.5 Tablas de datos.

### ■ Gestión de los residuos [306-2]

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 2019, el 7% fueron enviados a vertedero, mientras que el 93% restante fue reutilizado.



#### 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 fusión.



#### 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.

### GESTIÓN DE RESIDUOS

	Unidad	2017	2018	2019
Residuos industriales gestionados peligrosos			26.906,63	25.239,28
Residuos industriales gestionados no peligrosos	Tonelada		348.470,43	339.855,78
<b>Residuos industriales gestionados</b>		<b>261.952,32</b>	<b>375.377,06</b>	<b>365.095,06</b>

*Para más información sobre gestión de los residuos por regiones, ver cuadro detallado en el apartado 6.5 Tablas de datos.*

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.

### ■ Eficiencia energética y emisiones contaminantes [302-1, 302-3, 305-1, 305-2, 305-4]

La eficiencia energética es una prioridad para CIE Automotive tanto por su impacto en la huella ambiental como porque implica una mejora de la competitividad. Los avances han supuesto una reducción de las emisiones de CIE del 18% en los últimos tres años, hasta situarse en 451 CCO<sub>2</sub>™.

En 2019, la compañía reforzó su apuesta por las energías renovables. Además de la contratación de energía limpia para el funcionamiento de sus instalaciones, cabe destacar en 2019 el inicio de la instalación de paneles fotovoltaicos en determinadas instalaciones. El ahorro de emisiones por la compra de renovables se elevó a 146 CO<sub>2</sub>™.

#### CONSUMO Y AHORRO DE ENERGÍA

	Unidad	2017	2018	2019
Energía, consumo directo	Gjulios	1.382.138,19	1.608.941,20	1.662.755,19
Energía, consumo indirecto	Gjulios	3.482.970,60	3.924.977,41	3.955.226,55
Energía, consumo indirecto	Gjulios	-	2.216.060,35	2.093.457,91
Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios	-	1.708.917,05	1.861.768,64
<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios</b>	<b>4.865.108,78</b>	<b>5.533.918,61</b>	<b>5.617.981,74</b>

Para más información sobre el consumo de energía por regiones, ver cuadro detallado en el apartado 6.5 Tablas de datos.

#### EMISIONES

Definición	Unidad	2017	2018	2019
Emisiones directas		89.151,45	93.702,22	96.093,59
Emisiones indirectas	CO <sub>2</sub> KG	459.134,83	365.175,97	354.869,08
<b>Emisiones totales</b>		<b>548.286,28</b>	<b>458.878,19</b>	<b>450.962,67</b>

A continuación, indicamos cuál es el ahorro de emisiones por la compra de energía procedente de fuentes renovables.

Para más información sobre las emisiones por regiones, ver cuadro detallado en el apartado 6.5 Tablas de datos.

#### AHORRO DE EMISIONES POR LA COMPRA DE ENERGÍAS RENOVABLES

Definición	Unidad	2017	2018	2019
Ahorro de emisiones indirectas	CO <sub>2</sub> KG	-	137.773,27	112.544,38



## 2.6 Avances de eficiencia ambiental



### ■ Contaminación lumínica y acústica

En función de la tecnología y la ubicación de la planta, la contaminación acústica puede llegar a ser un aspecto relevante. Las plantas de CIE Automotive están ubicadas en entornos industriales lo suficientemente alejados de la población para evitar cualquier afección. En cualquier caso, CIE Automotive dispone de sistemas de gestión ambiental basados en la norma ISO 14001 con los que asegura que no se superen los niveles de la normativa vigente al respecto, y que ayudan a prevenir y mejorar la gestión de los impactos, riesgos y oportunidades ambientales de la compañía.

La contaminación lumínica no es un aspecto relevante en la actividad de CIE.

### ■ Expedientes, sanciones o multas relativas al medio ambiente [307-1]

En 2019, 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.

### OBJETIVO

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 AVANCE 2019

- ✓ Continuar la línea ascendente en materia de acción social, tanto en número de acciones como en involucración de los trabajadores y en número de beneficiarios.
- ✓ Desarrollo del proyecto social “Caminando hacia el futuro” en México, dentro de la alianza estratégica con Save the Children.

CIE Automotive contribuye al desarrollo de los lugares donde está presente, impulsando su tejido empresarial, generando empleos directos e indirectos y pagando impuestos. Además de la repercusión directa de su actividad empresarial, colabora con las otras organizaciones locales en diferentes actividades sociales y participa de forma activa en las organizaciones sectoriales.

La actividad económica de CIE Automotive generó en 2019 3.461,1 millones de euros de ingresos, de los cuales distribuyó a la sociedad 2.818,8 en concepto de prestaciones a los empleados, pagos a proveedores, dividendos pagados a los accionistas y pago de impuestos.

### VALOR GENERADO Y DISTRIBUIDO [201-1]

en millones de euros	2017	2018	2019
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	2.845,6	3.029,5	3.461,1
<b>Valor económico distribuido</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Accionistas (dividendo)*	52,9	72,1	80,0
Accionistas (dividendo extraordinario)**	-	404,7	-
Empleados (gastos de personal)	532,0	557,8	623,2
Proveedores (consumos de materias primas y materiales secundarios)	1.683,7	1.836,7	2.047,8
Sociedad (impuesto de sociedades pagado)	55,9	66,9	58,8

(\*) Dividendo pagado en el ejercicio.

(\*\*) Valor de mercado del dividendo extraordinario por el que se ha distribuido la participación de CIE Automotive en Dominion.

### 2.7.1 Acción social

De acuerdo con su [Política de Acción Social](#), CIE Automotive aporta 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 destinadas a la mejora de las comunidades donde está presente.

En 2019 CIE realizó aportaciones a programas de acción social por valor de más de 500.000 euros.

LAS APORTACIONES  
A PROGRAMAS DE  
**ACCIÓN SOCIAL**  
HAN SUPERADO LOS  
**500.000€**

Una gran parte de las iniciativas de acción social parten de los propios empleados de cada región. El hecho de que el 92% 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 este sentido, cabe destacar el compromiso de los empleados en las iniciativas locales: durante 2019 participaron en estas iniciativas cerca de 3.000 empleados.

#### Colaboración estratégica con Save the Children México

Desde abril de 2019, CIE Automotive colabora con la iniciativa “Caminando hacia el futuro” de Save the Children México. El proyecto, que se prolongará durante 18 meses, consiste en la capacitación de jóvenes de entre 15 y 21 años para incrementar sus posibilidades de conseguir un empleo decente y poder romper con los ciclos intergeneracionales de pobreza.

La contribución de CIE Automotive al proyecto “Caminando hacia el futuro” abarca tanto la financiación como la participación directa de voluntarios en las capacitaciones, en ferias de empleo y en visitas guiadas a sus instalaciones.

Algunos de los 958 jóvenes (387 mujeres y 571 hombres) que participan en el programa podrán acceder a unas prácticas profesionales en la planta de CIE Automotive en Puebla. De esta manera, CIE Automotive formará parte del proceso de capacitación y tendrá la oportunidad, según sus necesidades, de incluir en sus equipos de trabajo a aquellas personas capacitadas que hayan realizado dichas prácticas.

### ■ Programas de acción social por geografía

CIE Automotive colabora con diferentes organizaciones en proyectos locales, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible definidos por Naciones Unidas.

#### ■ Europa

ACCIÓN SOCIAL	Total €	Número de empleados que han participado	Número de horas de trabajo personal dedicadas
EUROPA	201.000	1.200	650
<ul style="list-style-type: none"> <li>Participación en el maratón solidario del grupo EITB para recaudar dinero para la investigación del cáncer infantil.</li> <li>Apoyo a la fundación AFIM, que se ha creado para contribuir a la formación de los jóvenes y mayores, y para la atención, ayuda y asistencia integrada a personas con discapacidad de todo tipo –física, intelectual, sensorial y mental–, con el fin de lograr su normalización, capacitación laboral e integración social.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aportaciones a Aldeas Infantiles, fundación sin ánimo de lucro con el objetivo de atender a niños y jóvenes que se encuentran en situación de vulnerabilidad, impulsando su desarrollo y autonomía, mediante el acogimiento en entornos familiares protectores y el fortalecimiento de sus redes familiares, sociales y comunitarias.</li> <li>Colaboración con UNICEF, Lenbur, Aratz y Down Ourense, entre otros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apoyo a África Directo, ONG humanitaria de ayuda al desarrollo que estimula la creación de proyectos arraigados y autosostenibles por medio de la capacitación de responsables locales.</li> <li>Campañas de donaciones de comida en Rumanía y mediante la participación en el Banco de Alimentos en España.</li> <li>Apoyo a la educación infantil, desarrollo formativo y creación de empleo: CIE Automotive colabora en Portugal,</li> </ul>	<p>Rumanía y Lituania con instituciones de enseñanza, centros de apoyo a niños desprotegidos y a la integración social de jóvenes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Promoción del trabajo en equipo y el deporte local: en Eslovaquia y en Rumanía se han organizado actividades deportivas y de carácter social para fomentar el trabajo en equipo y la sensibilización con la contribución al bienestar sociedad.</li> </ul>



### ■ América

ACCIÓN SOCIAL	Total €	Número de empleados que han participado	Número de horas de trabajo personal dedicadas
AMÉRICA	116.000	683	11.400
<ul style="list-style-type: none"> <li>Las plantas norteamericanas han participado en la colecta y donación de alimentos al Children's Hospital of Michigan, mostrando su compromiso con la lucha contra el hambre infantil.</li> <li>También están comprometidas con la lucha contra la criminalidad, mediante la colaboración con la ONG Crime Stoppers.</li> <li>Apoyo a Adopt a Family, fundación para el bienestar de los más necesitados.</li> <li>Apoyo de programas de salud para niños con problemas cardíacos en México.</li> <li>Programas de reforestación en los ejidos mexicanos.</li> <li>Donación de alimentos, material escolar y juguetes para niños.</li> <li>Contribución a la inserción de jóvenes en el mundo laboral.</li> <li>Contribución a la seguridad alimentaria y a los medios de subsistencia para los más necesitados mediante el aprovisionamiento y garantía de agua libre de impurezas y saneada en la comunidad de Sao Paulo.</li> <li>Programas de mejora de las condiciones de vida en la comunidad: CIE Automotive participa en programas de reducción del hambre y erradicación de la pobreza mediante su colaboración con la Fundación Terra.</li> <li>Apoyo a la Fundación AGACC, cuya misión es la equidad social por medio del empoderamiento de las personas más necesitadas facilitando su acceso a las tecnologías de la educación</li> </ul>			

### ■ Asia

ACCIÓN SOCIAL	Total €	Número de empleados que han participado	Número de horas de trabajo personal dedicadas
ASIA	255.000	1.200	5.000
<ul style="list-style-type: none"> <li>Las plantas de Mahindra CIE y Bill Forge se caracterizan por alentar a sus empleados a la realización de actividades voluntarias de acción social, particularmente en las áreas de la educación, medio ambiente, seguridad social y vial, y salud. Muestra de ello es la participación voluntaria de cerca de 1200 empleados, dedicando más de 4.800 horas de su tiempo personal.</li> <li>Celebración del Día Internacional de la Mujer, en la que participaron 53 trabajadoras y familiares fomentando el empoderamiento de la mujer.</li> <li>Promoción y ayudas a la educación: CIE Automotive proporciona ayuda escolar para los más desfavorecidos, como material o aportaciones económicas para la infraestructura. También dotan con becas a los mejores estudiantes para que prosigan su educación.</li> <li>Campañas de reforestación y concienciación con el cambio climático.</li> <li>Jornadas de donaciones de sangre.</li> <li>Programas de concienciación y seguridad vial: enfocados y dirigidos a las personas adolescentes. Tienen como objetivo la formación y prevención en riesgos sociales.</li> <li>Servicios sanitarios en escuelas y aldeas: CIE Automotive contribuye también a revisiones médicas para estudiantes y miembros de la comunidad local para la detección y prevención de enfermedades. Además, en 2019 se donaron máquinas de nebulización contra la plaga de mosquitos para la comunidad de Sangli.</li> </ul>			

### 2.7.1 Relaciones Institucionales

[415-1, 102-13, 201-4]

Para intentar minimizar los impactos que su actividad industrial genera sobre las comunidades donde opera, CIE Automotive colabora con las administraciones locales y regionales. Estos contactos se producen en el marco estricto de la legalidad y de la máxima transparencia, de acuerdo con los principios del [Código de Conducta](#).

#### ■ Lucha contra el fraude

De acuerdo con su [Política de Anticorrupción y Fraude](#), la relación con personal funcionario y autoridades públicas debe sustentarse sobre los principios de transparencia, integridad, objetividad, imparcialidad y legalidad.

El compromiso de la compañía en la lucha contra la corrupción queda patente en la adhesión a los diez principios recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas. Conforme a lo previsto en el décimo principio, CIE Automotive asume el compromiso de luchar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno, y desarrollar políticas concretas referentes a esta área.

La compañía es políticamente neutral y no financia, directa ni indirectamente, ni

CIE AUTOMOTIVE  
ESTÁ COMPROMETIDA  
**EN LA LUCHA  
CONTRA LA  
CORRUPCIÓN Y  
EL SOBORNO**

en España ni en el extranjero, a partidos políticos ni a sus representantes o candidatos.

En 2019 CIE Automotive ha recibido 1,4 millones de euros de subvenciones de explotación, de los cuales 0,7 millones se han recibido en España, 0,2 millones en Rusia, Alemania y Portugal respectivamente, y 0,1 millones en China. [201-4]



### ■ Pertenencia a asociaciones

Como miembro destacado del sector de componentes de automoción, CIE Automotive fomenta una ordenación justa y responsable de su actividad en beneficio del sector, de sus grupos de interés y de la sociedad.

Así, como miembro de la Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto), y en consonancia con su compromiso ambiental, apoya el diseño de un marco regulatorio eficiente y efectivo para reducir las emisiones contaminantes, que permita al mismo tiempo preservar el empleo y la competitividad de una parte vital de la industria europea. De esta forma, la legislación debe marcar objetivos ambientalmente ambiciosos, pero viables técnica y económicamente, y reconocer las tecnologías eficientes para reducir las emisiones, manteniendo con ello el principio de neutralidad tecnológica.

### ASOCIACIONES A LAS QUE PERTENECE CIE AUTOMOTIVE

SERNAUTO - Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Miembro de la Junta Directiva. Presidencia de la Comisión de I+D+i.

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.

CTAG - 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*.

AIFI – *Association of Indian Forging Industry*.

FVEM – *Federación Vizcaína de Empresas del Metal*.

CCMI – *Confederation of Chinese Metalforming Industry*.

Basque Ecodesign Center – Fundador y miembro de la comisión ejecutiva.





La innovación y el crecimiento  
que nos hacen referentes



CIE Automotive está inmersa en la cuarta revolución industrial, incorporando en sus instalaciones tecnologías de vanguardia que aporten eficiencia en sus procesos y le permitan fabricar en un futuro productos inteligentes. Si en el 2019 focalizó sus avances en proyectos relacionados con la medición automática o la visión artificial, en 2020 se centrará en el lanzamiento de proyectos piloto que aceleren su transformación digital.

La industria 4.0 brinda una serie de oportunidades a CIE Automotive que le permitirán responder a las necesidades del sector automotriz y avanzar cada vez más rápido hacia las máquinas, líneas y fábricas inteligentes:

- **Desarrollo vertiginoso de tecnologías habilitadoras** que conviven, interactúan y se retroalimentan entre sí, en una hibridación cada vez mayor del mundo físico y el mundo digital.
- **Crecientes capacidades de la sensorización** para captar datos y de las matemáticas para el desarrollo de algoritmos que transforman esos datos en información utilizable en la toma de decisiones y para aumentar el valor añadido tecnológico en todas las etapas del proceso, a través de toda la cadena de valor.

El aprovechamiento de estas capacidades permitirá evolucionar paulatinamente de los **productos mecatrónicos** (a los que paulatinamente se irán incorporando inteligencia y comunicación) a los **productos inteligentes**, con nuevos servicios asociados bajo el paraguas del internet de los datos, las personas, los servicios y las cosas.

### ■ Avances en la Industria 4.0 en 2019

CIE Automotive trabaja en diferentes ejes –estrategia, organización, tecnología, procesos industriales, etc.– para modelizar y simular los procesos con modos inteligentes de conexión y colaboración. En paralelo, se aplica tanto en la ingeniería de diseño como en la de producción y mantenimiento para **pasar de ajustar los parámetros de un proceso a definir los óptimos**, al tener parametrizadas y relacionadas las variables críticas de un proceso multivariable. Eso permitirá prever posibles desviaciones y actuar para evitarlas.

CIE AUTOMOTIVE  
TRABAJA PARA CONSEGUIR  
**PROCESOS**  
*ROBUSTOS, FLEXIBLES*  
**E INTELIGENTES**

Con la hibridación del mundo físico y digital, CIE Automotive pretende conseguir una máxima productividad, automatización flexible, máxima calidad, cero defectos, personalización en masa, máxima fiabilidad, trazabilidad unitaria, proactividad por anticipación, digitalización de las operaciones y generación de conocimiento.

Se trata, en definitiva, de conseguir procesos robustos, flexibles e inteligentes, excelentes en calidad, agilidad y productividad con puestas a punto fiables, tiempos de cambio mínimos, lotes cuasi unitarios y repetitividad de los procesos y productos.





### ■ Líneas de trabajo en 2019

- Proyectos de mediciones automáticas en línea tanto en frío como en caliente.
- Utilización de la visión artificial por ordenador para adquirir, procesar y analizar las imágenes de los componentes durante el proceso.
- Sensorización, captura, análisis y visualización de los parámetros de las variables críticas de proceso.
- Trazabilidad unitaria.

**De cara a 2020, CIE pretende** seguir construyendo sobre los trabajos realizados en el 2019 y lanzar nuevos proyectos piloto que impulsen su transformación digital. **Entre ellos, cabe destacar dos:**

- ✓ **Gemelo digital**, entendido como la réplica digital de un proceso físico. En base al modelo de simulación numérica al cual se alimentará con los datos de proceso, se hará un ajuste del modelo al proceso real y se comenzará a trabajar el entorno de los modelos predictivos.
- ✓ **5G en espacios confinados**. El potencial de la nueva generación de 5G impacta de lleno en la capacidad de transmisión de datos y ayuda a hacer los procesos productivos más efectivos a través de la comunicación móvil de máquinas y robots en tiempo real. Además, el 5G ofrece una latencia que posibilita una comunicación punto a punto con un tiempo de reacción mínimo y, por lo tanto, la posibilidad de conectar un gran número de dispositivos entre sí con frecuencias propias para la industria.

Desde su nacimiento en 1996, CIE Automotive ha integrado en su perímetro más de 100 empresas del sector de automoción, a las que aplica sus exigentes estándares de rentabilidad, calidad y respeto a los derechos laborales, sociales y ambientales. Esta historia de crecimiento continuó en 2019 con la adquisición de la división de sistemas de techo de Inteva (ahora CIE Golde), Aurangabad Electricals Limited (AEL) y Mapremex. Las tres operaciones suponen una inversión superior a los 800 millones de euros.

**CIE  
GOLDE**

División de Sistemas de Techo  
de Inteva



### PERFIL

- ✓ **Especialización**  
Diseño, ingeniería y fabricación de techos para automóviles.
- ✓ **Localización**  
Estados Unidos, México, Alemania, Eslovaquia, Rumania, China e India.
- ✓ **Número de plantas**  
12 plantas.  
6 centros de I+D.
- ✓ **Número de empleados**  
+ 2.700 empleados.
- ✓ **Clientes**  
Principales OEM de automoción.
- ✓ **Facturación en 2018**  
Aprox. 850 millones de euros (incluyendo el 50% de la JV SAMAP).

### OPERACIÓN

- ✓ **Racional**
  - Reforzar su compromiso con los sistemas de confort y aumentar su presencia en el segmento de sistemas de techos, destacando especialmente su complementariedad con los clientes, geografías y productos de Advanced Comfort Systems (ACS), la unidad de techos que CIE Automotive integró en 2009, duplicando sus ventas y mejorando su margen EBITDA en 10 puntos.
  - Convertirse en uno de los tres principales actores del nicho de sistemas de techos del mundo, una tendencia ganadora en el sector, que ha mantenido un crecimiento consistente en los últimos años y no se ha visto afectada por los procesos de hibridación/electrificación.
  - Consolidar su apuesta por la innovación y la ingeniería de alto nivel tecnológico, accediendo a nuevos productos y procesos de alta complejidad y de alto nivel tecnológico.
- ✓ **Precio de compra**  
Aprox. 742 millones de euros (*Enterprise Value* ≈670M€).
- ✓ **Anuncio de la adquisición**  
17 de septiembre de 2018.
- ✓ **Fecha de cierre de la integración**  
6 de mayo de 2019.



### PERFIL

- ✓ **Especialización**  
Inyección de aluminio.
- ✓ **Localización**  
India.
- ✓ **Número de plantas**  
3 plantas.
- ✓ **Número de empleados**  
+ 2.300 empleados.
- ✓ **Clientes**  
OEM y TIER 1 de vehículos de pasajeros y de dos ruedas.
- ✓ **Facturación de 2018**  
Aprox. 108 millones de euros.



**AEL**

Aurangabad Electricals Ltd.

### OPERACIÓN

- ✓ **Racional**  
Integrar la tecnología de inyección de aluminio en uno de los mayores mercados potenciales, India, y diversificar el negocio de MCIE India, fortaleciendo su presencia en el segmento de vehículos de dos ruedas.  
  
AEL es un proveedor clave para un elevado número de compañías OEM y TIER 1 de vehículos de pasajeros y de dos ruedas, tanto a nivel nacional como internacional. Fabrica una gran variedad de piezas de carrocería, freno y motor a través de procesos de inyección por alta presión y de inyección por gravedad. AEL cuenta además con capacidad de mecanizado, tratamiento térmico, lacado, ensamble y pruebas de fugas, así como con una moderna matricería.
- ✓ **Precio de compra**  
Aprox. 111 millones de euros (*Enterprise Value* ≈111 M€).
- ✓ **Anuncio de la adquisición**  
12 de marzo de 2019.
- ✓ **Fecha de cierre de la integración**  
9 de abril de 2019.



## 3.2 Incorporación de nuevas empresas al grupo

### PERFIL

- ✓ **Especialización**  
Mecanizado de componentes.
- ✓ **Número de plantas**  
1 planta.
- ✓ **Clientes**  
TIER 1 del sector de automoción.
- ✓ **Localización**  
México.
- ✓ **Número de empleados**  
≈400 empleados.
- ✓ **Facturación 2018**  
Aprox. 36 millones de euros.

### CIE MAPREMEX

Maquinados de Precisión de México  
S. de R.L de C.V.  
Cortes de Precisión de México S.  
de R.L de C.V.

### OPERACIÓN

- ✓ **Racional**  
Aprovechar el conjunto de activos productivos de las sociedades adquiridas, para que complemente las actividades productivas del Grupo CIE Automotive en México y permita su expansión física y comercial en el futuro.
- ✓ **Precio de compra**  
Aprox. 37 millones de euros (*Enterprise Value* ≈59 M€).
- ✓ **Fecha de anuncio de la adquisición**  
24 de junio de 2019.
- ✓ **Fecha de integración**  
19 de septiembre de 2019.







La fidelidad a  
nuestra cultura



## MISIÓN

[102-16]



CIE Automotive es un proveedor de componentes y subconjuntos para el mercado global de automoción, con una actuación basada en la utilización de tecnologías complementarias y diversos procesos asociados.

Crecemos de forma sostenida y rentable para posicionarnos como *partner* de referencia a través de la satisfacción de nuestros clientes con soluciones integrales, innovadoras y competitivas de alto valor añadido.

**Buscamos la excelencia sobre la base de los siguientes compromisos:**

- La mejora continua de los procesos y su gestión eficiente.
- La promoción de la participación, la implicación y el trabajo en equipo en un entorno agradable y seguro.
- La transparencia y la integridad en todas nuestras actuaciones.
- El respeto y mejora del medio ambiente.



[103-1, 103-2, 103-3]

## VISIÓN



Aspiramos a convertirnos en el grupo industrial de referencia especialista en gestión de procesos de alto valor añadido.

**Buscamos convertirnos en el paradigma de empresa socialmente responsable por nuestro compromiso con:**

- Las personas y sus derechos fundamentales.
- El medio ambiente, fomentando iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.
- La creación de valor.
- La colaboración con grupos de interés.
- La excelencia en la gestión.

**Nos proponemos ser:**

- Referencia dentro de la cadena de valor por calidad, tecnología y servicios.
- Referencia en eco innovación y ecodiseño.

## VALORES



**En CIE Automotive damos importancia a las personas:**

- Respetando sus derechos fundamentales.
- Proveyéndoles de unas condiciones laborales justas.
- Fomentando su capacidad de iniciativa, creatividad e innovación, la participación y el trabajo en equipo, su capacidad de conseguir objetivos y añadir valor, la actitud positiva al cambio y a la mejora continua.

**En CIE Automotive damos importancia al medio ambiente:**

- Manteniendo un enfoque preventivo.
- Trabajando para minimizar cualquier impacto negativo.

**En CIE Automotive damos importancia a la transparencia en la gestión:**

- Promoviendo la responsabilidad, la integridad y el compromiso con el trabajo bien hecho.
- Haciendo públicos de forma clara todos los datos relevantes de nuestra actividad para que éstos sean conocidos y comprendidos.

**En CIE Automotive damos importancia a los grupos de interés:**

- Promoviendo unas relaciones honestas.
- Respetando sus derechos

**En CIE Automotive damos importancia a la legalidad:**

- Respetando la normativa nacional e internacional.

## ■ Políticas corporativas

Para desarrollar su misión y avanzar en su visión, CIE Automotive se ha dotado de una serie de políticas corporativas, parte de las cuales fueron actualizadas en octubre de 2019, que deben cumplir todos los integrantes de la organización.

### Responsabilidad Social Corporativa (RSC)

- Responsabilidad Social Corporativa.
- Compras.
- Compromiso RSC de los proveedores.
- Derechos Humanos.
- Anticorrupción y fraude.
- Acción social.

### Buen Gobierno

- SCIIF (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.







CIE Automotive es un proveedor global de componentes y subconjuntos para el mercado de automoción. Desde que inició su andadura en 1996, ha ido ganando volumen empresarial de forma sostenida gracias a un modelo de negocio sólido y único, capaz de sortear ciclos económicos adversos. Cinco rasgos diferenciales hacen posible su crecimiento rentable: multilocalización, diversificación comercial, multitecnología, disciplina inversora y gestión descentralizada.

### PILARES DEL MODELO DE NEGOCIO (datos a 31/12/2019)

MULTILOCALIZACIÓN	<b>110</b> Centros productivos por tecnología en 103 localizaciones y 16 países	<b>10</b> Centros de investigación
DIVERSIFICACIÓN COMERCIAL	<b>Aprox. 70%</b> OEM (Fabricantes de automóviles)	<b>Aprox. 30%</b> TIER 1
MULTITECNOLOGÍA	<b>7 tecnologías:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mecanizado</li> <li>• Estampación y conformado de tubo</li> <li>• Forja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plástico</li> <li>• Inyección de aluminio</li> <li>• Fundición</li> <li>• Sistemas de techo</li> </ul>
DISCIPLINA INVERSORA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flexibilidad en las instalaciones para mayor saturación</li> <li>• Altos retornos de inversión</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elevada conversión en caja operativa del EBITDA</li> </ul>
GESTIÓN DESCENTRALIZADA	<b>4</b> Áreas geográficas principales	<b>1</b> Red corporativa transversal

## Multilocalización

CIE Automotive está allí donde se encuentran sus clientes. Al cierre de 2019, contaba con 110 centros productivos en 16 países de los cuatro principales mercados de automoción y disponía de 10 centros tecnológicos de investigación. Todos ellos se caracterizan por la especialización, la automatización de los procesos y la apuesta por la innovación.

Esta diversificación geográfica le permite servir a plataformas de automoción globales y contribuye a amortiguar los problemas del sector, al compensar comportamientos negativos de unas regiones con la evolución favorable de otras.

### PLANTAS DE CIE AUTOMOTIVE EN EL MUNDO

	TOTAL	MECANIZADO <sup>(2)</sup>	ESTAMPACIÓN <sup>(3)</sup>	FORJA <sup>(4)</sup>	PLÁSTICO <sup>(5)</sup>	ALUMINIO <sup>(6)</sup>	SISTEMAS DE TECHO	FUNDICIÓN
Europa <sup>(1)</sup>	44	15	5	6	5	7	6	
Norteamérica	19	6	5	2	3	1	2	
Brasil	15	3	4	1	5	1		1
Asia (India y China)	32	3	6	8	1	3	9	2
TOTAL	110	27	20	17	14	12	17	3

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

**(2)** Incluye cinco plantas multitecnología (CIE Amaya, CIE Denat, CIE Autocom, CIE Automotive Parts Shanghai y CIE Autoforjas).

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

**(4)** Incluye una planta multitecnología (CIE Autoforjas).

**(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 cuatro plantas multitecnología (CIE Amaya, CIE Denat, CIE Autocom y CIE Celaya).

CIE Automotive

### NORTEAMÉRICA

CIE Automotive dispone de 19 centros productivos en 12 localizaciones en México y 6 en EE.UU. La compañía arrancó la aventura norteamericana hace más de 18 años en México y, desde hace 8 años, CIE se ha ido implantando por diferentes adquisiciones en EEUU, lo que nos da un equilibrio logístico para adaptarnos a las necesidades de nuestros clientes y sus localizaciones en Norteamérica.

### BRASIL

Con 15 centros productivos, Brasil se mantiene como uno de los principales mercados de CIE Automotive. La compañía continúa ganando cuota de mercado al beneficiarse del proceso de concentración que se está produciendo entre los fabricantes de componentes como consecuencia de la crisis ocurrida en el período 2014-2016.

### EUROPA

Es el principal mercado de CIE Automotive, con 44 centros productivos en Europa Occidental y Europa Oriental. En este mercado, aún las plantas productivas del grupo MCIE, con una fuerte vinculación al vehículo industrial, y las plantas históricas de CIE, ligadas al vehículo de pasajero.

### ASIA

CIE cuenta con 20 centros productivos en India y 12 centros productivos en China. La sólida posición del grupo en India proviene de la alianza con el grupo indio Mahindra & Mahindra Ltd., que dio origen al grupo MCIE, y de las compras del grupo Bill Forge (2016) y Aurangabad (2019).

Su exposición a China –históricamente más reducida y centrada en productos muy específicos para clientes occidentales– se ha consolidado con la integración de CIE Golde.

## VENTAS POR GEOGRAFÍA

(en millones de euros)

	Ventas
Europa	933
Norteamérica	917
Asia	758
MCIE Europa	528
Brasil	326

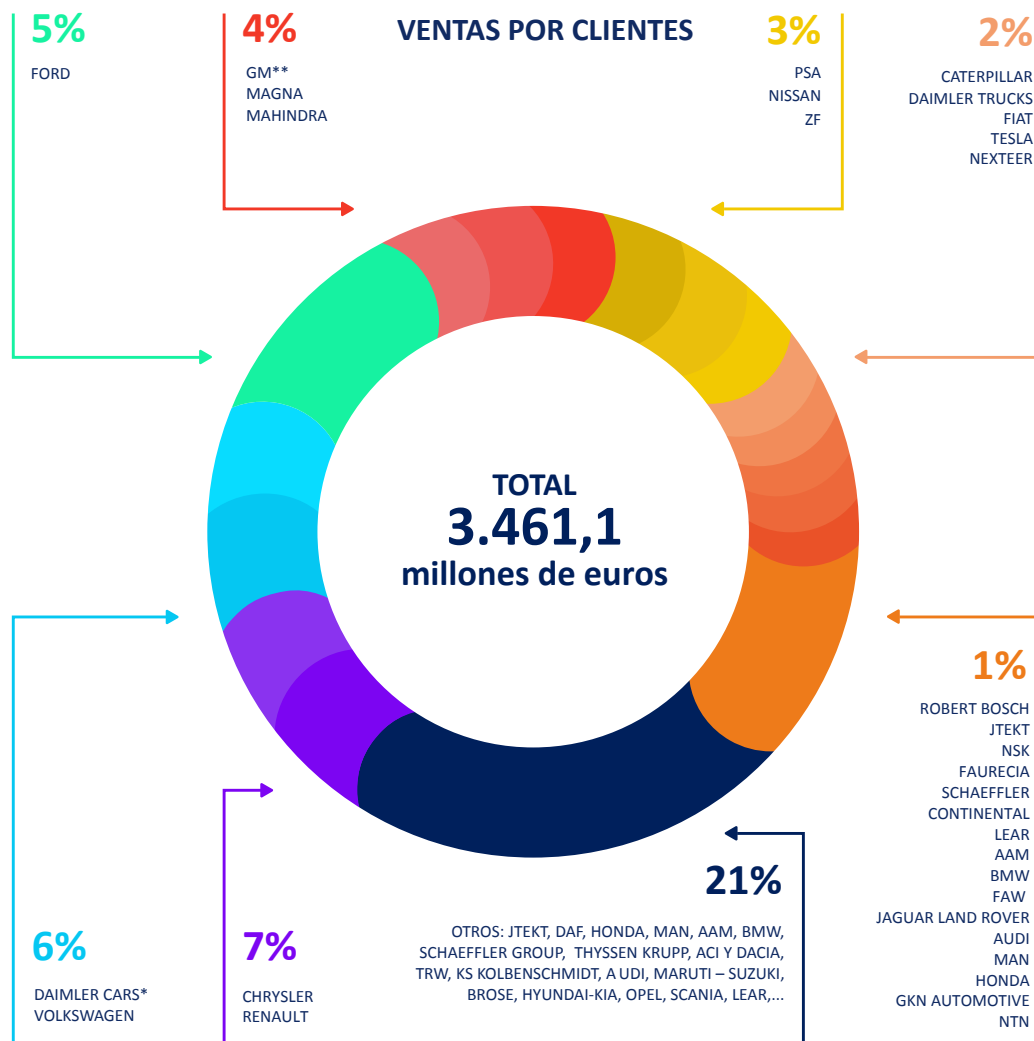


NORTEAMÉRICA	26,5%
EUROPA	26,9%
ASIA	21,9%
MCIE EUROPA	15,3%
BRASIL	9,4%

### ■ Diversificación comercial

Las ventas de CIE Automotive se reparten entre fabricantes multinacionales de automóviles (aproximadamente 70%) y proveedores de componentes de primer nivel (aproximadamente 30%). Se trata de una cartera muy diversificada, donde el mayor cliente sólo supone el 7% de la facturación.

Esta diversificación le sitúa en una posición más holgada para negociar los precios, incluso en momentos de mayor presión en el mercado.



\* Incluye un 3% de ventas a BBAC (BAIC-DAIMLER JV).

\*\* Incluye un 1% de ventas a SGM (SAIC-GM JV).



## ■ Diversificación tecnológica

CIE Automotive utiliza siete tecnologías para desarrollar más de 7.000 referencias de componentes: mecanizado, estampación y conformado de tubo, forja, plástico, inyección de aluminio, fundición 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 sin tener que contactar con diferentes suministradores y equipos de desarrollo.

### VENTAS POR TECNOLOGÍA



FORJA	21%
ESTAMPACIÓN Y CONFORMADO DE TUBO	21%
MECANIZADO	18%
SISTEMAS DE TECHO	16%
PLÁSTICO	11%
ALUMINIO	10%
FUNDICIÓN	3%

TECNOLOGÍA	Ventas (en millones de euros)
Forja	760
Estampación y conformado de tubo	745
Mecanizado	646
Sistemas de techo	571
Plástico	369
Aluminio	366
Fundición	114

*Nota: Incluye 110M€ de ventas Intercompany.*

### ■ Disciplina financiera

Las decisiones de CIE Automotive se enmarcan en una rigurosa disciplina financiera, con costes fijos muy bajos, mejora continua de la eficiencia de los procesos y una política comercial muy estricta, que no permite aceptar volúmenes de trabajo con baja rentabilidad.

Sus inversiones deben cumplir tres requisitos: maquinaria flexible válida para diferentes clientes y plataformas, altos retornos de inversión y generación de caja superior al 55% del EBITDA.

### ■ Gestión descentralizada

La gestión se lleva a cabo de forma descentralizada. Con ello consigue agilizar la toma de decisiones, motivar a los gerentes, reducir los costes y adecuarse a las tendencias del mercado con el objetivo común de crear valor. Existen cuatro áreas geográficas, que toman sus decisiones apoyadas por un Área Corporativa y unos Servicios de Red con competencia global: Europa, Norteamérica, Brasil y Asia.

### EJES DE LA DISCIPLINA INVERSORA

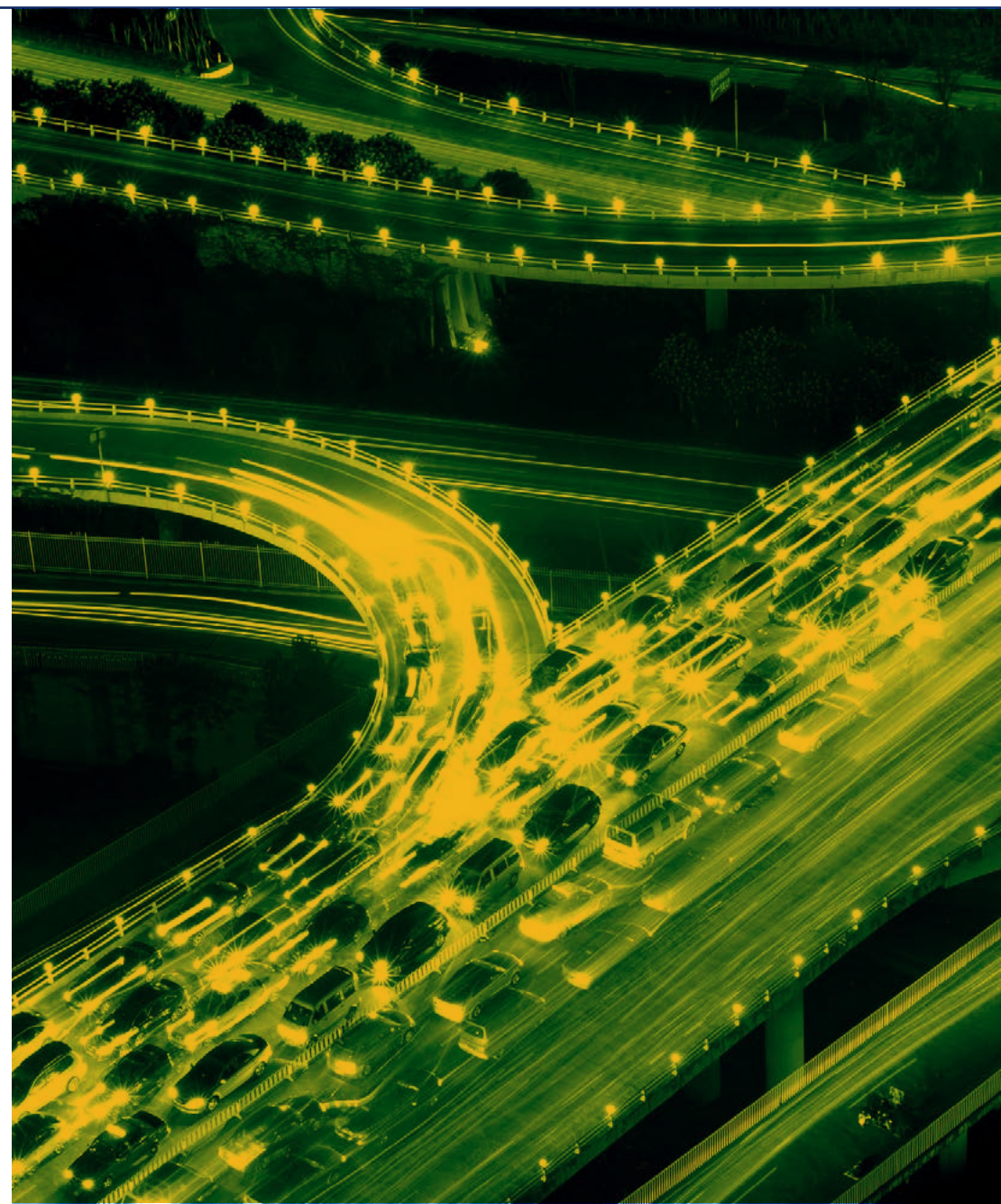
MAQUINARIA FLEXIBLE ESTÁNDAR	ESTRICTA DISCIPLINA DE INVERSIÓN. EXIGENCIA DE ALTOS RENDIMIENTOS	CONVERSIÓN DE EBITDA EN EFECTIVO
Permite una alta saturación de la capacidad productiva.	Capex 20% ROI.	Conversión del EBITDA en efectivo superior al promedio del mercado.
≈4% nivel de inversión recurrente que permite el mantenimiento y el crecimiento orgánico del mercado.	Capital de trabajo operativo ≈0.	> 55% objetivo de nivel de conversión.



CIE Automotive cumplió en 2019 sus ambiciosos objetivos estratégicos un año antes de lo previsto, consiguiendo altas rentabilidades en un contexto sectorial muy adverso, en el que demostró su resiliencia y su flexibilidad para adaptarse a los cambios vertiginosos del mercado, a la desaceleración económica global y la incertidumbre geopolítica. Su favorable evolución es consecuencia de una estrategia de crecimiento orgánico en la que se prioriza el resultado y la generación de caja, mientras que se aprovechan las oportunidades que ofrece un mercado muy fragmentado para ganar cuota de mercado a través de la integración de empresas.

### 4.3.1 Entorno social

La producción de la industria automotriz se contrajo en 2019 un 5,8%, cayendo por debajo de los 89 millones de vehículos y las ventas descendieron el 4,5% con un total de 89,5 millones de unidades matriculadas, según los últimos datos, lo que supone una vuelta a los niveles de 2015. La combinación de una desaceleración económica global, las incertidumbres geopolíticas que amenazan el comercio internacional y las exigencias tecnológicas para adaptarse a las regulaciones ambientales y a las nuevas formas de movilidad suponen todo un desafío para el sector automoción que, tras la tormenta perfecta sufrida durante el año y que se prolonga en 2020, volverá a crecer, previsiblemente, en 2021, con realidades diferentes en cada uno de los mercados.



### ■ Evolución del sector por geografías

#### ■ Europa

El principal mercado de CIE Automotive está acusando la ralentización de la economía de la eurozona, las incertidumbres ante un Brexit sin acuerdo y la adaptación a las nuevas regulaciones sobre la evaluación de las emisiones contaminantes.

De acuerdo con los datos preliminares, la producción de vehículos descendió hasta los 20,7 millones de vehículos, un 4,6% menos que el año anterior. En cuanto a las matriculaciones, se mantuvieron prácticamente planas, con 20,5 millones de vehículos.

El sector de vehículos de pasajeros y el de camiones presentan evoluciones diferentes y contrapuestas, si bien ambos mercados han decrecido en el total del año.

### EUROPA ACUSÓ LA RALENTIZACIÓN DE LA ECONOMÍA, EL BREXIT Y LA ADAPTACIÓN A LAS NUEVAS REGULACIONES SOBRE EVALUACIÓN DE EMISIONES

En el primer semestre, el mercado de vehículos de pasajeros se veía todavía afectado por la transición a la normativa WLTP – supone la certificación de cada modelo de vehículos en todas sus configuraciones y

versiones en condiciones de conducción reales, además de simuladas–, que implicó que la comparativa con el primer semestre de 2018 fuera muy exigente, debido a que se incrementaron significativamente las producciones anticipándose los OEM a la entrada en vigor de la normativa WLTP.

La segunda mitad del año ha sido mejor en comparación con la primera, pero en cualquier caso ha sido negativa, debido principalmente a que los OEM se han centrado en dar salida al *stock* de vehículos de pasajeros más contaminantes de su flota antes de la entrada en vigor de las multas por CO<sub>2</sub> en el año 2020; el hecho de que los OEM se centren en vender estas unidades de *stock* conlleva la reducción de las producciones hasta que vayan teniendo visibilidad de salida de dicho *stock*. Todo lo anterior en un contexto de vaivenes políticos

en varios países sobre la futura regulación ambiental, vaivenes que no han hecho más que incrementar la incertidumbre.

En la parte del mercado de camión, según los datos preliminares de 2019, el primer semestre ha sido más favorable que el segundo, debido a varios motivos:

(i) el final del ciclo del camión, y  
(ii) el adelanto de producciones/compras al primer semestre del año como consecuencia de los siguientes factores:

- el temor a nuevos aranceles derivados del Brexit;
- el encarecimiento de los peajes; y
- la introducción de un tacógrafo inteligente.



### ■ Norteamérica

La producción conjunta de EE.UU., México y Canadá retrocedió un 4% en 2019, hasta los 16,3 millones de vehículos producidos. Por su parte, las matriculaciones descendieron un 2%, hasta los 20,3 millones.

El mercado sufrió las consecuencias de los ajustes de producción de los OEM estadounidenses —centrados en producir vehículos de mayor calidad y margen, y no tanto en volumen—, las incertidumbres sobre una posible guerra comercial entre EE.UU. y China y la repercusión de la huelga

de General Motors, que paralizó durante un mes y medio a 10 de sus 13 plantas. Además, la zona vivió la incertidumbre de la renovación del acuerdo NAFTA.

México, uno de los mercados con mayor potencial de crecimiento y donde CIE Automotive tiene una gran presencia, se vio afectado por la desaceleración del consumo interno y la contracción de las exportaciones a sus principales mercados: Estados Unidos, Europa, Canadá y Sudamérica.

### ■ Asia

**INDIA SUFRIÓ UN RETROCESO POR LA CONJUNCIÓN DE FACTORES CONYUNTURALES Y CHINA MANTUVO SU TENDENCIA NEGATIVA**

India, un mercado donde CIE Automotive está bien posicionado a través de MCIE, sufrió un retroceso de las ventas (-12%, hasta 3,5 millones) y de la producción (-11%, hasta 4,2 millones) por la conjunción de distintos factores coyunturales: limitaciones a la disponibilidad de crédito de dos importantes entidades financieras del país, que están afectando a todo el sistema financiero; adaptación de los vehículos a las nuevas normativas de seguridad, que encarecen los precios; adaptación a la nueva normativa de emisiones “Bharat Stage 6”

**EL MERCADO NORTEAMERICANO SUFRIÓ LOS AJUSTES DE PRODUCCIÓN DE LOS OEM, LAS INCERTIDUMBRES COMERCIALES CON CHINA Y LA HUELGA DE GM**

(impacto de naturaleza similar al ocurrido en China con el estándar *China 6* comentado más adelante); retraso de las decisiones de compra de los consumidores ante los rumores de una posible rebaja del impuesto indirecto que se les aplica, y nueva exigencia de precontratación de un seguro por cinco años para las motocicletas, que supone un aumento del coste del seguro del 15%.

En China, se mantuvo la tendencia negativa en la producción (-8,4%, hasta 24,6 millones de vehículos) y en las matriculaciones (-9%,

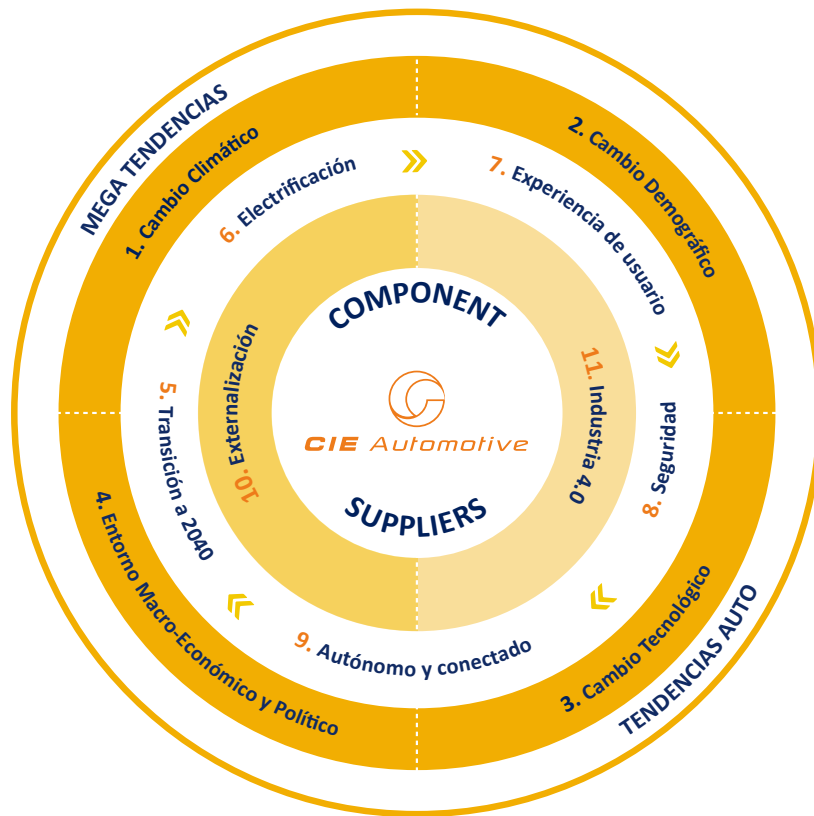
### ■ Brasil

El mercado brasileño mantiene su tendencia positiva, con un crecimiento de las matriculaciones del 8%, hasta los 2,7 millones, y un ascenso de la producción del 1%, hasta los 2,8 millones de vehículos. La situación de tipos de interés bajos, el control de la inflación, y la disminución del paro impulsaron el consumo interno, compensando la caída de las exportaciones de su principal mercado, Argentina, que representa cerca del 70% de las exportaciones totales de Brasil y cuyas condiciones económicas se han deteriorado en los dos últimos años.

hasta los 25,2 millones de vehículos) debido a (i) la desaceleración de su economía, (ii) la incertidumbre causada por la guerra comercial con Estados Unidos, y (iii) la implementación del nuevo estándar de emisiones *China 6* en 13 provincias del país (50% del mercado aproximadamente) en el mes de julio, implementación que ha provocado la focalización de los OEM en la reducción de *stocks* que no cumplieran con la nueva normativa y la consecuente reducción de las producciones hasta ganar visibilidad en el ritmo de salida de dichos *stocks*.

### MEGATENDENCIAS DEL SECTOR AUTOMOCIÓN

En un contexto convulso, los actores del sector automoción se enfrentan a las cuatro megatendencias que definirán la evolución de la industria del motor en los próximos años.



#### ■ Cambio climático

En los últimos años, la industria del automóvil ha conseguido reducir las emisiones contaminantes de los vehículos, si bien las últimas regulaciones para luchar contra el cambio climático –las más restrictivas en Europa y China– están obligando a los fabricantes y a sus proveedores a implantar soluciones adicionales para reducir su huella ambiental.

El sector de proveedores de automoción está comprometido con el logro de los objetivos de descarbonización del Acuerdo de París, aportando tecnología y apoyando el diseño de un marco regulatorio eficiente y efectivo que permita preservar el empleo y la competitividad de una parte vital de la industria europea.

Desde hace décadas, toda la cadena de valor que conforma el sector español de automoción está realizando fuertes inversiones en I+D+i para poner en el mercado vehículos cada vez más limpios y eficientes, de acuerdo con las siguientes tendencias.

- Electrificación de nuevos componentes.
- Reducción del tamaño del motor.
- Vehículos más ligeros.
- Espacios interiores más confortables.

#### ■ Cambios demográficos

Los expertos opinan que, en un futuro, en las grandes ciudades coexistirán diferentes opciones de movilidad, en la que destaca como novedad el coche compartido. Aunque el número de vehículos podría disminuir, se produciría una menor vida útil, con mayor rotación de los vehículos. Por ello, es de esperar que el número total de vehículos producidos mantendrá una tendencia similar a la actual.

Además, el crecimiento de la población y de la economía en algunos países africanos y en Irán impulsará un crecimiento del mercado de automoción.

### ■ Cambios tecnológicos

Con objeto de aligerar los vehículos, en los últimos años se han ido incorporando soluciones multimateriales para los componentes, que difieren de un vehículo a otro. Esto implica el dominio de diferentes soluciones tecnológicas y un nuevo *mix* de materiales en la construcción de vehículos.

### ■ Cambios geopolíticos

Hasta ahora, la globalización del sector automoción se ha apoyado en el libre comercio, pero los acuerdos se están viendo amenazados por un nuevo auge del proteccionismo. En este contexto, tiene más sentido que nunca la filosofía de “*local production, local supply*”.



### 4.3.2 Cumplimiento del Plan Estratégico 2016 - 2020

CIE Automotive adelantó a 2019 el cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan Estratégico 2016-2020 gracias al alto rendimiento del perímetro 2018.

#### CUMPLIMIENTO DEL PLAN ESTRATÉGICO

	Punto de partida 2015	Plan Estratégico 2016-2020 Objetivos originales	Actualización de los Objetivos para 2020	Guidance 2019	Resultados 2019
Crecimiento	-	2X mercado 2016-2020 CAGR ≈4%	≈4X mercado 2016-2020 CAGR ≈7%	>6x 2016-2019 CAGR ≈9%	✓
EBITDA	15,4%	>17,0%	>18,0%	>18,0%	✓
EBIT	10,2%	≈13,0%	>14,0%	≈14,0%	✓
BENEFICIO DESPUÉS DE IMPUESTOS	6,0%	≈9,0%	≈10,0%	>10,0%	✓
BENEFICIO NETO	118 millones de euros	x2,0	x2,5	x2,3-x2,5	✓
CAPEX Anual	7,5%	≈7,0%	≈7,5%	≈7,5%	✓
Caja Operativa*	50,0%	≈50,0%	≈55,0%	>55,0%	✓
DFN/EBITDA**	2,0x	≈0,7x	≈1,0x	≈1,4x	✓
RONA***	16,0%	>20,0%	≈23,0%	≈23,0%	✓

\*Generación Caja Operativa = (EBITDA – Gasto financiero pagado – Impuestos pagados – Inversión de mantenimiento - Arrendamientos bajo IFRS 16) / EBITDA - Arrendamientos bajo IFRS 16).

\*\*Deuda Financiera Neta = Deuda con bancos y otras instituciones financieras – Caja y equivalentes.

\*\*\*RONA = EBIT/ (Activos Fijos + Circulante Neto Operativo – Fondos de Comercio no derivados de flujo de fondos).



### CONSECUCCIÓN GUIDANCE PERÍMETRO 2018 Adquisiciones 2019 no incluidas

#### MISIÓN CUMPLIDA

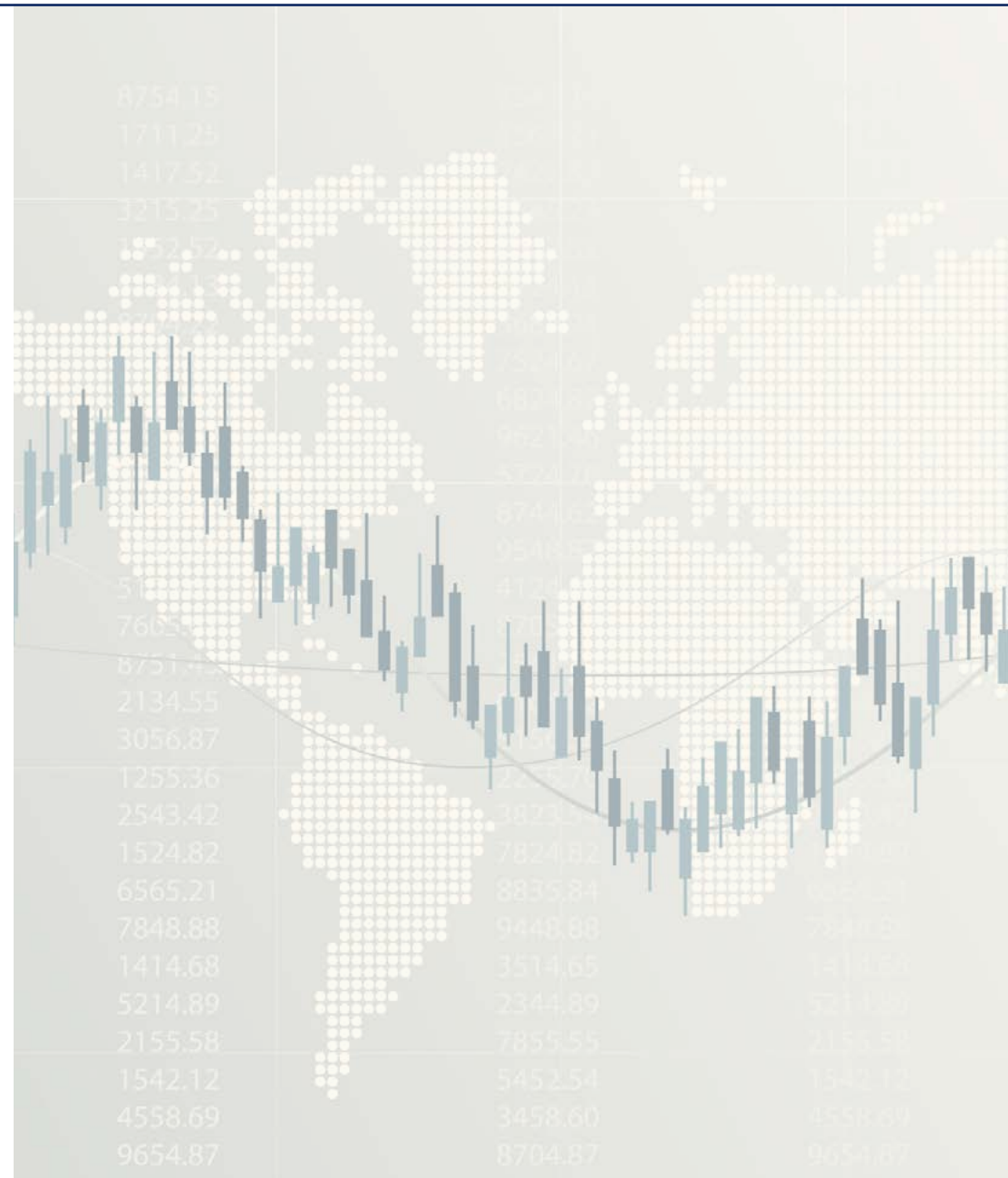
Alcanzamos los objetivos  
estratégicos 2020 un año  
antes de lo previsto



A diciembre de 2019,  
el **margen EBITDA  
orgánico** continúa  
**>18%** y el **Beneficio**  
antes de impuestos  
por **encima del 10%**

El desempeño de  
nuestras plantas, junto  
con nuestra disciplina  
inversora y fiscal, nos  
permite mantener una  
**generación de caja  
operativa >55% del  
EBITDA**

El ratio **DFN/  
EBITDA orgánico**  
se mantiene en  
niveles **≈1,4X**



A continuación, se desglosa, partida a partida, las claves de su favorable evolución:

### VENTAS

La desaceleración gradual del mercado durante el periodo 2016-2019 (crecimiento promedio <0,1%) no ha arrastrado a CIE Automotive, que mantiene en el mismo periodo una tasa de crecimiento orgánico sobresaliente, habiendo mantenido un *gap* sobre el mercado de aproximadamente 7 puntos.

### EBITDA

Una política comercial estricta, la búsqueda constante de la excelencia operacional y la austeridad de costes fijos, entre otras, se ha traducido en un significativo incremento de márgenes de aproximadamente 300 pp. en tan solo cuatro años.

### EBIT

La disciplina inversora del grupo –enfocada a activos flexibles, a la saturación de instalaciones y a altos retornos– ha permitido una expansión de casi 400 pp. en este periodo.

### BDI

El trabajo en política financiera y en estrategia fiscal, con adaptación necesaria a cada una de las geografías, ha proporcionado un resultado neto de doble dígito sobre ventas.

### RESULTADO NETO

A pesar del entorno adverso, cumplimiento del objetivo de resultado neto, lo que demuestra el sólido e inexcusable compromiso con el mercado.

### CAPEX

CIE Automotive crece a doble dígito en el periodo manteniendo su nivel de inversión recurrente en un aprox. 4% sobre ventas y un *capex* de expansión del 3% aproximadamente.

### CAJA OPERATIVA

El gran nivel de generación de caja operativa (por encima del *guidance* de >55%), resultado de los altos márgenes operativos, la disciplina inversora y las políticas financiera y fiscal, posibilitan mantener la política de dividendo – un dividendo cuyo valor crece a doble dígito, en paralelo al crecimiento del resultado neto –a la vez que financiar la inversión de crecimiento, y todo ello sin un incremento significativo del endeudamiento.

### DFN/ EBITDA

La generación recurrente de caja operativa del negocio permite desapalancar la compañía de forma sistemática, de manera que los objetivos de deuda se cumplan.

### RONA

La salida del perímetro de negocios no automoción con menor rentabilidad y la mejora gradual del retorno en el negocio de automoción, ha llevado a una mejora del RONA de cerca del 40% en 4 años, superando el 22%.

**Para cumplir estos objetivos, la estrategia de CIE se ha basado en los siguientes ejes:**

- Diversificación en clientes, geografías y productos/tecnologías.
- Focalización en la eficiencia de los procesos.
- Descentralización y simplificación de la cadena de mando. Estructura *lean*.
- Reducción de costes fijos.
- Equipo humano a largo plazo.
- Criterio oportunista en la política de adquisiciones, sin perder el foco en un proceso selectivo y de elevado control en todo tipo de inversiones.
- Vocación industrial con mentalidad financiera.
- Nivel reputacional.
- Avance en el mundo digital hacia las fábricas 4.0.

### ■ Estrategia de negocio en 2019

EN UN CONTEXTO DE ALTA COMPETITIVIDAD, **LA CLAVE DE SU CRECIMIENTO ES PRIORIZAR RESULTADO Y GENERACIÓN DE CAJA, ASÍ COMO APROVECHAR OPORTUNIDADES INORGÁNICAS**

La contracción del mercado de automoción ha obligado a CIE Automotive a adaptar su estrategia para continuar creciendo de manera rentable y así atender las crecientes necesidades de la industria.

En un contexto complicado de alta competitividad, la clave de su crecimiento rentable es priorizar el resultado y la generación de caja, así como aprovechar para crecer de forma inorgánica, ante la existencia de oportunidades en el mercado.

En 2019, la estrategia del grupo giró en torno a dos ejes:

#### 1. Mejorar la rentabilidad del perímetro 2018.

- **Mantener su política comercial en un entorno sectorial muy complejo:**  
Pese a las presiones de los precios en la industria del motor, CIE Automotive sólo acepta proyectos con rentabilidades acordes a lo esperado. Esto es posible gracias a su diversificación comercial, que le confiere mayor capacidad negociadora.
- **Mejorar la eficiencia operativa de las plantas:**  
CIE Automotive realiza programas de eficiencia en sus plantas, que implican el análisis y mejora de los procesos y adecuan las capacidades a la demanda.
- **Contener los costes fijos:** CIE Automotive posee una estructura *lean*, que revisa sistemáticamente para eliminar todo lo que no crea valor. Durante el ejercicio, los gastos de mantenimiento y conservación de las plantas representaban el 4% de las ventas.

### 2. Crecer de forma inorgánica para ganar cuota de mercado aprovechando las buenas oportunidades que ofrece el mercado fragmentado.

CIE Automotive ha adquirido en 2019 tres compañías por un importe en torno a los 802 millones de euros, aumentando su cuota de mercado en segmentos y mercados de gran potencial.

**La división de sistemas de techo de Inteva (CIE Golde),** uno de los tres primeros fabricantes de sistemas de techo del mundo.

**Aurangabad Electricals Limited (AEL),** líder en inyección de aluminio.

**Mecanizados de Precisión de México (Mapremex),** situado en un corredor importante para el mercado de automoción en el mercado de Nafta

*Más información sobre las adquisiciones en el apartado 3.1. Incorporación de nuevas empresas al grupo.*

Aunque a corto plazo estas adquisiciones han supuesto una dilución de los márgenes operativos, se espera que en los próximos años alcancen los estándares de rentabilidad de CIE Automotive, con la consecuente oportunidad de creación de valor.





### 4.3.2 Cumplimiento del Plan de RSC 2019-2020

Durante el ejercicio 2019, se ha puesto en práctica el Plan Estratégico de RSC 2019-20, que profundiza en la sistematización y estandarización de la gestión de la RSC en todo el grupo, mejorando los sistemas de medición, comunicación y *reporting*, y estableciendo una metodología de trabajo ASG (Ambiental, Social y de Gobernanza) para cada departamento.

El nuevo plan, que tenía un horizonte temporal de dos años para alinearse con el próximo Plan Estratégico de la compañía, se ha cerrado en 2019 y las nuevas directrices sobre RSC se incorporarán al Plan Estratégico de RSC 2020-2025.



La industria de automoción está inmersa en un proceso de transformación, entre otras tendencias y a modo de ejemplo, con la electrificación del sector, que es una de las respuestas a la necesidad de reducir las emisiones tanto de CO<sub>2</sub> como de NOx. Para conseguir esta reducción de emisiones, es necesario seguir trabajando intensamente y solucionar las limitaciones tecnológicas.

Entre estas limitaciones tecnológicas a las que se enfrenta la electrificación de los vehículos están las siguientes:

- Un balance ecológico muy mejorable del proceso de fabricación de las baterías actuales de ion-litio y la necesidad de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas.
- El desarrollo de la tecnología de pilas de combustible ya que ofrecen unas mejoras importantes con respecto a las baterías para el transporte pesado y de larga distancia.
- El desarrollo de baterías de estado sólido que permitan aumentar la densidad de energía acumulada con respecto a las actuales.
- Unos sistemas de refrigeración de las baterías que posibiliten trabajar con tensiones de carga masa altas.

CIE Automotive ha analizado en detalle estos retos y ha trazado una hoja de ruta tecnológica para adaptarse a esas transformaciones de la industria automotriz. Con ella, pretende dar respuesta a esas nuevas tendencias que están definiendo la movilidad del mañana y ayudar a solucionar los retos tecnológicos que plantean temas como: la reducción de las emisiones, la digitalización de los vehículos, el confort o la conectividad, entre otras. Como en años anteriores, el grupo dedicó en el 2019 aproximadamente el 2% de sus ingresos a la I+D+i, desarrollando proyectos innovadores en colaboración con las asociaciones del sector.



### 4.4.1 Tecnología para la movilidad del mañana

Los OEM y los proveedores TIER 1, TIER 2 se están adaptando a las exigencias que provienen de las transformaciones de la industria para poder seguir desempeñando un papel de liderazgo. En este contexto, CIE Automotive se plantea una hoja de ruta tecnológica con seis ejes de actuación alrededor de los sistemas, subsistemas y componentes que considera prioritarios.

#### ROADMAP TECNOLÓGICO

1

#### HÍBRIDOS HEV, ENCHUFABLES PHEV, ELÉCTRICOS CON BATERÍAS BEV

##### MOTOR DE COMBUSTIBLE INTERNA

- Cigüeñales
- Tapas de aluminio
- Cárters de aceite multitecnología
- Rails de sistemas de inyección
- Aislamiento termico/acústico

##### TRANSMISIÓN / REDUCTORAS

- Carcasas de aluminio
- Coronas
- Forja rotativa

##### MOTOR ELÉCTRICO

- Carcasas de aluminio ligadas a sistema de refrigeración
- Rotores

##### MÓDULOS ELECTRÓNICOS DE CONTROL, INVERTERS

- Tapas y cárteres multitecnología

##### BATERÍAS

- Carcasas y elementos estructurales multitecnología
- Sistemas de gestión térmica

2

#### CHASIS

- Direcciones eléctricas EPS
- Servofreno electrónico *e-booster*
- Componentes multitecnología corner
- *Active chassis*

3

#### LIGHTWEIGHT

- Componentes multitecnología y estructuras híbridas para aligeramiento de áreas estructurales y de chasis
- Forja de aluminio

4

#### CONFORT

- Nuevos conceptos de techos panorámicos
- Nuevos materiales y acabados para componentes de interiores

5

#### FABRICACIÓN

- Nuevos procesos de fabricación en el entorno de la forja

6

#### INDUSTRIA 4.0

- Eficiencia energética
- Procesos de fabricación con herramientas
- *Big-Data/Machine Learning*
- Mantenimiento preventivo
- Robótica colaborativa y comunicación M2M
- Líneas de fabricación flexibles
- Nuevas tecnologías de control de calidad

Esta hoja de ruta encaja con la visión de movilidad planteada por las principales asociaciones del sector, como ACEA (Asociación de Constructores Europeos de Automoción) o CLEPA (European Association of Automotive Suppliers) y permite al grupo afrontar mejor los retos del sector, basándose en la contribución de los proyectos de I+D+i a la estrategia de crecimiento y diversificación de CIE Automotive, con una priorización en función de su posible impacto y un seguimiento pormenorizado de los recursos destinados versus los resultados obtenidos.

### Un futuro prometedor para productos del área de confort:

Para preparar este futuro, se está elaborando un *roadmap* de I+D con la misión de desarrollar soluciones que se anticipen a la nueva generación de vehículos y conceptos futuros de movilidad.

Este *roadmap*, que aúna las nuevas necesidades de confort, conectividad y seguridad respetando, a su vez, el medio ambiente, se despliega en dos ejes:

- En el corto plazo:
  - Definiendo el análisis de producto para identificar la siguiente generación de arquitecturas.
  - Enfocándose en 4 áreas de diferenciación de producto: máxima apertura de visión, maximizar la apertura del panel móvil, incrementar la distancia a la cabeza de los ocupantes y tener la máxima calidad de enrase y juego con el BiW.
- En el medio plazo:
  - Desarrollando nuevas tecnologías en fase de ingeniería avanzada que permitan ajustarse a las tendencias de los vehículos futuros. Estas tecnologías estarán orientadas siguiendo tres líneas clave (aligeramiento, reducción de ruido e incrementar el confort).

El *roadmap* permite la convergencia de la mejora de la rentabilidad y el valor añadido de acuerdo con las expectativas del mercado.

Para profundizar este enfoque, se produce una conexión entre OEM, usuarios y CIE Roof Systems. Adicionalmente, CIE Roof Systems desarrolla su conocimiento en campos claves mediante iniciativas internas y proyectos de I+D con el apoyo de las instituciones, como los proyectos Excelcar, ID4car, etc.



### El futuro del sector automoción, según sus protagonistas

#### ■ CONSTRUCTORES DE VEHÍCULOS

ACEA en su “**Manifiesto 2019-2024**”, donde recoge los pilares básicos de trabajo y transformación en los próximos años:

- **Una movilidad limpia y segura.** Con el objetivo de permitir la transición hacia cero emisiones y cero fatalidades.
- **Hacer que el transporte por carretera sea inteligente.** Establece a la UE como el líder mundial en soluciones innovadoras de movilidad centradas en el consumidor.
- **Garantizar una opción de movilidad asequible para todos.** Con la intención de satisfacer las diversas necesidades de movilidad y transporte de todos los miembros independientemente de su capacidad financiera.
- **Salvaguardar una industria competitiva y próspera.** Garantizar una industria de automoción económicamente sostenible y que pueda seguir contribuyendo al crecimiento y el empleo.

#### ■ PROVEEDORES DE AUTOMOCIÓN

CLEPA en su documento “**Future as we move**” donde desde una visión de un sector seguro, sostenible, inteligente y competitivo, fija el trabajo a desarrollar alrededor de cuatro ejes:

- **Cero víctimas.** Los proveedores, los fabricantes y los encargados de formular políticas tendrán que trabajar en estrecha colaboración para lograr el objetivo de cero víctimas en carretera para 2050.
- **Electrificación y reducción del impacto ambiental.** Las mejoras previstas y en desarrollo en los ICE y en los combustibles van a permitir continuar fabricando y vendiendo los próximos años vehículos convencionales. Los BEV desempeñarán un papel clave a corto y medio plazo y convivirán con otras tecnologías de propulsión como HEV y FCEV.
- **Vehículos conectados y movilidad autónoma.** Se necesitan políticas que permitan en los próximos años a los proveedores de tecnología ofrecer soluciones para lograr la sostenibilidad, mejorar la seguridad y reducir los costes de movilidad.
- **Una Industria proveedora competitiva.** Para continuar liderando la transformación tecnológica de la movilidad.

### ■ PROYECTOS DE I+D EN 2019

La hoja de ruta de CIE Automotive contempla una serie de inversiones en proyectos de I+D+i, con una paulatina entrada en producción de proyectos definidos según los retos y oportunidades que brindará el sector en los próximos años.

Muchos de esos proyectos se realizan en colaboración con otras empresas, con la participación de centros tecnológicos, desarrollando alianzas científico-tecnológicas con agentes de la red de ciencia y tecnología como TecNALIA y colaborando con universidades locales como la UPV-EHU, nacionales e internacionales. Algunos de ellos cuentan con financiación pública ya que se presentan a los programas nacionales europeos y de colaboración entre diferentes países.

A continuación, se realiza un resumen no exhaustivo a modo de ejemplo de los proyectos desarrollados en 2019:

MUCHOS DE LOS  
**PROYECTOS I+D**  
*SE REALIZAN EN*  
**COLABORACIÓN CON**  
**OTRAS EMPRESAS**

#### • Programa: HAZITEK Estratégico

**Proyecto EMOVLAB:** Plataforma para la provisión de infraestructuras y servicios avanzados de movilidad sostenible.

**Objetivo:** Desarrollo de paquete de baterías (incluido BMS, Gestión térmica y módulos de celdas) para vehículo eléctrico (segmento B).

**Proyecto: ZEROEHUN** - Plataforma de calidad autónoma 4.0 para la gestión de calidad inteligente de procesos avanzados y activos en líneas de fabricación de componentes de automoción de nueva generación.

**Objetivo:** Desarrollo de un sistema de analítica de datos avanzada aplicado a procesos de soldadura (cero defectos).

#### • Programa: HAZITEK Competitivo

**Proyecto: FOREV** - Desarrollo de un nuevo sistema diferencial mediante hibridación de tecnologías de fabricación avanzadas (Forja rotativa).

#### • Programa: CDTI

**Proyecto: REINTEGRA** - Investigación en técnicas electroquímicas para la recuperación y reutilización integral de residuos de lubricación de forja en caliente.

**Proyecto: INCRESTA** - Investigación en nuevas aleaciones y técnicas de tratamiento para el incremento de la durabilidad de estampas de forja de cigüeñales para automoción.

**Proyecto: FORJAL** - Investigación en técnicas de forja en caliente de aluminio para la fabricación de componentes estructurales de gran tamaño para automoción.

#### • Programa: ELKARTEK

**Proyecto: MIKROMAK** - Desarrollo de modelos numéricos avanzados para la estampación de componentes metálicos multifásicos para el vehículo aligerado.

#### • Programa: EU - RCFS

**Proyecto: HSSF** - Hybrid Semi-Solid Forming

#### • Programa: Eco-Innovación IHOBE

**Proyecto: ECOPTAPE** - Desarrollo de componentes estructurales para techos panorámicos en base a PP reciclado reforzados con fibra continua.

### ■ LÍNEAS DE TRABAJO PARA 2020

Además de continuar trabajando sobre su hoja de ruta tecnológica, quiere potenciar aquellas líneas de trabajo en las que el sector deberá hacer mayores progresos en los próximos años: el ecodiseño, la remanufactura de componentes y sistemas, la integración de materiales reciclados en los componentes y su posterior reciclabilidad.

En este sentido, hay que destacar que CIE Automotive es uno de los socios fundadores del Basque Ecodesign Center, una iniciativa surgida en 2011 como colaboración público-privada entre el Gobierno Vasco y empresas, y que tiene como principales objetivos:

**CIE AUTOMOTIVE**  
*ES UNO DE LOS*  
 FUNDADORES DEL BASQUE  
**ECODESIGN CENTER,**  
 UNA INICIATIVA  
 PARA IMPULSAR LA  
**ECOINNOVACIÓN**

- El diseño y la ejecución de proyectos en colaboración entre empresas, la Universidad del País Vasco (UPV-EHU) y los centros de conocimiento líderes en esta materia.
- Reforzar la competitividad de las empresas a través del ecodiseño.
- Impulsar la ecoinnovación del producto e incorporar el factor ambiental en la cadena de suministro de las empresas.

### ■ MODELO DE INNOVACIÓN

El modelo de innovación de CIE Automotive está pensado para seleccionar y priorizar aquellos proyectos que pueden aplicarse posteriormente y generar negocio con los conocimientos, los productos y las tecnologías desarrolladas. Sus ejes principales son:

- Identificar las oportunidades de negocio.
- Seleccionar aquellas que más aporten a la estrategia de CIE Automotive.
- Gestionar y desarrollar los proyectos de I+D+i definidos.
- Transferir el conocimiento.

La innovación sigue el mismo patrón de gestión descentralizada del grupo. Algunos proyectos de innovación se realizan directamente en las plantas, teniendo en cuenta los requerimientos de los clientes, mientras que otros son impulsados a nivel corporativo y se desarrollan en los 10 centros de innovación del grupo.



El compromiso con  
la sostenibilidad y el entorno



CIE Automotive cuenta con un sistema de gobierno corporativo comprometido con los principios éticos y la transparencia, y orientado a generar valor compartido para la empresa y sus grupos de interés. En octubre de 2019, el Consejo de Administración aprobó la actualización del marco ético y del marco normativo, fruto de la participación y el consenso entre las diferentes regiones.

El sistema de gobierno corporativo de CIE Automotive se articula en torno a un marco legal propio, formado por los [Estatutos Sociales](#), los reglamentos de los órganos de gobierno (Consejo de Administración, sus Comisiones y la Junta General de Accionistas), las políticas corporativas que regulan las relaciones con los grupos de interés y las normas internas, entre las que destacan 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](#).

### 5.1.1 Actualización de la normativa interna

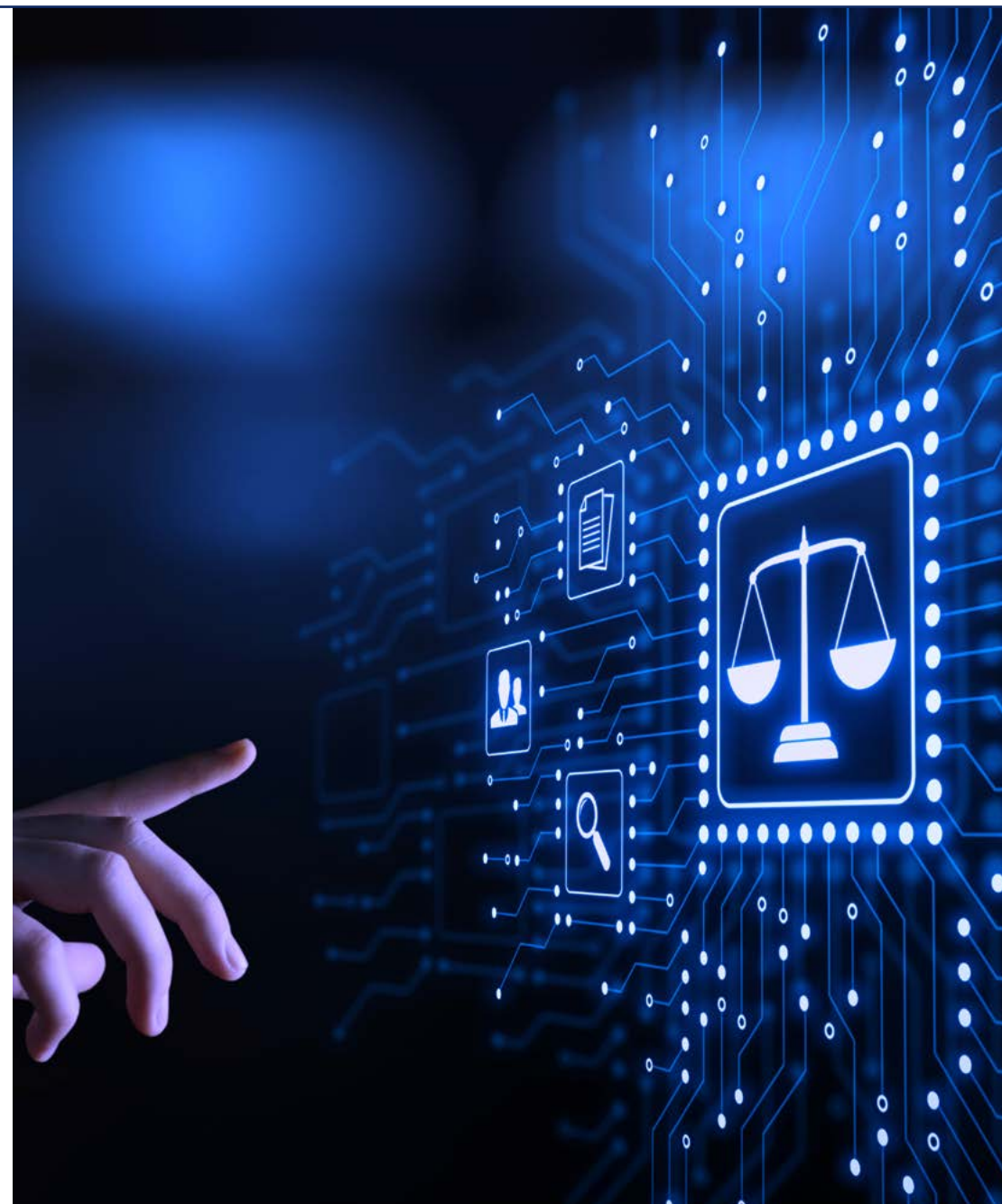
El 30 de octubre de 2019, el Consejo de Administración aprobó la actualización del marco ético y normativo y, en consecuencia, de determinados documentos corporativos de aplicación a

**EL CÓDIGO DE CONDUCTA  
HA SIDO ACTUALIZADO  
CON LA PARTICIPACIÓN  
DE REPRESENTANTES  
DE TODAS LAS  
REGIONES**

todas las compañías del grupo. Los cambios fundamentales están relacionados con un mayor control del fraude y la corrupción, con la posibilidad del anonimato en el canal ético y con la gestión y protección de los datos personales.

La revisión del Modelo de Cumplimiento de la compañía y de los documentos clave ha sido realizada en colaboración con la

empresa consultora Deloitte y han participado representantes de todas las regiones. De esta forma, aunque conservan su carácter general, se adaptan a todos los países y culturas.



### ✓ Tareas realizadas

- ✓ **Analizar e identificar** el universo regulatorio y los aspectos clave en materia de cumplimiento normativo.
- ✓ **Entendimiento de la situación actual** del Modelo de Cumplimiento de CIE Automotive.
- ✓ **Solicitud de la información clave** de la sociedad relacionada con el Modelo de Cumplimiento.
- ✓ **Entrevistas con los responsables de la compañía** para identificar la situación actual y sus expectativas de grado de madurez objetivo.
- ✓ **Comparación de la situación actual** en la que se encuentra la compañía con las mejores prácticas del mercado (Norma UNE 19601) en diferentes dimensiones:
  - **Gobierno y liderazgo:** Análisis de la asignación de roles y responsabilidades en materia de cumplimiento, y su relación con otros departamentos implicados. Análisis de la dotación de recursos efectuada a los órganos de Compliance.
  - **Normas, políticas y procedimientos:** Análisis de la normativa interna que, en conjunto, crea controles para abordar las áreas clave de riesgo ético y de cumplimiento a las que se enfrenta la organización.
  - **Identificación y evaluación de riesgos:** Análisis de la identificación y evaluación de riesgos penales efectuada, así como del desarrollo de procedimientos relacionados con contrataciones de terceros.
- **Formación y comunicación:** Análisis de la estrategia de formación en materia de cumplimiento, y del Plan de Comunicación diseñado para la comunicación de expectativas y novedades en materia de cumplimiento y prevención de riesgos penales.
- **Reporting:** Existencia de protocolos de información y comunicación de informes a los órganos de control correspondientes.
- **Código de Conducta y canal de denuncias:** Existencia de un Código de Conducta y de un sistema de gestión de incidencias e investigaciones que capture, clasifique, priorice y asigne responsabilidad sobre las mismas.
- **Supervisión:** Confiar la supervisión y funcionamiento del Modelo de Cumplimiento a un órgano con poderes autónomos de iniciativa y control.
- **Compliance de terceros:** Existencia de un programa de cumplimiento integral para terceros que ayude a administrar las distintas áreas de riesgo a lo largo del ciclo de vida de las relaciones con terceros (socios y agentes).
- ✓ **Elaboración del informe de diagnóstico y modelo** de “situación objetivo” al que quiera aspirar CIE Automotive en un corto-medio plazo.
- ✓ **Identificación de los aspectos de mejora y gaps** existentes en la información reportada actualmente a la Dirección, que permita a la compañía llegar a la situación objetivo en cada dimensión del Modelo

de Madurez. A continuación, se indican las acciones que se van a realizar entre 2019 y 2020 para las dimensiones analizadas:

- **Gobierno y liderazgo:** Definir las funciones y responsabilidades en materia de *Compliance* correspondientes a la Alta Dirección (Directivos).
- **Normas, políticas y procedimientos:** inclusión de nuevos controles dentro del Modelo de Prevención de Riesgos Penales, e identificación de las filiales relevantes del Grupo en materia de *Compliance* Penal, analizando las diferencias con la legislación aplicable en España, y adaptando las actividades de control de cada país.
- **Identificación y evaluación de riesgos:** se han incluido nuevos controles para mitigar los delitos penales de: daños informáticos, secreto de empresa, intimidad, fraude a la Hacienda Pública,

delitos urbanísticos, contrabando, cohecho/tráfico de influencias, y corrupción en los negocios. Además, de acuerdo con el contenido de la Circular de la Fiscalía General del Estado 1/2016 y las *best practices* en la materia, se va a proceder a detallar la metodología de evaluación de riesgos penales, basada en la metodología de gestión de riesgos incluida en la política corporativa de control y gestión de riesgos.

- **Formación y comunicación:** se va a actualizar e impartir un Plan de Formación en materia de cumplimiento, ética y prevención de riesgos penales, y se ha mejorado el sistema de comunicaciones internas y externas relativas a la ética y el Modelo de Cumplimiento, mediante la comunicación a todos los empleados, así como a las nuevas incorporaciones, de las directrices en materia de la Política de Cumplimiento mediante la realización

de jornadas de formación específicas en la materia; publicaciones internas sobre todas aquellas actualizaciones realizadas del Modelo de Cumplimiento; o simplemente píldoras informativas sobre el Modelo de Cumplimiento, así como del Código de Conducta.

- **Reporting:** además de las comunicaciones habituales a las Comisiones de Auditoría y Cumplimiento y de Responsabilidad Social Corporativa, así como a la Alta Dirección y Equipo Directivo, en 2020 se va a incluir dentro del Plan de Gestión de cada planta un cuadro de mando de información no financiera donde se van a reportar indicadores sobre los niveles de efectividad del modelo de cumplimiento.
- **Código de Conducta y canal de denuncias:** se va a trabajar en la introducción de cláusulas resolutorias en los contratos suscritos con terceros, que faculten a CIE

Automotive para resolver los mismos en caso de mala praxis de la contraparte en relación con el Modelo de Cumplimiento o del Código de Conducta.

- **Supervisión:** se está trabajando en la mejora de los indicadores sobre los niveles de efectividad del modelo, deficiencias detectadas y, en su caso, seguimiento de planes en marcha sobre las recomendaciones de reportes anteriores.
- **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.

El equipo directivo recibirá en 2020 la formación necesaria –bien de forma presencial, bien a través de videoconferencia y/o vía herramienta *online* – para cumplir y hacer cumplir la normativa.

La estructura organizativa es definida y revisada periódicamente por el Consejo de Administración, delegando en el equipo directivo la responsabilidad de garantizar que las estructuras dependientes cuenten con los recursos humanos y materiales suficientes.

### ■ Normativa aprobada en 2019



#### Marco ético:

- Código de Conducta.
- Reglamento del Canal Ético.



#### Políticas de Responsabilidad Social Corporativa:

- Política de Responsabilidad Social Corporativa.
- Política de Anticorrupción y Fraude.
- Política de Acción Social.
- Política de Derechos Humanos.
- Política de Compras.



#### Políticas de Gobierno Corporativo

- Política de Gobierno Corporativo.
- Política de Control y Gestión de Riesgos.
- Política del Sistema de Control Interno de la Información Financiera.
- Política Fiscal Corporativa.
- Política sobre 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



#### Manual de prevención de riesgos penales



### ■ Transparencia

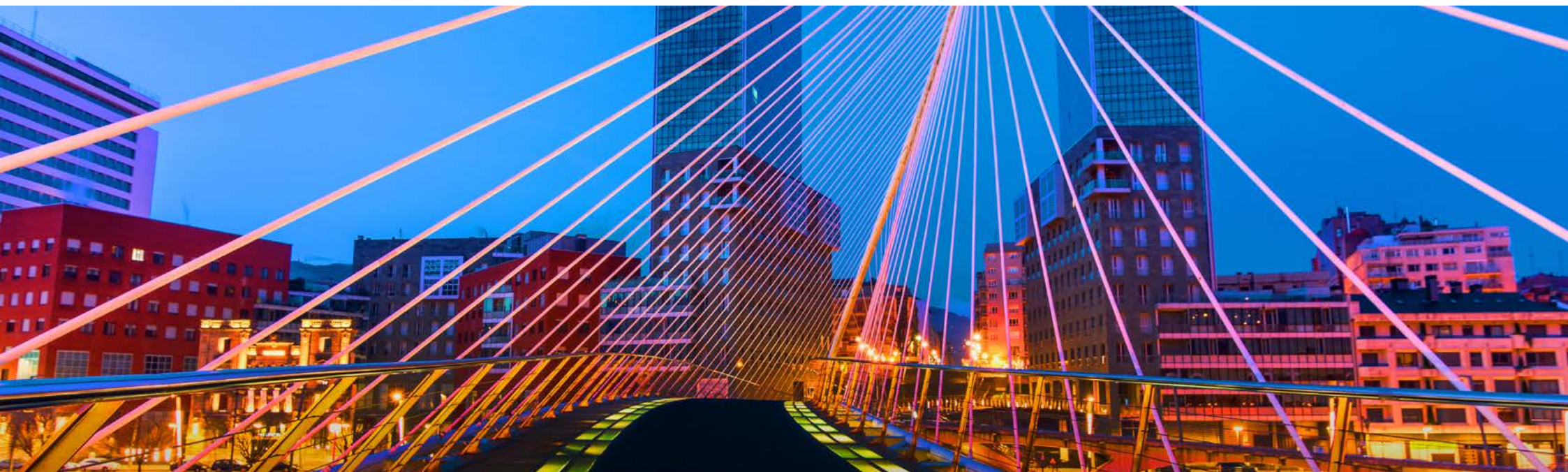
Con el propósito de garantizar la transparencia, tanto el marco legal definido por el grupo como el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Retribuciones de los Consejeros se encuentran a disposición de los grupos de interés en la página web corporativa [www.cieautomotive.com](http://www.cieautomotive.com), 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.

**CIE AUTOMOTIVE**  
*ES MIEMBRO DEL*  
**CLÚSTER DE**  
TRANSPARENCIA, INTEGRIDAD  
Y BUEN GOBIERNO  
**DE FORÉTICA**

Desde 2016, CIE Automotive es miembro del Clúster de Transparencia, Integridad y Buen Gobierno creado por la plataforma empresarial Forética. En virtud de su presencia global, el grupo traslada al contexto español las principales tendencias y conversaciones a nivel mundial de estos temas, colaborando con las Administraciones Públicas y los líderes de opinión.

A lo largo de 2019 el clúster ha seguido trabajando para acercar las tendencias

globales, europeas y nacionales a los participantes y ha puesto el foco en temas como la nueva Ley de Información no financiera (Ley 11/2018), el Plan de Acción de Finanzas Sostenibles de la Comisión Europea, la integración y la gestión de riesgos ASG en el gobierno de las organizaciones. Adicionalmente, y como tema central del estudio anual, se ha abordado la transposición de la directiva de derechos de los accionistas y el activismo accionarial.



### 5.1.2 Órganos de gobierno

#### ■ Junta general de accionistas

La Junta General de Accionistas (JGA) es el máximo órgano de representación del capital social. Sus funciones están reguladas por los Estatutos 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. 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 2019, la JGA se reunió el 8 de mayo en asamblea ordinaria, con la asistencia

LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS  
 DEL 8 DE MAYO DE 2019  
 TUVO LA ASISTENCIA DE  
**163 ACCIONISTAS,**  
 TITULARES DEL 67,95%  
**DEL CAPITAL SOCIAL**

de 163 accionistas, personalmente o representados. Asistió personalmente el 63,55% del capital social, mientras que el 4,40% asistió representado, resultando una asistencia total del 67,95% del capital social entre presentes y representados.

#### ■ Acuerdos alcanzados por la JGA de 2019 [102-37]

- Examen y aprobación de las cuentas anuales de CIE Automotive, S.A., y las cuentas anuales de su grupo consolidado de sociedades, correspondientes al ejercicio 2018, así como la gestión del Consejo de Administración.
- 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 del 24 de abril de 2018; reducción del capital social para amortizar acciones propias, delegando en el Consejo las facultades necesarias para su ejecución.
- Aprobación de la propuesta de aplicación del resultado correspondiente al ejercicio 2018.
- Designación como auditores de cuentas de la Sociedad y su grupo consolidado de empresas para el ejercicio a cerrar al 31 de diciembre de 2019, a la firma PwC.
- Examen y aprobación del estado de información no financiera consolidado de CIE Automotive S.A. y sus sociedades filiales, correspondiente al ejercicio 2018.





- Delegación a favor del Consejo de Administración por el plazo de cinco años, de la facultad de emitir obligaciones o bonos simples, convertibles y/o canjeables y/u otros valores de renta fija con el límite máximo de 1.000 millones de euros, con atribución de la facultad de excluir el derecho de suscripción preferente de los accionistas y titulares de valores convertibles. Autorización para que la Sociedad pueda garantizar, dentro de los límites anteriormente señalados, las emisiones de valores que efectúen las sociedades dependientes.

- Votación, con carácter consultivo del Informe Anual de Remuneraciones de los consejeros de CIE Automotive S.A.
- Delegación de facultades para la ejecución de los anteriores acuerdos.

*Más información sobre la JGA.*

### ■ Consejo de administración [102-18, 102-22, 102-23, 102-24, 102-26, 102-27, 405-1]

El máximo órgano de decisión de CIE Automotive es el Consejo de Administración, cuyas funciones están reguladas por los Estatutos y el Reglamento del Consejo.

Está formado por 13 miembros de reconocido prestigio profesional, de los cuales dos son consejeros ejecutivos, dos son independientes y nueve son dominicales. Los dos independientes, que suponen el 15% del Consejo tienen presencia en la Comisión

de Nombramientos y Retribuciones y en la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Hay dos mujeres en el Consejo (15% del total) y, por nacionalidades, dos consejeros son indios y once españoles.

En 2019, el Consejo de Administración se reunió en seis ocasiones, todas ellas presididas por su presidente.

EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN  
 ESTÁ FORMADO POR  
**13 MIEMBROS DE  
 RECONOCIDO PRESTIGIO**

## CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN (a 31 de diciembre de 2019)

	Cargo	Naturaleza del cargo	Comisión de Estrategia y Operaciones	Comisión de Nombramientos y Retribuciones	Comisión de Auditoría y Cumplimiento	Comisión de RSC
Don Antonio María Pradera Jáuregui	Presidente	Dominical	Presidente			
ELIDOZA PROMOCION DE EMPRESAS, S.L., representada por Doña Goizalde Egaña Garitagoitia	Vicepresidenta	Dominical				Presidenta
Don Jesús María Herrera Barandiaran	Consejero Delegado	Ejecutivo	Vocal			
Don Ángel Ochoa Crespo	Vocal	Independiente		Vocal	Presidente	
Don Carlos Solchaga Catalán	Vocal	Independiente		Presidente	Vocal	
Don Francisco José Riberas Mera	Vocal	Dominical	Vocal	Vocal		
Don Juan María Riberas Mera	Vocal	Dominical				
Don Fermín del Río Sanz de Acedo	Vocal	Ejecutivo	Vocal			
MAHINDRA & MAHINDRA, Ltd. representada por Don Shriprakash Shukla	Vocal	Dominical				
MAHINDRA & MAHINDRA, Ltd. representada por Don Vankipuram Parthasarathy	Vocal	Dominical				
CORPORACIÓN FINANCIERA ALBA, S.A., representada por Don Santos Martínez-Conde Gutiérrez Barquín	Vocal	Dominical	Vocal			Vocal
ADDVALIA CAPITAL, S.A., representada por Doña María Teresa Salegui Arbizu	Vocal	Dominical			Vocal	Vocal
QMC DIRECTORSHIPS, S.L., representada por Don Jacobo Llanza Figueroa	Vocal	Dominical				



Para mejorar su eficacia, el trabajo del Consejo de Administración se organiza en comisiones:

### COMISIÓN DE ESTRATEGIA Y OPERACIONES

Se encarga, entre otras funciones, de evaluar y proponer al Consejo de Administración estrategias de crecimiento, desarrollo o diversificación del negocio de la sociedad y su grupo; elevar al Consejo de Administración la oportunidad de acometer nuevas inversiones; y estudiar y proponer recomendaciones o mejoras a los planes estratégicos y sus actualizaciones que, en cada momento, se eleven al Consejo de Administración.

### COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CUMPLIMIENTO

Se ocupa de supervisar el proceso de elaboración y la integridad de la información 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; 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 2019 se reunió en seis ocasiones.

### COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

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 2019.

### COMISIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

Formada por tres miembros, su labor, entre otras, es impulsar la estrategia de Gobierno Corporativo y Responsabilidad Social Corporativa de CIE Automotive.

Se reunió cinco veces en 2019.

### CV consejeros, calificación de los consejeros



**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 hasta 2017, 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.



**GOIZALDE EGAÑA  
GARITAGOITIA**  
VICEPRESIDENTA (DOMINICAL)

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto de San Sebastián, donde también cursó un postgrado de “Competitividad Empresarial y Desarrollo Regional” y un “Programa Ejecutivo en Dirección Financiera”. Inició su experiencia profesional en 1989 en el Departamento Financiero de CIBENSA (Compañía Ibérica de Encuadernaciones S.A.) y, posteriormente, formó parte del equipo de auditores de Attest Consulting (1990 – 1992). Ha sido miembro del Consejo de Administración de INSSEC, y en la actualidad es consejera de Global Dominion Access, S.A y consejera de F&F Inversiones.



**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.



**ÁNGEL OCHOA CRESPO**  
CONSEJERO (INDEPENDIENTE)

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad del País Vasco y Master of International Business Administración (MIBA) por la United States International University de San Diego (EE.UU.). Cuenta con más de veinticinco años de experiencia en el sector financiero, donde ha ejercido diversos cargos: manager del Departamento de Multinacionales de Barclays Bank, subdirector de Banca Corporativa de Lloyds Bank, director general adjunto de Banque Privée Edmond de Rothschild Europe, sucursal en España y director del País Vasco y Cantabria del Banco Sabadell Atlántico, entre otros. Asimismo, ha sido miembro del Consejo de Administración de diversas Sociedades de Inversión de Capital Variable (SICAV). En la actualidad es asesor financiero en materia de inversiones y socio de la firma Ángel Ochoa Crespo EAF. También es presidente de ISLOPAN, S.A.



**CARLOS SOLCHAGA CATALÁN**  
CONSEJERO COORDINADOR  
(INDEPENDIENTE)

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid, cursó estudios de postgrado en Alfred P. Sloan School del Massachusetts Institute of Technology (MIT). En 1980 fue elegido miembro del parlamento español como Diputado por el PSOE y reelegido sucesivamente en 1982, 1986, 1989 y 1993, ocupando el puesto de presidente del Grupo Parlamentario Socialista en 1993-94. Fue miembro del gobierno vasco previo a la aprobación del Estatuto de Autonomía de Euskadi (1979-80), presidente del Comité Interino del Fondo Monetario Internacional (1991-1993), así como Ministro de Industria y Energía (1982-1985) y de Economía y Hacienda (1985-1993) de España. En la actualidad es consultor internacional y presidente de la firma Solchaga & Recio Asociados. También ocupa, entre otros, los cargos de presidente de honor de la Fundación Euroamérica, presidente de la Fundación Arquitectura y Sociedad, presidente del Consejo Asesor del Bufete Roca Junyent, miembro del Consejo Científico del Real Instituto Elcano, miembro de honor del Museo Reina Sofía y miembro del Consejo de Administración de Pharma Mar, S.A.





**FRANCISCO JOSÉ RIBERAS MERA**  
 CONSEJERO (DOMINICAL)

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 y General de Alquiler de Maquinaria (GAM). 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, es presidente del Instituto de Empresa Familiar y participa en la Fundación Endeavor, entre otros.



**JUAN MARÍA RIBERAS MERA**  
 CONSEJERO (DOMINICAL)

Licenciado en Derecho y en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE E-3). Comenzó su carrera profesional en el Grupo Gonvarri, en 1992, en el área de Desarrollo de negocio, para posteriormente asumir las funciones de consejero delegado. En 2005 promovió la creación de ACEK Renovables en la que asumió el cargo de presidente ejecutivo en 2007. Desde 2010 es presidente de Gonvarri Steel Industries y copresidente de ACEK, el *holding* familiar. Además, es patrono de la Fundación Juan XXIII.



**FERMÍN DEL RÍO SANZ DE ACEDO**  
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. Desempeña cargos de miembro del Consejo de Administración de Fegemu S.A., Viveros San Antón, S.A. y Global Dominion Access S.A.



**SANTOS MARTÍNEZ-CONDE Y 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) y Banco Urquijo, S.A. (1994-1998). Ha sido consejero de numerosas sociedades en muy diversos sectores de actividad, tanto cotizadas como no cotizadas. Es Consejero Delegado de Corporación Financiera Alba, S.A., y Consejero de Banca March, S.A., de Acerinox, S.A., de Indra Sistemas, S.A., de Bolsas y Mercados Españoles, SHMSF, S.A. (BME), de Artá Partners, S.A., de Artá Capital SGEGR, S.A., de Deyá Capital SCR, S.A. y de Deyá Capital IV SCR, S.A.



**SHRIPRAKASH SHUKLA**  
 CONSEJERO (DOMINICAL)

Licenciado en Tecnología por el Indian Institute of Technology de la Banaras Hindu University y MBA por Indian Institute of Management de Ahmedabad. Su trayectoria profesional ha transcurrido por diversas empresas como Dunlop India, Swisscom Essar (ahora Vodafone Essar) y Reliance Group antes de incorporarse al grupo Mahindra. En la actualidad preside varias filiales de Aerospace & Defence y Special Steels, y es miembro del Comité Ejecutivo de Mahindra&Mahindra, Ltd. Anteriormente ocupó los cargos de director de Estrategia y director de Marca del grupo. Es presidente de Mahindra CIE Automotive, Ltd.



**VANKIPURAM PARTHASARATHY**  
 CONSEJERO (DOMINICAL)

Licenciado en Comercio por la Gujarat University y AMP por Harvard Business School. Empezó su carrera profesional en Xerox, donde alcanzó el puesto de director asociado. Se incorporó al grupo Mahindra&Mahindra, Ltd. en el año 2000, donde ha ejercido diversos puestos de responsabilidad. Actualmente es director financiero y director informático de Mahindra&Mahindra, Ltd., además de formar parte del Comité Ejecutivo del grupo y participar en los consejos de administración de catorce filiales (cuatro de ellas cotizadas). Ha recibido distintos reconocimientos en los campos de Finanzas, M&A y IT.



**MARÍA TERESA SALEGUI  
ARBIZU**  
CONSEJERO (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, además de participar en el gobierno y administración de empresas como One Facility Management, Baztango y F&F Inversiones, donde es consejera.



**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.



### ■ Evaluación de desempeño de los consejeros [102-28]

CIE Automotive se compromete con la aplicación de los más exigentes principios de gobierno corporativo en su condición de sociedad cotizada.

El Presidente de la compañía, en su carácter de dominical, tal como se indicó el año anterior, asume la responsabilidad de velar por el buen gobierno de la compañía, estableciendo una comunicación personal con los consejeros que fomente el conocimiento de todos los aspectos relevantes para el desarrollo de su función.

Tras la colaboración profesional para obtener el auxilio en la realización de la evaluación anual de funcionamiento correspondiente al ejercicio 2017, tanto en 2018 como en 2019, el Presidente, asistido por el Departamento de Cumplimiento, ha sido el encargado de realizar la evaluación del Consejo.

Tal y como indica la recomendación 36 del Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas, en 2020 se volverá a contar con el auxilio de un consultor externo. A la fecha

de emisión de este informe, el Presidente ha comunicado al Consejo de Administración de la compañía, que en aras a una mayor transparencia e independencia, la evaluación se realizará un año internamente y el siguiente auxiliados por un externo.

Una de las áreas en las que más se ha trabajado y se está trabajando, como consecuencia de estas evaluaciones es la relativa a la antelación en el envío de la información y acceso a las actas de los distintos órganos de gobierno. Este aspecto ha mejorado sustancialmente mediante la utilización de la herramienta Diligent, plenamente implantada durante 2019.

El otro aspecto donde se enfocan los esfuerzos de los miembros del Consejo y de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones es el relativo a la composición del Consejo de Administración en su doble vertiente de independencia y diversidad, tratando de cumplir con las recomendaciones al respecto del Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas.

### ■ Conflicto de interés [102-25]

En 2019, no se ha producido ningún conflicto de interés en operaciones vinculadas a consejeros.



## Equipo directivo

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 [102-35, 102-36, 102-37]

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 básicos 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.



CIE Automotive está expuesto a una serie de riesgos propios de su actividad y de los mercados donde la desarrolla que, de materializarse, podrían hacer peligrar sus objetivos estratégicos. Para reducirlos a niveles tolerables, el grupo cuenta con una [Política de Control y Gestión de Riesgos](#) y se ha dotado de un Sistema de Gestión de Riesgos (SGR), basado en la metodología ISO 31000, que es responsabilidad del Consejo de Administración, quien delega en la Comisión de Auditoría y Cumplimiento su supervisión y correcto funcionamiento.

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 \(SCIIF\)](#)), de cumplimiento y ASG (Ambientales, Sociales y de Gobernanza)– son identificados, prevenidos, 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.

### ■ Principios del sistema de 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.



### ■ 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) y su impacto (en tres dimensiones: económica, organizacional y/o reputacional). La probabilidad futura de ocurrencia se mide de la siguiente forma:

- **Alta:** La materialización del riesgo afectará a la organización de forma inminente (en el corto plazo).
- **Media:** La materialización del riesgo afectará a la organización en el plazo de dos a cinco años (medio plazo).
- **Baja:** La materialización del riesgo afectará a la organización en un plazo superior a cinco años (largo plazo).

Este proceso está coordinado por el Departamento de Cumplimiento, 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.

A continuación, se listan los **principales riesgos** a los que se enfrenta el Grupo y que son evaluados para la elaboración del Mapa de Riesgos:

#### Riesgos estratégicos:

- Gestión del crecimiento inorgánico.
- Cambio en las tendencias del mercado.
- 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.

#### Riesgos operacionales:

- Incumplimiento de las expectativas del cliente.
- Garantizar la seguridad y salud de las personas del Grupo en el ejercicio de su actividad.
- Ciberseguridad.

#### Riesgos financieros:

- Fiabilidad del *reporting* financiero.
- Riesgo fiscal.
- 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.

#### Riesgos de cumplimiento:

- Incumplimiento de la legislación en cualquier región donde opera la compañía.
- Fraude y corrupción.

#### Riesgos ASG:

- Pérdida de la cultura corporativa, base del éxito del modelo de negocio de la compañía.
- Incumplimiento del Código de Conducta por parte de las personas que forman el Grupo.
- Riesgo reputacional derivado de actividades no ligadas directamente a la operativa de la empresa.
- Incumplimiento de los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, del que la compañía es socio firmante desde 2015.
- No alinear la cadena de suministro con los compromisos de Responsabilidad Social Corporativa del Grupo.
- Impacto negativo del cambio climático en la consecución de los objetivos estratégicos.

### ■ Mapa de los principales riesgos

A continuación, se detallan los riesgos principales del Mapa de Riesgos de la compañía con probabilidad media de materializarse dentro del Plan Estratégico, y con un impacto significativo a nivel económico, organizacional y reputacional:

#### RIESGOS CON PROBABILIDAD MEDIA E IMPACTO SIGNIFICATIVO:

##### Gestión del crecimiento inorgánico:

En línea con el Plan Estratégico, el actual 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) que puedan ser foco de corrupción en el cumplimiento de normativas internacionales, puede generar conflictos y desconfianza que repercutan de forma directa en la evolución del negocio. Por ello, CIE Automotive está realizando un gran esfuerzo para inculcar el modelo de negocio y la cultura corporativa en las nuevas integraciones.

##### Cambio en las tendencias del mercado:

En el sector del automóvil 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. Las nuevas tecnologías del automóvil (como por ejemplo los vehículos eléctricos o la evolución del motor diésel) reducen la demanda de algunos de nuestros productos estratégicos e introducen otros componentes (electrónica, etc.) para los que la compañía está analizando diferentes alternativas. Además, la entrada de la Factoría 4.0, puede implicar cambios en los que CIE Automotive tiene que seguir trabajando, como por ejemplo el impacto en la gestión de RRHH por el cambio en las competencias requeridas.

##### Falta de equipo humano para el crecimiento de CIE Automotive:

Gestionar el actual ritmo de crecimiento requiere de la consolidación y desarrollo de su mejor activo, las personas. Por ello, no solo se han mejorado las condiciones laborales del equipo humano actual, sino que además, estas son capaces de atraer talento a la organización. La estructura de recursos humanos ha de contar con el conocimiento, la habilidad, experiencia 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.

##### Fraude y corrupción:

Estamos asistiendo 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. En el entorno internacional actual con múltiples localizaciones, existe una mayor facilidad de defraudar a la empresa y ello requiere fortalecer los controles antifraude para evitar su crecimiento. 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. CIE Automotive dispone de un modelo de prevención de riesgos penales, mediante el cual identifica qué delitos pueden darse y establece los controles internos necesarios para mitigarlos o eliminarlos.

### ■ Planes de respuesta y supervisión

Durante el ejercicio 2019 se han realizado las siguientes acciones para minimizar los principales riesgos identificados en 2018 y 2019.

#### Gestión del crecimiento inorgánico:

Con el objetivo de agilizar y optimizar la integración en el Grupo de las nuevas incorporaciones, la compañía está realizando las siguientes acciones:

- Participación del equipo gestor en las operaciones corporativas de M&A.
- 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.

#### Cambio en las tendencias del mercado:

La compañía está trabajando para tener flexibilidad ante las nuevas tendencias y adaptarse así a las necesidades actuales o futuras de los clientes. Las principales líneas de actuación son las siguientes:

- Integrar en el portfolio piezas de vehículos eléctricos mediante la fijación de objetivos comerciales anuales.
- Focalizar el esfuerzo comercial en funciones no afectadas por la electrificación.
- Planificar la caída de motores diésel y saturar medios con motores de gasolina.

#### Falta de equipo humano para el crecimiento de CIE Automotive:

El departamento de RRHH corporativo en colaboración con la Alta Dirección y con las distintas áreas geográficas y Divisiones de Negocio, ha puesto en marcha un proyecto que incluye las siguientes iniciativas:

- Planes de contratación anuales de recién titulados con seguimiento personalizado desde cada División de Negocio.
- Planes de seguimiento personalizado de los perfiles con alto potencial.
- Plan de Desarrollo Profesional (PDP) para directivos y mandos intermedios de cada una de las Divisiones de Negocio.

#### Fraude y Corrupción:

El Grupo cuenta desde 2015 con un Modelo de Prevención de Riesgos Penales, actualizado en octubre 2019 en base al proyecto realizado en colaboración con el consultor externo Deloitte. La compañía se apoya en este modelo junto con su sistema de control interno, para asegurar el cumplimiento de la normativa externa y de las políticas y de los procedimientos implantados para mitigar este riesgo. Las tareas principales y planes de acción resultantes de la actualización del Modelo de Cumplimiento Normativo y de Prevención de Riesgos Penales están detallados en el apartado 5.1.1. *Actualización de la normativa interna*, y a continuación de este apartado se puede obtener un mayor detalle del sistema de control interno actual de la compañía.

### ■ Riesgos mitigados durante el ejercicio

Gracias a las acciones realizadas durante el ejercicio 2019, se ha conseguido mitigar la probabilidad de materializarse de los siguientes riesgos, considerados prioritarios en 2018, y no considerados como prioritarios dentro del Mapa de Riesgos de 2019.

#### • Incumplimiento del Código de Conducta:

Durante 2016 y 2017 la organización realizó la distribución y firma del Código de Conducta con alcance global, y durante los ejercicios 2018 y 2019 ha aprovechado el despliegue global de las Jornadas RSC para insistir en el cumplimiento del mismo, recordando que CIE Automotive dispone de un canal ético que es responsabilidad de la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa, bajo la gestión colegiada de la dirección corporativa de los departamentos de Recursos Humanos, Cumplimiento y Asesoría Jurídica, para que cualquier persona empleada del Grupo pueda formular denuncias sobre cuestiones ligadas al incumplimiento de las pautas de conducta indicadas. Esta labor ha derivado en la mayor distribución, conocimiento e implantación del mismo.

#### • 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. Es por ello, que 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 tanto en 2018 y 2019 han sido:

- SOC (*Security Operations Center*)
- SIEM (*Security Information and Event Management*)
- Incident Response

Además de estas líneas de actuación, también se ha trabajado en mejorar las Políticas de acceso y uso de los sistemas, planes de contingencia ante pérdida de datos e instalaciones, y mejora de antivirus.

#### • Plan de sucesión para personal clave y Política de formación y de cantera:

El departamento de RRHH corporativo en colaboración con la Alta Dirección y con las distintas áreas geográficas y Divisiones de Negocio, ha trabajado en la elaboración de planes de sucesión de aquellos puestos clave para la consecución de los objetivos estratégicos de CIE Automotive, y se ha procedido a identificar a las personas sucesoras o estrategias a seguir, para asegurar que la compañía, en caso de no poder contar con ellas, no se verá afectada. Además, se han aumentado los planes de formación generales y personalizados, y muestra de ello es que en los últimos años se ha producido un incremento constante en el número de horas de formación.

#### • Riesgo reputacional:

La relación con los grupos de interés se puede ver afectada por comentarios negativos en cualquier medio y causar un gran impacto en el mayor activo inmaterial de la organización, que es la imagen conseguida por su trayectoria y buen hacer empresarial. Ante esta situación, CIE Automotive ha reforzado su estrategia en Marketing y Comunicación, así como ha potenciado los canales abiertos con los grupos de interés, para mitigar y/o eliminar el riesgo asociado de no poder responder de manera inmediata y contundente.



### ■ 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.
- Evaluación del cumplimiento legal.
- DAFO.

[419-1]

### ■ Modelo de Prevención de Riesgos Penales

El grupo cuenta desde 2015 con un Modelo de Prevención de Riesgos Penales, que ha sido actualizado en octubre de 2019 en base al proyecto realizado en colaboración con el consultor externo Deloitte, cuyas tareas principales y planes de acción resultantes están detallados en el apartado 5.1.1. *Actualización de la normativa interna*, de este mismo informe. 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. La compañía se apoya en este modelo como medida para luchar contra el blanqueo de capitales

### ■ Mejora de los indicadores

De acuerdo con lo establecido en el Plan Estratégico 2016-2020, CIE Automotive trabaja en la concreción de indicadores que contemplen no sólo los riesgos SCIIF, sino también los riesgos de cumplimiento normativo penal, fiscal o de cualquier otra índole como estratégicos o ASG.

### ■ Impacto, supervisión y control

El resultado de la evaluación de riesgos de 2019 muestra la alineación del mapa de riesgos con la estrategia de CIE Automotive, así como la efectividad del sistema de control interno en el ámbito operativo, ya que durante el ejercicio no se ha materializado ninguno de los riesgos clave identificados. La supervisión y control 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 Cumplimiento 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 se basa en el modelo de las tres líneas de defensa.



El departamento de Cumplimiento (*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 externa y de las políticas y los procedimientos implantados para mitigar los principales riesgos legales, de corrupción y fraude, entre otros. 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 CONTROLES INTERNOS**

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 de 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 70 controles de ámbito financiero (SCIIF) por cada planta, además de otra tipología de controles tales como de ámbito penal o de información no financiera.

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 operacionales de los procesos incluidos en el Mapa de Procesos de CIE Automotive, con el fin de mejorar la eficacia y eficiencia de los mismos.

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. El Código de Conducta Profesional y las Políticas Corporativas que desarrollan este marco ético han sido actualizadas en octubre de 2019.

El Código de Conducta 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.

Durante el ejercicio 2019, CIE Automotive ha revisado el Código de Conducta atendiendo a las propuestas de los responsables de diferentes geografías. Entre las principales novedades están la mayor profundización en la lucha contra el fraude y la corrupción y en la protección de los datos personales.

### ■ 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 con las Administraciones y terceros.
- Transparencia, integridad y confidencialidad de la información.
- Obligaciones tributarias y uso de fondos públicos.
- Uso de recursos y activos.
- Protección de la información.
- Propiedad intelectual e industrial.

El incumplimiento de las normas del Código de Conducta por parte de los integrantes de CIE Automotive dará lugar a la aplicación de las sanciones que correspondan de acuerdo con la legislación aplicable.

La Comisión de Responsabilidad Social Corporativa, dependiente del Consejo de Administración, es la responsable de supervisar la debida ejecución del Código de Conducta.

## ■ Canal ético

Con el objetivo de fomentar el cumplimiento del Código de Conducta, CIE Automotive ha establecido un procedimiento de gestión de las notificaciones y consultas relativas a irregularidades o incumplimientos del Código de Conducta.

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, a través de los siguientes canales:

- Canal ético electrónico:  
[canaletico@cieautomotive.com](mailto:canaletico@cieautomotive.com)
- Correo postal dirigido al Departamento de Cumplimiento 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.

Como novedad, el nuevo Código de Conducta establece que todas las notificaciones o consultas podrán realizarse de manera anónima.

La tramitación de las notificaciones y consultas corresponde al Departamento de Cumplimiento, y serán estudiadas y tratadas de modo confidencial. Los datos de quien intervenga serán gestionados de acuerdo a lo establecido en las leyes aplicables para la protección de datos del país de que se trate.

En 2019 se recibieron 18 denuncias a través de este canal ético. Las denuncias estaban relacionadas en su mayoría con la falta de ética profesional e incumplimiento del código de conducta (13 de un total de 18), y en menor medida con corrupción (tres) y discriminación (dos). En todos los casos se tomaron las acciones oportunas para realizar su estudio, seguimiento y resolución o cierre de las mismas. Dentro

**EL NUEVO CÓDIGO DE CONDUCTA  
 ESTABLECE QUE TODAS  
 LAS NOTIFICACIONES  
 O CONSULTAS PODRÁN  
 REALIZARSE DE  
 MANERA ANÓNIMA**

de estas acciones se encuentra el despido de los trabajadores que participaron en los casos de fraude y corrupción denunciados, así como la mediación de Dirección y de los departamentos de RRHH correspondientes para solucionar los casos de discriminación 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. Sin embargo, no se recibieron denuncias relacionadas con la vulneración de los derechos humanos.

## ■ Políticas Corporativas

De este Código de Conducta emanan una serie de Políticas Corporativas, aprobadas por el Consejo de Administración y de obligado cumplimiento para todos los integrantes de la empresa, entre otras la [Política de Anticorrupción y Fraude](#) y la [Política de Derechos Humanos](#).

*Más información sobre las Políticas Corporativas.*

Esta comisión delega en el Departamento de Cumplimiento, encargado de velar por el cumplimiento de la legalidad en todos los países donde opera y del marco ético propio creado por CIE Automotive.



### OBJETIVO

Aportar valor compartido a la empresa y a la sociedad, mediante la integración en el modelo de negocio, en la estrategia y la gestión diaria de la responsabilidad social.

### AVANCES EN 2019

- ✓ Consolidación de la recogida de información no financiera.
- ✓ Certificación externa indicadores GRI.
- ✓ Establecimiento de objetivos de ASG para cada departamento.
- ✓ Implementación de una metodología de trabajo de RSC en el crecimiento de CIE Automotive.
- ✓ Sistematización de la comunicación con los grupos de interés.

CIE Automotive integra en su modelo de gestión y en su estrategia las preocupaciones sociales, laborales, ambientales y de respeto a los derechos humanos con objeto de generar valor compartido para la empresa y para sus grupos de interés. Durante el año, cumplió con los objetivos fijados por el Plan Estratégico de RSC 2019-2020, entre los que destacan la consolidación de la recogida de información no financiera, en tiempo y forma, y el establecimiento de una metodología RSC en el crecimiento de la compañía.

### 5.4.1 Compromisos de CIE Automotive

Como miembro del Pacto Mundial de Naciones Unidas desde octubre 2015, CIE Automotive cumple los 10 Principios en materia de derechos humanos, trabajo, medio ambiente y anticorrupción y gozan de consenso universal. Más allá del respeto de estos principios universales, se ha comprometido pública y voluntariamente a actuar como agente de desarrollo y generar impactos positivos que mejoren el conjunto de la sociedad, a partir del cumplimiento de los Objetivos Desarrollo Sostenible (ODS).

Su actuación se basa en tres compromisos fundamentales:

- **Compromiso con el medio ambiente:** trabaja por el logro de los objetivos de descarbonización del Acuerdo de París. Como fabricantes de componentes de un vehículo, cada año invierte en I+D+i para contribuir a poner en el mercado vehículos cada vez más limpios y eficientes, bajo la premisa de “cada gramo cuenta”. Además, apuesta por la producción sostenible y la economía circular.
- **Compromiso con sus grupos de interés:** contribuyen a la riqueza y bienestar de los colectivos con los que se relaciona a través de la generación de empleo, el pago de impuestos, las compras a proveedores, el reparto de dividendos o su colaboración en iniciativas de acción social.
- **Compromiso con el buen gobierno:** fija mecanismos de actuación para que los administradores realicen su función bajo principios éticos y de transparencia, luchando contra la corrupción y el fraude en todas sus formas.

Desde 2018, CIE Automotive es Socio *Signatory* de la Red Española del Pacto Mundial, a la que pertenecen más de 700 organizaciones. En este ámbito, se trabaja en alianzas que permitan aportar mayor valor añadido, tanto a la entidad como a la comunidad.



## 5.4.2 Política de Responsabilidad Social Corporativa y funcionamiento [102-18, 102-19, 102-20, 102-27, 102-32]

En su [Política de Responsabilidad Social Corporativa](#), actualizada en octubre de 2019, CIE Automotive establece los principios básicos y el marco general de actuación para la gestión de las prácticas de RSC y sienta las bases para la integración de la responsabilidad social en el modelo de negocio de CIE Automotive y en su estrategia. De esta forma consigue, consigue crear valor a largo plazo para todos los grupos de interés y para la propia sociedad.

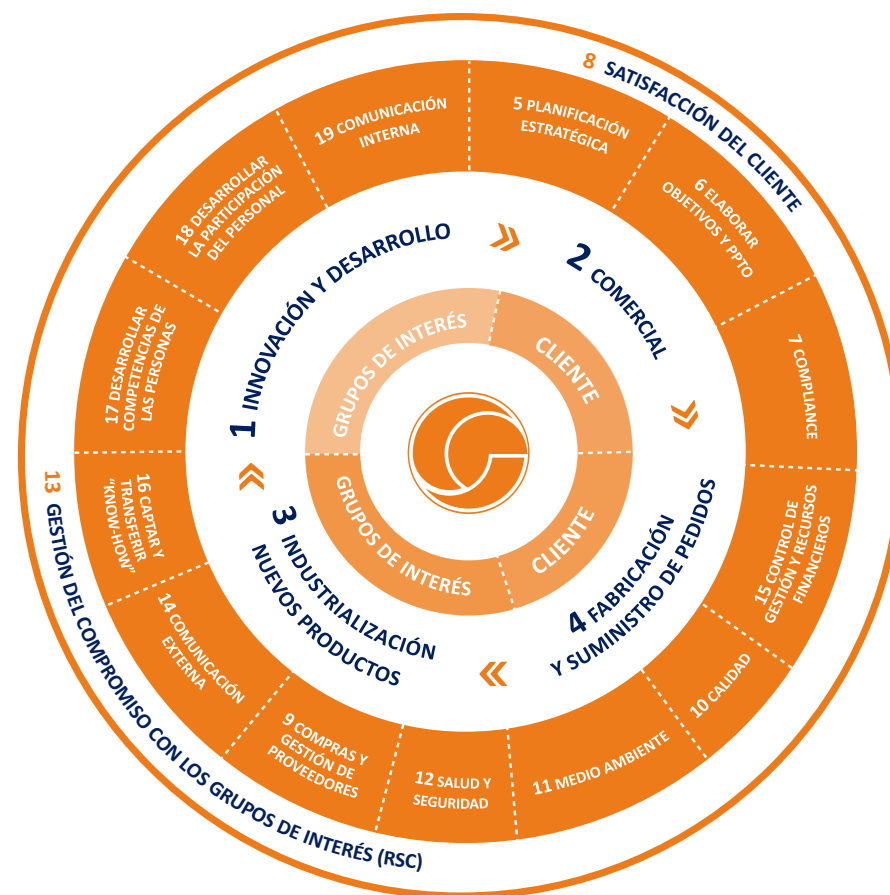
### ■ Integración de la RSC en los procesos de Cie Automotive

En 2019, esta política se desarrolló a través de del Plan Estratégico de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) 2019-2020. Al cierre del ejercicio, ya se habían cumplido los objetivos fijados para el periodo bianual y se trabajaba en la integración de la RSC en el nuevo Plan Estratégico 2020-2025 del grupo. Entre los logros del año, cabe resaltar el establecimiento de una metodología de trabajo de RSC en el proceso de integración de nuevas compañías.

[Más información sobre el cumplimiento del Plan Estratégico en el apartado 4.3. Estrategia sólida y sostenible.](#)

El desempeño de la aplicación de la Política de RSC y de los posibles riesgos asociados a ella se incluye dentro de la [Política de Gestión y Control de Riesgos](#), que sigue la metodología ISO 31000. La gestión de la RSC está bajo la supervisión de la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa, quien delega en el departamento de Cumplimiento el seguimiento del desempeño en la aplicación de sus principios, y este a su vez monitoriza y coordina el trabajo del Comité Transversal RSC de la compañía.

Para medir su evolución en los diferentes ámbitos ASG, CIE Automotive ha establecido para 2020 indicadores RSC a nivel global ASG en cada departamento.



### ■ Comité transversal de RSC

Miembro	Área
Javier Álvarez	Recursos Humanos
Lorea Aristizabal	Desarrollo Corporativo
Gonzalo Ceberio	Calidad y Medio Ambiente
Iker Hernández	Control Interno y Gestión de Riesgos
Susana Molinuevo	RSC y Cumplimiento
Mikel Orbegoza	Comercial
Irache Pardo	Finanzas y Tesorería / Cadena de Suministro
Ángel Zalduegui	Auditoría Interna

### 5.4.3 Relación con los grupos de interés

[102-17, 102-40, 102-42, 102-43]

CIE Automotive ha identificado nueve colectivos que contribuyen a su actividad empresarial y, al mismo tiempo, se ven afectados por ella: accionistas, profesionales, clientes, socios de negocio, proveedores, sociedad, Administraciones Públicas, el sector en el que opera y financiadores.

*CIE Automotive*

### GRUPOS DE INTERÉS

<b>Accionistas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genera valor a los accionistas aumentando cada año el valor de la compañía y su dividendo.</li> <li>• Aporta información transparente, veraz y periódica a la comunidad inversora.</li> <li>• Genera confianza en el mercado.</li> </ul>
<b>Profesionales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ofrece empleo digno en todos los países donde opera y la formación necesaria para desempeñar su actividad.</li> <li>• Protege la salud de sus empleados con un entorno laboral saludable y seguro.</li> <li>• Facilita la negociación colectiva.</li> <li>• Promueve el respeto a los derechos humanos, con especial énfasis en aquellos países de mayor riesgo.</li> </ul>
<b>Clientes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apuesta por la innovación para atender sus demandas.</li> <li>• Garantiza la calidad y seguridad de sus productos.</li> <li>• Perfecciona continuamente el suministro.</li> <li>• Gestiona de forma eficiente sus recursos para contener los precios.</li> </ul>
<b>Socios de negocio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las alianzas estratégicas con Mahindra&amp;Mahindra Ltd. en India y con Donghua Automotive Industrial y el Grupo SAIC en China, permiten un mejor conocimiento y adaptación al mercado local.</li> </ul>
<b>Proveedores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asegura la concurrencia de igualdad de oportunidades.</li> <li>• Promueve la transparencia y el precio óptimo.</li> <li>• Aplica unas condiciones de pago justas.</li> </ul>
<b>Sociedad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impulsa con su actividad el desarrollo de las zonas donde opera.</li> <li>• Financia acciones sociales destinadas a los colectivos desfavorecidos.</li> <li>• Contribuye a crear automóviles más seguros, confortables y respetuosos con el medio ambiente.</li> </ul>
<b>Administraciones Públicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Colabora con las Administraciones de las comunidades para mejorar distintos servicios.</li> <li>• Integra en sus instalaciones sus requerimientos, atendiendo a la legalidad, la transparencia y la cooperación.</li> </ul>
<b>Sector</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participa de forma activa y ocupa cargos relevantes en distintas asociaciones empresariales tanto españolas como europeas.</li> </ul>
<b>Financiadores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negocia las mejores condiciones, de acuerdo con las necesidades de inversión y las condiciones del mercado.</li> </ul>



La compañía promueve el diálogo con todos los grupos, convencida de que una comunicación fluida y la satisfacción de sus legítimas expectativas es fuente de oportunidades para la empresa.

### WEB CORPORATIVA

La web corporativa [www.cieautomotive.com](http://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 “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

**RSC y Sociedad:** Susana Molinuevo  
[csr@cieautomotive.com](mailto:csr@cieautomotive.com)

**Profesionales:** Javier Álvarez  
[hr@cieautomotive.com](mailto:hr@cieautomotive.com)

**Relación con inversores y socios de negocio:** Lorea Aristizabal  
[ir@cieautomotive.com](mailto:ir@cieautomotive.com)

**Clientes y sector:** Mikel Orbegoza  
[sales@cieautomotive.com](mailto:sales@cieautomotive.com)

**Cadena de suministro:** Irache Pardo  
[purchasing@cieautomotive.com](mailto:purchasing@cieautomotive.com)

**Financiadores:** Irache Pardo  
[financierocie@cieautomotive.com](mailto:financierocie@cieautomotive.com)

**Administraciones Públicas:**  
[compliance@cieautomotive.com](mailto:compliance@cieautomotive.com)

### 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.

- En caso de denuncias relacionadas con el canal ético, pueden dirigirse al Departamento de Cumplimiento en la siguiente dirección [102-17]:

Alameda Mazarredo 69, 8º.  
48009 Bilbao (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 de CIE Automotive [102-17].

**Canal ético electrónico:**  
[canaletico@cieautomotive.com](mailto:canaletico@cieautomotive.com)



La transparencia guía la relación del grupo con sus *stakeholders*. De acuerdo con esta visión global, CIE Automotive presenta de forma integrada en su Informe Anual el desempeño económico, financiero y de responsabilidad corporativa del grupo. En 2019, el Informe Reporta, que analiza la calidad de la información que reportan las empresas, situó a la compañía entre las cinco empresas con mejor información pública de las 123 empresas que integran el Índice General de la Bolsa de Madrid (IGBM), otorgando a su informe 82,1 puntos frente a la nota media de 43,9 puntos.

**CIE AUTOMOTIVE**  
*ESTÁ ENTRE LAS*  
**5 EMPRESAS**  
 CON MEJOR INFORMACIÓN  
 DEL ÍNDICE GENERAL  
 DE LA BOLSA DE MADRID,  
 SEGÚN INFORME REPORTA

### Celebración de las “Jornadas de RSC”

Desde 2017, CIE Automotive difunde su compromiso con la responsabilidad social mediante la celebración de “Jornadas de RSC”. En 2019, estas jornadas sirvieron para presentar el Código de Conducta y las diferentes políticas que lo desarrollan en las empresas adquiridas, fundamentalmente en CIE Golde (Europa y China), AEL (India) y Mapremex (México). En estas jornadas participaron más de 50 personas. Posteriormente, en el mes de diciembre, se celebraron nuevas Jornadas en Brasil con la asistencia de cerca de 30 personas.

Estas Jornadas son muy bien valoradas por el equipo, no solo porque le permiten conocer de primera mano, a través de los responsables del Departamento de Cumplimiento, los compromisos de CIE Automotive, sino porque los responsables de las empresas pueden aportar su visión sobre los aspectos tratados y su encaje en la cultura de cada región. Dado el éxito de las jornadas, seguirán celebrándose en 2020.

### ■ Avances en relación con grupos de interés en 2019

#### Accionistas e inversores:

Dentro de la interrelación habitual de CIE Automotive con accionistas e inversores, la compañía detectó un desfase entre la información que estaba disponible para inversores por canales ajenos a CIE y los datos actualizados que la compañía aportaba al mercado. Para evitar este desfase y procurar que los inversores tengan una imagen fiel y actualizada de

la empresa, el departamento de Relación con Inversores ha puesto en marcha un sistema para comunicar esta información directamente a los interesados por medio de correo electrónico (con monitorización y seguimiento de estos envíos para evaluar el interés y las necesidades de los usuarios), además de publicarla en la propia [web corporativa](#).

#### Proveedores:

Para mejorar la relación con este grupo de interés, durante 2019 tuvo lugar el despliegue del nuevo del Portal de Proveedores. Para más información sobre esta cuestión, consultar el *apartado “2.5. Optimización en la cadena de suministro”*.



El Informe Anual CIE Automotive 2019 ofrece información completa sobre la actividad económica, financiera, social, ambiental y de gobernanza de CIE Automotive S.A. y de sus sociedades participadas durante el ejercicio en los 16 países donde tiene presencia.

Para una correcta interpretación de los datos económicos y financieros vertidos en este informe, los lectores han de tener en cuenta que la información comparativa se corresponde con aquella incluida en los resultados presentados por CIE Automotive a 31/12/2018 considerándose para el ejercicio 2018 el Resultado Neto normalizado del segmento de Automoción después de ajustes no recurrentes positivos y negativos. Ver Anexo I con la reconciliación al final de la Declaración Intermedia de Gestión de diciembre 2019. También hay que tener en cuenta las integraciones al perímetro del grupo de AEL, de la división de sistemas de techo de Inteva y de Mapremex en 2019.

La información no financiera se muestra siguiendo los Estándares GRI, en su opción Esencial. Se han considerado, además, el cumplimiento de los principios establecidos en la norma AA1000 APS (2008) emitida por *Accountability*.

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, 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.

El 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 Desarrollo Corporativo, si bien cuenta con la colaboración del Comité Transversal de RSC y los departamentos de Controlling Corporativo, Finanzas y Tesorería e I+D+i.

### ■ Proceso de elaboración del Informe Anual

En este informe se desarrollan los asuntos relevantes identificados en el análisis de materialidad realizado en 2017 a sus grupos de interés, así como en las encuestas realizadas en 2018 y 2019 durante las Jornadas de RSC más de 140 directivos de la organización en Brasil, EE.UU., México, India y China.

CIE Automotive tiene presentes a lo largo de todo el proceso de recopilación y presentación de la información 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.

ESTE INFORME  
SIGUE LOS PRINCIPIOS DE  
**TRANSPARENCIA,**  
**RELEVANCIA**  
COMPARABILIDAD,  
**PERIODICIDAD**  
**CLARIDAD Y**  
**FIABILIDAD**



Denominación	CIE Automotive S.A.
Dirección	Alameda Mazarredo, 69 – 8º, C.P. 48009, Bilbao (Bizkaia).
Teléfono	España: +34 946 054 835
Página web	<a href="http://www.cieautomotive.com">www.cieautomotive.com</a>
Capital social	32.250.000 euros
Número de acciones	129.000.000
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 PARA CADA GRUPO DE INTERÉS:

**Informe Anual: Departamento de Desarrollo Corporativo**  
[ir@cieautomotive.com](mailto:ir@cieautomotive.com)

**RSC y Sociedad: Susana Molinuevo**  
[csr@cieautomotive.com](mailto:csr@cieautomotive.com)

**Profesionales: Javier Álvarez**  
[hr@cieautomotive.com](mailto:hr@cieautomotive.com)

**Relación con inversores y socios de negocio: Lorea Aristizabal**  
[ir@cieautomotive.com](mailto:ir@cieautomotive.com)

**Clientes y sector: Mikel Orbegozo**  
[sales@cieautomotive.com](mailto:sales@cieautomotive.com)

**Cadena de suministro: Irache Pardo**  
[purchasing@cieautomotive.com](mailto:purchasing@cieautomotive.com)

**Financiadores: Irache Pardo**  
[financierocie@cieautomotive.com](mailto:financierocie@cieautomotive.com)

**Administraciones Públicas:**  
[compliance@cieautomotive.com](mailto:compliance@cieautomotive.com)

El presente Informe Anual CIE Automotive 2019 pretende ofrecer información sobre los temas que consideran relevantes para la empresa y para sus grupos de interés. Para identificarlos, elaboró en 2017 un Análisis de Materialidad, actualizado en 2018, para el que contó con la colaboración del experto independiente Deloitte y consultó con fuentes externas.

## Metodología

El análisis de materialidad se realizó en dos fases:

### 1ª FASE

#### Análisis externo e interno de los temas candentes en materia ASG

Su objetivo era determinar aquellos temas relevantes para CIE Automotive y sus grupos de interés en materia ASG.

Externamente, se analizaron los temas candentes en los medios, las mejores prácticas del sector, los requisitos de los principales clientes, la revisión de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la información requerida por los analistas de RSC, así como la actualización de los Estándares GRI.

Internamente, se evaluó el seguimiento del Plan Estratégico 2016-2020, el Código de Conducta, las políticas de Anticorrupción y Fraude y de Control y Gestión de Riesgos, y la documentación relativa a la gestión de la cadena de suministro.

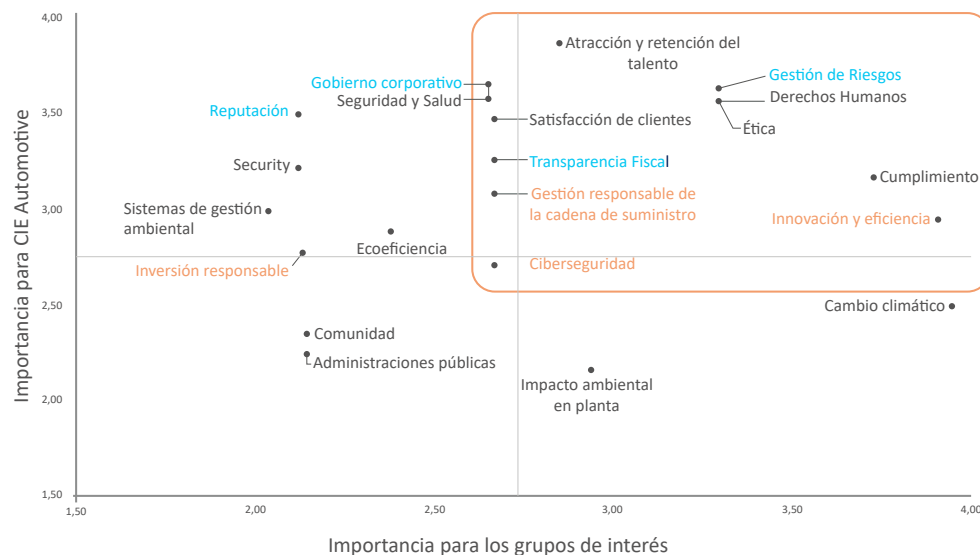
### 2ª FASE

#### Priorización de los temas relevantes

Para la priorización de los resultados objetivos, a nivel externo se contabilizaron y ponderaron el número de veces que aparecían publicados los temas relevantes para los grupos de interés, mientras que a nivel interno CIE Automotive organizó un taller de trabajo en el que participaron los directivos y gerentes de las plantas europeas, así como los miembros del Comité Transversal de RSC, donde se valoraron los temas relevantes identificados en la 1ª Fase. Se puntuaron 21 temas relevantes en base a dos escalas: la importancia para CIE Automotive y el nivel de gestión que hoy día se tiene del mismo.

Como resultado de estas dos fases, se obtuvo una matriz de materialidad en la que se destacan en la parte superior derecha los asuntos más relevantes para CIE Automotive.

### MATRIZ DE MATERIALIDAD 2017



## Actualización en 2018

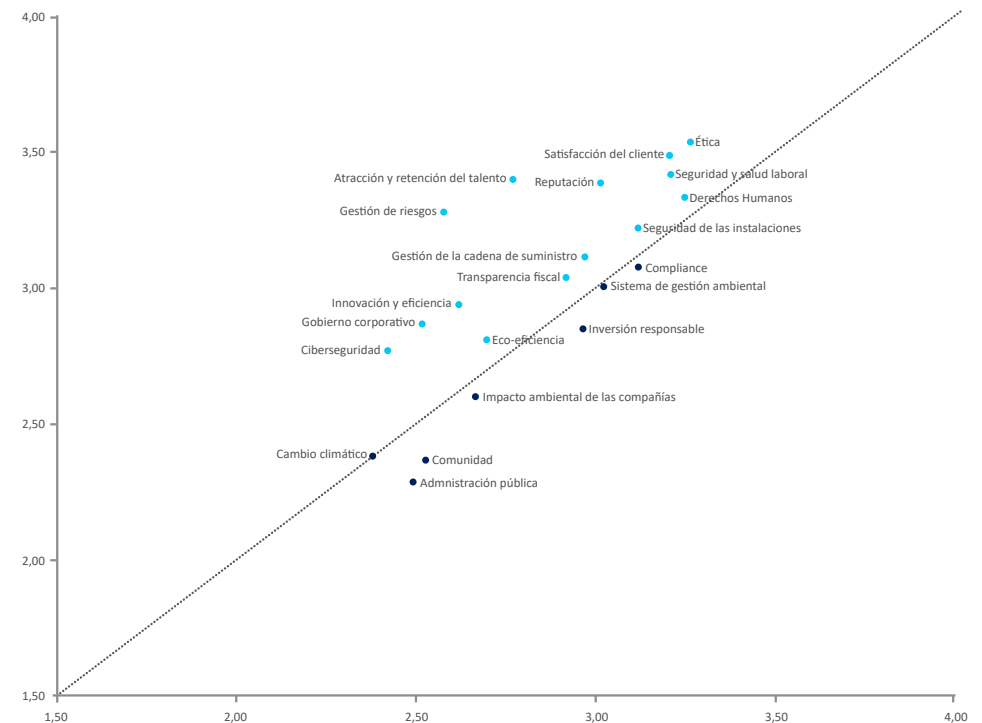
En 2018, este análisis se completó con nuevos talleres de trabajo en los que participaron 140 directivos y gerentes de las plantas brasileñas, indias, chinas, norteamericanas y mexicanas, con lo que se amplió la visión de la empresa sobre lo que preocupa más en cada país.

El contenido de la agenda giró en torno a la gestión de las expectativas y necesidades de CIE Automotive con respecto a sus grupos de interés (accionistas, clientes, socios de negocio, la cadena de suministro, sociedad, la Administración Pública, el propio sector y los profesionales que formamos CIE Automotive). Asimismo, se realizaron

análisis de materialidad para identificar los aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno (criterios ASG) que más preocupan a la organización y tratar de entender cómo se están gestionando en cada uno de los países mencionados.

De estos análisis se determinó que hay aspectos comunes en todos los países, como pueden ser la satisfacción de los clientes, la ética, la gestión de riesgos, la gestión de la cadena de suministro, los derechos humanos, la salud laboral y la reputación. Son aspectos para los que la importancia que le dan las plantas es superior a la percepción sobre el nivel de gestión actual.

## MATRIZ DE MATERIALIDAD 2018



Eje Y: nivel importancia

Eje X: nivel de gestión

## ■ Temas relevantes

A continuación, se detallan cuáles son los indicadores GRI más relevantes que se tratarán en el presente Informe Anual en base al resultado de la matriz de materialidad.

### TEMAS MATERIALES

GRI	Contenido	Correspondencia Análisis Materialidad	Apartado
GRI 102 Contenidos generales	102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	Innovación y eficiencia	4.2. Modelo de negocio exitoso 6.2. Datos de contacto
	102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	Atracción y Retención del Talento	2.4. Gestionando un equipo diverso 6.5. Tablas de datos y glosario
	102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	Ética	4.1. Identidad ganadora 5.3. Comportamiento Ético
	102-17 Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	Ética	5.3. Comportamiento Ético 5.4.3 Relación con los grupos de interés
	102-18 Estructura de gobernanza	Gobierno Corporativo	5.1. Gobierno corporativo de calidad
	102-30 Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	Gestión de Riesgos	5.2. Control eficiente de los riesgos
	102-42 Identificación y selección de grupos de interés	Satisfacción del cliente	5.4.3 Relación con los grupos de interés
	102-43 Enfoques para la participación de los grupos de interés	Satisfacción del cliente	5.4.3 Relación con los grupos de interés
	102-47 Lista de los temas	No Aplica	6.3. Materialidad
GRI 201 Desempeño económico	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	Transparencia fiscal	2.7. Desarrollo social comprometido 6.5.3. Comunidad



<b>GRI 202</b> Presencia en el mercado	<b>202-1</b> Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local	Atracción y Retención del Talento	2.4. Gestionando un equipo diverso
<b>GRI 204</b> Prácticas de adquisición	<b>204-1</b> Proporción de gasto en proveedores locales	Gestión Responsable de la Cadena de Suministro	2.5. Optimización en la cadena de suministro
<b>GRI 205</b> Anticorrupción	<b>205-2</b> Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	Ética	5.3. Comportamiento ético
	<b>205-3</b> Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	Ética	5.3. Comportamiento ético
<b>GRI 302</b> Energía	<b>302-1</b> Consumo energético dentro de la organización	Cambio Climático	2.6. Avances de eficiencia ambiental
<b>GRI 307</b> Cumplimiento ambiental	<b>307-1</b> Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	Cumplimiento	2.6. Avances de eficiencia ambiental
<b>GRI 308</b> Evaluación ambiental de proveedores	<b>308-1</b> Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	Gestión Responsable de la Cadena de Suministro	2.5. Optimización en la cadena de suministro
<b>GRI 401</b> Empleo	<b>401-1</b> Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	Atracción y Retención del Talento	2.4. Gestionando un equipo diverso
<b>GRI 403</b> Salud y seguridad en el trabajo	<b>403-2</b> Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	Seguridad y Salud	2.4. Gestionando un equipo diverso

<b>GRI 404</b> Formación y enseñanza	<b>404-1</b> Media de horas de formación al año por empleado	Atracción y Retención del Talento	2.4. Gestionando un equipo diverso
	<b>404-2</b> Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición		
<b>GRI 412</b> Evaluación de derechos humanos	<b>412-1</b> Operaciones sometidas a revisiones o evaluaciones de impacto sobre los derechos humanos	Derechos Humanos	2.4. Gestionando un equipo diverso
	<b>412-2</b> Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	Derechos Humanos	2.4. Gestionando un equipo diverso
<b>GRI 414</b> Evaluación social de los proveedores	<b>414-1</b> Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	Gestión Responsable de la Cadena de Suministro	2.5. Optimización en la cadena de suministro
<b>GRI 419</b> Cumplimiento socioeconómico	<b>419-1</b> Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	Cumplimiento	5. Gobierno Corporativo y gestión de la RSC
Los estándares GRI no disponen de un indicador que se ajuste al contenido tratado por CIE Automotive en el Informe Anual.		Ciberseguridad	5.2. Control eficiente de los riesgos

CIE Automotive contribuye activamente al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas. Como miembro del Pacto Mundial de Naciones Unidas y *Socio Signatory* de la Red Española del Pacto Mundial integra en su estrategia empresarial valores sociales, ambientales y de gobernanza para su consecución y trabaja en alianzas que permitan aportar mayor valor añadido, tanto a la entidad como a la comunidad.

### **OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**



En su actividad como fabricante de componentes y subconjuntos para la industria automotriz, su aporte es mayor en el cumplimiento de ocho objetivos ODS (3, 4, 8, 9, 10, 12, 17), de los que da cuenta de sus avances en este informe:



### 3. SALUD Y BIENESTAR

Garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos para todas las edades.

➤ 2.4 Gestionando un equipo diverso



### 4. EDUCACIÓN DE CALIDAD

Garantizar una educación de calidad inclusiva y equitativa, y promover las oportunidades de aprendizaje permanente para todos.

➤ 2.7 Desarrollo social comprometido



### 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.

➤ 2.4 Gestionando un equipo diverso



### 8. TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

Fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos.

➤ 2.4 Gestionando un equipo diverso



### 9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible, y fomentar la innovación.

➤ 4.4 Apuesta por la innovación y la tecnología



### 10. REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

Favorecer la reducción de las desigualdades garantizando la igualdad de oportunidades y manteniendo presencia en zonas desfavorecidas.

➤ 2.4. Gestionando un equipo diverso

➤ 4.2 Modelo de negocio exitoso



### 12. PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

Garantizar las pautas de consumo y de producción sostenibles.

➤ 2.5 Optimización en la cadena de suministro

➤ 2.6 Avances de eficiencia

➤ 4.1 Identidad ganadora

➤ 5.4 Gestión de la RSC



### 17. ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

Fortalecer los medios de ejecución y reavivar la alianza mundial para el desarrollo sostenible.

➤ 2.7 Desarrollo social comprometido

➤ 4.1 Identidad ganadora

➤ 4.4 Apuesta por la innovación y la tecnología

➤ 5.4 Gestión de la RSC



## 6.5.1 Equipo

### DISTRIBUCIÓN DE LAS ALTAS Y BAJAS VOLUNTARIAS POR EDAD Y SEXO

	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	3.949	1.555	283	5.787	618	555	95	1.268	7.055
BAJAS VOLUNTARIAS	3.143	966	174	4.283	429	426	86	941	5.224

### DISTRIBUCIÓN DE LAS BAJAS NO VOLUNTARIAS POR REGIÓN

Región	Nº Despidos	Hombres	Mujeres
Europa*	342	264	78
Norteamérica**	720	488	232
Asia	117	113	4
Brasil	679	589	90
<b>TOTAL</b>	<b>1.858</b>	<b>1.454</b>	<b>404</b>

\* Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

\*\* Dentro de esta región se incluye la plantilla de Biocombustibles en Guatemala.

### DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍA Y SEXO

	2017	2018	2019
Directivos	728	758	922
Hombres	667	690	877
Mujeres	61	68	115
Titulados	5.913	6.055	7.620
Hombres	4.986	5.063	6.368
Mujeres	927	992	1.252
Oficiales	16.258	16.449	19.512
Hombres	13.607	13.707	16.302
Mujeres	2.651	2.742	3.210
<b>TOTAL</b>	<b>22.899</b>	<b>23.262</b>	<b>28.124</b>
Total hombres	19.260	19.460	23.547
Total mujeres	3.639	3.802	4.577



## 6.5.2 Medio ambiente

### CONSUMO DE AGUA [303-1]

	Indicador	Definición	Unidad	2017	2018	2019
Europa*	GRI 303-1 (1)	Superficiales	m³/año		2.009,00	64.363,00
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas			47.574,00	30.893,00
	GRI 303-1 (3)	Pluviales			22.034,00	25.253,00
	GRI 303-1 (4)	Red pública			435.096,00	321.631,00
		<b>Agua utilizada</b>		<b>635.129,58</b>	<b>506.713,00</b>	<b>442.140,00</b>
Norteamérica	GRI 303-1 (1)	Superficiales	m³/año		393,00	2.048,00
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas			79.016,00	69.589,00
	GRI 303-1 (3)	Pluviales			-	-
	GRI 303-1 (4)	Red pública			260.088,85	255.886,32
		<b>Agua utilizada</b>		<b>316.434,00</b>	<b>339.497,85</b>	<b>327.523,32</b>
Brasil	GRI 303-1 (1)	Superficiales	m³/año		52.698,00	-
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas			37.784,00	75.234,00
	GRI 303-1 (3)	Pluviales			-	-
	GRI 303-1 (4)	Red pública			124.009,00	175.959,00
		<b>Agua utilizada</b>		<b>174.443,00</b>	<b>214.491,00</b>	<b>251.193,00</b>
Asia (India y China)	GRI 303-1 (1)	Superficiales	m³/año		250.915,00	261.840,00
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas			48.522,00	179.451,00
	GRI 303-1 (3)	Pluviales			6.165,00	6.555,00
	GRI 303-1 (4)	Red pública			226.434,00	180.530,00
		<b>Agua utilizada</b>		<b>606.860,83</b>	<b>532.036,00</b>	<b>628.376,00</b>
TOTAL	GRI 303-1 (1)	Superficiales	m³/año		306.015,00	328.251,00
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas			212.896,00	355.167,00
	GRI 303-1 (3)	Pluviales			28.199,00	31.808,00
	GRI 303-1 (4)	Red pública			1.045.627,85	934.006,32
		<b>Agua utilizada</b>		<b>1.732.867,41</b>	<b>1.592.737,85</b>	<b>1.649.232,32</b>

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

## CONSUMO DE MATERIALES [301-1, 301-2]

	Indicador	Definición	Unidad	2017	2018	2019
Europa*	GRI 301-1	Materia prima utilizada	Kg	512.145.613,43	546.033.547,00	545.320.860,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	Kg	102.844.996,56	247.023.857,00	230.418.938,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	%	0,20	0,45	0,42
Norteamérica	GRI 301-1	Materia prima utilizada	Kg	292.588.679,88	307.241.576,00	370.013.007,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	Kg	61.719.614,69	43.254.069,00	8.205.673,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	%	0,21	0,14	0,02
Brasil	GRI 301-1	Materia prima utilizada	Kg	102.588.358,27	196.503.649,00	187.910.073,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	Kg	34.090.451,91	57.297.757,00	70.114.134,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	%	0,33	0,29	0,37
Asia (India y China)	GRI 301-1	Materia prima utilizada	Kg	276.947.728,70	423.041.204,00	407.039.649,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	Kg	74.553.499,61	113.050.215,00	102.452.797,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	%	0,27	0,32	0,25
TOTAL	GRI 301-1	Materia prima utilizada	Kg	1.184.270.380,00	1.472.819.976,00	1.510.283.589,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	Kg	273.208.562,8	460.625.898,00	411.191.542,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	%	0,23	0,31	0,27

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.



## GESTIÓN DE RESIDUOS

	Indicador	Definición	Unidad	2017	2018	2019
Europa*	GRI 306-2 (H)	Residuos industriales gestionados peligrosos			16.874,00	16.056,07
	GRI 306-2 (N-H)	Residuos industriales gestionados no peligrosos	Tonelada		101.945,57	129.598,75
	GRI 306-2	<b>Residuos industriales gestionados</b>		<b>115653,74</b>	<b>118.819,63</b>	<b>145.654,82</b>
Norteamérica	GRI 306-2 (H)	Residuos industriales gestionados peligrosos			2.937,95	3.125,34
	GRI 306-2 (N-H)	Residuos industriales gestionados no peligrosos	Tonelada		82.375,98	73.696,89
	GRI 306-2	<b>Residuos industriales gestionados</b>		<b>42868,83</b>	<b>85.313,93</b>	<b>76.822,23</b>
Brasil	GRI 306-2 (H)	Residuos industriales gestionados peligrosos			3.980,26	3.654,90
	GRI 306-2 (N-H)	Residuos industriales gestionados no peligrosos	Tonelada		48.432,53	41.572,17
	GRI 306-2	<b>Residuos industriales gestionados</b>		<b>19122,59</b>	<b>52.412,78</b>	<b>45.227,07</b>
Asia (India y China)	GRI 306-2 (H)	Residuos industriales gestionados peligrosos			3.114,36	2.402,97
	GRI 306-2 (N-H)	Residuos industriales gestionados no peligrosos	Tonelada		115.716,36	94.987,97
	GRI 306-2	<b>Residuos industriales gestionados</b>		<b>84307,16</b>	<b>118.830,71</b>	<b>97.390,94</b>
TOTAL	GRI 306-2 (H)	Residuos industriales gestionados peligrosos			26.906,63	25.239,28
	GRI 306-2 (N-H)	Residuos industriales gestionados no peligrosos	Tonelada		348.470,43	339.855,78
	GRI 306-2	<b>Residuos industriales gestionados</b>		<b>261952,32</b>	<b>375.377,06</b>	<b>365.095,06</b>

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

### CONSUMO Y AHORRO DE ENERGÍA

	Indicador	Definición	Unidad	2017	2018	2019
Europa*	GRI 302-1 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios	760.177,02	904.828,58	774.253,76
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	1.443.304,32	1.498.492,08	1.471.786,54
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	-	637.465,70	504.262,80
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios	-	861.026,38	967.523,75
	GRI 302-1	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios</b>	<b>2.203.481,33</b>	<b>2.403.320,66</b>	<b>2.246.040,31</b>
Norteamérica	GRI 302-1 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios	388.682,37	357.669,91	476.606,74
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	540.943,09	734.755,93	723.266,73
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	-	598.914,08	581.783,97
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios	-	135.841,85	141.482,76
	GRI 302-1	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios</b>	<b>929.625,46</b>	<b>1.092.425,84</b>	<b>1.199.873,47</b>
Brasil	GRI 302-1 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios	122.190,94	175.500,25	242.715,78
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	512.872,70	638.508,15	687.884,31
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	-	90.360,33	76.045,27
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios	-	548.147,82	611.839,04
	GRI 302-1	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios</b>	<b>635.063,64</b>	<b>814.008,39</b>	<b>930.600,09</b>

Asia (India/China)	GRI 302-1 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios	111.087,86	170.942,47	169.178,90
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	985.850,49	1.053.221,25	1.072.288,97
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	-	889.320,24	931.365,88
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios	-	163.901,01	140.923,09
	GRI 302-1	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios</b>	<b>1.096.938,36</b>	<b>1.224.163,72</b>	<b>1.241.467,87</b>
TOTAL	GRI 302-1 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios	1.382.138,19	1.608.941,20	1.662.755,19
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	3.482.970,60	3.924.977,41	3.955.226,55
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios	-	2.216.060,35	2.093.457,91
	GRI 302-1 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios	-	1.708.917,05	1.861.768,64
	GRI 302-1	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios</b>	<b>4.865.108,78</b>	<b>5.533.918,61</b>	<b>5.617.981,74</b>

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

## EMISIONES

	Indicador	Definición	Unidad	2017	2018	2019
Europa*	GRI 305-1	Emisiones directas		48.896,85	52.227,83	43.914,62
	GRI 305-2	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup>	134.484,94	78.277,93	60.798,05
	GRI 305	<b>Emisiones totales</b>		<b>183.381,79</b>	<b>130.505,76</b>	<b>104.712,67</b>
Norteamérica	GRI 305-1	Emisiones directas		24.856,42	20.406,82	27.192,34
	GRI 305-2	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup>	70.596,58	78.860,08	76.247,68
	GRI 305	<b>Emisiones totales</b>		<b>95.453,01</b>	<b>99.266,90</b>	<b>103.440,02</b>
Brasil	GRI 305-1	Emisiones directas		7.962,10	10.151,10	14.387,16
	GRI 305-2	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup>	12.693,03	1.706,81	1.436,41
	GRI 305	<b>Emisiones totales</b>		<b>20.655,12</b>	<b>11.857,91</b>	<b>15.823,57</b>
Asia (India y China)	GRI 305-1	Emisiones directas		7.436,08	10.916,47	10.599,47
	GRI 305-2	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup>	241.360,28	206.331,15	216.386,94
	GRI 305	<b>Emisiones totales</b>		<b>248.796,36</b>	<b>217.247,62</b>	<b>226.986,41</b>
TOTAL	GRI 305-1	Emisiones directas		89.151,45	93.702,22	96.093,59
	GRI 305-2	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup>	459.134,83	365.175,97	354.869,08
	GRI 305	<b>Emisiones totales</b>		<b>548.286,28</b>	<b>458.878,19</b>	<b>450.962,67</b>

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

A continuación, indicamos cuál es el ahorro de emisiones por la compra de energía procedente de fuentes renovables.

	Indicador	Definición	Unidad	2017	2018	2019
Europa*	GRI 305-2	Emisiones indirectas	CO <sub>2</sub> KG	-	71462,56	83.277,57
Norteamérica	GRI 305-2	Emisiones indirectas	CO <sub>2</sub> KG	-	17020,41	17.709,85
Brasil	GRI 305-2	Emisiones indirectas	CO <sub>2</sub> KG	-	10353,9	11.556,96
Asia (India y China)	GRI 305-2	Emisiones indirectas	CO <sub>2</sub> KG	-	38936,4	33.508,38
<b>TOTAL</b>	<b>GRI 305-2</b>	<b>Emisiones indirectas</b>	<b>CO<sub>2</sub>KG</b>	<b>-</b>	<b>137773,27</b>	<b>146.052,76</b>

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.



## INTENSIDAD ENERGÉTICA

	Indicador	Definición	Unidad	2017	2018	2019
Europa*	GRI 302-3 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios/K€	0,53	0,65	0,53
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	1,01	1,07	1,01
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	-	0,45	0,35
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios/K€	-	0,61	0,66
	GRI 302-3	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios/K€</b>	<b>1,55</b>	<b>1,71</b>	<b>1,54</b>
Norteamérica	GRI 302-3 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios/K€	0,54	0,47	0,52
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	0,75	0,96	0,79
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	-	0,78	0,63
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios/K€	-	0,18	0,15
	GRI 302-3	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios/K€</b>	<b>1,29</b>	<b>1,43</b>	<b>1,31</b>
Brasil	GRI 302-3 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios/K€	0,37	0,54	0,75
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	1,56	1,97	2,11
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	-	0,28	0,23
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios/K€	-	1,69	1,88
	GRI 302-3	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios/K€</b>	<b>1,93</b>	<b>2,52</b>	<b>2,86</b>
Asia (India/China)	GRI 302-3 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios/K€	0,23	0,32	0,22
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	2,04	1,95	1,41
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	-	1,65	1,23
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios/K€	-	0,30	0,19
	GRI 302-3	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios/K€</b>	<b>2,27</b>	<b>2,27</b>	<b>1,64</b>

TOTAL	GRI 302-3 (D)	Energía, consumo directo	Gjulios/K€	0,47	0,53	0,48
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	1,18	1,30	1,14
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto	Gjulios/K€	-	0,73	0,6
	GRI 302-3 (I)	Energía, consumo indirecto de energía renovable	Gjulios/K€	-	0,56	0,54
	GRI 302-3	<b>TOTAL</b>	<b>Gjulios/K€</b>	<b>1,65</b>	<b>1,83</b>	<b>1,62</b>

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

	Indicador	Definición	Unidad	2017	2018	2018
Europa*	GRI 305-4 (D)	Emisiones directas		0,03	0,04	0,03
	GRI 305-4 (I)	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup> /K€	0,09	0,06	0,04
	GRI 305-4	<b>TOTAL</b>		<b>0,13</b>	<b>0,09</b>	<b>0,07</b>
Norteamérica	GRI 305-4 (D)	Emisiones directas		0,03	0,03	0,03
	GRI 305-4 (I)	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup> /K€	0,10	0,10	0,08
	GRI 305-4	<b>TOTAL</b>		<b>0,13</b>	<b>0,13</b>	<b>0,11</b>
Brasil	GRI 305-4 (D)	Emisiones directas		0,02	0,03	0,04
	GRI 305-4 (I)	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup> /K€	0,04	0,01	0
	GRI 305-4	<b>TOTAL</b>		<b>0,06</b>	<b>0,04</b>	<b>0,05</b>
Asia (India y China)	GRI 305-4 (D)	Emisiones directas		0,02	0,02	0,01
	GRI 305-4 (I)	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup> /K€	0,50	0,38	0,29
	GRI 305-4	<b>TOTAL</b>		<b>0,52</b>	<b>0,40</b>	<b>0,3</b>
TOTAL	GRI 305-4 (D)	Emisiones directas		0,03	0,03	0,03
	GRI 305-4 (I)	Emisiones indirectas	Kg CO <sub>2</sub> <sup>TM</sup> /K€	0,16	0,12	0,1
	GRI 305-4	<b>TOTAL</b>		<b>0,19</b>	<b>0,15</b>	<b>0,13</b>

\*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

### 6.5.3 Comunidad

#### IMPUESTO DE SOCIEDADES PAGADO POR PAÍSES

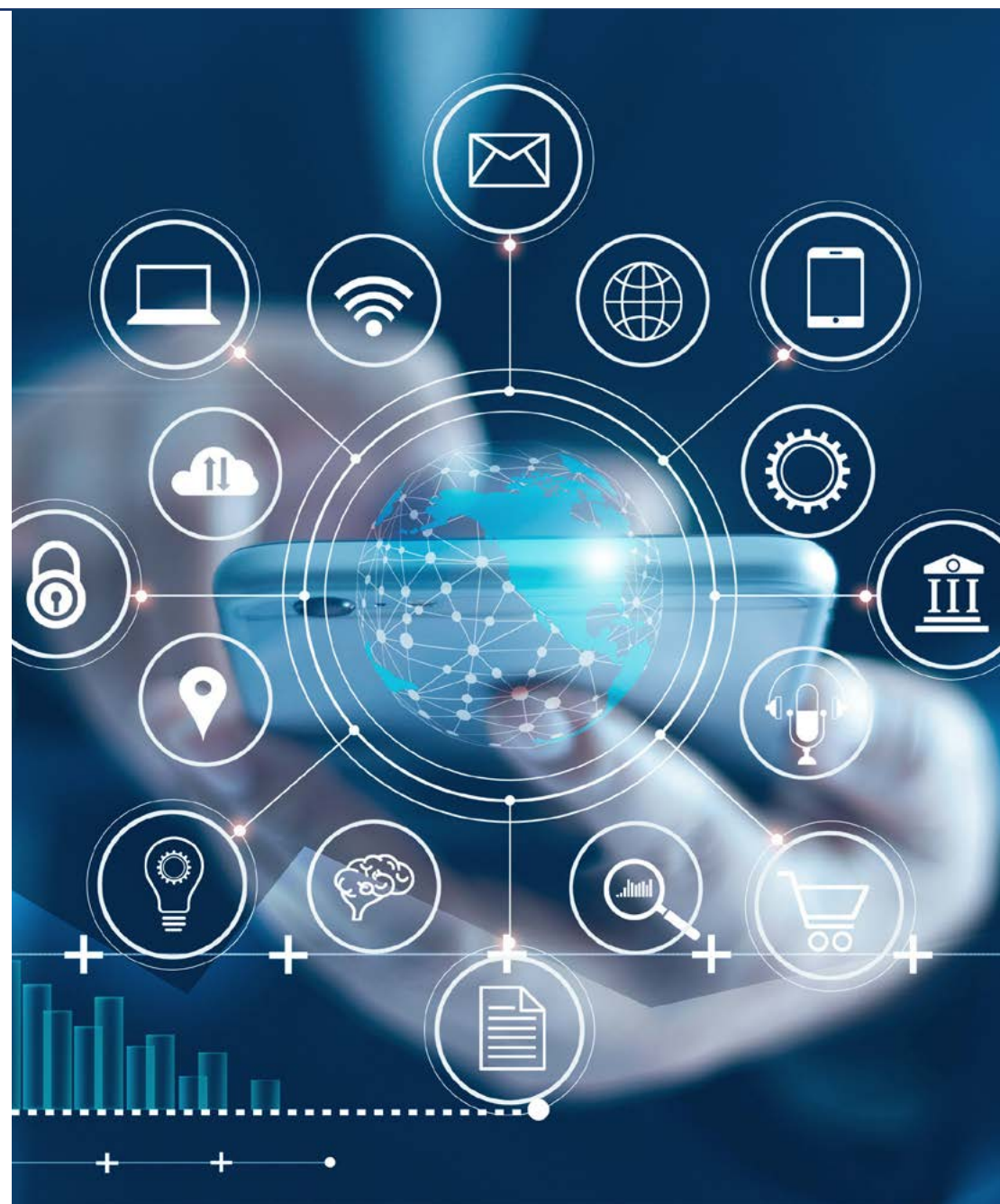
Jurisdicción fiscal	Beneficios/(pérdidas) antes de Impuesto sobre Sociedades	Impuesto de Sociedades pagado
PAÍS VASCO	169.534,4	224,0
MÉXICO	135.515,3	22.069,10
CHINA	48.692,2	5.686,5
BRASIL	48.064,9	9.714,2
INDIA	42.412,3	7.576,3
ESPAÑA	36.640,1	8.032,0
ESTADOS UNIDOS	20.373,3	314,4
LITUANIA	7.697,8	92,0
RUSIA	6.846,1	0
ITALIA	6.435,8	815,9
RUMANÍA	6.141,6	106,6
REPÚBLICA CHECA	5.498,5	1.062,0
FRANCIA	5.189,6	1.842,0
ESLOVAQUIA	3.431,4	253,5
NAVARRA	3.302,0	0
PORTUGAL	2.500,4	526,0
MARRUECOS	988,8	0
REINO UNIDO	0	0
BARBADOS	-8,8	0
GUATEMALA	-62,1	0
HOLANDA	-468,4	0
ALEMANIA	-8.430,1	471,5
<b>Total (en miles de euros)</b>	<b>540.295,3</b>	<b>58.785,9</b>

Estos datos son sin ajustes de consolidación y bajo IFRS.



## 6.5.4 Glosario

- **ASG:** Siglas de ambiental, social y gobernanza, término que hace referencia a la gestión empresarial de aspectos no financieros relacionados con el medio ambiente, el impacto social o el gobierno corporativo.
- **EBIT:** Siglas de *Earnings Before Interest and Taxes*, en el presente documento equivale a resultado neto de explotación.
- **EBITDA:** Siglas de *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, en el presente documento equivale a resultado neto de explotación más amortización.
- **Exterior trim:** Conjunto de componentes exteriores de plástico de un vehículo, como protectores de llantas, emblemas o retrovisores.
- **Greenfield:** Proyecto desarrollado desde cero, por ejemplo, el establecimiento de una nueva planta productiva o la expansión de una instalación con una nueva capacidad productiva.
- **IFC:** *International Finance Corporation*, Corporación Financiera Internacional, institución perteneciente al Banco Mundial encargada de promover el desarrollo económico de los países a través del sector privado.
- **Interior trim:** Revestimiento interior de vehículos.
- **Vehículo comercial:** Vehículo registrado para el desarrollo de cualquier tipo de actividad de negocio, habitualmente camiones o autobuses de más de 6 toneladas, aunque también incluye autobuses por debajo de ese tonelaje.
- **Vehículo de pasajeros:** Vehículo ligero cuya función principal es el transporte de personas.
- **Vehículo ligero:** Vehículo de hasta 6 toneladas.
- **Vehículo medio:** Vehículo entre 6 y 15 toneladas.
- **Vehículo pesado:** Vehículo de más de 15 toneladas.
- **WLTP:** *World-wide harmonized Light duty Testing Procedure*, o Procedimiento Mundial Armonizado para el Ensayo de Vehículos Ligeros, es un estándar global para determinar las emisiones y consumos de los coches de forma armonizada.



## TEMA MATERIAL: PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN

## Contenidos generales

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>102-1</b> Nombre de la organización	6.2. Datos de contacto	-	139
<b>102-2</b> Actividades, marcas, productos y servicios	4.2. Modelo de negocio exitoso	-	79
	6.2. Datos de contacto	-	139
<b>102-3</b> Ubicación de la sede	6.2. Datos de contacto	-	139
<b>102-4</b> Ubicación de las operaciones	4.2. Modelo de negocio exitoso	-	80
<b>102-5</b> Propiedad y forma jurídica	6.2. Datos de contacto	-	139
<b>102-6</b> Mercados servidos	6.2. Datos de contacto	-	139
<b>102-7</b> Tamaño de la organización	2.1. Desempeño del negocio	Desempeño por geografías	17
	2.4. Gestionando un equipo diverso	Mapa del empleo en CIE	37
<b>102-8</b> Información sobre empleados y otros trabajadores	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	6.5. Tablas de datos y glosario	Equipo	147
<b>102-9</b> Cadena de suministro	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<b>102-10</b> Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	2.1. Desempeño del negocio	Inversiones y adquisiciones	16
	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<b>102-11</b> Principio o enfoque de precaución	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>102-12</b> Iniciativas externas	5.4. Gestión de la RSC	-	131
<b>102-13</b> Afiliación a asociaciones	2.7. Desarrollo social comprometido	Relaciones institucionales	69



## TEMA MATERIAL: ESTRATEGIA

## Contenidos generales

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>102-14</b> Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	1. Carta del presidente y del consejero delegado	-	8
<b>102-15</b> Principales impactos, riesgos y oportunidades	5.2. Control eficiente de los riesgos	-	122

## TEMA MATERIAL: ÉTICA E INTEGRIDAD

## Contenidos generales

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>102-16</b> Valores, principios, estándares y normas de conducta	4.1. Identidad ganadora	-	77
	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<b>102-17</b> Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	5.3. Comportamiento Ético	-	129
	5.4.3 Relación con los grupos de interés	-	133

### TEMA MATERIAL: GOBERNANZA

#### Contenidos generales

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>102-18</b> Estructura de gobernanza	5. Gobierno Corporativo y gestión de la RSC	-	103
	5.4. Gestión de la RSC	-	131
<b>102-19</b> Delegación de autoridad	5.4.2. Política de Responsabilidad Social Corporativa y funcionamiento	-	132
<b>102-20</b> Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales	5.4.2. Política de Responsabilidad Social Corporativa y funcionamiento	-	132
	6.2. Datos de contacto		139
<b>102-21</b> Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales	6.3. Materialidad	-	140
<b>102-22</b> Composición del máximo órgano superior de gobierno y sus comités	5.1.2. Órganos de gobierno	Consejo de Administración	109
<b>102-23</b> Presidente del máximo órgano de gobierno	5.1.2. Órganos de gobierno	Consejo de Administración	109
<b>102-24</b> Nominación y selección del máximo órgano de gobierno	5.1.2. Órganos de gobierno	Consejo de Administración	109
<b>102-25</b> Conflictos de interés	5.1.2. Órganos de gobierno	Conflicto de interés	119
	5.3. Comportamiento Ético		129
<b>102-26</b> Función de máximo órgano de gobierno en la selección de objetivos, valores y estrategia	5.1.2. Órganos de gobierno	Consejo de Administración	109
<b>102-27</b> Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	5.1.2. Órganos de gobierno	Consejo de Administración	109
	5.4.2. Política de Responsabilidad Social Corporativa y funcionamiento		132
<b>102-28</b> Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	5.1.2. Órganos de gobierno	Evaluación de desempeño de los consejeros	119
<b>102-29</b> Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	5.2. Control eficiente de los riesgos	-	122
<b>102-30</b> Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	5.2. Control eficiente de los riesgos	-	122
<b>102-31</b> Revisión de temas económicos, ambientales y sociales	5.1. Gestión de la RSC	-	131
	6.3. Materialidad		140

<b>102-32</b> Función de máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad	5.4.2. Política de Responsabilidad Social Corporativa y funcionamiento		132
<b>102-33</b> Comunicación de preocupaciones críticas al máximo órgano de gobierno	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<b>102-34</b> Naturaleza y número total de preocupaciones éticas	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<b>102-35</b> Políticas de remuneración	5.1.2. Órganos de gobierno	Política de remuneraciones	120
<b>102-36</b> Procesos para determinar la remuneración	5.1.2. Órganos de gobierno	Política de remuneraciones	120
<b>102-37</b> Involucración de los grupos de interés en la remuneración	5.1.2. Órganos de gobierno	Acuerdos de la JGA de 2019 Política de remuneraciones	108 120

### TEMA MATERIAL: PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

#### Contenidos generales

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>102-40</b> Lista de grupos de interés	5.4.3 Relación con los grupos de interés	-	133
<b>102-41</b> Acuerdos de negociación colectiva	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>102-42</b> Identificación y selección de grupos de interés	5.4.3 Relación con los grupos de interés	-	133
<b>102-43</b> Enfoques para la participación de los grupos de interés	5.4.3 Relación con los grupos de interés	-	133
<b>102-44</b> Temas y preocupaciones clave mencionados	6.3. Materialidad	-	140

### TEMA MATERIAL: PRÁCTICAS PARA LA ELABORACIÓN DE INFORMES

#### Contenidos generales

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>102-45</b> Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	Ver CCAA Consolidadas	-	-
<b>102-46</b> Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema	6.1. Metodología	-	138
	6.3. Materialidad		140
<b>102-47</b> Lista de los temas materiales	6.3. Materialidad	-	140
<b>102-48</b> Reexpresión de la información	6.1. Metodología	-	138
<b>102-49</b> Cambios en la elaboración de informes	6.1. Metodología	-	138
<b>102-50</b> Período objeto del informe	6.1. Metodología	-	138
<b>102-51</b> Fecha del último informe	6.1. Metodología	-	138
<b>102-52</b> Ciclo de elaboración de informes	6.1. Metodología	-	138
<b>102-53</b> Punto de contacto para preguntas sobre el informe	6.2. Datos de contacto	-	139
<b>102-54</b> Declaración de elaboración del informe de conformidad con los Estándares GRI	6.1. Metodología	-	138
<b>102-55</b> Índice de contenido de GRI	6.6. Índice de contenidos GRI	-	160
<b>102-56</b> Verificación externa	6.7. Verificación externa	-	176

**TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN ECONÓMICA****Desempeño económico**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.1. Desempeño del negocio	-	13
	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.1. Desempeño del negocio	-	13
	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.1. Desempeño del negocio	-	13
	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>201-1</b> Valor económico directo generado y distribuido	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
	2.7. Desarrollo social comprometido	Valor generado y distribuido	64
<b>201-4</b> Asistencia financiera recibida del gobierno	2.7.1. Relaciones Institucionales	Lucha contra el fraude	68

**Presencia en el mercado**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	5.4. Gestión de la RSC	-	131
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	5.4. Gestión de la RSC	-	131
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	5.4. Gestión de la RSC	-	131
<b>202-1</b> Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local	2.3.1 Diversidad en CIE Automotive	Retribución y reconocimiento	37, 43
<b>202-2</b> Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	2.3.1 Diversidad en CIE Automotive	Retribución y reconocimiento	38, 43



**TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN ECONÓMICA****Impactos económicos indirectos**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>203-2</b> Impactos económicos indirectos significativos	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64

**Prácticas de adquisición**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<b>204-1</b> Proporción de gasto en proveedores locales	2.5. Optimización en la cadena de suministro	Proveedores locales	51

**Anticorrupción**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	5.2. Control eficiente de los riesgos	-	122
	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	5.2. Control eficiente de los riesgos	-	122
	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	5.2. Control eficiente de los riesgos	-	122
	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<b>205-2</b> Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	5.2. Control eficiente de los riesgos	-	122
	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<b>205-3</b> Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	5.3. Comportamiento Ético	-	130

## TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN AMBIENTAL

## Materiales

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>301-1</b> Materiales utilizados por peso o volumen	2.6. Avances de eficiencia ambiental 6.5. Tablas de datos y glosario	Principales indicadores de desempeño ambiental Medio ambiente	60 150
<b>301-2</b> Insumos reciclados	2.6. Avances de eficiencia ambiental 6.5. Tablas de datos y glosario	Principales indicadores de desempeño ambiental Medio ambiente	60 150

## Energía

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>302-1</b> Consumo energético dentro de la organización	2.6. Avances de eficiencia ambiental 6.5. Tablas de datos y glosario	Eficiencia energética y emisiones contaminantes Medio ambiente	62 152
<b>302-3</b> Intensidad energética	2.6. Avances de eficiencia ambiental 6.5. Tablas de datos y glosario	Eficiencia energética y emisiones contaminantes Medio ambiente	62 156

## Agua

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>303-1</b> Extracción de agua por fuente	2.6. Avances de eficiencia ambiental 6.5. Tablas de datos y glosario	Principales indicadores de desempeño ambiental Medio ambiente	60 149

## TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN AMBIENTAL

## Emisiones

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<b>305-1</b> Emisiones directas de GEI (alcance 1)	2.6. Avances de eficiencia ambiental	Eficiencia energética y emisiones contaminantes	62
	6.5. Tablas de datos y glosario	Medio ambiente	154
<b>305-2</b> Emisiones directas de GEI al generar energía (alcance 2)	2.6. Avances de eficiencia ambiental	Eficiencia energética y emisiones contaminantes	62
	6.5. Tablas de datos y glosario	Medio ambiente	154
<b>305-4</b> Intensidad de las emisiones de GEI	2.6. Avances de eficiencia ambiental	Eficiencia energética y emisiones contaminantes	62
	6.5. Tablas de datos y glosario	Medio ambiente	157

## Efluentes y residuos

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>306-2</b> Residuos por tipo y método de eliminación	2.6. Avances de eficiencia ambiental	Gestión de residuos	61
	6.5. Tablas de datos y glosario	Medio ambiente	151

**Cumplimiento ambiental**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<a href="#">103-1</a> Explicación del tema material y su Cobertura	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<a href="#">103-2</a> Enfoque de gestión y sus componentes	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<a href="#">103-3</a> Evaluación del enfoque de gestión	2.6. Avances de eficiencia ambiental	-	57
<a href="#">307-1</a> Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	2.6. Avances de eficiencia ambiental	Expedientes, sanciones o multas relativas al medio ambiente	63

**Evaluación ambiental de proveedores**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<a href="#">103-1</a> Explicación del tema material y su Cobertura	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<a href="#">103-2</a> Enfoque de gestión y sus componentes	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<a href="#">103-3</a> Evaluación del enfoque de gestión	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<a href="#">308-1</a> Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	2.5. Optimización en la cadena de suministro	Proceso de homologación de proveedores	53

**TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN SOCIAL****Empleo**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>401-1</b> Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>401-3</b> Permiso paternal	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37

**Relaciones trabajador-empresa**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>402-1</b> Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	2.4. Gestionando un equipo diverso	Empleo digno en todas las geografías	44

**Salud y seguridad en el trabajo**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	47
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	47
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	47
<b>403-1</b> Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad	2.4. Gestionando un equipo diverso	Empleo digno en todas las geografías	44
<b>403-2</b> Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	2.4.3. Seguridad y salud	-	47



**TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN SOCIAL****Formación y enseñanza**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>404-1</b> Media de horas de formación al año por empleado	2.4. Gestionando un equipo diverso	Formación y desarrollo profesional	45
<b>404-2</b> Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	2.4. Gestionando un equipo diverso	Formación y desarrollo profesional	45
<b>404-3</b> Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	2.4. Gestionando un equipo diverso	Formación y desarrollo profesional	45

**Diversidad e igualdad de oportunidades**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>405-1</b> Diversidad en órganos de gobierno y empleado	2.4. Gestionando un equipo diverso	Indicadores de género	41
	5.1.2. Órganos de gobierno	Consejo de Administración	109
<b>405-2</b> Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	2.4. Gestionando un equipo diverso	Indicadores de género	41

### TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN SOCIAL

#### No discriminación

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<a href="#">103-1</a> Explicación del tema material y su Cobertura	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<a href="#">103-2</a> Enfoque de gestión y sus componentes	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<a href="#">103-3</a> Evaluación del enfoque de gestión	5.3. Comportamiento Ético	-	129
<a href="#">406-1</a> Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	5.3. Comportamiento Ético	-	130

#### Libertad de asociación y negociación colectiva

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<a href="#">103-1</a> Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<a href="#">103-2</a> Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<a href="#">103-3</a> Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37

## TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN SOCIAL

## Trabajo infantil

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
103-1 Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.5. Optimización en la cadena de suministro		49
103-2 Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.5. Optimización en la cadena de suministro		49
103-3 Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.5. Optimización en la cadena de suministro		49
408-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	2.4. Gestionando un equipo diverso	Empleo digno en todas las geografías	44
	2.5. Optimización en la cadena de suministro	Extensión de la RSC a la cadena de suministro	52

## Trabajo forzoso u obligatorio

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
103-1 Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.5. Optimización en la cadena de suministro		49
103-2 Enfoque de gestión y sus componentes	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.5. Optimización en la cadena de suministro		49
103-3 Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
	2.5. Optimización en la cadena de suministro		49
409-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	2.4. Gestionando un equipo diverso	Empleo digno en todas las geografías	44
	2.5. Optimización en la cadena de suministro	Extensión de la RSC a la cadena de suministro	52

### TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN SOCIAL

#### Evaluación de derechos humanos

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componente	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.4. Gestionando un equipo diverso	-	37
<b>412-1</b> Operaciones sometidas a revisiones o evaluaciones de impacto sobre los derechos humanos	2.4. Gestionando un equipo diverso	Propuesta de valor a sus trabajadores	42
<b>412-2</b> Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	2.4. Gestionando un equipo diverso	Formación y desarrollo profesional	45

#### Comunidades locales

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<b>103-1</b> Explicación del tema material y su Cobertura	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>103-2</b> Enfoque de gestión y sus componentes	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>103-3</b> Evaluación del enfoque de gestión	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64
<b>413-1</b> Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	2.7. Desarrollo social comprometido	-	64

**TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN SOCIAL****Evaluación social de los proveedores**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<a href="#">103-1</a> Explicación del tema material y su Cobertura	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<a href="#">103-2</a> Enfoque de gestión y sus componentes	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<a href="#">103-3</a> Evaluación del enfoque de gestión	2.5. Optimización en la cadena de suministro	-	49
<a href="#">414-1</a> Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	2.5. Optimización en la cadena de suministro	Extensión de la RSC a la cadena de suministro	50


**Política pública**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<a href="#">103-1</a> Explicación del tema material y su Cobertura	2.7.1. Relaciones Institucionales	-	68
<a href="#">103-2</a> Enfoque de gestión y sus componentes	2.7.1. Relaciones Institucionales	-	68
<a href="#">103-3</a> Evaluación del enfoque de gestión	2.7.1. Relaciones Institucionales	-	68
<a href="#">415-1</a> Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	2.7.1. Relaciones Institucionales	-	68

**Cumplimiento socioeconómico**

Contenido GRI	Apartado	Subapartado	Página
<a href="#">103-1</a> Explicación del tema material y su Cobertura	5. Gobierno Corporativo y gestión de la RSC	-	103
<a href="#">103-2</a> Enfoque de gestión y sus componentes	5. Gobierno Corporativo y gestión de la RSC	-	103
<a href="#">103-3</a> Evaluación del enfoque de gestión	5. Gobierno Corporativo y gestión de la RSC	-	103
<a href="#">419-1</a> Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	5.2. Control eficiente de los riesgos	-	127





Una amplia parte de los aspectos no financieros recogidos en el presente documento tienen como fuente principal el Estado de Información No Financiera (EINF) de CIE Automotive, que es auditado de forma independiente por el auditor PriceWaterHouseCoopers, la misma sociedad que audita las Cuentas Anuales del grupo. Para facilitar al lector el acceso a la información completa, se reproduce a continuación el EINF. Puede acceder al documento original en el siguiente [enlace](#).

[\[102-56\]](#)





***CIE Automotive***