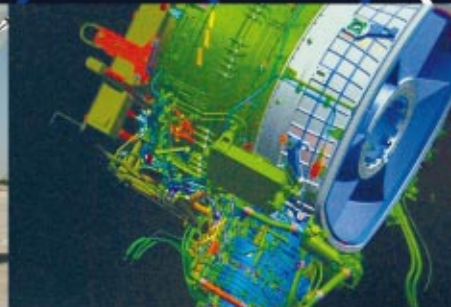
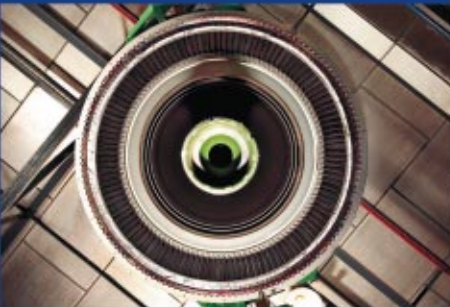




memoria de  
**sostenibilidad**  
**sustainability**  
report

2007





## Índice contents



### ITP en el contexto internacional ITP in the international context



### Memoria social Social report



#### Carta del Presidente.

Letter from the Chairman . . . . . 04

#### Carta del Director General.

Letter from the CEO . . . . . 05

#### Organigrama General de ITP.

ITP Organization Chart . . . . . 08

#### Consejo de Administración.

Board of directors . . . . . 09

#### Comité de Dirección.

Executive committee . . . . . 09

ITP en el contexto internacional.

ITP in the international context . . . . . 12

Unidad de Negocio Civil.

Civil Business Unit. . . . . 14

Unidad de Negocio Defensa.

Defence Business Unit. . . . . 16

Fabricación.

Manufacturing. . . . . 18

MR&O.

MR&O. . . . . 21

Ingeniería y Tecnología.

Engineering and Technology. . . . . 22

Calidad y Responsabilidad de Producto.

Quality and Product Responsibility. . . . . 24

Filiales.

Affiliates. . . . . 28

Las personas y su entorno.

People and community . . . . . 32

Dimensión social externa.

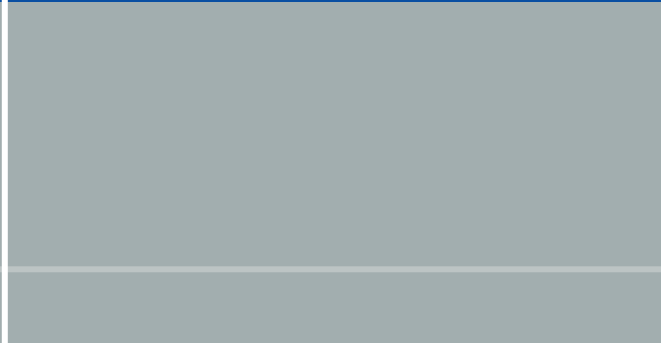
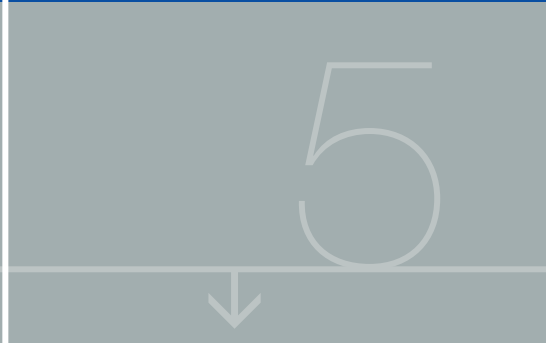
External social dimension . . . . . 36



**Memoria ambiental**  
Environmental report

**Información financiera**  
Financial information

**GRI**  
Global Reporting Initiative



Memoria Ambiental 2007.  
Environmental Report 2007 . . . . . 40

Desempeño ambiental.  
Environmental performance . . . . . 42

Consumo de recursos.  
Consumption of resources . . . . . 46

Residuos.  
Waste . . . . . 46

Emisiones a la atmósfera y al agua.  
Emissions to air and water . . . . . 48

Evolución de los negocios.  
Commercial development. . . . . 52

Balance de situación.  
Consolidated Balance Sheet. . . . . 54

Cuenta de Resultados.  
Profit & Loss Account. . . . . 55

Datos económicos.  
Key figures. . . . . 56

Índice GRI.  
GRI index. . . . . 58

Acerca de la Sostenibilidad.  
About Sustainability . . . . . 61

Acerca de esta memoria.  
About this report . . . . . 62



La Memoria de Sostenibilidad de ITP de 2007, la segunda según el modelo del Global Reporting Initiative, ofrece la oportunidad de refrendar nuestro compromiso ético y nuestra responsabilidad social como compañeros en el camino hacia la excelencia en el diseño, fabricación y mantenimiento de turbinas de gas. Tenemos siempre presente, y así lo recogemos en las páginas de esta memoria y en nuestros valores corporativos, que "trabajamos para mejorar la calidad de vida laboral de los empleados reduciendo el impacto que nuestras actividades puedan producir en el entorno contribuyendo a un desarrollo social, ambiental y económico sostenible".

Seguimos siempre estos valores, y así en los proyectos de I+D desarrollados en 2007 dentro de los Programas Marco de la Unión Europea en los que participamos, el 72% tienen asociados objetivos para reducir el impacto ambiental de nuestros productos durante su ciclo de vida.

Somos conscientes del desarrollo económico y social auspiciado por estas iniciativas. Por ejemplo, sólo en la Turbina de Baja Presión del Trent 900, que motoriza el avión A380, ITP genera trabajo para más de treinta empresas de forma directa y relevante. Por lo tanto, afrontaremos el reto y seguiremos haciendo de la responsabilidad social el motor del desarrollo económico de nuestro entorno.

**Ricardo Martí Fluxá,**  
Presidente de ITP · ITP Chairman

The ITP Sustainability Report 2007, the second to follow the Global Reporting Initiative model, offers an opportunity to reiterate our ethical commitment and our sense of social responsibility as partners on the road towards excellence in the design, manufacture and maintenance of gas turbines. We are firmly focused on a fact that is stated in the pages of this report and is present in our corporate values, namely that "we work to improve the quality of our employees' working life; reducing the impact that our activities may have on their surroundings and contributing to sustainable social, environmental and economic development".

We constantly follow these values. Consequently, of the R&D projects developed during 2007 within the European Union Framework Programmes in which we participate, 72% have associated objectives to reduce the environmental impact of our products during their life cycle.

We are conscious of the level of economic and social development that these initiatives will augur in. For example, just in the Trent 900 Low Pressure Turbine, which powers the A380 aircraft, ITP is generating work for more than thirty companies in a direct and relevant way. For this reason, we face the challenge before us and continue to make social responsibility the driving force behind the economic development of our working environment.



2007 ha sido un año de progresivo fortalecimiento del Grupo ITP en el camino hacia la consolidación de un proyecto basado en mantener una estrategia clara de creciente participación en los programas de las áreas de Defensa y Civil, con fuertes inversiones dirigidas a reforzar las áreas tecnológicas y productivas. El objetivo se dirige hacia una cartera más consolidada, con una mayor visibilidad en los rendimientos económicos, derivados en buena parte del negocio de aftermarket.

Este progreso está tardando en verse reflejado en los parámetros financieros de la sociedad, debido a las dificultades que estamos encontrando en el desarrollo de nuestros productos. Ello obedece al crecimiento de los costes laborales y materias primas y a la desfavorable evolución de los tipos de cambio. Así, las ventas del Grupo han crecido hasta los 447 millones de euros, lo que representa un 7% con respecto al ejercicio anterior, y los resultados netos se han reducido de 30 a 28 millones de euros. Sin embargo, los beneficios antes de impuestos, intereses, depreciaciones y amortizaciones (EBITDA) alcanzaron los 69 millones de euros, lo que representa un 14% más que el año precedente.

El crecimiento de nuestro negocio y la consolidación de la cartera a futuro ha sido posible por las constantes e intensas inversiones que el Grupo ha realizado en I+D+i y en la capacitación productiva en las instalaciones de Zamudio y Madrid. Sólo en el último año, ITP ha invertido más de 107 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 20% respecto del ejercicio precedente, de los cuales 72 millones de euros correspondieron a la inversión en I+D+i. En términos acumulados en los últimos cinco años, el Grupo ITP ha invertido más de 534 millones de euros, lo que representa un incremento del 25% con respecto al quinquenio precedente.

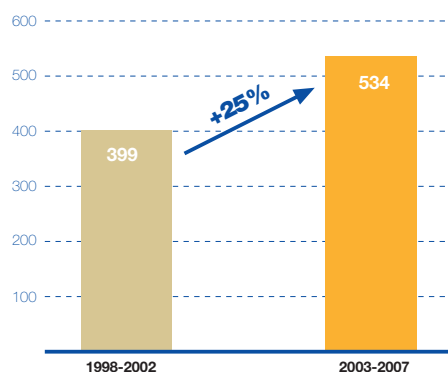
2007 was a year of progressive reinforcement for the ITP Group on its route towards the consolidation of a project based on maintaining a clear strategy of growing participation in programmes from the Defence and Civil sectors, with major investments aimed at strengthening technological and production areas. The objective is to achieve a more consolidated portfolio with greater visibility in its financial performance, derived to a great extent from aftermarket business.

This progress is proving slow to show itself in the society's financial parameters due to the difficulties that we are encountering in the development of our products. This is conditioned by increases in the cost of labour and raw materials and unfavourable developments in exchange rates. As a result, the Group's sales rose to 447 million euros, representing a 7% increase on the previous year, and net results fell from 30 to 28 million euros. However, profits before interest, taxation, depreciation and amortisation (EBITDA) reached 69 million euros, 14% more than the previous year.

The growth of our business and the future consolidation of our portfolio have been made possible by the constant and intense investment which the Group has made in R&D&I and in the productive capacitation of our installations in Zamudio and Madrid. In the last year alone, ITP invested more than 107 million euros, representing a 20% increase on the previous year, of which 72 million euros corresponded to R&D&I investment. In accumulated terms over the last five years, the ITP Group invested more than 534 million euros, representing a 25% increase on the preceding five-year period.

#### Inversiones del Grupo ITP

en Millones de euros



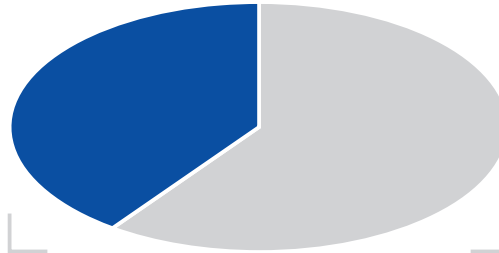
La inversión en I+D+i nos ha capacitado para ser líderes en la fabricación de turbinas de baja presión en el segmento de motores para aviones de doble pasillo, donde ITP ha invertido una parte muy significativa de sus recursos. La cuota de mercado de ITP en este segmento, que representa más del 40% en términos económicos del total, es del 39%.

Este esfuerzo inversor realizado en los últimos años ha llevado a ITP a diversificar su cartera de productos y portfolio de programas. Desde el origen del EJ200, hace casi 20 años, hemos pasado a participar en los programas más importantes que se han lanzado a todo el abanico de motores, aplicando nuestra tecnología a las áreas de Defensa y Civil.

Hemos comenzado las actividades de soporte en servicio en los primeros motores en los que ITP es fabricante original (OEM), con el EJ200 a la cabeza. En el futuro próximo, seguiremos con el reto de los productos de Defensa y el mantenimiento en el segmento de motores de helicóptero, que se va a potenciar con el establecimiento de una nueva fábrica en Albacete y la adquisición realizada, a principios del 2008, del Grupo AEROMARITIME, lo que supondrá una expansión de estas actividades en Europa y EEUU.

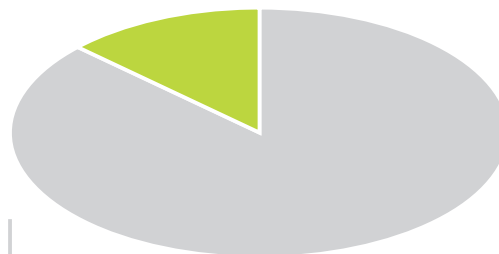
**% ITP en Wide Body**

- 39% - ITP
- 61% - otros



**% ITP en Cartera Global**

- 13% - ITP
- 87% - otros



R&D&I investment has enabled us to be the leaders in low pressure turbine manufacture within the segment for double-aisle aircraft engines, where ITP has invested a major part of its resources. ITP's market share in this segment is 42%, representing more than 39% of the total in economic terms.

This investment outlay made over the last few years has led ITP to diversify its product range and programme portfolios. Since the start of the EJ200 nearly twenty years ago, we have taken part in all the most important programmes launched across the whole range of engines, applying our technology to the Defence and Civil areas.

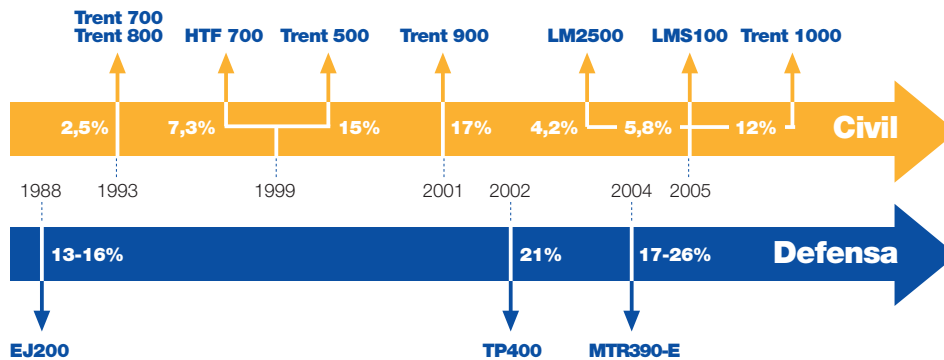
We began our in-service support activities with the first engines for which ITP is the original manufacturer (OEM), headed by the EJ200. In the near future, we will continue with the challenge of Defence products and maintenance in the helicopter engine segment, an area which will be strengthened by the establishment of a new factory in Albacete and by the acquisition, finalised at the start of 2008, of the AEROMARITIME Group, which will mean the expansion of these activities in Europe and the US.

In 2007, with the aim of tackling future growth with a greater focus on the quality and responsibility of our products, and also to improve production processes, deliveries and costs, we launched the organisational restructuring of ITP. The basic ideas behind this are a greater distribution of responsibility over loss and earnings accounts and the assumption of key functions within each business area in such a way as to maximise collective capacities.

Basically, this change meant the creation of three Business Units: Civil, Defence and MRO. The change also meant adaptations to management in the Industrial and Engineering and Technology areas through the creation of centres of excellence which will bring improvements to costs and client service. In this respect, it represents a reinforcement of the responsibility and dynamism of the programme teams in their efforts to take the organisation forward.

Another substantial element of the change was the delegation of responsibility at the newly created second management level, which is structured immediately below that of the executive directors.

**Principales programas de ITP**



En el año 2007, para acometer los crecimientos futuros con un mayor enfoque hacia la calidad y responsabilidad de nuestros productos, y también con el objetivo de mejorar los procesos productivos, las entregas y los costes, lanzamos la reestructuración organizativa de ITP. Las ideas básicas para ello han sido una mayor distribución y responsabilidad sobre la cuenta de pérdidas y ganancias y la asunción de las funciones clave de cada negocio, de manera que permitan optimizar las capacidades colectivas.

Básicamente, este cambio ha supuesto la creación de tres Unidades de Negocio: Civil, Defensa y MRO. Asimismo, el cambio ha supuesto la adecuación de las direcciones Industrial y de Ingeniería y Tecnología mediante la creación de centros de excelencia, que procurarán una mejora de costes y servicio al cliente. En este sentido, supone un refuerzo de la responsabilidad y dinamización de los equipos de programa en su labor de movilización de la organización.

Otro de los elementos substanciales del cambio organizativo es el correspondiente a la delegación de responsabilidad en el segundo nivel de dirección, de nueva creación, que queda estructurado inmediatamente debajo de los directores ejecutivos.

Por otra parte, el soporte interno de nuestras actividades no será posible sin el incremento de la capacidad de gestión en los sistemas. De ahí la decisión de cambiar nuestro sistema de soporte (ERP) al entorno SAP. Esta apuesta ha exigido, y exigirá en 2008, una gran dedicación, pero agilizará la capacidad de análisis y gestión de ITP, dinamizando la toma de decisiones.

En cuanto a las compañías que componen el Grupo ITP, también están evolucionando conforme a nuestras expectativas. En ITR (México), conjuntamente con ITA, estamos ampliando las actividades de fabricación de tuberías y hemos firmado la creación de una

Joint-Venture con el Grupo SNECMA para el mantenimiento del motor CFM56. A su vez, PCB ha diversificado su cartera de negocio, con crecimientos anuales acumulados en los últimos ejercicios superiores al 50%, lo que ha mermado su resultado operativo dado el enorme esfuerzo invertido en el desarrollo.

Mirando al futuro, la apuesta de ITP sigue siendo la inversión tecnológica y la calidad productiva. Es importante la participación de ITP en uno de los subproyectos de Clean Sky, una Joint Technology Initiative de la Comisión Europea, dentro del VII Programa Marco de I+D, cuyo lanzamiento oficial tuvo lugar en febrero de 2007. En concreto, ITP participa en la iniciativa Sustainable and Green Engines, con un presupuesto de 20 millones de euros, enfocada a la consecución de los objetivos establecidos por ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) para el año 2020 dirigido al desarrollo de motores más eficientes y con menores niveles sonoros.

Quisiera terminar estas líneas indicando que ITP está realizando un gran esfuerzo tecnológico y productivo, pero también en el desarrollo de todos nuestros profesionales, en los que tengo plena confianza, que hoy están dedicados a la mejora, desarrollo y consolidación de nuestros productos. Es evidente que el crecimiento de nuestros clientes y localizaciones va a demandar profesionales aún más dinámicos y con perfil cada vez más internacional, comprometidos con nuestra visión de liderazgo del producto que desarrollamos, fabricamos y mantenemos.



**Ignacio Mataix Entero,**  
Director General de ITP · CEO

Elsewhere, internal support for our activities would not be possible without the increase in management capacity for our systems. This fact led to the decision to change our support system (ERP) to the SAP setting. This move has demanded and continues to demand a great effort, but it will streamline ITP's capacity for analysis and management, bringing a new dynamism to decision-making.

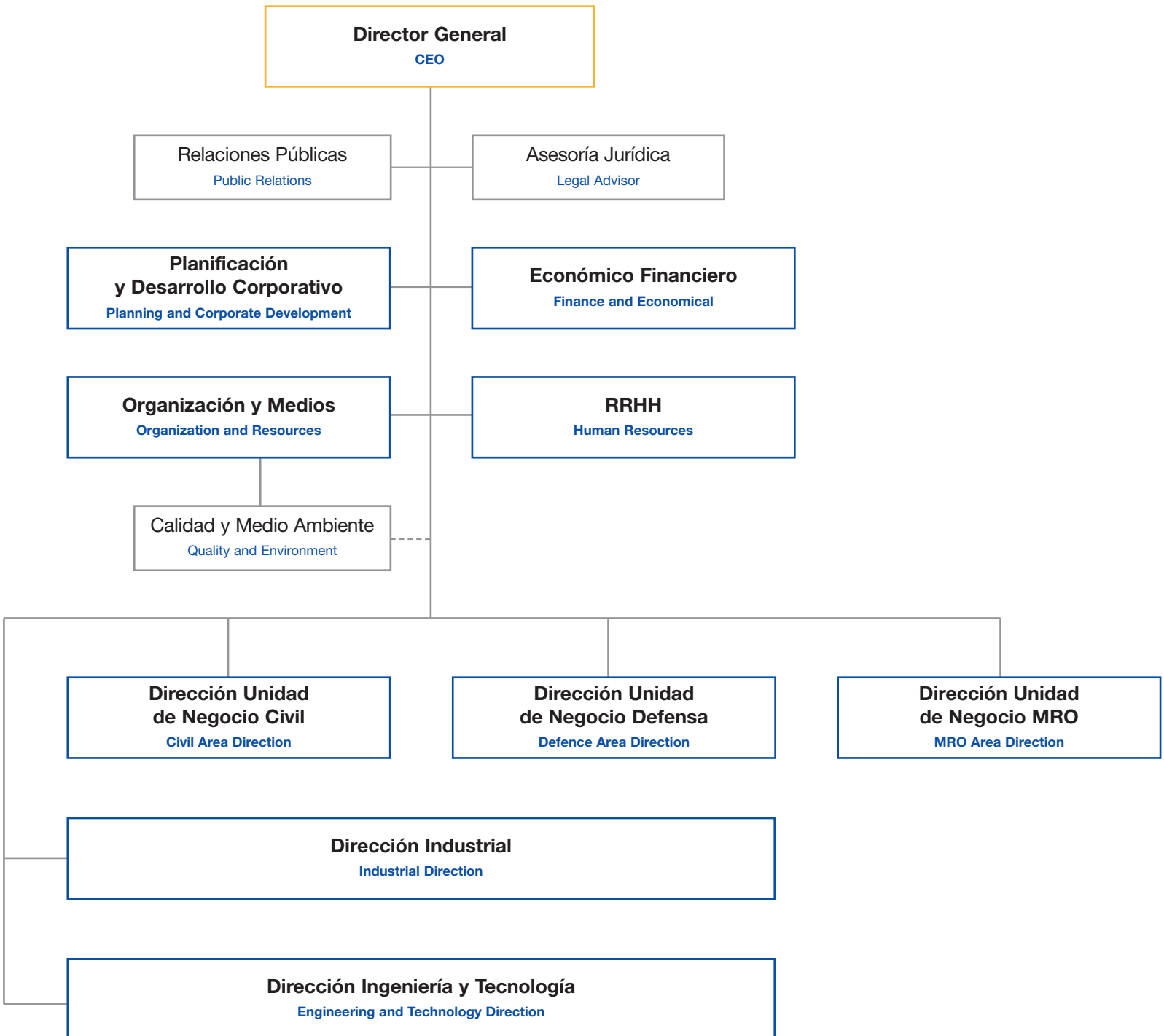
As for the companies that make up the ITP Group, things are also progressing according to our expectations. In ITR (Mexico), together with ITA, we are amplifying our tubing manufacturing activities and have signed up to the creation of a joint venture with the SNECMA Group for the maintenance of the CFM56 engine. For its part, PCB has been diversifying its business portfolio, with annual accumulated growth in the last few years of over 50%. This has depleted its operative results owing to the enormous effort invested in development.

Looking towards the future, ITP will continue to base its strategy on technological investment and production quality. ITP has a major stake in one of the sub-projects of Clean Sky, a Joint Technology Initiative of the European Commission within R&D Framework Programme VII, for which the official launch took place in February 2007. Specifically, ITP participates in the Sustainable and Green Engines Initiative which, with a budget of 20 million euros, is focussed on the achievement of objectives set out for the year 2020 by ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) for the development of more efficient engines with lower noise levels.

I would like to end these words by pointing out that ITP is making great efforts not only in technology and production, but also in the development of our professionals, in whom I have total confidence. Today, these professionals are dedicated to the improvement, development and consolidation of our products. It is clear that the growth in our client base and in the spread of our locations is going to require professionals with even greater levels of dynamism and with an increasingly international profile, committed to our vision of leadership in the product that we develop, manufacture and maintain.

## Organigrama General de ITP

ITP Organization Chart



## Consejo de Administración de ITP Board of Directors

---

### Presidente/Chairman:

Ricardo Martí Fluxá

### Vocales/Directors:

Axel Arendt  
Joe Cohen  
José Galíndez  
Jonathan Hale  
Prudencio Pedrosa  
Fernando Pombo  
Jorge Sendagorta  
Anthony Wood

### Secretario/Secretary:

Fernando de las Cuevas Castresana

## Comité de Dirección Ejecutivo Executive Committee

---

Ignacio Mataix  
**Director General**

Iñaki Ulizar  
**Dirección Ingeniería y Tecnología**

Amadeo Torrens  
**Dirección Industrial**

Manuel P. González San Segundo  
**Dirección Organización y Medios**

Carlos Alzola  
**Dirección Unidad de Negocio Civil**

Miguel Santolaya  
**Dirección Económico Financiero**

Andoni Cendoya  
**Dirección RRHH**

José Luis Zubeldía  
**Dirección Unidad de Negocio MRO**

Álvaro García Merino  
**Dirección Unidad de Negocio Defensa**



## Dirección de filiales Subsidiaries direction

---

**PCB** Carlos Olabe

**ITA** Valentín Gorroño


**ITR** Emilio Otero





# ITP en el contexto internacional

**ITP in the international context**



ITP se comprometió a una inversión de 21 millones de euros en el programa europeo "Clean Sky", aprobado por la Comisión Europea en 2007 y que está orientado hacia una drástica reducción del consumo de combustible y de las emisiones contaminantes. Para complementar esta tecnología, ITP comprometió una inversión similar en el programa español "Cenit-Openaer" del CDTI.

ITP committed to an investment of 21 million euros in the European "Clean Sky" programme, which was approved by the European Commission in 2007 and which aims at a drastic reduction in fuel consumption and in pollutant emissions. In order to complement this technology, ITP committed to a similar investment in the Spanish "Cenit-Openaer" programme of the CDTI.

## ITP en el contexto internacional

Aunque el año 2007 se cerró con claras señales de recesión económica, ello no fue obstáculo para que las líneas aéreas volvieran a batir el récord de pedidos de grandes reactores, superando las 2.800 unidades. Esta cifra supera lo esperado en el tráfico global aéreo y resulta como compensación entre los diferentes crecimientos de tráfico en zonas maduras y emergentes.

En todo caso, la demanda puede responder a un replanteamiento estratégico de los operadores. De hecho, si se contempla la última década, pueden diferenciarse tres comportamientos distintos en el sector: los cuatro primeros años (1997-2000), con una cifra media de pedidos de 1.000 aviones al año, compusieron una época brillante que forzó a la industria a un crecimiento de su capacidad; los cuatro años posteriores (2001-2004), en pleno efecto 11-S, con una media anual de 600 pedidos nuevos, condujeron a una reestructuración tanto de líneas aéreas como de la industria aeronáutica a fin de mejorar la eficiencia que, se anunciaba entonces, llevaría al sector a salir reforzado de la crisis; por fin, en los tres últimos años se ha dado una media anual de 2.300 nuevos pedidos, lo que se sitúa absolutamente fuera de pronóstico y que significa que, de seguir a este ritmo, los cerca de 17.000 aviones censados actualmente, se podrían renovar completamente en los próximos cuatro años.

Como los niveles máximos de producción de 1999, lo que se estima en 450 aviones por cada fabricante, no se han alcanzado todavía, toda esta serie de nuevos pedidos ha ido dirigida a engrosar una cartera también récord, de 6.800 aviones. La cifra supone el aseguramiento de 7 años de máxima producción. Una situación posible y muy deseable para la industria, porque las compañías aéreas, a pesar de unos años de débiles resultados (en 2007 el conjunto de las compañías norteamericanas ha obtenido beneficios por primera vez desde 2000) están pidiendo aeronaves con plazos de entrega de más de 10 años.

Junto con el optimismo derivado de las previsiones de crecimiento uniforme del tráfico aéreo global, las compañías están forzadas a renovar sus flotas buscando mejores costes de operación, especialmente en lo relativo al consumo energético y vida de los equipos, donde los motores juegan tan importante papel. Y en esta tesitura se encuentra ITP, en su papel de proveedor de primer nivel para los fabricantes de motores.

Traducido a motores, las cifras de pedidos de aeronaves suponen 4.946 nuevas plantas de potencia, lo que conduce a una cartera global de más de 14.000 motores nuevos, de los que un 13% son motores en los que ITP participa. Si nos referimos únicamente al segmento de los *wide body*, en donde se encuentra el mercado actual de ITP, de los casi 4.200 motores en cartera, ITP participará en un 39% de los mismos, lo que confirma la solidez de su cartera.

## ITP in the international context

Although the year 2007 closed with clear signs of economic recession, this did not stop the airlines from again beating the record for orders of large engines, with over 2,800 units. This figure is higher than expected within global air traffic, and serves as a compensating factor between the differing rates of traffic growth in mature and emerging zones.

In all cases, the demand may be a response to a strategic repositioning on the part of the operators. In fact, if we look at the last decade, we can identify three different types of behaviour within the sector: the first four years (1997-2000), with an average order figure of 1,000 aircraft a year, constituted a golden age which forced the industry to increase its capacity; the next four years (2001-2004), amidst the full effects of 9/11, with an annual average of 600 new orders, led to restructuring in both the airlines and the aeronautical industry aimed at improving efficiency which, according to announcements made at the time, would cause the sector to come out of the crisis stronger; and finally, the last three years, which have seen an annual average of 2,300 new orders, placing the period utterly beyond all forecasts and meaning that, should this rhythm be maintained, the current count of approximately 17,000 aircraft could be completely renewed over the next four years.

Since the maximum production levels of 1999, estimated at 450 aircraft for each manufacturer, have not yet been reached, this whole series of new orders has led to expanding a portfolio which also stands at record levels of 6,800 aircraft. This figure represents an assurance of seven years at maximum production, a situation which is both possible and desirable for the industry since, despite some years of weak results (in 2007 US companies taken as a whole made profits for the first time since 2000), the airlines are ordering aircraft with delivery horizon of over ten years.

Together with the optimism afforded by forecasts of uniform growth in global air traffic, the airlines are being obliged to renew their fleets in search of improved operating costs, especially in relation to energy consumption and equipment life cycles, where engines play an important role. This is where ITP comes to play as a first class supplier to engine manufacturers.

When translated into engine terms, these aircraft order figures represent 4,946 new power sources and lead us to a global portfolio of over 14,000 new engines, of which 13% are engines in which ITP participates. If we look only at the Wide Body segment, where ITP's current market is concentrated, of almost 4,200 engines in the portfolio, 39% feature ITP participation, confirming the solidity of the group's portfolio.

En términos de entregas, los OEMs (fabricantes originales) instalaron 1.844 motores en 2007, todavía por debajo del máximo histórico de 1999, con 1.964 motores. La capacidad global del sector aumentará en 200 motores más por año cuando entren en funcionamiento las nuevas instalaciones de China, Este de Europa, y EEUU para cubrir la demanda de los nuevos fabricantes.

En el segmento de los *wide body* se instalaron 452 motores, 104 de ellos con turbinas despachadas por ITP. En total, en el período contemplado, ITP entregó 191 turbinas, destinadas a los motores Trent 500, 700, 800, 900 y 1000, prácticamente en línea con lo previsto. Con la singularidad del Trent 1000, que se vio afectado por el retraso de Boeing B787 y del Trent 800, todos los motores tendrán números mayores de producción en 2008.

Si en el mercado civil el hito más representativo de 2007 fue la entrada en servicio del avión A380 (equipado con cuatro motores Trent 900), en el mercado de Defensa se puede señalar la entrega de los primeros aviones de la fase "Tranche II" del Eurofighter, lo que ocupará la cadena de montaje para los próximos cuatro años. Considerando también el modelo TP400, actualmente en su fase final de desarrollo, ITP produjo para el área de Defensa un equivalente a 100 motores, lo que sin duda marca la complementariedad de los dos mercados.

También son significativos los más de 20 módulos de turbinas industriales producidos que, con números crecientes en el futuro inmediato, inician el camino de la diversificación de ITP hacia este mercado. El mismo ha de consolidarse en los próximos años con nuevos desarrollos capaces de aplicar a las turbinas industriales los niveles de eficiencia obtenidas para las aeronáuticas.

Ni en los *wide body* del sector civil ni en los exigentes motores militares ni en las turbinas aeroderivadas ITP podría tener una presencia tan significativa sin las grandes inversiones que cada año se dedican al I+D básico. Quizás la mejor constatación de los frutos del I+D, sea la acelerada renovación de flota a la que se está asistiendo en busca de unos menores costes de ciclo de vida, que son resultado de investigaciones ya pasadas.

Pero la industria del motor está comprometida en mejoras crecientes. En este sentido, ITP se comprometió a una inversión de 21 millones de euros en el programa europeo "Clean Sky", aprobado por la Comisión Europea en los últimos días de 2007 y que está orientado hacia una drástica reducción del consumo de combustible y de las emisiones contaminantes. Para complementar esta tecnología, ITP comprometió una inversión similar en el programa español "Cenit-Openae" del CDTI. Estos dos grandes proyectos abren vías de desarrollo tecnológico de los motores que sucederán a la excelente cartera actual.

La mejor  
constatación  
de **los  
frutos  
del I+D**  
es la  
acelerada  
renovación  
de la flota

In terms of deliveries, the OEMs (original manufacturers) installed 1,844 engines in 2007, still somewhat below the historic maximum of 1,964 engines in 1999. The global capacity of the sector will grow by an extra 200 engines per year when new installations in China, Eastern Europe and the US go into operation to cover the demand from new manufacturers.

In the Wide Body segment, 452 engines were installed of which 104 were with turbines despatched by ITP. In total, during the period under consideration, ITP delivered 191 turbines destined for Trent 500, 700, 800, 900 and 1000 engines, which was practically in line with forecasts. With the single exception of the Trent 1000, which was affected by the delays to the Boeing B787 and the Trent 800, all the engines will have higher production figures in 2008.

If the most significant achievement of 2007 in the Civil market was the entry into service of the A380 aircraft (equipped with four Trent 900 engines), the highlight in the Defence market was the delivery of the first aircraft in the "Tranche II" phase of the Eurofighter, which will occupy the assembly chain for the next four years. We should also consider the TP400 model, currently in its final development phase, where ITP generated the equivalent of 100 engines for the Defence area, demonstrating beyond a doubt the complimentary nature of the two markets.

Another significant factor was the more than 20 industrial turbine modules which were produced and which, with figures set to continue rising in the immediate future, mark the beginning of ITP's road towards diversifying into this market. This will have to be consolidated over the next few years with new developments capable of applying to industrial turbines the efficiency levels obtained by aeronautical ones.

In neither the Wide Bodies of the civil sector, nor in the demanding engines of the military, nor in self-derived turbines, could ITP have such a significant presence without the major investment it dedicates every year to basic R&D. Perhaps the best example of the benefits of R&D is the accelerated fleet renewal that is being undertaken in search of reduced life cycle costs as a result of research already carried out.

The engine industry, however, is committed to increasing improvement. With this in mind, ITP committed to an investment of 21 million euros in the European "Clean Sky" programme, which was approved by the European Commission at the end of 2007 and which aims at a drastic reduction in fuel consumption and in pollutant emissions. In order to complement this technology, ITP committed to a similar investment in the Spanish "Cenit-Openae" programme of the CDTI. These two significant projects open up the road to the technological development of the engines that will follow on from our excellent existing portfolio.

## Unidad de Negocio Civil

2007 fue un año de crecimiento en el negocio civil de ITP con un incremento en ventas con relación a 2006, debido principalmente al lanzamiento de programas de reciente contratación como el LMS100, Trent 900 y Trent 1000, así como por el comienzo de su participación en los contratos de soporte en servicio por hora de vuelo, principalmente en el programa Trent 500.

Por otro lado, fue un año marcado por el impacto de los retrasos en algunos de los programas principales, que han sido causados por el fabricante del avión. Es el caso del retraso del Airbus A380, anunciado en 2006 y que en el año siguiente mantuvo en unos niveles muy bajos la producción del motor Trent 900, que lo impulsa; y también es el caso de los retrasos anunciados por Boeing con respecto al B787, que lleva instalado el Trent 1000.

En otros programas Trent, 2007 fue un año de claro desarrollo y consolidación de la participación como socio de riesgo y beneficio con Rolls-Royce. Los programas en fase de producción se mantuvieron en niveles estables. En el Trent 700 cabe destacar el gran éxito comercial del motor. En parte, esto es debido a las mejoras técnicas que se están introduciendo en el mismo, de las cuales la más destacable es el rediseño completo de la turbina de baja presión, que corre a cargo de ITP, para aumentar la eficiencia. En el Trent 500 y Trent 800 la producción se mantuvo en ritmos estables.

Un hito destacable en 2007 fue el comienzo de la participación de ITP en los contratos de soporte en servicio por hora de vuelo con Rolls-Royce, particularmente en el programa Trent 500 que, por estar en fase de producción/servicio, ya tuvo impacto en las ventas del programa en 2007.

En octubre de 2007 se produjo la entrada en servicio del primer A-380, entregado a Singapore Airlines, y tanto el avión como el motor Trent 900 han demostrado hasta el momento un comportamiento en servicio excelente. El éxito del avión y del motor se tradujo en contratos significativos ganados durante 2007, como los de British Airways y, en el plano local, Viajes Marsans, primer comprador español, que adquirirá cuatro aparatos. Actualmente la cuota de mercado del motor Trent 900 es del 60% y los ritmos de producción han comenzado ya a incrementarse, tras el retraso del programa, con la previsión de alcanzar las 60 unidades de turbina durante 2008.

El rediseño completo de la turbina de baja presión del **TRENT 700** corre a cargo de ITP

## Civil Business Unit

2007 was a year of growth for ITP's civil business with an increase in sales in relation to 2006 which was mainly due to the launch of recently contracted programmes such as the LMS 100, the Trent 900 and the Trent 1000, as well as the beginning of our participation in contracts for in-service support by flying hour mainly within the Trent 500 programme.

On the other hand, it was also a year marked by the impact of delays to some of our main programmes which were announced by the aircraft manufacturer. This was the case in the delay to the Airbus A380, which was announced in 2006 and which a year later was still maintaining at very low production levels for the Trent 900 that powers it. It was also the case in the delays announced by Boeing with regard to the B787, which is installed on the Trent 1000.

In other Trent programmes, 2007 was a year of clear development and consolidation of our shared risk-revenue partnership with Rolls-Royce. Those programmes that were in the production phase stayed at stable levels. With regard to the Trent 700, the main feature was the great commercial success of the engine. This is due in part to the technical improvements that are being incorporated in the engine, the most significant of which is the complete redesign of the low pressure turbine with the aim of increasing efficiency, for which ITP is responsible. In the Trent 500 and Trent 800 areas, production was maintained at stable levels.

Another noteworthy aspect of 2007 was the start of ITP's participation in contracts for in-service support by flying hour with Rolls-Royce, particularly in the Trent 500 programme. Since the programme is in the production/service phase, this has already impacted upon its sales for 2007.

October 2007 saw the entry into service of the first A-380, delivered to Singapore Airlines, and both the aircraft and the Trent 900 engine have up to now demonstrated excellent in-service performance. The success of this aircraft and its engine translated into our winning major contracts during 2007, such as that of British Airways and, on a local level, Viajes Marsans, the first Spanish buyer, which will acquire four units. The current market share for the Trent 900 engine is 60%, and production rates have started to increase after the delay to the programme with levels expected to reach 60 turbine units in 2008.

El programa Trent 1000 esta viéndose afectado por los retrasos anunciados por Boeing para el B787. Este retraso supuso la reducción del ritmo de producción en la última parte del año, pero sobre todo afectará a 2008. El programa consiguió hitos muy significativos durante 2007, particularmente en lo que al motor se refiere, como fueron la certificación del motor en el mes de agosto, según la fecha inicialmente prevista. Desde el punto de vista del mercado, la situación es muy positiva, con más de 840 aviones ya comprometidos y más de 500 motores Trent 1000 para 22 clientes diferentes.

En el segmento de la aviación de negocios cabe destacar el buen comportamiento del programa HTF7000 de Honeywell, en el que los ritmos de producción alcanzan ya las 120 unidades por año con tendencia creciente debido al éxito comercial después de que se contrataran, durante 2007, dos nuevas aplicaciones para el motor. Asimismo, es destacable que ITP mantuvo durante 2007 conversaciones con varios OEMs en relación a su participación en los futuros programas de aviación de negocios en fase de lanzamiento, que requerirán el desarrollo de una nueva motorización de 10.000Lbs de empuje.

En lo que respecta a la participación de ITP en el negocio de turbinas industriales, durante 2007 se prosiguió con el desarrollo de la fabricación de los componentes del LMs100 de General Electric.

Los ritmos de producción se han mantenido estables en el principal programa industrial en fase de producción que es el LM2500, pero con una tendencia creciente debido al gran éxito comercial que esta siendo alcanzado por el motor. Sin embargo en el programa LMS100 la rampa de aumento de producción esta siendo más lenta de lo inicialmente previsto.

Por último, es de destacar el desarrollo de la fabricación de componentes para varios programas de Pratt & Whitney Canada.

Los ritmos de producción se han mantenido estables en el **principal programa industrial** en fase de producción que es el **LM2500**

The Trent 1000 programme is being affected by the delays announced by Boeing to the B787. This delay meant a reduction in production rates during the last part of the year, but its effects will mainly be felt in 2008. The programme achieved some major landmarks in 2007, especially in regard to its engine, among which was the certification of the engine in August in line with the date initially planned. From the perspective of the market, the situation is extremely positive, with more than 840 aircraft already spoken for and more than 500 Trent 1000 engines for 22 different clients.

In the business aviation sector, the highlight was the performance of the Honeywell HTF7000 programme, in which production rates have now reached 120 units per year and rising. This was due to its commercial success after two new applications for the engine were contracted in 2007. It should likewise be noted that in 2007, ITP held conversations with several OEMs regarding participation in future business aviation programmes in the launch phase which will require the development of new engine capacities with 10,000lb of thrust.

Regarding ITP's participation in the field of industrial turbines, 2007 saw work continuing on the development of the manufacture of LMs100 components for General Electric.

Production rates remained stable in our main industrial programme in the production phase, the LM2500, but with an upward trend due to the great commercial success that the engine is achieving. In the LMS100 programme, however, the production increase curve is slower than had initially been forecast.

Finally, we should also highlight the progress made in the manufacture of components for several of the programmes of Pratt & Whitney Canada.

## Unidad de Negocio de Defensa

En 2007, los tres programas en curso y de referencia en materia de Defensa continuaron su desarrollo según la planificación realizada. En primer lugar, en el motor MTR390-E para el Helicóptero de Ataque Tigre español en su versión HAD, que está su Fase de Desarrollo, ITP comenzó a realizar las entregas de los módulos de su responsabilidad para motores de desarrollo con destino a ser ensayados en banco. El 7 de diciembre se firmó el Contrato de Producción que da paso a la fabricación de los motores españoles y 80 unidades adicionales para el Ministerio de Defensa alemán. Éste hará el retrofit de sus motores MTR3902c al MTR390-E, aprovechando el rediseño que para el Ejército de Tierra español están realizando ITP y sus socios. Asimismo, ITP llevó a cabo, en sus instalaciones de Ajalvir, la calibración de la celda de turboejes para este modelo y el montaje de primer motor completo durante el mes de diciembre. Durante el ejercicio, también se comenzó a prestar apoyo de soporte en servicio a la operación para los motores de los helicópteros entregados a España en su versión HAP (motores MTR390-2c).

En segundo lugar, el motor TP400 para el avión de transporte europeo A400M, igualmente en su fase de desarrollo, experimentó un importante avance en 2007. En el apartado de ensayos de motor en banco, es de destacar la consecución de las primeras 48 horas de ensayos endurance en Ajalvir, que dio luz verde a la turbomaquinaria para el primer motor TP400. Éste será instalado en un avión C130 para la realización del Flying Test Bed previsto para 2008. También fue importante el primer arranque con hélice del motor en la Celda OATB (a cielo abierto) de Morón de la Frontera, en las instalaciones de la base aérea del Ejército del Aire. En general, existió un enorme despliegue en los montajes, tanto de los módulos de ITP como de motores completos, con destino a ensayos de desarrollo y de motores FTE de vuelo. Una gran parte de la carga de trabajo de la fábrica de Zamudio se dedicó a la fabricación de un importante número de módulos y componentes para su instalación en los motores correspondientes de banco y vuelo. Finalmente y en lo relativo al soporte en servicio, se iniciaron, tanto internamente como junto con los socios del consorcio Europrop Internacional, los trabajos preparatorios para la fase de sostenimiento, dada la proximidad de la entrada en servicio de las primeras unidades francesas.

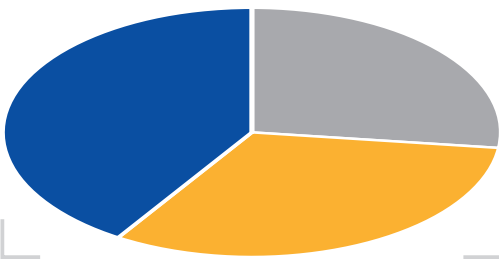
## Defence Business Unit

In 2007, the three current programmes in the Defence area continued to develop according to plan. Firstly, with the MTR390-E engine for the Spanish Tigre Attack Helicopter in its HAD version, which is in the development phase, ITP started to carry out deliveries of the modules under our responsibility for development engines destined for the test bed. December 7th saw the signing of the production contract which will lead to the manufacture of the Spanish engines and 80 additional units for the German Defence Ministry, who will retrofit their MTR3902c to MTR390-E engines, taking advantage of the redesign being carried out by ITP and our partners for the Spanish Air Force. Elsewhere in our installations at Ajalvir, ITP carried out the calibration of the turboshafts for this model and the assembly of the first complete engine during the month of December. The year also saw us starting to provide in-service support to the operation of the engines for helicopters delivered to Spain in their HAP version (MTR390-2c engines).

Secondly, the TP400 engine for the European transport A400M, also in its development phase, took an important step forward in 2007. In the engine test bed area, the highlight was the achievement of the first 48 hours of endurance tests in Ajalvir, which gave the green light to the turbo-machinery for the first TP400 engine. This will be installed in a C130 aircraft in order to carry out the Flying Test Bed planned for 2008. Another important aspect was the engine's first propeller start in the OATB Cell (open air) at Morón de la Frontera, within the installations of the Air Force airbase. In general, there was a great deal of development in assembly of both ITP modules and complete engines destined for development tests and FTE flight engines. A significant portion of the workload at the Zamudio factory is dedicated to the manufacture of a large number of modules and components for installation in engines corresponding to flight and bench tests. Finally, with regard to in-service support, preparatory work for the sustainability phase was undertaken both internally and alongside our partners in the Europrop International consortium, given the proximity of the entry into service of the first French units.

### Ventas por mercado del Grupo ITP

- 41% - Mercado Civil
- 32% - Mercado Defensa
- 27% - M&RO



En tercer lugar, en cuanto al motor EJ200, que impulsa el avión de combate Eurofighter Typhoon, el programa se encuentra en fase de producción en serie y soporte en servicio. Durante 2007 se continuó con la fabricación y entrega de los módulos y componentes bajo la responsabilidad de ITP para nutrir las cuatro líneas de montaje de motores en los cuatro países participantes. En este período se montaron, probaron y entregaron 9 motores a la Fuerza Aérea española en el Contrato de "Tranche 2" de motores. Con respecto a las campañas de exportación en curso, se materializó el primer contrato para el suministro de 144 motores para Arabia Saudí, con fecha 9 de noviembre, que adicionalmente incluye la adquisición de 10 motores de repuesto y un paquete de suministro inicial de soporte técnico y repuestos. En relación a las actividades de mantenimiento, ITP realizó en 2007 los trabajos de capacitación para el soporte de los motores EJ200 españoles y a fin de año tenía prácticamente terminadas las reparaciones de varios módulos para su devolución al servicio en 2008.

Por otra parte, con un nivel de actividad similar a la desarrollada en 2006, la colaboración de ITP en los programas del Joint Strike Fighter y del Design Core Team (apoyo a programas de Defensa de Rolls-Royce) continuó durante 2007 con el cumplimiento de los requisitos y entregas reflejados en ambos contratos.

Finalmente, en mayo de 2007 el Ministerio de Defensa de España adjudicó la motorización de los helicópteros multipropósito españoles NH90 al motorista GEA (General Electric Aviation) para la fabricación y entrega de 90 motores CT7-8F5 para las 45 Unidades de NH90. ITP se beneficia de esta adjudicación al mantener un acuerdo de cooperación industrial con GEA respecto de la compra mencionada para su participación en el montaje y pruebas de estos motores. Además, se da un compromiso para tomar parte en otra serie de contratos sobre actividades de mantenimiento de motores de helicópteros, lo que facilitará el lanzamiento de la planta dedicada a esta actividad que ITP llevará a cabo en 2008 en Albacete, y para fabricar diversos componentes de motores civiles y militares del portfolio de GEA.

Las primeras  
48 horas de  
**ensayos  
endurance  
en Ajalvir**  
dieron luz  
verde a la  
turbomaquina  
ria del primer  
motor TP400

Thirdly, in the area of the EJ200 engine which powers the Eurofighter Typhoon combat aircraft, the programme is in the mass production and in-service support phase. In 2007 we continued to manufacture and deliver the modules and components for which ITP is responsible to feed the four engine assembly lines in the four participating countries. During this period, we assembled, tested and delivered nine engines to the Spanish Air Force within the contract of the "Tranche 2" of engines. As regards the export campaigns that are underway, the year saw the first contract for the supply of 144 engines to Saudi Arabia, dated November 9th, which also includes the acquisition of 10 replacement engines and an initial supply package of technical support and replacements. As for maintenance activities, in 2007 ITP carried out capacitation work for the support of Spanish EJ200 engines, and by the end of the year had all but finished the repairs to various modules ready for their return to service in 2008.

Elsewhere, with a level of activity similar to that displayed of 2006, ITP's collaboration in the programmes for the Joint Strike Fighter and the Design Core Team (support for Rolls-Royce Defence programmes) continued in 2007 with the accomplishment of the requirements and deliveries reflected in both contracts.

Finally, in May 2007, the Spanish Defence Ministry granted the mechanization of the Spanish NH90 multi-purpose helicopters to engine manufacturer GEA (General Electric Aviation) for the manufacture and delivery of 90 CT7-8F5 engines for the 45 units of the NH90. ITP was a beneficiary of this decision since it has an industrial co-operation agreement with GEA with regard to the above mentioned purchase allowing for its participation in the assembly and testing of these engines. Furthermore, a commitment was made to take part in another series of contracts related to helicopter engine maintenance activities, which will facilitate the launch of the plant dedicated to this activity that ITP will open in Albacete in 2008, and to manufacture different components for civil and military engines within the GEA portfolio.

## Fabricación

2007 finalizó con una disminución de la actividad de fabricación del 14% en relación con el año anterior. La mayor parte de la disminución de actividad estaba planificada en el presupuesto, según las previsiones de producción para los programas Trent 500, Trent 900, Trent 700/800, y otra parte menor obedeció a la evolución de los programas en desarrollo (Trent 1000 y TP400).

La mayor proporción de la carga se ha centrado en los programas T500, T900 y EJ200 y en el desarrollo de los programas T1000 y TP400. Es de reseñar que la actividad en el T1000 ha sido menor de la esperada debido a los retrasos anunciado por Boeing en el desarrollo del programa B787.

En el ámbito de las turbinas industriales, también es destacable el aumento de la actividad del LM2500 con un incremento de 100% con respecto al ejercicio precedente. El resto de los programas de General Electric se desarrollaron según los planes inicialmente elaborados, excepto el LMS100, donde se adecuó la producción a una ralentización de la demanda por parte de GE.

Una vez más la volatilidad de los metales ha sido protagonista del año. El níquel pasó de 15\$/libra en enero a 24\$/libra en mayo para estabilizarse a final de año en 14\$/libra. En este contexto las renegociaciones continuas de precios con proveedores y la aplicación de políticas de cobertura de precios de metales fueron la tónica del ejercicio. Por otro lado, la preocupación por asegurar la capacidad a futuro, ante el previsible aumento de la demanda, motivó la identificación de proveedores en mercados emergentes. Así, en 2007 se alcanzaron acuerdos con empresas proveedoras en China, Japón, Chequia y Rumania que amplían las posibilidades de contratación y cuyas entregas dentro del año se han realizado según lo previsto.

En el ámbito de la calidad, destaca la consecución de la certificación del sistema por dos nuevos clientes, Pratt & Whitney Canadá y Alstom. También es destacable el reconocimiento de la calidad de los productos entregados a clientes (GE, Honeywell, Rolls Royce y Snecma), con la obtención de una puntuación de suministrador estándar o Class Leading.

Es reseñable que durante el año 2007 se realizó un esfuerzo importante para conseguir las diferentes aprobaciones para Pratt & Whitney Canadá. Además, se mantuvieron las acreditaciones Nadcap con nota, un requisito impuesto por los clientes y condición "sine qua non" para la entrega de cualquier componente.

En otro orden, durante el ejercicio se incorporó un nuevo software de simulación que posibilita la visualización del flujo productivo en un área concreta. Es de gran ayuda para la optimización de las áreas y el mejor conocimiento de los flujos de componentes dentro de cada centro y entre distintas unidades productivas.

Otro aspecto relevante fue el despliegue realizado para el desarrollo de las capacidades productivas de ITR para la fabricación de componentes. En busca de una mayor intercambiabilidad de componentes entre los diferentes equipos, se desarrollaron sistemas traductores. Así, para implementar Vericut durante 2008, se generaron los ficheros para todas las máquinas en 3D, de modo que se pueda simular la cinemática de los procesos.

## Manufacturing

2007 ended with a 14% reduction in manufacturing activity in relation to the previous year. Most of this reduction in activity had been planned in the budget according to production forecasts for the Trent 500, Trent 900 and Trent 700/800 programmes, while a smaller part was due to the evolution of programmes in development (Trent 1000 and TP400).

The majority of our workload was centred on the T500, T900 and EJ200 programmes as well as the development of the T1000 and TP400 programmes. It should be pointed out that activity on the T1000 has been less than expected due to the delays announced by Boeing in the development of the B787 programme.

Also noteworthy in the area of industrial turbines was the surge in activity on the LM2500 with a 100% increase in relation to the previous year. The rest of the General Electric programmes developed according to plan except for the LMS100, where production was adjusted to a slow down in demand on the part of GE.

Once again the year has been characterised by the volatile price of metals. Nickel went from 15\$/pound in January to 24\$/pound in May to finally stabilise at the end of the year at 14\$/pound. Against this backdrop, constant price renegotiations with suppliers and the application of metal price coverage policies were the keynote of the year. On the other hand, the concern to ensure future capacity in the light of a predictable increase in demand led us to identify suppliers in emerging markets. Thus in 2007 agreements were reached with supplier companies in China, Japan, the Czech Republic and Romania which open up wider possibilities for contracting and whose deliveries during the year were all made according to plan.

In the area of quality, the highlight was the achievement of system certification for two new clients, Pratt & Whitney Canada and Alstom. Also noteworthy was the recognition of the quality of products delivered to clients (GE, Honeywell, Rolls Royce and Snecma), with the attainment of a points rating of standard supplier or Class Leading.

It is also worth mentioning that during 2007 a major effort was made to obtain the various approvals for Pratt & Whitney Canada. We also maintained our Nadcap accreditations with merit, a pre-requisite imposed by our clients and a "sine qua non" for the delivery of any component.

Elsewhere, the year saw the incorporation of new simulation software which permits a visualisation of the production flow in any given area. This is a great help in the optimisation of our areas and in enhancing understanding of the flow of components within each centre and between different production units.

Another significant aspect was the work carried out to develop the production capacities of ITR for component manufacture. In our quest for greater component interchangeability between different equipment, translator systems were developed. Thus, in order to implement Vericut during 2008, files were generated in 3D for all the machines in such a way that we could simulate the kinematics of the processes.

Another important aspect was the engine's first propeller start in the OATB Cell (open air) at Morón de la Frontera, within the installations of the Air Force Air Force base.

En 2007 fue importante el primer arranque con hélice del motor en la Celda OATB (a cielo abierto) de Morón de la Frontera, en las instalaciones de la base aérea del Ejército del Aire



En el área de Montaje, la carga de trabajo subió un 22 % con respecto a la realizada en 2006, aunque ha sido inferior a lo presupuestado, debido a las bajadas de los programas Trent 500 y 900, así como a los retrasos de los programas de desarrollo de Trent y TP400. La capacidad se ajustó a la carga, obteniendo una mejora de productividad del 4 % respecto al año anterior. En el año se puso en marcha la nueva línea de montaje de la turbina de potencia LMS100 y se lanzó el proyecto de ampliación para la instalación de una nueva línea de montaje de turbinas de baja presión de la familia Trent.

En cuanto al desarrollo y entrega de nuevos programas, el resultado obtenido fue satisfactorio. Se cumplieron los objetivos previstos con la fabricación de las primeras unidades de los programas para General Electric, LM2500 y el TRF para el GE90-115, y se realizaron las primeras entregas de unidades del motor MTR390 al consorcio Eurocopter. También se cumplieron los requerimientos de entregas para los programas de ensayos previstos para la certificación de los motores Trent 1000 y TP400. El programa de desarrollo del MTR390 sigue progresando para preservar las entregas del motor en producción.

En el capítulo de entregas, en 2007 se entregaron 51 turbinas del Trent 500, 86 módulos de producción y 7 motores del EJ200, 12 turbinas de motor Trent 900, al ritmo marcado por el retraso que previamente había anunciado Airbus, 15 sets para el TP400 y 21 turbinas del Trent 1000. Destacan las 88 turbinas entregadas del Trent 700 y el incremento de cantidades que se avecina para los próximos años. El resto de programas se ha mantenido en línea con años precedentes y de acuerdo a lo planificado.

In the Assembly area, workload went up by 22 % in relation to that carried out in 2006, although it was less than we had planned for due to drops in the Trent 500 and 900 programmes and delays to the Trent and TP400 development programmes. Capacity was adjusted to match the workload so that a 4% improvement in productivity was achieved in relation to the previous year. The year also saw the start of the new assembly line for the LMS100 power turbine as well as the launch of the amplification project for the installation of a new assembly line for low pressure turbines of the Trent family.

As for the development and delivery of new programmes, the results obtained were satisfactory. We achieved the objectives that were set with the manufacture of the first units of programmes for General Electric, the LM2500 and the TRF for the GE90-115, and we made the first deliveries of units of the MTR390 engine to the Eurocopter consortium. We also met delivery requirements for the test programmes planned for the certification of the Trent 1000 and TP400 engines. The MTR390 development programme continues its progress to meet deliveries of the engine in production.

As for deliveries, 2007 saw the delivery of 51 Trent 500 turbines, 86 production modules and 7 engines for the EJ200, 12 Trent 900 engine turbines (at a rate determined by the delay that Airbus had previously announced), 15 sets for the TP400 and 21 Trent 1000 turbines. One highlight was the delivery of 88 Trent 700 turbines and the increase in quantity which is imminent in the next few years. The rest of the programmes stayed in line with previous years and in accordance with forecasts.

Destacan  
las **88**  
turbinas  
entregadas  
del Trent 700  
y el incre-  
mento de  
cantidades  
que se  
avecina para  
los próximos  
años

## MR&O

En el año 2007 se produjo un aumento de volumen de actividad con respecto al año anterior del 2%, con unas ventas de 79,8 millones de euros

Por clientes, se produjo un aumento de facturación en el Ejército del Aire, en los motores F404 y TFE 731, en la Marina, en la turbina LM-2500, y en el resto de clientes institucionales (Guardia Civil, Policía y Aduanas). En cuanto a los clientes militares extranjeros, las cifras se mantuvieron de manera similar a pesar del menor nivel de actividad del contrato del Army, que se encuentra en su fase final de ejecución. Por el contrario disminuyó la facturación al Ejército de Tierra y a los clientes civiles por un número menor de visitas programadas de motores durante el ejercicio. Por otro lado, en 2007, el *mix* de clientes militares y civiles se mantuvo en el 80% y 20%, respectivamente.

Durante 2007, fue destacable el inicio de la actividad de carácter estratégico de desarrollo de proyectos de cooperación con los centros de mantenimiento dependientes del Ministerio de Defensa. En este sentido, se inició la cooperación con la Maestranza Aérea de Sevilla para el soporte al motor T56 del Ejército del Aire. También comenzó la actividad en el taller de motores de la Armada en la base naval de Rota donde personal de la Armada e ITP desarrollan conjuntamente actividades de mantenimiento de las turbinas LM2500.

Asimismo, en el ejercicio se desarrollaron los trabajos de capacitación para el mantenimiento y soporte de los motores EJ200 españoles. A fin de año se habían realizado las reparaciones de varios módulos para su vuelta a servicio en 2008.

Es importante resaltar que durante 2007 comenzaron los trabajos de mantenimiento en motores PW200 de la Guardia Civil, tras las actividades de capacitación realizadas en ejercicios anteriores. ITP espera un fuerte desarrollo de las actividades de soporte a este motor en operadores institucionales y civiles. Esto contribuirá a reforzar su posicionamiento en el segmento de motores de helicópteros ligeros, de manera que compense, a medida que se materialice en el medio plazo, la prevista disminución de actividad en el M250.

Finalmente, como hito relevante del ejercicio, cabe reseñar que se contrataron con la Oficina Árabe de Inversiones del Gobierno de Egipto (A.O.I.), el mantenimiento de sus motores TF 731 de la Fuerza Área.

Se inició la cooperación con la Maestranza Aérea de Sevilla para el soporte al motor T56 del Ejército del Aire

## MR&O

The year 2007 saw an increase in volume of activity in relation to the previous year of 2% with sales of 79.8 million euros.

Broken down by clients, there was an increase in billing for the Air Force, for the F404 and TFE 731 engines, for the Navy, for the LM-2500 turbine, and for the rest of our institutional clients (the Guardia Civil, the Police and Customs). As for foreign military clients, figures stayed at a similar level despite the lower level of activity in the Army contract which is now in its final phase of execution. By contrast, billing fell for the Land Army and for civil clients due to a lower number of programmed engine shop visits during the year. Besides this, the mix of military and civil clients in 2007 stayed at 80% and 20%, respectively.

A noteworthy aspect of 2007 was the start of strategic development activity for co-operation projects with the dependent maintenance centres of the Ministry of Defence. In this area, co-operation began with the Seville Air Arsenal for the support of the Air Force T56 engine. We also began activity in the Navy's engine workshop at the Rota Naval Base where Navy and ITP personnel are working together to develop maintenance activities for LM2500 turbines.

Similarly, the year saw the development of capacitation work for the maintenance and support of Spanish EJ200 engines. By the end of the year repairs had been carried out on various modules for their return to service in 2008.

It is important to point out that work began in 2007 on the maintenance of the Guardia Civil's PW200 engines after the capacitation activities undertaken in previous years. ITP expects a strong development in support activities for this engine among institutional and civil operators. This will contribute to strengthening our position in the light helicopter sector in a way that will compensate for the expected reduction in activity on the M250 as it materialises in the medium term.

Finally, we must highlight as a major achievement this year the contract signed with the Egyptian Government's Arab Office of Investment for the maintenance of its TF 731 engines for the Air Force.

## Ingeniería y Tecnología

En 2007, ITP contribuyó de forma decisiva al Plan de Ensayos del motor TP400 con los rodajes efectuados tanto en su Celda de Pruebas SL (Sea Level), como en la OATB (Celda a cielo abierto) de Morón de la Frontera. Durante el año, prosiguieron las entregas de módulos y motores de desarrollo y se realizaron ensayos de componentes de motor con vista a su certificación. En este año es de destacar el éxito alcanzado con el "Rig" de sobrevelocidad de la turbina, realizado en las instalaciones de Ajalvir.

Para el MTR390, ITP ha continuado el esfuerzo requerido para el suministro de componentes según su plan de desarrollo, y han sido realizados los ensayos de Calibración de Celdas y los ensayos de Tipo de motores. También ha sido de destacar el seguimiento de piezas y componentes soportando la fase de fabricación de los componentes bajo la responsabilidad de ITP.

Para los programas del Joint Strike Fighter y el Design Core Team (ambos en colaboración con el área de Motores Militares de Rolls-Royce), se ha continuado con las entregas de los diseños del último estándar del Roll Post System y del soporte a los fabricantes elegidos por R-R y de los diseños de instrumentación de los elementos externos para el Lift Fan del F136. Estos trabajos se completaron con una gran variedad de otros necesarios para el sostenimiento de flotas.

Para el programa Trent 1000, las actividades han estado dirigidas a cumplir el exigente plan de diseño, desarrollo, solución de problemas técnicos y certificación del motor, soporte al suministro de módulos y componentes del motor. Es de destacar la aportación de ITP a la Certificación del motor mediante la entrega de los datos necesarios del módulo de turbina de baja presión.

Durante el año 2007, se continuaron los trabajos de ingeniería para General Electric en las turbinas LMS100 y LM2500. Son notables la cantidad de estudios conceptuales adicionales realizados para el rediseño de la estructura trasera de la turbina (TRF) de la LMS100.

Para los motores de Flota, se han continuado con los trabajos asociados a la solución de incidencias encontradas en los motores Trent 500, Trent 900, BR715 y AS900, según necesidades.

En el EJ200, las actividades estuvieron orientadas tanto al soporte a la producción como a la de soporte en servicio. Así mismo, se atendió al soporte necesario para el cierre del programa de desarrollo.

Para el motor BR725 y en el área de elementos externos se realizaron todas las actividades de definición previas acordadas con el cliente y con vista a la finalización del diseño durante el próximo año.

En cuanto a las actividades de Investigación y Desarrollo, durante 2007 destacaron las de caracterización de materiales para el soporte de los proyectos tanto actuales como futuros. Como resumen de otras acciones, el esfuerzo ha continuado en los tres aspectos estratégicos: por una parte, la mejora en el entendimiento de la tecnología aplicable a la vida de los componentes rotativos y la reducción en los costes de experimentación requeridos para su certificación; por otra parte, la simulación del proceso de soldadura; y, por último, el dirigido a nuevos materiales con potencial aplicación a mayores temperaturas o más ligeros que las actuales superaleaciones.

## Engineering & Technology

In 2007, ITP made a decisive contribution to the Test Plan of the TP400 engine with the runs carried out in both the SL Test Cell (sea-level) and the OATB (open air cell) at Morón de la Frontera. Deliveries continued throughout the year of modules and development engines, and engine component tests were undertaken with a view to certification. One highlight of this year was the success achieved by the overspeed "rig up" of the turbine carried out at our installations in Ajalvir.

With the MTR390, ITP has kept up the efforts required for the supply of components in accordance with our development plan, and the Cell Calibration tests and Engine Type tests have been carried out. Another noteworthy aspect was the follow-up of parts and components supporting the manufacturing phase of components under the responsibility of ITP.

With the Joint Strike Fighter and Design Core Team programmes (both in collaboration with the Rolls-Royce Military Engine area), we have continued with the deliveries of designs for the latest standard of the Roll Post System, of support provided to those manufacturers chosen by R-R, and of the instrumentation designs for the external elements of the Lift Fan of the F136. These tasks were successfully completed, along with a wide variety of other activities necessary to fleet sustainability.

With the Trent 1000 programme, activities were aimed at fulfilling the demanding plan for the design, development, solution of technical problems, engine certification, and support for the supply of modules and components of the engine. One noteworthy feature was ITP's contribution to the engine's certification in providing the necessary data regarding the low pressure turbine module.

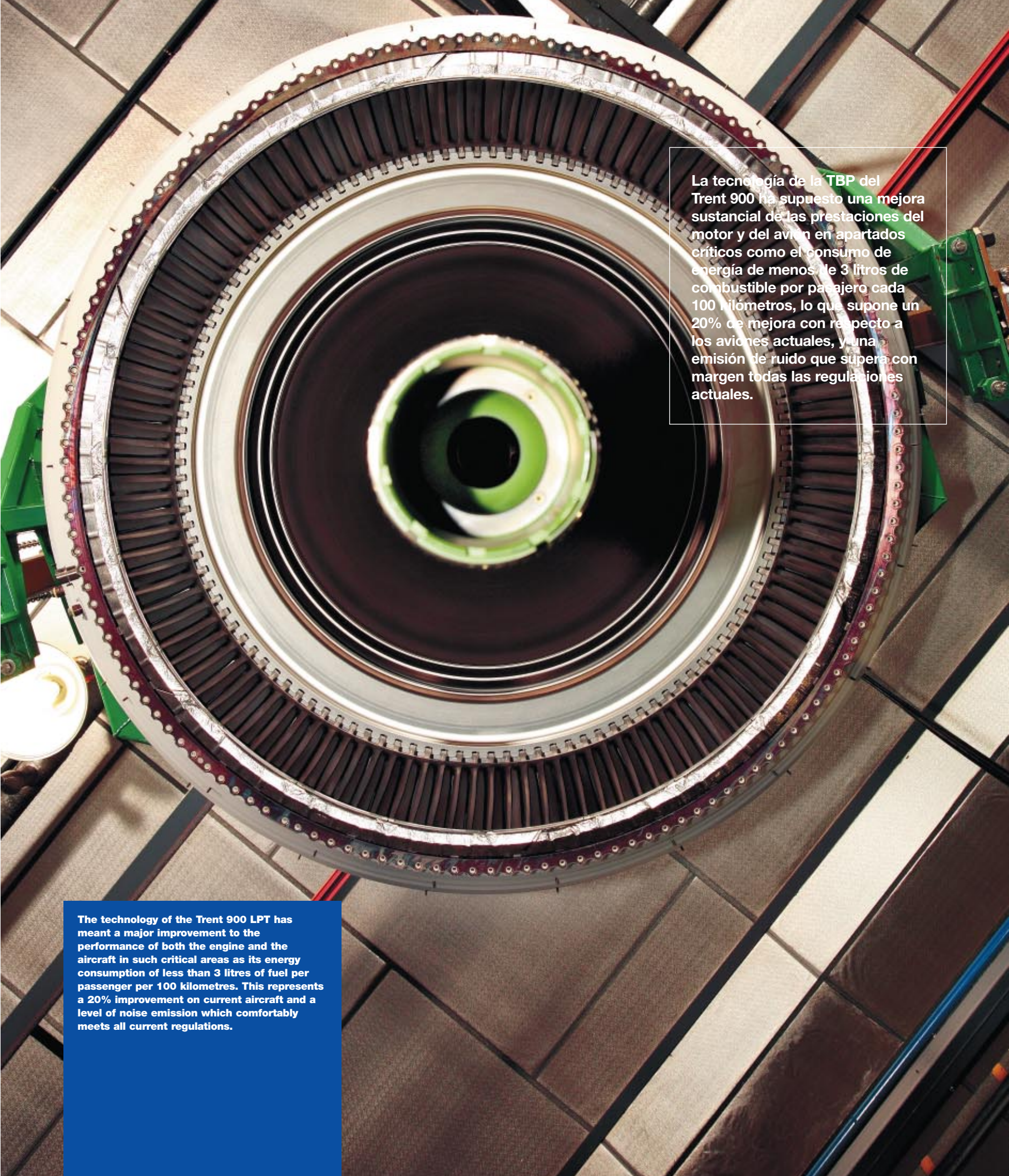
Throughout 2007, engineering work for General Electric continued on the LMS100 and LM2500 turbines. Particularly notable was the amount of additional conceptual studies carried out for the redesign of the rear structure of the turbine (TRF) for the LMS100.

As for Fleet engines, the year saw the continuation of work associated with the solution of incidents discovered in the Trent 500, Trent 900, BR715 and AS900 engines, as and when necessary.

With the EJ200, activities were directed towards both support for production and in-service support. The necessary support was provided for the close of the development programme.

With the BR725 engine and in the area of external elements, we carried out all the preliminary definition activities agreed upon with the client with a view to finalising the design during the coming year.

In the area of Research and Development activities, the highlights of 2007 included material characterisation activities for the support of current and future projects. To summarise our other actions, efforts continued to be made in the three strategic aspects: firstly, an improvement in our understanding of the technology applicable to the life-cycles of rotating components and a reduction in the experimentation costs required for their certification; secondly, a simulation of the welding process; and finally, a focus on new materials which either have potential applications at higher temperatures or are lighter currently available super-alloys.



La tecnología de la TBP del Trent 900 ha supuesto una mejora sustancial de las prestaciones del motor y del avión en apartados críticos como el consumo de energía de menos de 3 litros de combustible por pasajero cada 100 kilómetros, lo que supone un 20% de mejora con respecto a los aviones actuales, y una emisión de ruido que supera con margen todas las regulaciones actuales.

The technology of the Trent 900 LPT has meant a major improvement to the performance of both the engine and the aircraft in such critical areas as its energy consumption of less than 3 litres of fuel per passenger per 100 kilometres. This represents a 20% improvement on current aircraft and a level of noise emission which comfortably meets all current regulations.

## Calidad y Responsabilidad de Producto

### Calidad

Continuando con la iniciativa lanzada el año anterior, durante 2007 se intensificó el Programa TOP, basado en la metodología 6-sigma. Durante el ejercicio, se realizaron 7 nuevos proyectos relacionados con la mejora del proceso de aprovisionamiento, industrialización de componentes y reducciones de gastos. Durante el año se siguió impartiendo formación de *Black Belts* y *Green Belts* a las personas de los equipos que han llevado a cabo los proyectos.

A partir de las lecciones aprendidas de la experiencia piloto realizada el año precedente, en 2007 los proyectos mejoraron significativamente en cuanto al rigor en la utilización de la metodología DMAIC y a la cuantificación económica de las mejoras conseguidas, aunque quedan todavía claras oportunidades de mejora. El resultado de los proyectos TOP en 2007 fue muy positivo, lo que, en cuanto a objetivos corporativos del año, se tradujo en un grado de cumplimiento del 82,7%

Con objeto de impulsar la mejora a medio plazo, en el Seminario de Directores de noviembre se presentó el PLAN IMPLICA2, que tiene como objetivo impulsar iniciativas de mejora y avanzar en la aplicación de herramientas y metodologías reforzando las sinergias y el intercambio de mejores prácticas.

El plan, con un horizonte temporal de tres años (2008–2010), tiene dos tipos de objetivos: de gestión, relativos a la revisión, desarrollo e implantación de herramientas y metodologías nuevas o en fase de utilización; y de resultados de los indicadores clave.

Respecto a la calidad del producto, en el negocio de Fabricación los rechazos de clientes rompieron su tendencia de mejora de los últimos años debido a un problema puntual originado en el primer trimestre por la cadena de suministro. Ello penalizó el resultado anual del indicador, bien que éste se mantuvo a un nivel muy competitivo en el sector. El Nivel de Servicio se mantuvo en línea con el objetivo, mientras que las concesiones tuvieron un comportamiento negativo, tanto las internas como las originadas por la cadena de suministro, que supusieron el doble que las primeras.

En el negocio de Mantenimiento (MR&O), los Rechazos en Banco han empeorado ligeramente al igual que los Costes de No Calidad. En ambos casos no se alcanzó el objetivo establecido para el año.

El resultado de los proyectos TOP en 2007 se tradujo en un grado de cumplimiento del 82,7%

### Quality and Product Responsibility

#### Quality

Continuing with the initiative launched the year before, 2007 saw an intensification of the TOP programme based on 6-sigma methodology. During the course of the year, we undertook seven new projects related to improving the supply process, component industrialisation and cost reduction. The year also saw the continuation of Black Belts and Green Belts training to members of the teams that carried out the projects.

Drawing on lessons learnt from the pilot experience carried out the previous year, the projects improved significantly in 2007 in the rigour with which DMAIC methodology was utilised and in the financial results of improvements achieved, although there still remain clear opportunities for improvement. Results for TOP projects in 2007 were very positive, translating into an 87% achievement rate for the year's corporate objectives.

With the goal of boosting medium term improvement, the November Director's Seminar saw the presentation of PLAN IMPLICA2, which aims to boost improvement initiatives and to make advances in the application of tools and methodologies by reinforcing synergies and the interchange of better practices.

The plan, which covers a time span of three years (2008–2010), has two types of objective. The first covers management in relation to the checking, development and implementation of tools and methodologies that are new or already in use and the second is based on results from the key indicators.

As far as product quality is concerned, in the Manufacturing area customer rejections broke with the trend of the last few years towards improvement as a result of a temporary problem which arose in the first quarter due to the supply chain. This affected the annual result of the indicator, which nevertheless remained at a very competitive level within the sector. The Service Level stayed in line with objective, whereas performance was negative in concessions, both internal and originating from the supply chain, which accounted for twice as many as the former.

In the Maintenance area (MR&O), test bed rejections worsened slightly, as did non-quality costs. In both cases the objective for the year was not achieved.

Durante 2007, ITP de acuerdo con su filosofía de mantenerse en la vanguardia en cuanto a implantación de sistemas de gestión certificados, mantuvo todas las certificaciones de Sistema de Calidad según normativa ISO 9001, EN 9100, EN 9110, PECAL/AQAP 2110 y PECAL/AQAP 2120, así como las relativas a EASA citadas más adelante.

En relación a los procesos especiales se renovaron todas las aprobaciones NADCAP con muy buen resultado y, en consecuencia, se mantuvo el Programa Merit. Se renovaron las aprobaciones correspondientes a clientes como Rolls-Royce y General Electric y se obtuvieron nuevas aprobaciones de proceso de P&W Canadá para soldadura por fusión, tratamiento térmico, *brazing* y plasma.

Con el fin de conocer las tendencias y los requisitos futuros del sector, ITP participó en asociaciones e iniciativas sectoriales internacionales y nacionales. Destacó la participación en el marco del *Industry Controlled Other Party Scheme (ICOP)*, en el *International Aerospace Quality Group (IAQG)*, en el *European Auditor Authentication Body (EUAAB)* y en el Comité de Calidad de la Asociación Técnica Española de Constructores de Material Aeroespacial (ATECMA).

Internamente, cabe destacar que durante 2007 se ha diseñado en ITP una nueva organización. En lo que corresponde a la actividad de Calidad, supondrá una mayor orientación hacia el reforzamiento de la visión transversal, intensificando al mismo tiempo la vinculación funcional con las áreas operativas.

## Responsabilidad de producto

Durante el año 2007 se mantuvieron las aprobaciones otorgadas por EASA (Agencia Europea para la Seguridad Aérea) relacionadas con la seguridad del producto: aprobación DOA como organización de diseño con sus correspondientes privilegios; aprobación POA como organización de producción; y aprobación como Organización de Mantenimiento (Part 145).

Este tipo de aprobaciones aparecen y se definen como necesarias dentro de las actividades a desarrollar dentro del campo de la aviación civil en Europa y, en la mayoría de los casos, con su correspondiente en el campo de aviación civil en Estados Unidos. También se han mantenido las aprobaciones para aviación militar (aprobaciones FAR 145, PECAL 2110, etc.)

La obtención de dichas aprobaciones se establece por la definición de responsabilidades de la organización sobre el producto y que están definidas en los correspondientes manuales. Estas responsabilidades incluyen a todas las instancias de la empresa, desde el director general, los directores de las áreas productivas responsables de los Manuales de Organización DOA/POA/Mantenimiento, hasta los jefes de proyecto o sus delegados que dan conformidad a los productos propios.

In line with our philosophy of staying at the forefront where implementation of certified management systems is concerned, in 2007 ITP maintained all its Quality System certifications in accordance with ISO 9001, EN 9100, EN 9110, PECAL/AQAP 2110 and PECAL/AQAP 2120 norms, as well as those related to EASA which will be cited later.

In the area of special processes, all NADCAP approvals were renewed with excellent results and as a result, the Merit Programme was maintained. Approvals corresponding to clients such as Rolls-Royce and General Electric were renewed and we obtained new process approvals from P&W Canada for fusion welding, thermal treatment, brazing and plasma.

With the aim of learning about the future trends and requirements of the sector, ITP took part in national and international associations and initiatives of the sector. Highlights included participation in the Industry Controlled Other Party Scheme (ICOP) framework, in the International Aerospace Quality Group (IAQG), in the European Auditor Authentication Body (EUAAB) and in the Quality Committee of the Spanish Technical Association of Aerospace Material Builders (ATECMA).

Internally, the outstanding feature of 2007 was the design within ITP of a new organisational structure. Where it relates to Quality activity, this will mean a greater emphasis on reinforcing the transverse vision while at the same time intensifying functional chains with operative areas.

## Product Responsibility

Over the course of 2007 we maintained the approvals granted by EASA (the European Aviation Safety Agency) related to product safety, DOA approval as a design organisation with its corresponding privileges, POA approval as a production organisation and approval as a maintenance organisation (Part 145).

This type of approval is an established necessity within the activities carried out Europe and, in most cases, with corresponding activities in the civil aviation field in the United States. We have also maintained approvals for military aviation (approvals FAR 145, PECAL 2110, etc.).

The attainment of these approvals is established by the definition of the organisation's responsibilities regarding product which are laid out in the corresponding manuals. These responsibilities include all of those in authority within the company, from the General Director, the directors of the production areas responsible for POA, DOA or Maintenance Organisation Manuals to the project leaders or their delegates who give approval to the products themselves.

En este sentido, debe resaltarse que no se registró ningún tipo de incidente en 2007 derivado del incumplimiento de la regulación legal relativa a los impactos de los productos en la salud y la seguridad durante su ciclo de vida. La robustez del sistema de Auditorías definido, tanto internas como externas, está garantizando el cumplimiento de la normativa en todos los actores del proceso productivo, lo que implica no sólo el cumplimiento por parte de ITP sino también por parte de su cadena de suministro. En consecuencia, en 2007 no hubo multas por algún tipo de incumplimiento en la regulación en relación con el suministro y el uso de productos de la organización. Tampoco se dieron incidencias en relación con la confidencialidad y derechos respecto al manejo de datos de clientes. Los contratos con los clientes contienen un "acuerdo de confidencialidad" que refleja dicho compromiso.

En otro orden, los requisitos medioambientales, de seguridad e higiene y de salud del cliente se recogen dentro del Sistema de Calidad y en los estándares de ingeniería. Dichos estándares son aplicables a los productos propios y son utilizados por la cadena de suministro de ITP.

La Cultura de Seguridad se identifica como un valor de ITP. Durante 2007 se puso en marcha una serie de acciones encaminadas hacia el objetivo de reforzar este compromiso de la organización con la seguridad. Así, se estableció la necesidad de editar carteles informativos, se incluyó una sección permanente dedicada a la materia en la revista corporativa "AL VUELO" y dentro de la actividad de formación se impartieron cursos de concienciación de la cultura de seguridad.

El objetivo es llegar a ser una organización generativa desde el punto de vista de cultura de seguridad. No en vano durante todo el proceso de desarrollo, producción y servicio de los componentes de ITP se revisan y analizan los aspectos de seguridad como parte intrínseca de sus características. Este tipo de compromiso aplica a todo tipo de componentes, independientemente de su aplicación.

La Cultura de  
**Seguridad**  
se identifica  
como un  
valor de ITP

With this in mind, we should point out that no type of incident was registered in 2007 deriving from non-fulfilment of legal regulations relating to the impact of products on health and safety during their life cycle. The strength of our defined system of audits, both internal and external, is guaranteeing compliance with norms by all participants in the production process, which means compliance not only by ITP but also by its supply chain. As a result, in 2007 there were no fines for any kind of non-fulfilment of regulations related to the supply and use of the organisation's products. Nor were there any incidents related to confidentiality or rights covering client data management. Our contracts with clients contain a 'confidentiality agreement' which reflects this commitment.

Elsewhere, prerequisites for the environment, for safety and hygiene and for the health of the customer are incorporated within the Quality System and within engineering standards. These standards are applicable to our own products and are also followed by ITP's supply chain.

We identify with the Culture of Safety as one of ITP's major values. A series of actions were undertaken in 2007 aimed at strengthening this commitment on the part of the organisation to safety. Consequently, we established the need to publish information posters, we included a permanent section dedicated to this matter in the corporate magazine 'AL VUELO' and, as part of our training activities, courses were given to raise awareness of the culture of safety.

The aim is to become a generative organisation from the point of view of the culture of safety. It is not for nothing that during the entire process of development, production and service of ITP components we check and analyse safety aspects as an intrinsic part of their characteristics. This type of commitment applies to all types of components, irrespective of their application.

During the entire process of development, production and service of ITP components we check and analyse safety aspects as an intrinsic part of their characteristics.



Durante todo el proceso de desarrollo, producción y servicio de los componentes de ITP se revisan y analizan los aspectos de seguridad como parte intrínseca de sus características. Este tipo de compromiso aplica a todo tipo de componentes, independientemente de su aplicación.

## Filiales

### ITA

En primer lugar, cabe destacar que se cumplió el presupuesto de 2007 con un crecimiento en ventas de un 7% respecto al 2006 consiguiendo el margen presupuestado para el ejercicio.

Desde el punto de vista comercial se firmó un contrato con Rolls-Royce para el suministro de las tuberías de los motores T500/900/1000, V2500 y TAY incluyendo repuestos, hasta marzo de 2012. Además tratando de potenciar la senda de diversificación y la entrada en nuevos clientes, la compañía consiguió todas las aprobaciones necesarias para ser suministrador de Turbomeca en el MTR-390-E y también se comenzó con el proceso de aprobación con GE y AVIO para el suministro de los tubos de CT7- 8.

En cuanto al desarrollo y entrega de nuevos programas, el resultado obtenido fué satisfactorio. Se cumplieron los objetivos previstos con la fabricación y entrega de los Sets de tubos requeridos tanto en el T1000 como en el TP400 y en el MTR-390-E.

Durante el ejercicio hay que resaltar que se mantuvieron los niveles calidad y entrega elevados, siguiendo la senda marcada por años precedentes con un indicador global de rechazos externos de 100 PPM y manteniendo todas las certificaciones de calidad tanto de Sistema (ISO/EN) como de Procesos Especiales (NADCAP – Todas con la categoría Merit) y de clientes.

### ITR

En 2007, ITR superó el presupuesto y experimentó un 11% de crecimiento en ventas y un 33% en EBT respecto a los mismos conceptos en 2006.

El nivel de negocio para la unidad de negocio MRO se incrementó en un 8% respecto al año anterior. Las principales razones fueron: el fortalecimiento de las relaciones de negocio con SAS, Onur, DHL, FAC, y Swiftair con el JT8D y TPE331; el crecimiento conseguido en los mercados objetivo (Europa del Este, Turquía, y Sudamérica) con las aerolíneas Bulgarian Air, World Focus, Tarhan, y Aerorepublica; por último, las ventas de Aeroméxico fueron superiores a las proyectadas.

La actividad de fabricación en ITR experimentó un 54% de incremento en ventas respecto a 2006. En adición a la fabricación de tubería, se prosiguió con el desarrollo de la fabricación de componentes pequeños y complejos y se inició la transición hacia la capacidad para acometer estructuras de turbinas de baja presión de motores regionales y comenzar su venta en 2009. ITR tiene previsto incorporar nuevos programas a la unidad de fabricación de tubos de sus tres principales clientes: ITA/Rolls Royce, Honeywell y Hamilton Sundstrand.

En cuanto a la unidad de ingeniería, ésta experimentó un 15% de crecimiento en ventas, debido al incremento de servicios suministrados a ITP, alineados con la estrategia global del Grupo ITP. A finales del 2007, ITR consiguió el primer contrato para la implementación de Soporte Logístico Integrado. En 2008, el objetivo es un incremento de volumen de negocio en Ingeniería del 70%.

## Affiliates

### ITA

First of all, it should be highlighted that the 2007 budget was fulfilled with a growth in sales of 7% in relation to 2006, achieving the margin that was forecast for the year.

From a commercial point of view, a contract was signed with Rolls-Royce for the supply of tubing for the T500/900/1000, V2500 and TAY engines, including replacements, until March 2012. Furthermore, in its efforts to strengthen the trend towards diversification and access to new customers, the company obtained all of the approvals necessary to be a Turbomeca supplier in the MTR-390-E and also began the approval process with GE and AVIO for the supply of CT7-8 tubes.

As for development and delivery of new programmes, the results achieved were satisfactory. The established objectives were met with the manufacture and delivery of the required tube sets in both the T1000 and the TP400, as well as in the MTR-390-E.

Finally, it should be pointed out that high levels of quality and performance were maintained throughout the year, following the trend established in previous years, with a global indicator for external rejects of 100 PPM and the maintenance of all quality certification for Systems (ISO/EN), Special Processes (NADCAP – all in the Merit category) and customers.

### ITR

In 2007, ITR surpassed its budget and enjoyed an 11% increase in sales and a 33% increase in EBT in relation to the same concepts in 2006.

The level of activity for the MRO business unit rose by 8% in relation to the previous year. The main reasons were: a strengthening of business relations with SAS, Onur, DHL, FAC, and Swiftair with the JT8D y TPE331; the growth achieved in our target markets (Eastern Europe, Turkey, and South America) with the airlines Bulgarian Air, World Focus, Tarhan, and Aerorepublica; and finally the sales of Aeroméxico were higher than forecast.

Manufacturing activity in ITR enjoyed a 54% increase in sales in relation to 2006. In addition to tube manufacture, we continued with development work on the manufacture of small, complex components and began the transition to acquiring capability to tackle low pressure turbine structures for regional engines and to start selling them in 2009. ITR expects to incorporate new programmes in its tube manufacturing unit from its three main clients: ITA/Rolls Royce, Honeywell and Hamilton Sundstrand.

As for the engineering unit, this area enjoyed a 15% rise in sales due to the increase in services provided to ITP in line with the global strategy of the ITP Group. At the end of 2007, ITR obtained the first contract for the implementation of Integrated Logistical Support. The aim in 2008 is to increase the volume of engineering business by 70%.

In 2007, ITR almost tripled the predicted income for the SAMES co-participation (a joint-venture undertaken with Snecma), which derived from the manufacture of equipment for the CFM56, providing training courses to their mechanics and the provision of administrative services.

En 2007, ITR casi triplicó los ingresos previstos por la coparticipación SAMES (*joint-venture* llevada a cabo con Snecma), cuyo origen fue la fabricación de utillajes para el CFM56, la impartición de cursos de capacitación a sus mecánicos y la prestación de servicios administrativos.

El presupuesto total de ventas de ITR para el 2008 es de 72 millones de dólares, lo que representa un incremento del 29% respecto al proyectado en el plan estratégico. El presupuesto refleja la tendencia de 2007 y tiene en cuenta el impacto de la disminución de ventas a Aeroméxico, que continúa con la retirada de su flota de MD80.

La distribución de ventas para 2008 en el presupuesto por actividades es la siguiente: MRO, 81%; Ingeniería, 7%; Fabricación, 11% y el 1% corresponde a la actividad de SAMES.

### PCB

El año 2007 supuso un retraso en la evolución positiva de los resultados de Precicast Bilbao (PCB) como consecuencia del retraso del programa del avión Airbus 380. Este impactó en la cadena de suministradores, con especial incidencia en PCB al tener una alta dependencia en este programa por su participación, fundamentalmente, en el motor Trent 900 y, en menor medida, en el GP7000, que son sus dos plantas de potencia disponibles.

Este impacto, junto a la reducción de motores para el A 340 (Trent 500), supuso una reducción del 50% de la cartera prevista para el ejercicio que fue compensada con negocios alternativos, firmados en el mismo ejercicio, como los contratados con PCN-Alstom, Energomash y Snecma. Todos estos contratos han introducido en PCB componentes de mayor complejidad técnica y una concentración en la actividad de desarrollo, validación e industrialización de productos que hacen pasar por un largo periodo de desarrollo y aprendizaje, lo que se reflejó en los resultados de 2007 y también

tendrá efecto en 2008. Sin embargo, esta nueva configuración en el *mix* de producto establece una diversificación en términos de cliente, programas, sectores y áreas geográficas que resulta en una cartera más equilibrada y, por tanto, más robusta frente a las variaciones del mercado.

Además, durante el año se desarrolló, según lo previsto, el crecimiento orgánico de los diferentes programas en los que PCB participa y se ejecutaron las inversiones y se procedió a las tareas de capacitación de personas y adaptación de la gestión. En el ejercicio, PCB creció en capacidad productiva gracias a un nuevo horno de fundición al vacío y consolidó su nueva estructura organizativa (Divisiones de Fabricación) y de Gestión de Proyectos.

En 2007 PCB alcanzó una cifra de negocio de 25 millones de euros, de los cuales, el 60% correspondió a la venta de componentes a los socios. En ese mismo año, se firmó e inició el desarrollo de componentes de 6 etapas de NGV para la turbina industrial GT050 de Energomash para el mercado ruso y se realizó la entrega en producción de NGVs para la turbina industrial GT009, también de Energomash.

Por otra parte, se continuó con la reingeniería en la fabricación de NGV's aeronáuticos y se inició el desarrollo de componentes (*Rotor & Stator Heat Shields*) para la turbina industrial GT26. También se dio por acabado el desarrollo de componentes para los motores Trent 1000 y TP 400 y se inició el de componentes estructurales para las turbinas industriales GT24 y GT26. Asimismo, se inició el desarrollo del componente NGV 1ª etapa para el CFM 56-5C de Snecma.

Por último, cabe reseñar que PCB participó en los diferentes foros internacionales del sector y ejerció la presidencia de la *European Investment Casting Federation*.

The total ITR sales budget for 2008 is 72 million dollars, which represents a 29% increase on what was forecast in the strategic plan. The budget reflects the trend in 2007 and takes into account the impact of a reduction in sales to Aeroméxico, which continues with the retirement of its MD80 fleet.

The budget for distribution of sales by activity in 2008 is the following: MRO, 81%; Engineering, 7%; Manufacturing, 11% and the final 1% corresponds to SAMES activity.

### PCB

The year 2007 saw a setback in the positive trend of results for Precicast Bilbao (PCB) as a result of the delay to the programme for the Airbus 380 aircraft. This had an impact upon the supply chain, and especially upon PCB, which depends heavily on this programme and on its participation, fundamentally, in the Trent 900 engine and, to a lesser extent, in the GP7000, which are the aircraft's alternative power sources.

This impact along with the downturn in engines for the A340 (Trent 500) led to a 50% reduction in the portfolio forecast for the year. This was compensated by alternative sources of business, the agreements for which were signed during the year, such as the contracts with PCN-Alstom, Energomash and Snecma. All of these contracts have brought to PCB components of greater technological complexity and a focus on development activity, on validation and on the industrialisation of products which demand a long period of development and a long learning curve. This factor is reflected in results for 2007 and will also have an effect on 2008. However, this new element in the product mix creates a degree of diversification in terms of clients, programmes, sectors and geographical areas which results in a portfolio that is more balanced and consequently more robust in the face of market variations.

Besides this, the year also saw the development according to plan of the organic growth of the various programmes in which PCB participates. Investments were made and work proceeded on staff training and management adaptation tasks. Over the course of the year, PCB grew in production capacity thanks to a new vacuum smelting furnace and consolidated its new organisational structure (Manufacturing Divisions) and Project Management.

PCB's turnover in 2007 was 25 million euros, 60% of which corresponded to sales of components to its partners. In the same year, we agreed and started to develop components for six stages of NGV for the Energomash GT050 industrial turbine for the Russian market and carried out production deliveries of NGVs for the Energomash GT009 industrial turbine.

Elsewhere, work continued on the re-engineering in the manufacture of aeronautical NGVs and we started on the development of components (Rotor & Stator Heat Shields) for the GT26 industrial turbine. We also finished the development of components for the Trent 1000 and TP 400 engines and started work on structural components for the GT24 and GT26 industrial turbines. Likewise, we began the development of the Stage 1 NGV for the Snecma CFM 56-5C.

Finally, PCB took part in the various international forums of the sector and held the presidency of the European Investment Casting Federation.





# Memoria social

**Social report**

3



"...trabajamos para mejorar la calidad de vida laboral de los empleados reduciendo el impacto que nuestras actividades puedan producir en el entorno contribuyendo a un desarrollo social, ambiental y económico sostenible".

"...we work to improve the quality of our employees' working life; reducing the impact that our activities may have on their surroundings and contributing to sustainable social, environmental and economic development".

## Las personas y su entorno

Sin duda el hito más relevante acometido en el ámbito de las personas fue el cambio de organización que se llevó a cabo en la matriz del Grupo ITP. Este hito fue anunciado durante la celebración de la XV Convención del Grupo ITP, que tuvo lugar los días 23 y 24 de marzo de 2007 y en la que el director general de ITP dio a conocer la nueva estructura cuyo eje central es la creación de tres Unidades de Negocio: Civil, Defensa y MRO. Las características de las mismas son: tener un mercado, competidores y modelo de negocio bien definido; exigencia de requerir una estrategia diferenciada para impulsar el crecimiento y rentabilidad de su negocio; la responsabilidad sobre su cuenta de pérdidas y ganancias; y la asunción de las funciones clave de su negocio, de manera que permitan optimizar las capacidades colectivas.

El cambio supone la adecuación de las direcciones Industrial y de Ingeniería y Tecnología mediante las creación de centros de excelencia, que procurarán una mejora de costes y servicio al cliente. En este sentido, supone un refuerzo de la responsabilidad y dinamización de los equipos de programa en su labor de movilización de la organización.

Uno de los elementos centrales del cambio organizativo es el correspondiente a la delegación de responsabilidad en el segundo nivel de dirección. En el mes de mayo se dieron a conocer ya los primeros nombramientos en este segundo nivel, que queda estructurado inmediatamente debajo de los directores ejecutivos. Según se dio a conocer en la presentación de la nueva estructura organizativa de ITP, se procedió a los nombramientos correspondientes al desarrollo de las tres Unidades de Negocio, y de la Dirección Industrial y de la Dirección de Ingeniería y Tecnología.

Estos cargos del segundo nivel directivo tienen carácter corporativo (superando el ámbito de cada dirección) con el objeto de fomentar la rotación interna. En total, se nombraron 13 nuevos directores y 14 nuevos jefes de departamento, tras la evaluación de más de un centenar de puestos de trabajo.

En 2007, también hubo nuevos nombramientos de la carrera técnica, que se había puesto en marcha en el año precedente. De esta manera, la Comisión Técnica de Evaluación decidió el nombramiento, ligado a los conocimientos críticos de los procesos clave de la compañía, de tres técnicos senior y, por primera vez, un técnico consultor, que equivale al nivel de dirección en la carrera de gestión.

## The people and their environment

There can be no doubt that the most significant landmark in the area of personnel was the change to the organisational structure that was carried out within the ITP parent company. This milestone was announced during the celebration of the ITP Group's 15th Convention which took place on 23rd and 24th March, 2007. During the convention, ITP's Director General outlined the new structure, the central focus of which is the creation of three Business Units: Civil, Defence and MRO. The key features of these units are as follows: a clear definition of our market, competitors and business model; the requirement of a separate strategy to boost the growth and profitability of our business; responsibility for our profit and loss accounts and the assumption of the key functions of our business in such a way as to maximise our collective capabilities.

The change meant adaptations to Industrial Management and that of Engineering and Technology through the creation of centres of excellence which will achieve improvements in both costs and customer service. In this respect, it amounts to a reinforcement of the responsibility and dynamism of the programme teams in their efforts to mobilise the organisation.

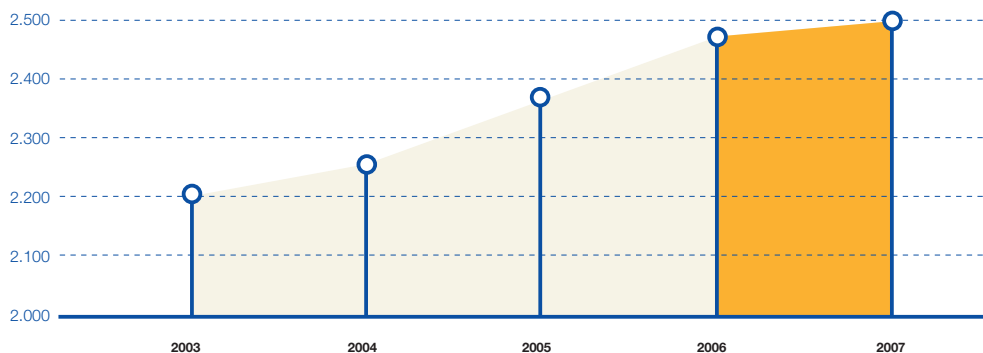
One of the central elements of the organisational changes corresponds to the delegation of responsibility within the second level of management. The month of May saw the announcement of the first appointments in this second level, which is structured directly below that of the executive directors. Also announced at the presentation of the new ITP organisational structure were the appointments corresponding to the development of the three Business Units, as well as that of Industrial Management and Management of Engineering and Technology.

These duties of the secondary management level are corporate in nature (transcending the scope of each management area) with the aim of encouraging internal rotation. A total of 13 new directors and 14 new heads of department were appointed after the evaluation of more than a hundred posts.

2007 also saw appointments in the technical career plan which was set in motion the previous year. With vital knowledge of the company's key processes as their main criteria, the Technical Evaluation Committee decided the appointments of three senior technicians and, for the first time, of a consultant technician, a post that is equivalent to directorial level in a management career.

### Plantilla Grupo ITP

\* incluye ITD hasta 2006



En la primera semana de octubre de 2007 se lanzó la encuesta confidencial para realizar la Evaluación de Riesgos Psicosociales, que forma parte de la gestión de la prevención de riesgos laborales (compuesta por las especialidades de Seguridad, Higiene Industrial, Ergonomía y Psicología) desarrollada por ITP. Esta evaluación identifica y, en su caso, evalúa los riesgos relacionados con aspectos psicosociales a los que puedan estar expuestos los trabajadores con el fin de implantar medidas correctoras que los eliminen o medidas preventivas que los controlen.

Aunque en ITP no se ha dado ningún caso de discriminación, a lo largo de 2007 se desarrolló un procedimiento para la prevención de situaciones de acoso en el trabajo. En el mes de junio se aprobó dicho procedimiento que proporciona a todos los trabajadores de ITP y a la empresa un marco de acción para identificar, prevenir y resolver, en su caso, problemas de acoso, discriminación y/o violencia en el trabajo, mediante canales específicos que garantizan la confidencialidad del asunto tratado.

Por otra parte, en 2007 se realizó la revisión del sistema OHSAS (*Occupational Health and Safety Assessment Series*), la normativa europea más exigente en este ámbito, que especifica que los sistemas de gestión deben ser revisados en su totalidad en el plazo de 5 años.

En el caso de ITP, esta certificación constata una realidad en este ámbito que se refleja en un índice de incidencia con baja de 22,1 registrado en 2007. Este indicador expresa la relación entre el número de accidentes con baja y el número promedio de personas expuestas al riesgo por 1.000 trabajadores, casi tres veces inferior en ITP al del sector en el conjunto del estado, lo que pone de manifiesto el gran esfuerzo que en materia de Prevención se viene desarrollando.

A 31 de diciembre de 2007 la plantilla del Grupo ITP se ha incrementado en casi cien personas con respecto al año precedente en términos de consolidación homogéneos, pese al impacto negativo que tuvo tanto en la matriz como en varias de sus filiales el anuncio del retraso en las entregas del A380 por parte de Airbus en ese ejercicio. Pese a ello, en todas y cada una de las empresas pertenecientes al Grupo ITP se ha dado un ligero incremento de plantilla, lo que va en consonancia con la estrategia de crecimiento anunciada en el Plan Estratégico 2006-2010.

Diciembre	2006	2007
ITP	1.554	1.602
PCB	210	261
ITR	480	551
ITA	67	79
<b>Total</b>	<b>2.311</b>	<b>2.493</b>

Durante 2007, en ITP 4.451 alumnos realizaron 609 cursos para un total de **64.505 horas de formación**

During the first week of October 2007, we launched a confidential survey to carry out the Evaluation of Psychosocial Risks that forms part of the management of labour risk prevention that ITP has developed (made up of the specialities of Safety, Industrial Hygiene, Ergonomics and Psychology). This evaluation identifies and, where necessary, evaluates the risks related to psychosocial aspects to which workers may be exposed with the aim of implementing corrective measures to eliminate them or preventive measures to control them.

Over the course of 2007, a procedure was developed for the prevention of workplace harassment. June saw the approval of this procedure, which provides all ITP workers and the company itself with an action framework to identify, prevent and where necessary resolve problems of harassment, discrimination and/or violence in the workplace through specific channels which guarantee the confidentiality of the matter at hand.

Eisewhere, 2007 also saw the undertaking of the revision of the OHSAS (*Occupational Health and Safety Assessment Series*) System, the most demanding European standard in this area, which specifies that management systems must be totally revised at five yearly intervals.

In ITP's case, this certification serves to underline the reality in this area, which is reflected in an index for incidents with related absence of 22.1 registered in 2007. This indicator expresses the relationship between the number of accidents with related absence and the average number of people exposed to risk per 1,000 workers. It is almost three times lower in ITP than in the nationwide sector as a whole, clearly demonstrating the great efforts being undertaken in the area of Prevention.

As of 31st December, 2007, the ITP workforce had increased by almost 100 people in relation to the previous year in homogeneously consolidated terms, despite the negative impact on both the parent company and on several of its affiliates of the announcement by Airbus of delays to deliveries of the A380 this year. In spite of this setback, each and every one of the companies belonging to the ITP Group saw slight increases in staff numbers, which is consistent with the growth strategy announced in the Strategic Plan 2006-2010.

December	2006	2007
ITP	1,554	1,602
PCB	210	261
ITR	480	551
ITA	67	79
<b>Total</b>	<b>2,311</b>	<b>2,493</b>

La edad media de la plantilla de ITP es de 39 años. En las filiales, la edad media baja. Así, en ITA la edad media se reduce hasta los 37 años, y en ITR y PCB la media es de 32 y 31 años, respectivamente.

La política de contratación prosigue en la incorporación de personas jóvenes y con alto grado de formación. Actualmente, el 38,4% del total de la plantilla del grupo tiene título universitario. El personal de estudios básicos, que en 1991 suponía el 38% de ITP, ya alcanza sólo al 6% del personal de su plantilla.

La Formación realiza una tarea fundamental en un proyecto basado en las personas. En 2007, en ITP se realizaron 609 cursos, en los que participaron 4.451 alumnos para un total de 64.505 horas de Formación, actividad a la que se dedicó un 1,7% de la jornada. En el caso de ITR, el porcentaje de jornada dedicado a la capacitación fue del 1,45%, en PCB, del 0,34% y en el de ITA, del 1,7% de la jornada.

ITP colabora con el área de aeronáutica de Escuela de Ingenieros de la Universidad del País Vasco (ETSII), donde destaca la promoción y creación del Aula Aeronáutica. En este caso también existe un programa de becas para estudiantes, que en muchos casos es una forma de incorporación de nuevos titulados a la plantilla de ITP. En 2007, 29 alumnos de la ETSII se integraron en las actividades de Zamudio. Por otra parte, ITP recibió el premio de la Fundación General de la Universidad Politécnica de Madrid por la colaboración entre ambas entidades. A su vez, ITP colaboró con la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica (EUITA) para premiar los proyectos de fin de curso a los alumnos de esta institución.

En total, el número de universitarios que han cursado prácticas en ITP ha sido de 76, de los cuales, 33 pertenecen a centros universitarios de la Comunidad de Madrid, entre los que se encuentran la Universidad Carlos III, ETSIA y EUITA, y el resto, mayoritariamente, a la EUTI y ETSII, en el País Vasco.

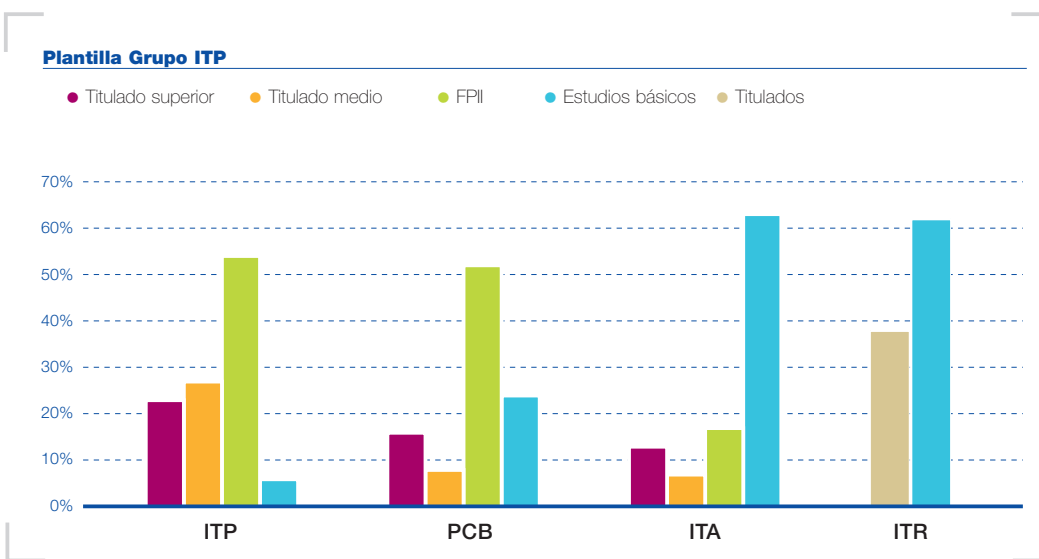
The average age of the ITP staff member is 39 years. In the affiliates, the average age falls, so that in ITA it drops to 37 years and in ITR and PCB the averages are 32 and 31 years respectively.

The recruitment policy continues to centre on the incorporation of young people with high levels of training. Currently, 38.4% of the total workforce has university qualifications. The percentage of staff with only basic studies, which in 1991 represented 38% of ITP, now stands at only 6% of people on the workforce.

Training plays a fundamental part in any project based on people. In ITP in 2007, 609 courses were given in which 4,451 students took part for a total of 64,505 hours of training, an activity to which 1.7% of the working day was dedicated. In the case of ITR, the percentage of working time dedicated to training was 1.45%, in PCB, 0.34%, and in ITA, 1.7% of the working day.

ITP collaborates with the aeronautics area of the University of the Basque Country's School of Engineering (ETSII), where the highlight was the establishment and promotion of the Aeronautics Department. Also in this area there is a programme of student grants which in many cases is a way of incorporating new graduates onto the staff of ITP. In 2007, 29 ETSII students were integrated into activities at Zamudio. ITP also received the award of the General Foundation of the Polytechnic University of Madrid for the collaboration that took place between both entities. Finally, ITP collaborated with the University School of Aeronautical Technical Engineering (EUITA) to award prizes to students at this institution for end of course projects.

In total, the number of university students who took internships at ITP was 76. Of that figure, 33 belonged to universities from the Community of Madrid, among them the Carlos III University, the ETSIA and the EUITA, and the rest, for the most part, to the EUTI and the ETSII in the Basque Country.





XV Convención del Grupo ITP. Sin duda el hito más relevante acometido en el ámbito de las personas fue el cambio de organización que se llevó a cabo en la matriz del Grupo ITP. Este hito fue anunciado durante la celebración de la XV Convención del Grupo ITP, que tuvo lugar los días 23 y 24 de marzo de 2007.

**There can be no doubt that the most significant landmark in the area of personnel was the change to the organisational structure that was carried out within the ITP parent company. This milestone was announced during the celebration of the ITP Group's 15th Convention which took place on 23rd and 24th March, 2007.**

## Dimensión social externa

Uno de los valores de ITP es la Responsabilidad Social, formulado como: "... trabajamos para mejorar la calidad de vida laboral de los empleados reduciendo el impacto que nuestras actividades puedan producir en el entorno contribuyendo a un desarrollo social, ambiental y económico sostenible".

En consecuencia, ITP destina importantes esfuerzos al desarrollo social, a través de iniciativas con la comunidad educativa y el mundo de la investigación. Concretamente en el campo de la investigación, ITP mantiene relaciones estables a largo plazo con numerosos Centros Tecnológicos y universidades basadas en la excelencia de los equipos de investigación.

En este contexto hay que resaltar en 2007 el proyecto OPENAER, que ITP promovió y actualmente coordina, aprobado en la línea de ayudas CENIT. Se trata de un proyecto multidisciplinar donde se promovió activamente la participación de organismos de investigación públicos y privados. Participan en este proyecto 15 organismos de investigación, que involucran a 21 grupos de investigación diferentes. Estos organismos participan en la modalidad de subcontratación por parte de los socios participantes, que representa casi un tercio del presupuesto total del proyecto. Es también de destacar la dispersión geográfica de los Organismos de Investigación participantes, que proceden de seis Comunidades Autónomas diferentes, pese a que siete de las diez empresas socios del proyecto están ubicadas en el País Vasco, en un esfuerzo de búsqueda y consolidación de la excelencia investigadora en las áreas de interés del proyecto.

En cuanto a proyectos del Programa Marco de I+D europeo, ITP también promovió la participación de los Organismos de Investigación en las propuestas de proyectos presentados a la Comisión Europea, a través de su participación en el *Engine Industrial Management Group* (EIMG), grupo de influencia que coordina la preparación de propuestas de proyectos al Programa Marco en el área de propulsión aeronáutica. Esta iniciativa cobra ahora especial relevancia ya que el VII Programa Marco está en la fase de presentación de propuestas. En la primera convocatoria, se han aprobado tres proyectos donde ITP participa junto Organismos de Investigación como el Centro de Tecnología Aeronáutica, la Universidad Politécnica de Madrid y la Mondragon Goi Eskola Politeknikoa.

Aparte de las iniciativas relacionadas con la cultura e investigación, ITP también patrocinó diferentes acontecimientos relacionados con el deporte (la fundación de fomento del deporte Bizkaia - Bizkaialde, participación juegos olímpicos inter-empresas y maratones, entre otras) y la cultura (Museo Guggenheim de Bilbao, Reina Sofía de Madrid, Museo Marítimo de Bilbao, Museo del Prado, Museo de Bellas Artes de Bilbao), sin olvidar patrocinios de otras actividades sociales como la establecida con la Coral de Bilbao, la ABAO o la BOS en el terreno musical.

ITP va más allá de su actividad empresarial e intenta involucrarse en la medida de lo posible en las diversas iniciativas que surgen en su entorno destinando importantes recursos al apoyo a actividades en los municipios en los que se encuentra físicamente. En esta línea actualmente ejerció la presidencia de la Asociación de Ocio creada en el Parque Tecnológico de Zamudio y participó activamente en el Foro Sostenibilidad del Parque Tecnológico Bizkaia.

## External social dimension

One of the main values at ITP is Social Responsibility, formulated as follows: "... we work to improve the quality of our employees' working life, to reduce the impact that our activities may have on their environment and to contribute to sustainable social, environmental and economic development."

As a result, ITP makes a major effort towards social development through initiatives undertaken with the educational community and with the world of research. Specifically in the field of research, ITP maintains long term stable relationships with numerous Technology Centres and universities based on the excellence of their research teams.

Within this context, one of the highlights of 2007 was the OPENAER project, promoted and currently co-ordinated by ITP, which was approved as part of the CENIT line of funding. This is a multi-disciplinary project in which the participation of public and private research entities is actively promoted. Fifteen research entities take part in the project which involves 21 different research groups. These entities participate by means of subcontracting on the part of participating members which represents a third of the total budget of the project. Another noteworthy feature is the geographical dispersal of the participating research entities which derive from six different autonomous communities, despite the fact that six of the project's seven member companies are based in the Basque Country. This is part of an effort to seek out and consolidate investigative excellence within the project's areas of interest.

As for projects within the European R&D Framework Programme, ITP also promoted the participation of research entities in proposals for projects presented by the European Commission through its involvement in the Engine Industrial Management Group (EIMG), an influence group which co-ordinates the preparation of project proposals to the Framework Programme in the area of aeronautic propulsion. This initiative now has particular relevance with the 7th Framework Programme being in its proposal presentation phase. At the first assembly, three projects were approved in which ITP participates alongside research entities such as the Centre for Aeronautic Technology, the Polytechnic University of Madrid and the Mondragon Goi Eskola Politeknikoa.

Apart from initiatives related to education and research, ITP also sponsored diverse events related to sport (the Bizkaia-Bizkaialde foundation for sports promotion, participation in the Inter-Company Olympic Games and marathons, among others) and to culture (the Guggenheim Museum in Bilbao, the Reina Sofía in Madrid, the Bilbao Maritime Museum, the Prado Museum, and the Bilbao Fine Arts Museum), without forgetting sponsorship of other social activities such as that which exists with the Bilbao Choir, the Bilbao Association for Friends of Opera or the Bilbao Symphony Orchestra in the field of music.

Dentro de este apartado podemos englobar también el soporte a las múltiples visitas que se recibidas en 2007, ya que ITP es una empresa transparente, receptiva y que se relaciona no sólo con clientes, sino también con universidades, colegios y diferentes asociaciones, importantes para el ejercicio de su responsabilidad social.

Una actuación encaminada a favorecer la integración en el entorno, en la que ITP se encuentra inmersa, son los planes para la promoción y utilización del euskera en el ámbito empresarial fomentados por el Gobierno Vasco y Diputación Foral de Bizkaia, apoyo que llevó a cabo mediante distintas actividades culturales.

ITP también promovió la participación de los Organismos de Investigación en las propuestas de **proyectos** presentados a la **Comisión Europea**

Dada la relevancia industrial de ITP en un sector estratégico, durante el período contemplado tuvo una participación importante en organizaciones empresariales como CEBEK, la Federación Vizcaína de Empresas del Metal (FVEM), el Círculo de Empresarios, la Asociación de Empresarios del Henares (AEDHE) o la Asociación Comarcal de Empresarios de Daganzo, Ajalvir y Paracuellos (ACEDAP).

De las acciones sociales cabe resaltar las donaciones a diferentes ONGs como Cruz Roja, Asociación Española contra el Cáncer o Fundación contra la drogadicción Etorikintza. En Navidad, ITP promovió un concurso entre los hijos de los trabajadores en el que se eligieron las postales navideñas que se utilizaron como felicitación oficial y donó a UNICEF la cantidad que habría supuesto la compra de felicitaciones a esta entidad. En 2007 además, se colaboró poniendo a disposición de los trabajadores de todos los centros de ITP lotería de UNICEF. Por otra parte, el importe sobrante de Lotería de Navidad de ITP se donó en 2007 a Ingenieros Sin Fronteras.

El total de donaciones a la comunidad en 2007 fue aproximadamente el 1% de los resultados del año del Grupo ITP. De dicha cantidad aproximadamente la mitad se destinó a temas artísticos y culturales (Museo Guggenheim, Museo del Prado, Museo Marítimo y patrocinio de libros), un 20% a temas deportivos y el 30% restante a aspectos sociales, dentro del ámbito de influencia donde está ubicada la empresa (Txorierrri y Corredor del Henares) y patrocinios benéficos.

ITP looks beyond its corporate activity and tries to get involved as far as possible in the different initiatives which arise in the community, dedicating major resources to supporting activities in the towns in its physical setting. As part of this, ITP currently holds the presidency of the Leisure Association that was set up in the Zamudio Technology Park and takes an active part in the Biscay Technology Park Sustainability Forum.

We can also include within this section the support provided for the numerous visits that were received in 2007, since ITP is a transparent and welcoming company which enjoys relationships not only with clients but also with universities, colleges and diverse associations that are important to the expression of its social responsibility.

One activity aimed at favouring social integration in which ITP is currently immersed is the plan for the promotion of the Basque language in the business environment backed by the Basque Government and the Biscay Local Authority. ITP support for this initiative is manifested through various cultural activities.

Given the industrial relevance of ITP in its strategic sector, the period in question also saw major participation in business organisations such as CEBEK, the Biscay Metal Companies Federation (FVEM), the Employer's Circle, the Henares Employer's Association (AEDHE) or the Inter-Framework Employer's Association of Daganzo, Ajalvir and Paracuellos (ACEDAP).

Among its social activities, we should highlight ITP's donations to different NGOs such as the Red Cross, the Spanish Association against Cancer or the Etorikintza Foundation against Drug Addiction. At Christmas, ITP ran a competition among the children of its workers in which Christmas cards were chosen to be used as official greetings cards and the amount which would have been spent on buying these greetings cards was donated to UNICEF. ITP also collaborated in 2007 by making the UNICEF lottery available to workers at all its centres. Finally, the amount left over from the ITP Christmas Lottery was donated in 2007 to Engineers without Frontiers.

The total amount of donations to the community in 2007 was approximately 1% of the ITP Group's annual results figure. Of that amount, around half was destined for artistic and cultural matters (the Guggenheim Museum, the Prado Museum, the Maritime Museum and sponsorship of books), 20% to sporting matters with the remaining 30% to social aspects within the area of influence in which the company is based (Txorierrri and the Henares Passage) and charitable sponsorships.





# Memoria ambiental

## Environmental report



Uno de los compromisos concretos de ITP es contribuir a la reducción de los gases de efecto invernadero, ya que cerca del 3% de las emisiones globales de estos gases son generadas por la aviación a nivel mundial.

One of ITP's specific commitments is to contribute to the reduction in greenhouse gases, particularly as around 3% of these gases are generated by aviation worldwide.

## Memoria Ambiental 2007

### ITP y el Medio Ambiente

El compromiso de la sociedad actual con el Medio Ambiente y el desarrollo económico sostenible es cada vez mayor. En este sentido, ITP asume un firme compromiso de contribuir positivamente a dicho desarrollo.

Uno de los compromisos concretos de ITP es contribuir a la reducción de los gases de efecto invernadero, ya que cerca del 3% de las emisiones globales de estos gases son generadas por la aviación a nivel mundial. Ante esta situación, la contribución del sector aeronáutico al cambio climático es un aspecto que está cobrando gran relevancia para las entidades internacionales, como muestran la creación del Grupo sobre la Aviación y el Cambio Climático de la Organización de Aviación Civil Internacional o las actuaciones llevadas a cabo por la Unión Europea para incluir el sector de la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

Este escenario es considerado por ITP como un reto, a la vez que una excelente oportunidad, para desarrollar actuaciones encaminadas a reducir en lo posible el impacto ambiental del producto a lo largo de todo su ciclo de vida, minimizar el riesgo de los procesos e instalaciones y alcanzar altos niveles de innovación y ecoeficiencia. ITP participa y desarrolla importantes proyectos de I+D dentro de los Programas Marco de la Unión Europea; de los desarrollados en 2007, el 72% tienen asociados objetivos de mejora ambiental (mejora de la eficiencia del motor, reducción de ruido, reducción de emisiones...)

En 2007,  
ITP participó  
y desarrolló  
importantes  
proyectos  
de I+D,  
de los que  
el 72% tenían  
asociados  
**objetivos  
de mejora  
ambiental**

## Environmental Report 2007

### ITP and the Environment

The commitment that today's society has to the environment and to sustainable development is increasing every day, and ITP has undertaken on a firm commitment to making a positive contribution to this development.

One of ITP's specific commitments is to contribute to the reduction in greenhouse gases, particularly as around 3% of these gases are generated by aviation worldwide. Faced with this situation, the contribution of the aeronautics sector to climate change is an aspect which is taking on major significance for international bodies, as can be seen in the creation by the International Civil Aviation Organisation of the Aviation and Climate Change Group, or the actions undertaken by the European Union to include the aviation sector in the community's emissions trading regime for greenhouse gases.

ITP sees this scenario as a challenge as well as a great opportunity to develop actions aimed at reducing as far as possible the environmental impact of its product throughout its whole life cycle, to minimise risks within its processes and its installations and to achieve high levels of innovation and efficiency. ITP takes part in and develops major R&D projects within the European Union Framework Programmes. Of those which were developed in 2007, 72% have associated objectives of environmental improvement (engine efficiency improvement, noise reduction, emission reduction, and so on).

En este sentido, es destacable el proyecto Clean Sky: una Joint Technology Initiative de la Comisión Europea, dentro del VII Programa Marco de I+D, con un presupuesto de 1.600 millones de euros en un período de siete años, financiado a partes iguales por la Comisión Europea y la industria privada, y cuyo lanzamiento oficial tuvo lugar en febrero de 2007. ITP participa en uno de los seis subproyectos de que consta la iniciativa (*Sustainable and Green Engines*), con un presupuesto de 20 millones de euros.

El proyecto está enfocado a la consecución de los objetivos establecidos por ACARE (*Advisory Council for Aeronautics Research in Europe*) para el año 2020, que son la reducción del 50% de las emisiones de CO<sub>2</sub>, del 80% de emisiones de NO<sub>x</sub> y del 50% del ruido emitido por las aeronaves, además de una gestión sostenible del ciclo de vida completo. En el subproyecto de propulsión, la contribución a la consecución de estos objetivos se hará mediante varias líneas de actuación, como el desarrollo de nuevas tecnologías para motores de avión "wide body" y de pasillo único, motores para aviación regional y motores para helicóptero. También se abordará el estudio de nuevas arquitecturas de motores aeronáuticos, denominadas "open rotor", que representará un salto tecnológico de gran valor para la consecución de los objetivos de reducción de emisiones.

En el contexto del desarrollo de nuevas arquitecturas de motor, cabe igualmente destacar el proyecto DREAM, recientemente aprobado dentro también del VII Programa Marco, y en el que también participa ITP junto a la UPM y CTA, que establecerá las bases para continuar desarrollando los distintos conceptos de motores "open rotor" en el JTI.

Finalmente, destaca el contenido medioambiental del proyecto OPENAER, aprobado en la línea de ayudas CENIT del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, cuyos objetivos también están alineados con los anteriores y que se ha planteado como una capacitación de ITP y los socios en las tecnologías que previsiblemente demandará la industria aeronáutica futura.

El objetivo del proyecto es comprender el impacto que este nuevo concepto de motor puede tener en los sistemas de avión y del propio motor, así como adquirir las tecnologías necesarias para el diseño y fabricación de componentes en la zona caliente de una arquitectura "open rotor": turbinas de alta, intermedia y baja presión, estructura radial trasera y palas del rotor.

Además de desarrollar actuaciones dirigidas a reducir el impacto ambiental de los productos de ITP, también se tiene en cuenta el impacto ambiental asociado a su propia actividad industrial, por la situación del entorno natural en el que opera. Así, la fábrica de Zamudio cuenta con una superficie total de 130.071 m<sup>2</sup>, de los que aproximadamente el 40% de la superficie son zonas verdes y se caracteriza por tener un robledal integrado en el terreno. Por su parte, el centro de Ajalvir en Madrid cuenta con una superficie de 100.820 m<sup>2</sup>, de la que el 2% es zona ajardinada. En 2007 se comenzó a reducir la superficie de zonas ajardinadas que se riegan, dadas las condiciones de sequía existentes en la zona geográfica en la que se ubica esta planta.

One notable aspect of this area is the Clean Sky project: a Joint Technology Initiative of the European Commission that is part of R&D Framework Programme VII, with a budget of 1,600 million euros over a seven-year period. Financed in equal parts by the European Commission and by private industry, its official launch took place in February 2007. ITP is a participant in one of the six sub-projects that make up the initiative (*Sustainable and Green Engines*), with a budget of 20 million euros.

The focus of the project is to achieve the objectives set out by ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) for the year 2020. These include reductions of 50% in CO<sub>2</sub> emissions, of 80% in NO<sub>x</sub> emissions and of 50% of noise emitted by aircraft, as well as sustainable management of the entire life cycle. Within the propulsion sub-project, our contribution to the achievement of these goals takes the form of several lines of activity, such as the development of new technologies for wide body and single-aisle aircraft engines, engines for regional aviation and helicopter engines. It also includes a study of new types of aeronautic engine architecture known as "open rotor", which will mean a great technological step forward in the achievement of emission reduction objectives.

In the context of developing new types of engine architecture, another equally noteworthy aspect is the recently approved DREAM project, which is also part of Framework Programme VII and in which ITP also participates alongside UPM and CTA. This project will establish the bases to continue developing the different concepts of "open rotor" engines in the JTI.

Finally, we must highlight the environmental content of the OPENAER project, approved as part of the Ministry of Industry, Tourism and Commerce's CENIT aid programme. The objectives of this project are also aligned with those already mentioned and it was conceived as a way of capacitating ITP and its partners in those technologies which the aeronautics industry will require in the foreseeable future.

The aim of the project is to understand the impact that this new engine concept may have on the systems of the aircraft and of the engine itself, as well as to acquire the technology necessary for the design and manufacture of components in the hot zone of open rotor architecture: high, medium and low pressure turbines, the rear radial structure and rotor blades.

As well as developing actions aimed at reducing the environmental impact of ITP products, we also take into account the environmental impact associated with our own industrial activity in the natural surroundings in which we operate. The Zamudio factory has a total surface area of 130,071m<sup>2</sup>, of which approximately 40% are green zones characterised by the oak wood integrated in the landscape. For its part, the Ajalvir centre in Madrid has a surface area of 100,820m<sup>2</sup>, of which 2% is landscaped. In 2007 we started to reduce the amount of landscaped surface requiring irrigation, given the drought conditions existing in the geographical area in which this plant is based.

## Desempeño ambiental

Para traducir los objetivos de reducir el impacto ambiental del producto y las instalaciones en acciones concretas sin olvidar los objetivos globales del sector, desde 2006 tanto ITP como PCB se encuentran adheridas al Acuerdo Ambiental Voluntario del Sector de Aeronáutica y Espacio 2006-2008. Se trata de un proceso de negociación entre empresas y la Administración (el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, en este caso) por el que voluntariamente se comprometen a llegar a unos objetivos ambientales y realizar cada una de las partes una serie de actuaciones.

Dichos objetivos se han definido para el periodo 2006-2008. En 2007 se continuó con las actuaciones definidas para lograr su cumplimiento, que alcanzó unos niveles del 60% en PCB y el 77% en ITP.

La adhesión a estas iniciativas voluntarias responde al compromiso de ITP, que va más allá del mero cumplimiento de los requisitos legales ambientales que aplican a los distintos centros. Para asegurar el cumplimiento de dichos requisitos ITP cuenta con sistemas de identificación, control y evaluación, y no ha sido objeto de sanción por incumplimientos de la normativa ambiental.

Los centros de ITP en Zamudio y Ajalvir se encuentran afectados por uno de los requisitos legales más restrictivos aplicables a instalaciones industriales, la Ley de Prevención y Control Integrados de la Contaminación (I PPC), la cual exige disponer de la Autorización Ambiental Integrada para operar. A la planta de ITP Ajalvir le fue otorgada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid en enero de 2007, lo que la convierte en la primera empresa aeronáutica española que cuenta con Autorización Ambiental Integrada. En cuanto a la del centro de Zamudio, dicha autorización se encuentra en su fase final de tramitación.

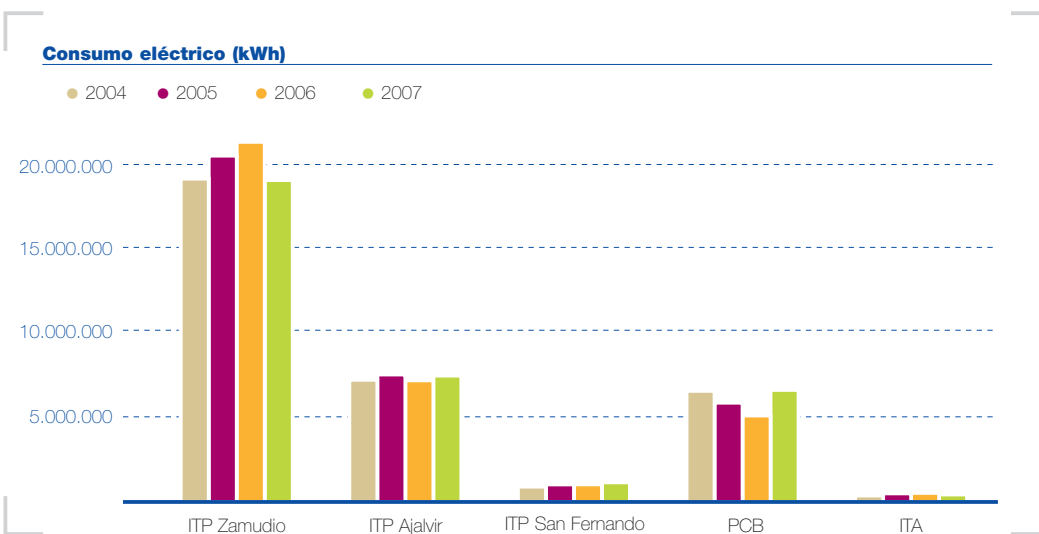
## Environmental performance

In order to translate the objectives of reducing the environmental impact of our product and installations into concrete actions, without forgetting the global objectives of the sector, both ITP and PCB have since 2006 adhered to the Voluntary Environmental Agreement of the Aeronautics and Space Sector 2006-2008. This involves a process of negotiation between companies and administrative bodies (the Basque Government Department of the Environment and Land Management, in this case) in which a voluntary commitment is made to reaching certain environmental objectives and to the undertaking of a series of actions by each party.

These objectives have been defined for the period 2006-2008. 2007 saw the continuation of the actions defined for their accomplishment, which reached levels of 60% in PCB and 77% in ITP.

The adherence to these voluntary initiatives is a reflection of ITP's commitment, which goes beyond mere compliance with the environmental legal requirements applicable to the different centres. To ensure compliance with these requirements, ITP has systems of identification, control and evaluation, and has never been subject to sanction for non-fulfilment of environmental norms.

The ITP centres in Zamudio and Ajalvir are affected by one of the most restrictive legal requisites applicable to industrial installations: the law of Integrated Pollution Prevention and Control (I PPC), which requires that a company has Integrated Environmental Authorisation in order to operate. In the case of ITP's Ajalvir plant, this was granted by the Community of Madrid's Council for the Environment and Land Management in January 2007, making it the first Spanish aeronautics company to have Integrated Environmental Authorisation. As for the Zamudio centre, this authorisation is currently in the final phase of processing.

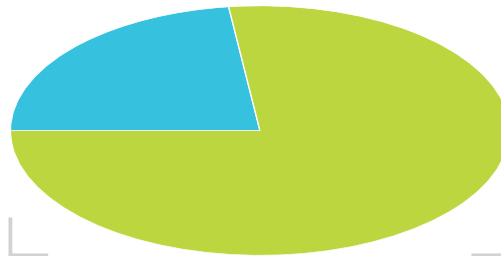


La gestión ambiental de ITP se integra en todas las actividades, lo cual permite aplicar criterios ambientales en el ciclo de vida del motor. De hecho, la práctica totalidad de las empresas del Grupo ITP (ITP, ITR, PCB e ITA) cuentan con una Política Ambiental, uno de los pilares fundamentales de la gestión ambiental. En el caso de la empresa matriz, ésta se encuentra integrada con las Políticas de Calidad y Prevención de Riesgos Laborales.

En 2007, el centro de ITP Ajalvir fue incluido en el Registro EMAS (Sistema Europeo de Gestión y Ecoauditoría), que representa el más alto nivel de gestión ambiental existente actualmente en Europa. Este nuevo registro, unido a los de ITP Zamudio en 2003 y PCB en 2004, convierte a ITP en el primer grupo empresarial español del sector aeronáutico en número de centros verificados conforme a este modelo. Los tres centros registrados en EMAS ponen a disposición pública los datos más relevantes de su comportamiento ambiental por medio de la Declaración Ambiental, que es validada por un tercero y se publica anualmente (las Declaraciones Ambientales de ITP Zamudio, ITP Ajalvir y PCB se encuentran disponibles en [www.itp.es](http://www.itp.es) y [www.pcb.es](http://www.pcb.es)).

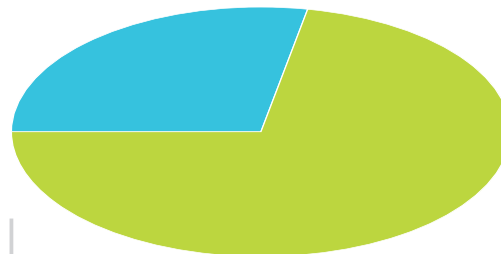
**Residuos no peligrosos ITP**

- 77% - Valorizable, 472.112 kg.
- 23% - Vertedero, 197.849 kg.



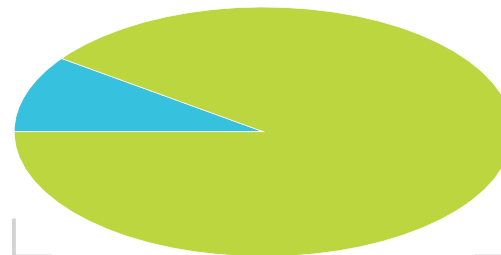
**Residuos no peligrosos PCB**

- 72% - Valorizable, 154.513 kg.
- 28% - Vertedero, 65.906 kg.



**Residuos no peligrosos ITA**

- 90% - Valorizable, 55.660 kg.
- 10% - Vertedero, 5.985 kg.



ITP's environmental management is integrated into all its activities, a fact which allows us to apply environmental criteria to the life cycle of an engine. In fact, practically all of the companies which form the ITP Group (ITP, ITR, PCB and ITA) have their own Environmental Policy, one of the fundamental pillars of environmental management. In the case of the parent company, this can be found integrated within the Policies of Quality and Labour Risk Prevention.

In 2007, ITP's Ajalvir centre was included in the EMAS Register (Eco-Management and Audit Scheme), which represents the highest level of environmental management currently existing in Europe. This new registration, alongside that of ITP Zamudio in 2003 and PCB in 2004, makes ITP the leading Spanish business group within the aeronautics sector in terms of number of verified centres that conform to this model. The three centres registered in EMAS place at the disposal of the public the most relevant information about their environmental performance by means of the Environmental Declaration, which is validated by a third party and is published annually (the Environmental Declarations of ITP Zamudio, ITP Ajalvir and PCB are available at [www.itp.es](http://www.itp.es) and [www.pcb.es](http://www.pcb.es)).

Además de este nuevo registro, durante 2007 se renovaron los certificados de gestión ambiental existentes: ISO 14001 en PCB y en ITP, cuyo alcance incluye los centros de ITP en Zamudio, Ajalvir y San Fernando de Henares, y Ekoscan® en ITA.

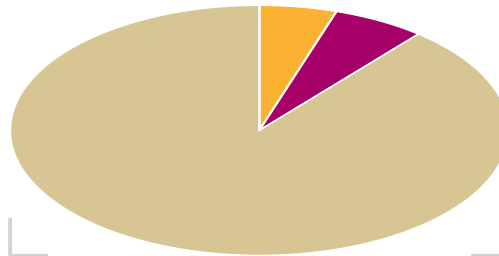
Gracias a la solidez de la gestión ambiental y la trayectoria en EMAS, ITP recibió en 2007 el reconocimiento del Premio EMAS. Estos premios son promovidos anualmente por la Comisión Europea entre las organizaciones que se encuentran incluidas en el registro EMAS, como reconocimiento a las empresas que destacan por su gestión ambiental, y suponen actualmente el máximo nivel de reconocimiento en el área ambiental a nivel europeo.

En su edición de 2007, en la que el lema fue "Gestión de Residuos: la minimización de residuos en organizaciones registradas EMAS", el Gobierno Vasco eligió y propuso a ITP Zamudio como organización de la CAPV merecedora del galardón. Posteriormente, el Ministerio de Medio Ambiente eligió la candidatura de ITP entre las representantes de las Comunidades Autónomas como ganadora del Premio Nacional EMAS 2007, lo que suponía concurrir a los European EMAS Awards 2007 como representante española en la categoría de gran empresa.

Los sistemas de gestión ambiental de ITP permiten analizar, controlar, mejorar y asegurar el cumplimiento legal en los aspectos que inciden en el entorno, tanto de las instalaciones y procesos como del producto. Para mejorar el comportamiento, se definen objetivos de mejora, que son aprobados por la Dirección al más alto nivel, y paralelamente se lleva un control y seguimiento exhaustivos de todos los aspectos ambientales, reflejo del desempeño ambiental de ITP y que permite detectar las áreas donde trabajar para seguir mejorando.

#### Residuos peligrosos ITP

- 89% Valorizable, 710.787 kg.
- 5% Eliminación, 41.096 kg.
- 6% Combustible, 47.120 kg.



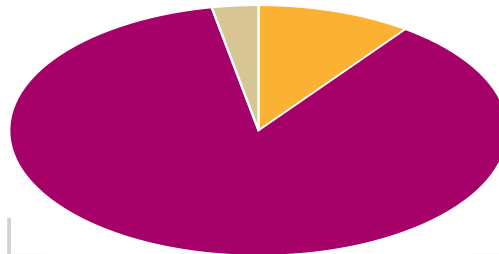
#### Residuos peligrosos PCB

- 5% Valorizable, 12.980 kg.
- 33% Eliminación, 88.872 kg.
- 62% Combustible, 165.538 kg.



#### Residuos peligrosos ITA

- 3% Valorizable, 337 kg.
- 10% Eliminación, 995 kg.
- 87% Combustible, 8.916 kg.



As well as this new registration, 2007 also saw the renovation of existing environmental management certificates: ISO 14001 in PCB and ITP, the scope of which embraces the ITP centres in Zamudio, Ajalvir and San Fernando de Henares, and Ekoscan® in ITA.

Thanks to the solidity of its environmental management, and its progress within EMAS, ITP was awarded in 2007 with the EMAS Prize. These prizes are annually promoted by the European Commission among the organisations that are included in the EMAS register as a way of recognising companies that stand out for their environmental management. They currently represent the highest level of recognition within the environmental area at a European level.

In the 2007 edition of these prizes, the theme of which was "Waste Management: The Minimisation of Residues in EMAS Registered Organisations", the Basque Government chose and proposed ITP Zamudio as the organisation of the Basque Autonomous Community most deserving of the award. Subsequently, the Ministry of the Environment chose ITP's candidature from among the representatives of the Autonomous Communities as the winner of the National EMAS Prize 2007, which gives the right to compete in the European EMAS Awards 2007 as the Spanish representative in the large company category.

ITP's environmental management systems allow us to analyse, control, improve and ensure legal compliance in the areas that affect our surroundings, in our installations and processes as well as in our product. In order to enhance our performance, objectives for improvement are defined and are then approved by the management at the highest level. In parallel to this, exhaustive checks and follow-ups are carried out on all environmental aspects to reflect ITP's environmental outlay and allow us to detect the areas in which we need to work in order to continue improving.



**El Ministerio de Medio Ambiente eligió la candidatura de ITP entre las representantes de las Comunidades Autónomas como ganadora del Premio Nacional EMAS 2007, lo que suponía concurrir a los European EMAS Awards 2007 como representante española en la categoría de gran empresa**

The Ministry of the Environment chose ITP's candidature from among the representatives of the Autonomous Communities as the winner of the National EMAS Prize 2007, which gives the right to compete in the European EMAS Awards 2007 as the Spanish representative in the large company category.

## Consumo de recursos

En relación con las materias primas, en 2007 se consumieron en ITP cerca de 23.214 unidades de forjas y fundidos, 1.307 toneladas de combustibles y fluidos y 66 toneladas de productos químicos. En PCB el consumo fue de un total de 401 toneladas de aleaciones especiales, 402 toneladas de arenas cerámicas y 197 toneladas de productos químicos.

Desde hace varios años existen objetivos para reducir el consumo de agua en distintos centros de ITP. El agua consumida se obtiene de la red de abastecimiento en todos los casos y el centro de ITP Ajalvir posee, además, un pozo del que se extrae agua para riego de jardines. El consumo de agua de pozo fue de 5.764 m<sup>3</sup> en 2007.

## Residuos

Un aspecto ambiental importante son los residuos generados en los procesos e instalaciones del Grupo ITP. Son consecuencia de la actividad y se ha dedicado un importante esfuerzo a asegurar una correcta gestión, con objeto de minimizar el impacto ambiental asociado y evitar la contaminación de agua, suelo y aire.

Los residuos se recogen de forma segregada y se entregan a un gestor autorizado, que asegura un tratamiento adecuado y específico según su naturaleza. En los últimos años se ha intentado fomentar la valorización siempre que sea posible, lo que significa que el residuo no se deposita directamente en vertedero, sino que se aprovecha la materia que lo compone, como ocurre con residuos no peligrosos como cartón, papel, tóner, madera, plástico, viruta, restos metálicos, etc.

## Consumption of resources

In regard to raw materials, 2007 saw the consumption in ITP of around 23,214 forging and smelting units, 1,307 tons of fuels and fluids and 66 tons of chemical products. In PCB, consumption stood at a total of 401 tons of special alloys, 402 tons of ceramic sands and 197 tons of chemical products.

For several years there have been objectives to reduce water consumption at the different ITP centres. The water consumed is obtained from the mains supply in all cases and the ITP centre at Ajalvir also has a well from which water for the irrigation of its gardens is extracted. The consumption of well water stood at 5,764 m<sup>3</sup> in 2007.

## Waste

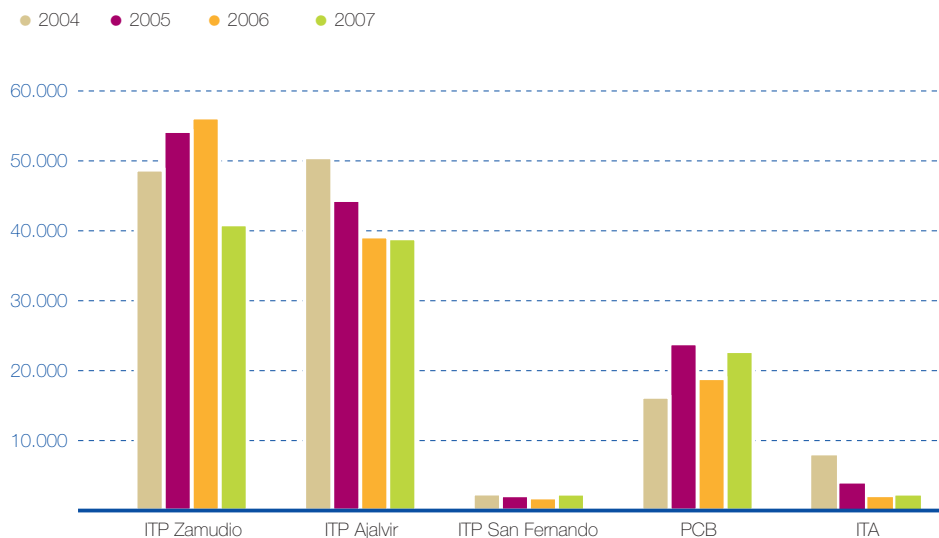
Another important environmental aspect is the waste generated in the ITP Group's processes and installations. It is the result of our activity and a major effort has been made to ensure its correct management with the goal of minimising the associated environmental impact and avoiding the contamination of water, soil and air.

Residues are collected in segregation and passed on to an authorised agent that will ensure correct and specific treatment according to their nature. In the last few years, an attempt has been made to encourage waste exploitation wherever possible, meaning that the residues are not deposited directly into a dumping site. Instead, the materials of which they are composed are used, as is the case with non-hazardous waste like card, paper, toner, wood, plastic, shavings, metal scraps etc.

As for hazardous waste, its final destination depends on the type of residue and the substances of which it is composed: some are eliminated in secure deposits, others are used as fuel at incineration plants, while in other cases there is also the possibility of exploitation under controlled conditions.

On the path to achieving the goal of improving waste at ITP, a notable milestone was passed with the reduction of hazardous oil-based emulsion residues, the most important type of waste associated with the mechanising process. This reduction is the result of different actions undertaken over the last few years at the Zamudio centre, the most important of which was the implementation of a new vacuum evaporating unit. With this, the oil-based emulsion residue that is obtained is richer in oil and the water effluent is of high quality. The residue has been considerably diminished, to the point that an 87% reduction in kilograms of waste generated was achieved for the period 2002-2007.

Consumo de agua de red (m<sup>3</sup>)



En cuanto a los residuos peligrosos, el destino final depende del tipo de residuo y de las sustancias que lo componen: algunos se eliminan en depósitos de seguridad, otros se emplean como combustible en instalaciones de incineración y en otros casos también es posible la valorización, en condiciones controladas.

Para cumplir el objetivo de mejorar los residuos de ITP, un hito destacable conseguido es la reducción del residuo peligroso emulsión aceitosa, el más importante asociado al proceso de

Mecanizado. Dicha reducción es el resultado de diversas actuaciones en los últimos años en el centro de Zamudio, destacando entre éstas la implantación de un nuevo equipo evaporador a vacío, con el que se obtiene un residuo de emulsión aceitosa más rico en aceite y un efluente de agua de gran calidad. El residuo ha ido disminuyendo de forma considerable, hasta el punto de conseguir en el periodo 2002-2007 una reducción del 87% en kilogramos del residuo generado.

**Actuaciones desarrolladas por el Grupo ITP**

<p><b>Reducción del consumo de materias primas y energía</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ITP-Diseño: se están implantando mejoras para optimizar el peso y aumentar la eficiencia del motor, que supone reducir el consumo de combustible. De los proyectos de I+D en los que ITP participó en 2007, el 44% tiene objetivos de mejora de la eficiencia del motor.</li> <li>• ITP-Fabricación: se ha reducido el consumo de agua un 27% y el consumo eléctrico un 11% respecto a 2006.</li> <li>• ITP-Mantenimiento: se ha reducido el consumo de agua un 15%, de electricidad y gas natural un 10% en cada caso y de productos químicos un 11%, todos respecto a 2006.</li> </ul>
<p><b>Reducción de los residuos generados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ITP: se valoriza el 72% de los residuos no peligrosos generados.</li> <li>• ITP-Fabricación: se han reducido los residuos peligrosos de emulsión aceitosa y aguas de electrolito con cromo en un 70% y un 84%, respectivamente, con respecto a 2006</li> <li>• ITP-Mantenimiento: se ha reducido el residuo peligroso aguas de lavado en un 28% respecto 2006 y se ha llegado a producción 0 de los residuos peligrosos aguas con hidrocarburos y soluciones crómicas</li> <li>• PCB: Se está trabajando para reducir la generación de residuos peligrosos y aumentar la valorización de los residuos no peligrosos de material cerámico</li> </ul>
<p><b>Reducción y mejora de las emisiones atmosféricas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ITP-Diseño: se están implantando mejoras para aumentar la eficiencia del motor, que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera. De los proyectos de I+D en los que ITP participó en 2007, el 44% tiene objetivos de mejora de la eficiencia del motor y reducción de las emisiones generadas por nuestro producto. Otro 11% tiene objetivos conjuntos de mejora del ruido y las emisiones.</li> <li>• ITP-Mantenimiento: se han eliminado completamente las operaciones de limpieza que producen emisiones de compuestos orgánicos volátiles clorados, que afectan a la capa de ozono.</li> </ul>
<p><b>Mejora de la calidad de los vertidos</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ITP-Fabricación: Se ha realizado una analítica exhaustiva con la determinación de 51 parámetros en cada uno de los puntos de vertido, obteniéndose en todos los casos resultados dentro de los límites legales.</li> <li>• ITP-Mantenimiento: Se ha conseguido reutilizar las aguas residuales procedentes de los lavadores de gases, consiguiendo un importante ahorro en el consumo de agua de red y reducción del consumo de productos químicos. En cuanto a los procesos de depuración, se han optimizado los físico-químicos y se ha mejorado el rendimiento de la aireación de los procesos biológicos, aumentando la capacidad para tratar aguas residuales de distinta composición.</li> </ul>
<p><b>Reducción del ruido generado al ambiente</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño: se están implantando mejoras que reducen los niveles sonoros en algunos motores. De los proyectos de I+D en los que ITP participó en 2007, el 11% tiene objetivos de mejora del ruido generado por nuestro producto. Otro 11% tiene objetivos conjuntos de mejora del ruido y las emisiones.</li> </ul>

**Actions taken in 2007**

**Reduction in consumption of raw materials and energy**

- ITP Design: Improvements are being implemented to optimise the weight and increase the efficiency of the engine, meaning a reduction in fuel consumption. Of the R&D projects in which ITP took part in 2007, 44% have objectives involving improved engine efficiency.
- ITP Manufacturing: Water consumption has been reduced by 27% and electrical consumption by 11% in relation to 2006.
- ITP Maintenance: Water consumption has been reduced by 15%, electricity and natural gas by 10% in each case and chemical products by 11%, all in relation to 2006.

**Reduction in waste generated**

- ITP: 72% of non-hazardous waste generated was exploited.
- ITP Manufacturing: Hazardous waste from oil-based emulsions and chrome electrolyte water have been reduced by 70% and 84% respectively in relation to 2006
- ITP Maintenance: Hazardous waste from rinse water has been reduced by 28% in relation to 2006 and we have achieved 0 production of hazardous waste from water with hydrocarbons and chrome solutions
- PCB: Work is ongoing to reduce generation of hazardous waste and increase exploitation of non-hazardous waste from ceramic material

**Reduction and improvement in atmospheric emissions**

- ITP Design: Improvements are being implemented to increase engine efficiency and reduce greenhouse gas emissions into the atmosphere. Of the R&D projects in which ITP took part in 2007, 44% have objectives involving improved engine efficiency and reduction of emissions generated by our product. Another 11% have associated objectives of improving noise and emissions.
- ITP Maintenance: We have totally eliminated cleaning operations which produce emissions of volatile organic chlorate compounds which affect the ozone layer.

**Improvement in the quality of effluents**

- ITP Manufacturing: An exhaustive analysis has been carried out fixing 51 parameters for each and every dumping point. The results obtained in all cases were within legal limits.
- ITP Maintenance: We have succeeded in re-using waste water from gas cleaners, thus achieving a major saving in consumption of mains water and a reduction in consumption of chemical products. In the area of purification processes, physicochemical processes have been optimised and the performance of the ventilation of biological processes has been improved, thereby increasing our capacity to treat waste water of differing composition.

**Reduction in noise generated in the environment**

- Design: Improvements are being implemented to reduce sound levels in some engines. Of the R&D projects in which ITP took part in 2007, 11% have objectives involving improvements in the noise generated by our product. Another 11% have associated objectives of improving noise and emissions.

### Emisiones a la atmosfera y al agua

ITP dispone de sistemas de control de la contaminación a las aguas y al aire, con equipos de tratamiento para las aguas residuales y las emisiones atmosféricas, y periódicamente se realizan análisis para comprobar la calidad de los efluentes y verificar el cumplimiento de la normativa. Además, los centros de Ajalvir y Zamudio hacen públicos los valores de sustancias contaminantes emitidas al agua y al aire, disponibles en la página web de EPER – España ([www.eper-es.es](http://www.eper-es.es)) y en la de EPER - Euskadi ([www.eper-euskadi.net](http://www.eper-euskadi.net)), respectivamente.

Con objeto de mejorar la calidad de las emisiones de ITP a la atmósfera, se está trabajando para optimizar los procesos de cada centro que emiten compuestos orgánicos volátiles, dando así prioridad a la prevención y minimización de la contaminación en origen: en la fábrica de ITP Zamudio se está desarrollando un plan encaminado a reducir el consumo de disolventes que producen emisiones difusas de compuestos orgánicos volátiles y en el centro de Ajalvir se ha hecho especial hincapié en eliminar las emisiones de compuestos clorados; por su parte, en PCB se está analizando la viabilidad de sustituir los baños cerámicos base alcohol por otros en base agua

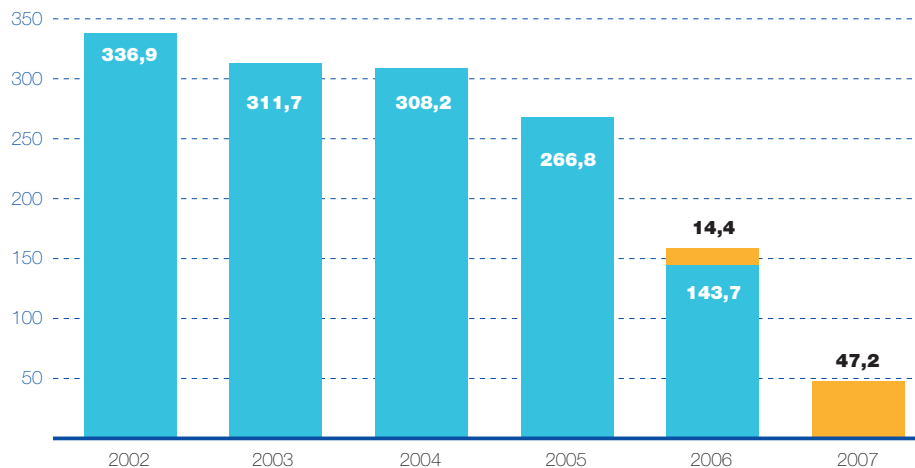
### Emissions to the atmosphere and to drainage

ITP has systems to control contamination of water and air, with treatment equipment for waste water and atmospheric emissions. As well as this, periodic analyses are carried out the quality of effluents and to verify compliance with norms. The centres at Ajalvir and Zamudio also make public the values for contaminating substances emitted to water and air, available on the web page of EPER – Spain ([www.eper-es.es](http://www.eper-es.es)) and EPER - Euskadi ([www.eper-euskadi.net](http://www.eper-euskadi.net)), respectively.

With the aim of improving the quality of ITP's atmospheric emissions, we are working to optimise the processes of every centre that emits volatile organic compounds, thus prioritising prevention and minimisation of contamination at its point of origin. In the factory at ITP Zamudio a plan is being developed aimed at reducing the consumption of solvents that produce diffused emissions of volatile organic compounds, and at the Ajalvir centre a firm stand has been taken to eliminate emissions of chlorate compounds. For its part, PCB is analysing the viability of substituting its alcohol-based ceramic baths with water-based alternatives.

**ITP Zamudio, evolución residuo emulsión aceitosa (Tn/año)**

● Tn. emulsión aceitosa ● Tn. concentrado



En relación con este objetivo del centro de Ajalvir, un hito importante durante el año 2007 fue la sustitución de todos los procesos de limpieza que tenían asociada la generación de compuestos orgánicos volátiles clorados. Ello supuso la eliminación completa de la emisión de estos compuestos a la atmósfera.

Para asegurar que el impacto ambiental de ITP es mínimo, se considera esencial que todo el personal conozca el impacto asociado a sus actividades y la forma de actuar más respetuosa con el Medio Ambiente.

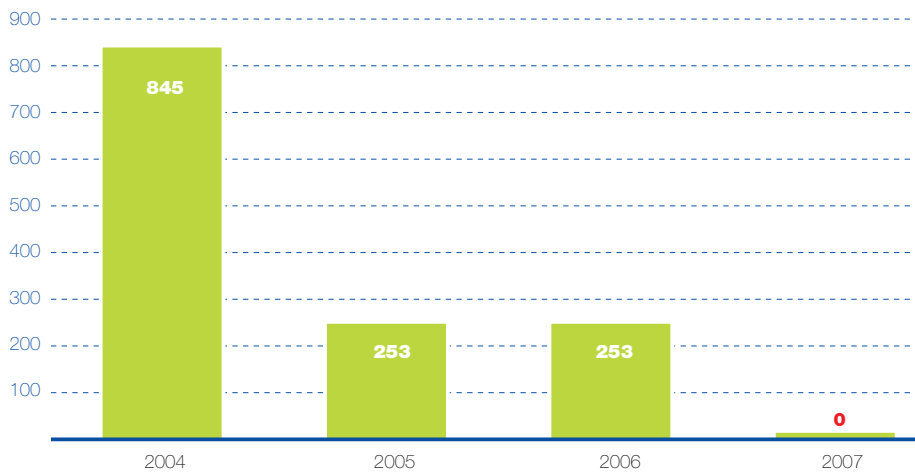
Con este fin, ITP ha ido desarrollando acciones de formación y sensibilización en esta materia: formación y sensibilización general sobre temas ambientales, cursos más específicos aplicados al puesto de trabajo, carteles de sensibilización en zonas de taller para mejorar la segregación de residuos en planta, etc. En 2007, fue destacable la realización de un curso de conducción eficiente, celebrado en las instalaciones de ITP Zamudio en colaboración con el EVE-IDAHE. Se trata de una formación teórico-práctica que combinó clases en aula con cuatro horas de pruebas de conducción, gracias a la cual los trabajadores de ITP pudieron comprobar cómo una conducción más eficiente se traduce en aspectos tan positivos como la mejora de la comodidad, el aumento de la seguridad vial, la disminución del tiempo de viaje o la reducción del coste de mantenimiento, además de la reducción del consumo de carburante y de la generación de las emisiones asociadas.

In regard to this objective of the Ajalvir centre, an important achievement in 2007 was the substitution of all the cleaning processes with associated generation of volatile organic chlorate compounds. This meant the total elimination of emissions of these compounds into the atmosphere.

To ensure that ITP's environmental impact is at a minimum, we consider it essential that all the staff are conscious of the impact associated with their activities and of the most environmentally friendly way to carry out their activities.

Towards this goal, ITP has been developing training and awareness-raising activities in this area: general training and awareness-raising regarding environmental matters, courses that are more specifically applicable to individual work posts, awareness-raising posters in areas of the workshop to improve waste segregation at the plant and so on. Another highlight of 2007 was the driving efficiency course held at the installations of ITP Zamudio in collaboration with EVE-IDAHE. This was a form of theoretical and practical training which combined classroom study with four hours of driving tests. With this course, ITP workers were able to see how more efficient driving translates into such positive effects as increased driver comfort, enhanced road safety, shorter journey times and reductions in maintenance costs, as well as the reduction in fuel consumption and generation of associated emissions.

**ITP Ajalvir, Compuestos orgánicos clorados emitidos (kg/año)**





# Información financiera

## Financial information



Las inversiones del Grupo en 2007 alcanzaron los 107 millones de euros, lo que supone un incremento del 20% con respecto al ejercicio precedente, de los cuales 72 millones corresponden a inversión en I+D, lo que refleja la continua apuesta del Grupo con el desarrollo de sus capacidades tecnológicas.

The Group's investments in 2007 reached 107 million euros, representing a 20% increase against the previous year, of which 72 million corresponded to investment in R&D. This reflects the ITP Group's continuing commitment to the development of its technological capabilities.

## Evolution de los negocios

Durante 2007, la crisis de las subprime afectó significativamente a los mercados financieros y provocó la ralentización del crecimiento económico global, sobre todo en Estados Unidos. En este escenario, el dólar se debilitó sustancialmente y los precios de las materias primas continuaron al alza durante el primer semestre, retomando al final del ejercicio a los niveles de principio del mismo. En lo que afecta a ITP, el níquel sigue cotizando a precios elevados comparados con los niveles de hace dos años.

A este contexto macroeconómico deben añadirse los retrasos del A-380 de Airbus y del B787. Pese a todo ello, la industria aeronáutica y el Grupo ITP siguen su trayectoria ascendente y de consolidación, acorde al Plan Estratégico 2006-2010.

Las cifras del año se resienten del efecto que sobre la carga de trabajo ha tenido el retraso del A-380, la subida del precio del níquel y la debilidad del dólar frente al euro, riesgos estos últimos matizados por las medidas tomadas de cobertura del tipo de cambio y del precio del níquel.

El importe neto de la cifra de negocios asciende a 447 millones de euros, lo que representa un incremento del 7% con respecto al ejercicio anterior en términos homogéneos, tras la salida de ITD del perímetro de consolidación. Las ventas en el mercado de Defensa representaron el 34%, en el Mercado Civil, el 37%, y el 29% restante correspondió al área de Mantenimiento.

En el mercado de Defensa la actividad creció el 4% y durante este ejercicio se firmó el contrato de Arabia Saudita para el suministro de 154 motores EJ-200, se consiguieron importantes avances en la fase de desarrollo en el Programa TP400 y se realizaron los primeros ensayos del motor en la Celda a cielo abierto (OATB) de ITP.

En el ámbito civil, en 2007 se mantuvieron unos niveles de actividad similares a los del ejercicio anterior y el año estuvo marcado por el impacto de los retrasos en los lanzamientos del Airbus A380, anunciado en 2006, que mantuvo la producción del motor Trent 900 en unos niveles mínimos, y del Boeing 787, que lleva instalado el Trent 1000. Por otro lado, 2007 supuso el inicio de la participación de ITP en los contratos de soporte en servicio por hora de vuelo y otro hito fue la entrada en servicio del avión A-380 y del motor Trent 900.

En el negocio de mantenimiento, las ventas han aumentado un 3% con respecto al año anterior, debido al crecimiento de las ventas al Ejército del Aire, la Armada y otros clientes institucionales y a pesar del menor nivel de actividad del contrato del Army, en su fase final de ejecución.

Por otro lado, hay que destacar la constitución, a finales del ejercicio, de la filial ITH para desarrollar y potenciar las actividades de mantenimiento de motores de helicópteros. A este respecto, se dieron los primeros pasos para la inversión en un nuevo centro en Albacete que estará operativo a finales de 2008.

El resultado de las actividades ordinarias alcanzó 10 millones de euros, lo que representa un descenso de 17 millones de euros con respecto al ejercicio anterior, debido a los adversos escenarios del dólar y de la materia prima, al impacto negativo de contratos de mantenimiento y al incremento de las amortizaciones de los programas de desarrollo.

El resultado consolidado del Grupo ascendió a 28 millones de euros, que incluyen el reconocimiento de los créditos fiscales por deducción por las inversiones en I+D, lo que representa una rentabilidad neta sobre ventas del 6,3%. Con respecto al año precedente, el resultado consolidado supuso un decremento del 7,4%.

Las inversiones del Grupo en 2007 alcanzaron los 107 millones de euros, lo que supone un incremento del 20% con respecto al ejercicio

## Business evolution 2007

During 2007, the sub-prime crisis had a major effect on financial markets and led to a slow-down in global economic growth, particularly in the United States. Against this setting, the dollar was substantially weakened and raw material prices continued to rise during the first quarter before returning at the end of the year to the levels established at its beginning. Where ITP is concerned, nickel continued to reach high prices in comparison to those of two years ago.

To this macro-economic context we must add the delays to the Airbus A-380 and to the B787. Despite all this, the aeronautics industry and the ITP Group in particular continue on a path of growth and consolidation in accordance with our Strategic Plan 2006-2010.

Figures for the year reflect the effect that the delay to the A-380 has had on workload. Also felt were the increased price of nickel and the weakness of the dollar against the Euro, although these last two risks were diminished by the measures taken to provide cover for interest rates and nickel prices.

The net value of turnover rose to 447 million euros, which represents a 7% increase over the previous year in homogeneous terms after the exit of ITD from the consolidation perimeter. Sales in the Defence market accounted for 34% and those in the Civil Market for 37%, while the remaining 29% corresponded to the Maintenance area.

In the Defence market, activity grew by 4% and the year saw the signing of a contract with Saudi Arabia for the supply of 154 EJ-200 engines. Important steps forward were also taken in the development phase in the TP400 programme and the first engine tests were carried out at ITP's open-air cell (OATB).

Within the Civil area, activity in 2007 stayed at similar levels to those of the previous year. The year was marked by the impact of the delays to the launch of the Airbus A380 announced in 2006, which kept production levels for the Trent 900 engine at a minimum, and to the Boeing 787, which is installed with the Trent 1000. On the other hand, 2007 also saw the start of ITP's participation in contracts for in-service support by flying hour. Another highlight was the entry into service of the A-380 aircraft and the Trent 900 engine.

In our maintenance business, sales increased by 3% against the previous year due to the growth in sales to the Air Force, the Navy and other institutional clients, this in spite of lower levels of activity in the Army contract, now into its final phase of execution.

Elsewhere, another highlight was the formation at the end of the year of our affiliate ITH with the goal of developing and strengthening helicopter engine maintenance activities. In this aspect, the first steps were taken towards investment in a new centre in Albacete which will be operative at the end of 2008.

Results of regular activities reached 10 million euros, which represents a decrease of 17 million euros against the previous year. This was due to the adverse

precedente, de los cuales 72 millones corresponden a inversión en I+D, lo que refleja la continua apuesta del Grupo ITP con el desarrollo de sus capacidades tecnológicas. El resto de se ha dirigido principalmente a incrementar la capacidad productiva para hacer frente al crecimiento.

El ejercicio 2008 se presenta como un año de mantenimiento de las ventas y los resultados, acorde con la situación económica internacional, el retraso del programa B 787, la situación del dólar, en mínimos históricos, y el mantenimiento de los altos precios de las materias primas.

En cuanto a las filiales, es de destacar el incremento, hasta el 75%, de la participación de ITP en la mexicana Industria de Turboreactores (ITR), y el lanzamiento, en colaboración con la ITP, de su propia división

Las inversiones del Grupo alcanzaron los **107 millones de euros**, lo que supone un **incremento del 20%**

industrial para atender al mercado local y norteamericano. Las ventas del ejercicio ascendieron a 57,3 millones de euros, superiores en un 2,5% a las del ejercicio anterior.

Por su parte, Precicast Bilbao (PCB), participada en un 60% por ITP, sufrió la caída de la actividad por el retraso del A-380, lo que provocó que sus ventas descendieran un 10% hasta 25,5 millones de euros, y que sus resultados fueran ligeramente negativos.

En cuanto a Industria de Tubería Aeronáutica (ITA), de la que ITP es accionista único, la filial obtuvo unas ventas acordes al presupuesto, de 13,7 millones de euros.

Por último, durante 2007 se llevaron a cabo las negociaciones para la adquisición de Aeromaritime, operación que se cerró a principios de 2008.

### Riesgos

ITP gestiona a través de un Comité de Riesgos los riesgos asociados a su actividad y las acciones adoptadas para mitigar los mismos. La política es preservar la viabilidad, la rentabilidad y la consecución de los objetivos corporativos.

ITP utiliza instrumentos financieros para gestionar la exposición al riesgo de sus operaciones de negocio como consecuencia de los movimientos en los mercados financieros. La política del Grupo es no utilizar instrumentos financieros o realizar operaciones financieras especulativas.

Los principales riesgos económicos de nuestras actividades son las variaciones de los precios de las materias primas, especialmente el níquel, y las variaciones del tipo de cambio euro-dólar. En este sentido, ITP lleva a cabo políticas pro-activas de gestión de dichos riesgos con el objetivo de minimizar el impacto que las fluctuaciones en los precios puedan tener en su cuenta de resultados, tanto en el corto como en el largo plazo.

circumstances of the dollar and of raw materials, to the negative impact of maintenance contracts and to the increased amortization of development programmes.

The Group's consolidated results rose to 28 million euros, a figure which includes the recognition of deductible fiscal credits for investment in R&D. This represents a net profit to sales ratio of 6.3%. In relation to the previous year, consolidated results fell by 7.4%.

The Group's investments in 2007 reached 107 million euros, representing a 20% increase against the previous year, of which 72 million corresponded to investment in R&D. This reflects the ITP Group's continuing commitment to the development of its technological capabilities. Of the remainder, most went on increasing production capacity in order to deal with growth.

It seems that 2008 will be a year of maintaining sales and results in accordance with the international economic climate, the delay to the B787 programme, the situation of the dollar, currently at historically low levels, and the persistence of high prices for raw materials.

As far as our affiliates are concerned, the highlights were an increase of up to 75% in ITP's participation in Mexican company Industria de Turboreactores (ITR), and the launch in collaboration with ITP of this company's own industrial division attending to the local and North American markets. Annual sales rose to 57.3 million euros, 2.5% higher than those of the previous year.

For its part, Precicast Bilbao (PCB), in which ITP has a 60% stake, suffered a fall in activity due to the delay to the A-380. This caused sales to decrease by 10% to 25.5 million euros and meant that its results were slightly negative.

As for Industria de Tubería Aeronáutica (ITA), in which ITP is the only stakeholder, the affiliate achieved sales in accordance with its budget of 13.7 million euros.

Finally, negotiations went on during 2007 for the acquisition of Aeromaritime. This operation was successfully completed at the start of 2008.

### Risk

ITP has a Risk Committee to manage the risks associated with its activity and the actions taken to mitigate them. The Group's policy is to safeguard the viability, the profitability and the achievement of its corporate objectives.

ITP uses financial tools to manage the exposure of its business operations to risk resulting from movement within the financial markets. The Group's policy is to avoid using financial tools or carrying out financial operations that are speculative.

The main economic risks to our activities stem from variations in the prices of raw materials, particularly nickel, and variations in the Euro to dollar exchange rate. With this in mind, ITP undertakes pro-active policies to manage these risks with the aim of minimising the impact that price fluctuations may have on its results balance in both the long and the short term.

## Balance de situación Consolidated Balance Sheet

a 31 de diciembre 2007 (Expresado en miles de euros) · December 2007 (Thousand euros)

Grupo ITP Group	2007	2006
<b>ACTIVO Assets</b>		
<b>Inmovilizado Fixed assets</b>	<b>540.330</b>	<b>522.178</b>
Gastos de establecimiento Formation expenses	796	1.206
Inmovilizaciones Inmateriales Intangible fixed assets	319.754	276.334
Inmovilizaciones Materiales Tangible fixed assets	150.593	154.371
Inmovilizaciones Financieras Investments	69.187	90.267
<b>Gastos a distribuir en varios ejercicios Deferred expenses</b>	<b>-</b>	<b>2.346</b>
<b>Activo Circulante Current assets</b>	<b>559.746</b>	<b>438.931</b>
Existencias Inventories	189.907	177.179
Deudores Debtors	178.282	117.398
Inversiones Financieras Temporales Current asset investments	173.671	130.849
Tesorería Cash at banks and in hand	17.169	12.980
Ajustes por periodificación Prepayments and accrued income	717	525
<b>Total ACTIVO Total ASSETS</b>	<b>1.100.076</b>	<b>963.455</b>
<b>PASIVO Liabilities</b>		
<b>Fondos Propios Capital and reserves</b>	<b>269.902</b>	<b>254.328</b>
Capital Suscrito Share capital	36.061	36.061
Reservas Reserves	212.353	194.103
Diferencias de conversión Translation differences	(6.686)	(6.252)
Perdidas y ganancias atribuibles a la sociedad dominante Profit and loss attributed to the parent Company	28.174	30.416
<b>Socios Externos Minority interest</b>	<b>9.057</b>	<b>12.748</b>
<b>Diferencias negativas de consolidación Negative consolidation differences</b>	<b>2.711</b>	<b>-</b>
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios Deferred income</b>	<b>31.510</b>	<b>29.343</b>
<b>Provisión para riesgos y gastos Provision for liabilities and charges</b>	<b>8.874</b>	<b>8.569</b>
<b>Acreedores a largo plazo Creditors: amounts falling due in more than one year</b>	<b>215.439</b>	<b>226.237</b>
Deudas con entidades crédito Bank loans	8.029	13.852
Deudas con empresas del Grupo Amounts owed to Group companies	20.831	-
Acreedores no comerciales Non-trade creditors	186.579	212.385
<b>Acreedores a corto plazo Creditors: amounts falling due in less than one year</b>	<b>562.583</b>	<b>212.385</b>
Deudas con entidades crédito Bank loans	11.498	9.899
Deudas con empresas del Grupo y asociadas Amounts owed to Group and associated companies	94.315	70.001
Acreedores comerciales Trade creditors	428.938	336.976
Otras deudas no comerciales Other non-trade creditors	27.832	15.354
<b>Total PASIVO Total LIABILITIES</b>	<b>1.100.076</b>	<b>963.455</b>

## Cuenta de resultados Profit & Loss Account

a 31 de diciembre 2007 (Expresado en miles de euros) · December 2007 (Thousand euros)

Grupo ITP Group	2007	2006
<b>GASTOS Expenses</b>		
Aprovisionamientos Supplies	211.490	192.355
Gastos de personal Staff costs	108.426	108.145
Dotaciones para amortización inmovilizado Amortisation and depreciation	52.275	44.414
Variación de las provisiones de circulante Change in provisions for current assets	4.800	(9.116)
Otros gastos de explotación Other operating expenses	105.376	91.082
	<b>482.367</b>	<b>449.013</b>
<b>Beneficio de explotación Operating profit</b>	<b>3.445</b>	<b>24.584</b>
Variación de las provisiones de inversiones financieras Long-term financial expenses	-	375
Otros gastos financieros y gastos asimilados Other financial expenses and the like	1.418	1.167
Diferencias negativas de cambio Loss on exchange	3.006	1.711
	<b>4.424</b>	<b>3.253</b>
<b>Resultados financieros positivos Net financial income</b>	<b>7.165</b>	<b>2.924</b>
Participación en pérdidas de Sociedades puestas en equivalencia Share in losses of companies consolidated by equity method	953	79
<b>Beneficio de las actividades ordinarias Profit on ordinary activity</b>	<b>9.657</b>	<b>27.429</b>
Gastos extraordinarios Extraordinary expenses	344	193
Pérdidas en enajenación de inmovilizado Loss on disposal of fixed assets	377	-
Pérdidas de ejercicios anteriores Previous year losses	958	-
	<b>1.679</b>	<b>193</b>
<b>Resultados extraordinarios positivos Extraordinary profit</b>	<b>5.269</b>	<b>3.089</b>
<b>Beneficio consolidado antes de impuestos Consolidated profit before tax</b>	<b>14.926</b>	<b>30.518</b>
Impuesto sobre sociedades Corporate income tax	(13.106)	(177)
<b>Resultado consolidado del ejercicio Consolidated profit for the year</b>	<b>28.032</b>	<b>30.695</b>
<b>Resultado atribuido a socios externos Profit attributable to minority interest</b>	<b>(142)</b>	<b>279</b>
<b>Beneficios netos del Grupo Net profit of the Group</b>	<b>28.174</b>	<b>30.416</b>
<b>INGRESOS Income</b>		
Importe neto de la cifra de negocios Net turnover	446.879	439.053
Aumento exist. productos terminados y obra en curso Increase of inventories of finished products and work in progress	11.884	6.712
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado Own work capitalised	23.651	25.575
Otros ingresos de explotación Other operating income	3.398	2.257
	<b>485.812</b>	<b>473.597</b>
Diferencias positivas de cambio Gains on exchange	4.158	2.730
Otros intereses e ingresos asimilados Other interest income and the like	7.259	3.447
Ingresos de participaciones en capital Income from shareholdings	172	-
	<b>11.589</b>	<b>6.177</b>
Beneficios en la enajenación de inmovilizado Profit on the disposal of fixed assets	637	52
Subvenciones de capital Capital grants	1.627	1.650
Ingresos de ejercicios anteriores Previous year income	2.481	-
Ingresos extraordinarios Extraordinary income	2.303	1.580
	<b>6.948</b>	<b>3.282</b>

### Retribución a Administradores Payment to Managers

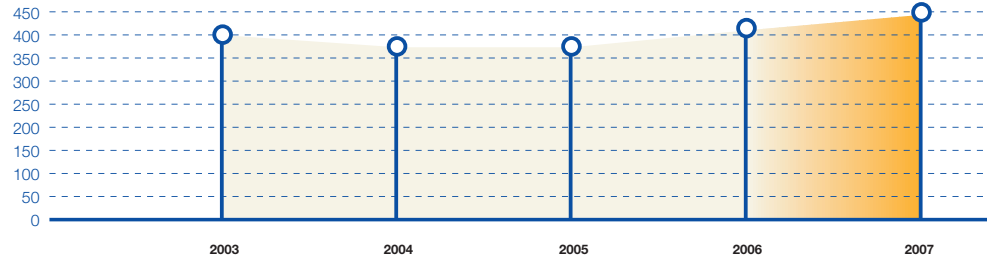
La retribución total devengada por los Administradores de la Sociedad dominante durante el ejercicio 2007, ha ascendido a 200 mil euros, por sueldos, dietas y otros conceptos.  
The total payments received by managers of the main company during 2007 rose to 200 thousand euros, distributed between salaries, meal allowances and other costs.

## Datos económicos Key figures

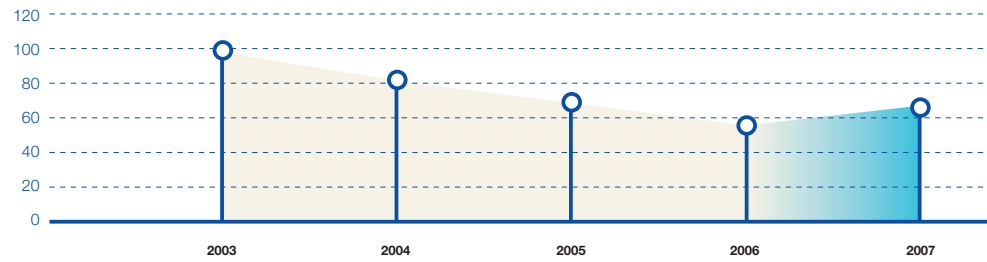
Diciembre 2007 (Expresado en miles de euros) · December 2007 (Thousand euros)

<b>Grupo ITP Group</b>	<b>31/12/07</b>	<b>31/12/06</b>
Facturación <b>Sales</b>	<b>446.879</b>	439.053
EBITDA <b>EBITDA</b>	<b>66.226</b>	57.872
Resultados después de impuestos <b>After Tax profits</b>	<b>28.032</b>	30.695
Inversión material e inmaterial <b>Investment in fix and intangible assets</b>	<b>106.636</b>	89.136
Inversión en I+D <b>Investment in R+D</b>	<b>72.469</b>	69.877
Financiación permanente <b>Permanent financing</b>	<b>273.851</b>	289.601
%EBITDA s/ventas <b>%EBITDA/sales</b>	<b>14,8%</b>	13,2%
%Inversión I + D s/ventas <b>%Investment in R+D/sales</b>	<b>16,2%</b>	15,9%
Ventas/empleado <b>Sales per employee</b>	<b>186</b>	189
%Coste de personal s/ventas <b>%Staff cost/sales</b>	<b>24,3%</b>	24,6%

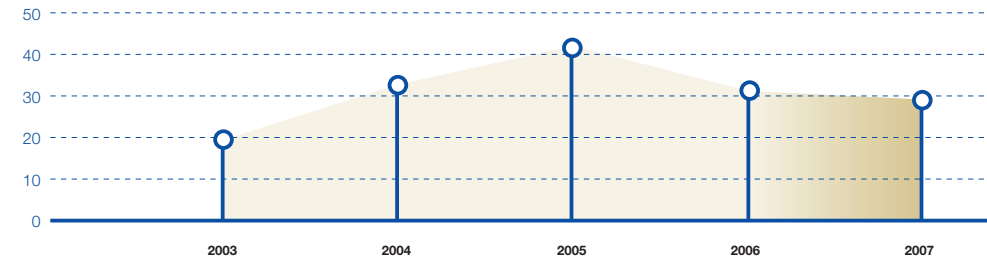
**Facturación**  
millones de euros  
**Sales**  
million euros



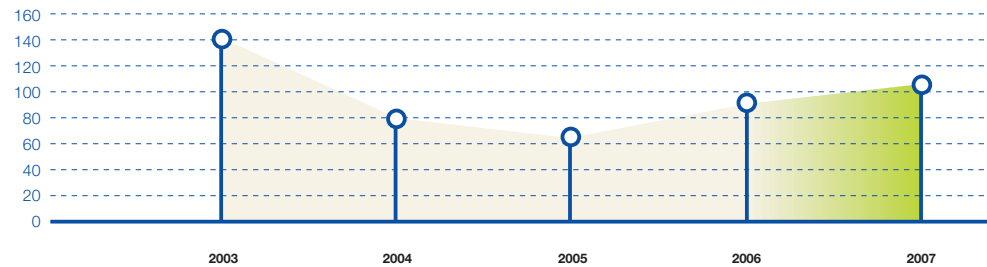
**EBITDA**  
millones de euros  
**EBITDA**  
million euros



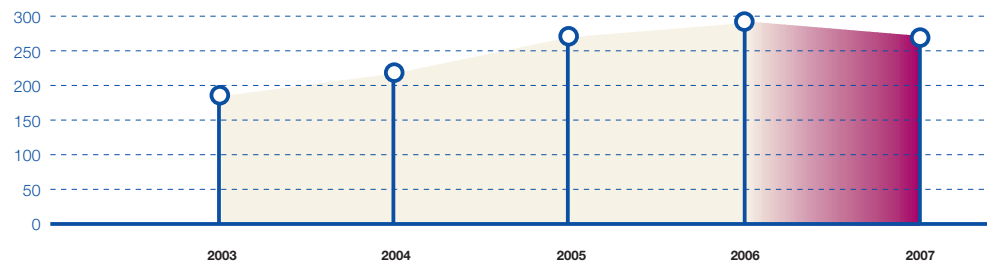
**Resultados después de impuestos**  
millones de euros  
**After tax profit**  
million euros



**Inversiones materiales e inmateriales**  
millones de euros  
**Investment in fixed and intangible assets**  
million euros



**Financiación permanente**  
millones de euros  
**Permanent financing**  
million euros



## Índice de contenidos de Global Reporting Initiative

### 1. Estrategia y análisis

- 1.1 Declaración del Director General /Presidente, 4-7
- 1.2 Principales impactos, riesgos y oportunidades, 5-7, 12-13, 32, 36, 40-41, 52-53

### 2. Perfil de la organización

- 2.1 Nombre de la organización, Interior portada, contraportada
- 2.2 Principales marcas, productos y/o servicios, Interior portada, contraportada
- 2.3 Estructura operativa de la organización, Interior portada, 8
- 2.4 Localización de la sede principal de la organización, Contraportada
- 2.5 Países en los que opera la organización y en los que desarrolla actividades significativas, 64
- 2.6 Naturaleza de la propiedad y forma jurídica, Interior portada
- 2.7 Mercados servidos, 6,13-21
- 2.8 Dimensiones de la organización  
Nº empleados, 32, 33  
Ventas netas, 5, 55-56  
Capitalización total desglosada en términos de deuda y patrimonio neto, 54  
Cantidad de productos o servicios prestados, Interior portada, 6,14-22, 28-29, contraportada  
Activos totales, 54  
Propietario efectivo, Interior portada, 53
- 2.9 Cambios significativos durante el periodo cubierto por la memoria, 7, 52
- 2.10 Premios y distinciones recibidos durante el periodo, 34, 44-45

### 3. Parámetros de la memoria

- PERFIL
  - 3.1 Periodo cubierto por la información, 4,5
  - 3.2 Fecha de la memoria anterior más reciente, 4
  - 3.3 Ciclo de presentación de memorias, 4
  - 3.4 Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria o su contenido, 63
- ALCANCE
  - 3.5 Proceso de definición del contenido de la memoria, 4, 62
  - 3.6 Cobertura de la memoria, 62
  - 3.7 Existencia de limitaciones del alcance o cobertura de la memoria, 62
  - 3.8 Aspectos que pueden afectar a la comparabilidad informativa, 53, 62
  - 3.9 Técnicas de medición para elaborar los indicadores, 62

## Global Reporting Initiative content index

### 1. Strategy and analysis

- 1.1 Statement from the most senior decision maker of the organization about the relevance of sustainability to the organization and its strategy, 4-7.
- 1.2 Description of key impacts, risks, and opportunities, 5-7, 12-13, 32, 36, 40-41.

### 2. Organizational profile

- 2.1 Name of the organization, inside cover.
- 2.2 Primary brands, products, and/or services, inside cover.
- 2.3 Operational structure of the organization, including main divisions, operating companies, subsidiaries, and joint ventures, 8.
- 2.4 Location of organization's headquarters, back cover.
- 2.5 Number of countries where the organization operates, and names of countries with either major operations or that are specifically relevant to the sustainability issues covered in the report, back cover.
- 2.6 Nature of ownership and legal form, inside cover.
- 2.7 Markets served (including geographic breakdown, sectors served, and types of customers/beneficiaries), 6, 13-21.
- 2.8 Scale of the reporting organization:  
Number of employees, 32-33.  
Net sales, 5, 55-56.  
Total capitalization broken down in terms of debt and equity, 54.  
Quantity of products or services provided, 6, 14-22, 28-29.  
Total assets, 5, 54.  
Partnership, inside cover, 53.
- 2.9 Significant changes during the reporting period regarding size, structure, or ownership, 7, 52.
- 2.10 Awards received in the reporting period, 34, 44-45.

### 3. Report parameters report profile

- REPORT PROFILE
  - 3.1 Reporting period for information provided, 4,5.
  - 3.2 Date of most recent previous report, 4.
  - 3.3 Reporting cycle, 4.
  - 3.4 Contact point for questions regarding the report or its contents, 63.
- REPORT SCOPE AND BOUNDARY
  - 3.5 Process for defining report content, 4, 62.
  - 3.6 Boundary of the report, 62.
  - 3.7 State any specific limitations on the scope or boundary of the report, 62.
  - 3.8 Basis for reporting on joint ventures, subsidiaries, leased facilities, outsourced operations, and other entities that can significantly affect comparability from period to period and/or between organizations, 53, 62.
  - 3.9 Data measurement techniques and the bases of calculations, including assumptions and techniques underlying estimations applied to the compilation of the Indicators and other information in the report, 62.
  - 3.10 Explanation of the effect of any re-statements of information provided in earlier reports, and the reasons for such re-statement, does not apply.
  - 3.11 Significant changes from previous reporting periods in the scope, boundary, or measurement methods applied in the report, 52.
- GRI CONTENT INDEX
  - 3.12 Table identifying the location of the Standard Disclosures in the report, 58.
- ASSURANCE
  - 3.13 Policy and current practice with regard to seeking external assurance for the report, 62.

### 4. Governance, commitments, and engagement

- GOVERNANCE
  - 4.1 Governance structure of the organization, including committees under the highest governance body responsible for specific tasks, such as setting strategy or organizational oversight, 8-9.
  - 4.2 Indicate whether the Chair of the highest governance body is also an executive officer (and, if so, their function within the organization's management and the reasons for this arrangement), 61.
  - 4.3 For organizations that have a unitary board structure, state the number of members of the highest governance body that are independent and/or non-executive members, 61.
  - 4.4 Mechanisms for shareholders and employees to provide recommendations or direction to the highest governance body, 53, 63.

- 3.10 Efectos de la corrección de información de memorias anteriores, N/A
- 3.11 Cambios significativos respecto a periodos anteriores sobre alcance y cobertura, 52
  - ÍNDICE DEL CONTENIDO GRI
- 3.12 Localización de contenidos identificando los números de página o enlaces web, 58
  - VERIFICACIÓN
- 3.13 Política y prácticas sobre verificación externa, 62

#### 4. Gobierno, compromisos y participación de los grupos de interés

- GOBIERNO
  - 4.1 Estructura de gobierno, 8-9
  - 4.2 Características de la presidencia, 61
  - 4.3 Consejeros independientes o no ejecutivos, 61
  - 4.4 Mecanismos de comunicación de recomendaciones al máximo órgano de gobierno, 53, 63
  - 4.5 Retribución de consejeros, altos directivos y ejecutivos en relación con el desempeño sobre sostenibilidad, 55
  - 4.6 Mecanismos para evitar conflicto de intereses en el máximo órgano de gobierno, 61
  - 4.7 Capacitación de los miembros del Consejo en temas de sostenibilidad, 61
  - 4.8 Declaración de misión, valores y códigos sobre sostenibilidad, 4, 31, 36
  - 4.9 Evaluación por parte del Consejo del desempeño de la organización en sostenibilidad, 63
  - 4.10 Evaluación del propio Consejo en temas de sostenibilidad, 63
- COMPROMISO CON INICIATIVAS EXTERNAS
  - 4.11 Planteamiento o principio de precaución, 5-7, 12-13, 18-21, 28-29, 52-53
  - 4.12 Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados en la comunidad, 4, 34, 36-37, 40-41
  - 4.13 Principales asociaciones a las que pertenezca y grado de implicación, 25, 29, 36-37, 61, contraportada
- PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS:
  - 4.14 Relación de los grupos de interés, 63
  - 4.15 Procedimiento para la definición de los grupos de interés, 63
  - 4.16 Enfoques utilizados para la participación de los grupos de interés, 4, 63
  - 4.17 Aspectos de interés surgidos de la participación de los grupos de interés, 63

#### 5. Enfoque de gestión e indicadores de desempeño

##### 5.1 DIMENSIÓN ECONÓMICA

Información sobre el enfoque de gestión económica 5-7, 12-17, 18-22, 28-29, 51-53

Indicadores de desempeño económico

- EC 1: Valor económico directo generado y distribuido, incluyendo ingresos, costes de explotación, retribución a empleados, donaciones y otras inversiones en la comunidad, beneficios no distribuidos y pagos a proveedores de capital a gobiernos, 37, 54-56.
- EC 2: Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático, 12-13, 40.

##### 5.2 DIMENSIÓN AMBIENTAL

Información sobre el enfoque de gestión ambiental, 7, 40-49.

Indicadores de desempeño ambiental

###### MATERIALES

EN 1: Materiales utilizados, por peso o volumen, 46.

###### ENERGÍA

EN 3: Consumo directo de energía (fuentes primarias), 42.

EN 5: Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras de la eficiencia, 47.

EN 6: Iniciativas para proporcionar productos y servicios eficientes en el consumo de energía o basados en energías renovables, y las reducciones en el consumo de energía como resultado de dichas iniciativas, 12-14, 47

###### AGUA

EN 8: Captación total de agua por fuentes, 46.

###### BIODIVERSIDAD

EN 11: Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas, 41.

###### EMISIONES, VERTIDOS, RESIDUOS

EN 16: Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso, 48.

EN 17: Otras emisiones indirectas de gases invernadero, en peso, 48-49.

EN 18: Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las reducciones logradas, 13, 41, 47.

EN 19: Emisión de sustancias destructoras de la capa de ozono, en peso, 48.

EN 20: NO, SO y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso, 48.

- 4.5 Linkage between compensation for members of the highest governance body, senior managers, and executives (including departure arrangements), and the organization's performance (including social and environmental performance), 55.
- 4.6 Processes in place for the highest governance body to ensure conflicts of interest are avoided, 61.
- 4.7 Process for determining the qualifications and expertise of the members of the highest governance body for guiding the organization's strategy on economic, environmental, and social topics, 61.
- 4.8 Internally developed statements of mission or values, codes of conduct, and principles relevant to economic, environmental, and social performance and the status of their implementation 4, 31, 36.
- 4.9 Procedures of the highest governance body for overseeing the organization's identification and management of economic, environmental, and social performance, including relevant risks and opportunities, and adherence or compliance with internationally agreed standards, codes of conduct, and principles, 63.
- 4.10 Processes for evaluating the highest governance body's own performance, particularly with respect to economic, environmental, and social performance, 63.
  - COMMITMENTS TO EXTERNAL INITIATIVES
- 4.11 Explanation of whether and how the precautionary approach or principle is addressed by the organization, 5-7, 12-13, 18-21, 28-29, 52-53.
- 4.12 Externally developed economic, environmental, and social charters, principles, or other initiatives to which the organization subscribes or endorses, 4, 34, 36-37, 40-41.
- 4.13 Memberships in associations ITP EN SINTESIS, 25, 29, 36-37, 61.
  - STAKEHOLDER ENGAGEMENT
- 4.14 List of stakeholder groups engaged by the organization, 63.
- 4.15 Basis for identification and selection of stakeholders with whom to engage, 63.
- 4.16 Approaches to stakeholder engagement, including frequency of engagement by type and by stakeholder group 4, 63.
- 4.17 Key topics and concerns that have been raised through stakeholder engagement, and how the organization has responded to those key topics and concerns, including through its reporting, 63.

#### 5. Management approach and performance indicators

##### 5.1 ECONOMIC DIMENSION

Disclosure on economic management approach, 5-7, 12-17, 18-22, 28-29, 51-53.

Environmental performance indicators

- EC1: Direct economic value generated and distributed, including revenues, operating costs, employee compensation, donations and other community investments, retained earnings, and payments to capital providers and governments, 37, 54-56.
- EC2: Financial implications and other risks and opportunities for the organization's activities due to climate change, 12-13, 40.

##### 5.2 ENVIRONMENTAL DIMENSION

Disclosure on environmental management approach 7, 40-49. Environmental performance indicators.

###### MATERIALS

EN1: Materials used by weight or volume, 46.

###### ENERGY

EN3: Direct energy consumption by primary energy source, 42.

EN5: Energy saved due to conservation and efficiency improvements, 47.

EN6: Initiatives to provide energy-efficient or renewable energy based products and services, and reductions in energy requirements as a result of these initiatives, 12, 14, 97.

###### WATER

EN8: Total water withdrawal by source, 46.

###### BIODIVERSITY

EN11: Location and size of land owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas, 41.

###### EMISSIONS, EFFLUENTS, WASTE

EN16: Total direct and indirect greenhouse gas emissions by weight, 48.

EN17: Other relevant indirect greenhouse gas emissions by weight, 48-49.

EN18: Initiatives to reduce greenhouse gas emissions and reductions achieved, 13, 41, 47.

EN 21: Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza y destino, 48.

EN 22: Peso total de residuos gestionados, según tipo y método de tratamiento, 43-44, 48.

EN 24: Peso de los residuos transportados, importados, exportados o tratados que se consideran peligrosos según la clasificación del Convenio de Basilea, anexos I, II, III y VIII y porcentaje de residuos transportados internacionalmente, 44, 48.

#### PRODUCTOS Y SERVICIOS

EN 26: Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto, 4, 13, 40-48.

#### CUMPLIMIENTO NORMATIVO

EN 28: Coste de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental, 42.

### 5.3 DIMENSIÓN SOCIAL

Información sobre el enfoque de gestión, 7, 24-26, 32-37.

Indicadores de desempeño de prácticas laborales y ética del trabajo

#### EMPLEO

LA 1: Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato y por región, 34.

#### RELACIÓN EMPRESA/TRABAJADORES

LA 4: Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo, 31.

#### SALUD Y SEGURIDAD

LA 7: Tasas de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y nº de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región, 33.

#### FORMACIÓN Y EDUCACIÓN

LA 10: Promedio de horas de formación por año y empleado, desglosado por categoría de empleado, 34.

LA 11: Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomenten la empleabilidad de los trabajadores y que les apoyen en la gestión del final de sus carreras profesionales, 24, 34, 49.

Indicadores de desempeño de derechos humanos.

#### NO DISCRIMINACIÓN

HR 4: Nº total de incidentes de discriminación y medidas adoptadas, 33.

Indicadores de desempeño de sociedad

#### COMUNIDAD

SO 1: Naturaleza, alcance y efectividad de programas y prácticas para evaluar y gestio-

nar los impactos de las operaciones en las comunidades, incluyendo entrada, operación y salida de empresa, 4

#### CORRUPCIÓN

SO 3: Porcentaje de empleados formados en las políticas y procedimientos anti-corrupción de la organización, 61.

Indicadores de desempeño de la responsabilidad sobre productos.

#### SALUD Y SEGURIDAD DEL CLIENTE

PR 1: Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y Porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación, 25-27.

PR 2: Nº total de incidentes derivados del incumplimiento la regulación legal o de los códigos voluntarios relativos a los impactos de los productos y servicios en la salud y la seguridad durante su ciclo de vida, distribuidos en función del tipo de resultados de dichos incidentes, 26.

PR 3: Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos, 25.

#### PRIVACIDAD DEL CLIENTE

PR 8: Nº total de reclamaciones debidamente fundamentadas en relación con el respeto a la privacidad y la fuga de datos personales de clientes, 28.

#### CUMPLIMIENTO NORMATIVO

PR 9: Coste de aquellas multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de la organización, 26.

EN19: Emissions of ozone-depleting substances by weight, 48.  
EN20: NO, SO, and other significant air emissions by type and weight, 48.

EN21: Total water discharge by quality and destination, 48.  
EN22: Total weight of waste by type and disposal method, 43, 44-48.

EN24: Weight of transported, imported, exported, or treated waste deemed hazardous under the terms of the Basel Convention Annex I, II, III, and VIII, and percentage of transported waste shipped internationally, 44, 48.

#### PRODUCTS AND SERVICES

EN26: Initiatives to mitigate environmental impacts of products and services, and extent of impact mitigation, 4, 13, 40-48.

#### COMPLIANCE

EN28: Monetary value of significant fines and total number of non-monetary sanctions for non-compliance with environmental laws and regulations, 42.

### 5.3 SOCIAL DIMENSION

Disclosure on management approach, 7, 24-26, 32-37.

Labour practices and decent work performance indicators

#### EMPLOYMENT

LA1: Total workforce by employment type, employment contract, and region, 34.

#### OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY

LA7: Rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of work related fatalities by region, 33.

#### TRAINING AND EDUCATION

LA10: Average hours of training per year per employee by employee category, 34.

LA11: Programs for skills management and lifelong learning that support the continued employability of employees and assist them in managing career endings, 24, 34, 49.

Human Rights Performance Indicators

#### ASPECT: NON DISCRIMINATION

HR4: Total number of incidents of discrimination and actions taken, 33.

#### SOCIETY PERFORMANCE INDICATORS

SO1: Nature, scope, and effectiveness of any programs and practices that assess and manage the impacts of operations on communities, including entering, operating, and exiting, 4.

SO3: Percentage of employees trained in organization's anti-corruption policies and procedures, 61.

Product responsibility performance indicators.

#### CUSTOMER HEALTH AND SAFETY

PR1: Life cycle stages in which health and safety impacts of products and services are assessed for improvement, and percentage of significant products and services categories subject to such procedures, 25-27.

PR2: Total number of incidents of non-compliance with regulations and voluntary codes concerning health and safety impacts of products and services during their life cycle, by type of outcomes, 26.

PR3: Type of product and service information required by procedures, and percentage of significant products and services subject to such information requirements, 25.

#### CUSTOMER PRIVACY

PR8: Total number of substantiated complaints regarding breaches of customer privacy and losses of customer data, 26.

#### COMPLIANCE

PR9: Monetary value of significant fines for non-compliance with laws and regulations concerning the provision and use of products and services, 26.

## Acerca de la Sostenibilidad

### Información Consejo Administración

El Consejo de Administración recibe trimestralmente informes detallados de la gestión, incluyendo información sobre el desempeño en materia económica, social, ambiental, así como de los distintos programas y áreas de negocio. Los miembros del Consejo, familiarizados con aspectos relativos a la Sostenibilidad, participan y aprueban la estrategia de ITP, así como la evaluación del cumplimiento de los objetivos estratégicos. La función del presidente es la de presidir el Consejo de Administración, en el que todos sus miembros representan a los accionistas, y el director general lleva a cabo las funciones ejecutivas. El Consejo de Administración de ITP cuenta con un Acuerdo de Accionistas, planteado como herramienta para evitar conflicto de intereses.

### Iniciativas concretas en materia de responsabilidad social empresarial

- Izaite, Asociación de Empresas Vascas por la Sostenibilidad: creada en 2004, ITP es socio fundador y ocupa la presidencia desde entonces. Se trata de una asociación sin ánimo de lucro formada por empresas privadas comprometidas con el Desarrollo Sostenible y la Responsabilidad Social Corporativa.

En 2007 Izaite ha desarrollado un proyecto para la Tracción de la RSE en la Cadena de Suministro que forma parte de la metodología Xertatu:adi de la Diputación Foral de Bizkaia; ha organizado dos jornadas y participado en otras dos para difundir la RSE; y ha escrito varios artículos en revistas en el tema de la RSE.

- Pacto Mundial de Naciones Unidas: ITP se encuentra adherida desde 2003 y es socio fundador de ASEPAM, la Asociación Española. Desde junio de 2005 ITP hace públicas las actuaciones llevadas a cabo en relación con los diez principios, en los ámbitos de derechos humanos, medio ambiente y lucha contra la corrupción.

En 2007 ITP ha elaborado el Informe de Progresos propuesto por ASEPAM, el cual incluye un total de 69 indicadores que muestran de forma exhaustiva la situación concreta en relación con los diez principios y los progresos conseguidos en los últimos años. Dicho informe se encuentra a disposición del público en las páginas web de ITP, Global Compact y ASEPAM ([www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org), [www.pactomundial.org](http://www.pactomundial.org)) así como en la intranet, disponible para todo el personal de ITP.

- Foro de Sostenibilidad del Parque Tecnológico de Bizkaia: ITP participa activamente en los equipos de gestión, transporte y residuos. En 2007 se han definido acciones conjuntas para las empresas del parque Tecnológico de Zamudio para la mejora de la gestión de residuos y de la movilidad en el parque.
- Foro Bizkaia de Responsabilidad Social Empresarial: Anualmente elabora un listado de empresas de Bizkaia reconocidas por su compromiso y buenas prácticas en el ámbito de la Responsabilidad Social. ITP y PCB forman parte de esta lista desde la primera edición.

### About sustainability

#### Board of Directors information

The Board of Directors receives detailed quarterly reports on management issues, including information on performance in economic, social, and environmental matters and on the different programmes and business areas. The members of the Board of Directors, familiarized with all the aspects linked to Sustainability take part and approve ITP strategy, as well as the evaluation of the fulfilment of the strategic objectives. The chairman chairs the Board of Directors, in which all the members represent the shareholders, and the CEO exercises the executive functions. The Board of directors of ITP are supported by a Shareholders' Agreement, designed as a tool to avoid any conflict of interest.

#### Concrete initiatives in the area of corporate social responsibility

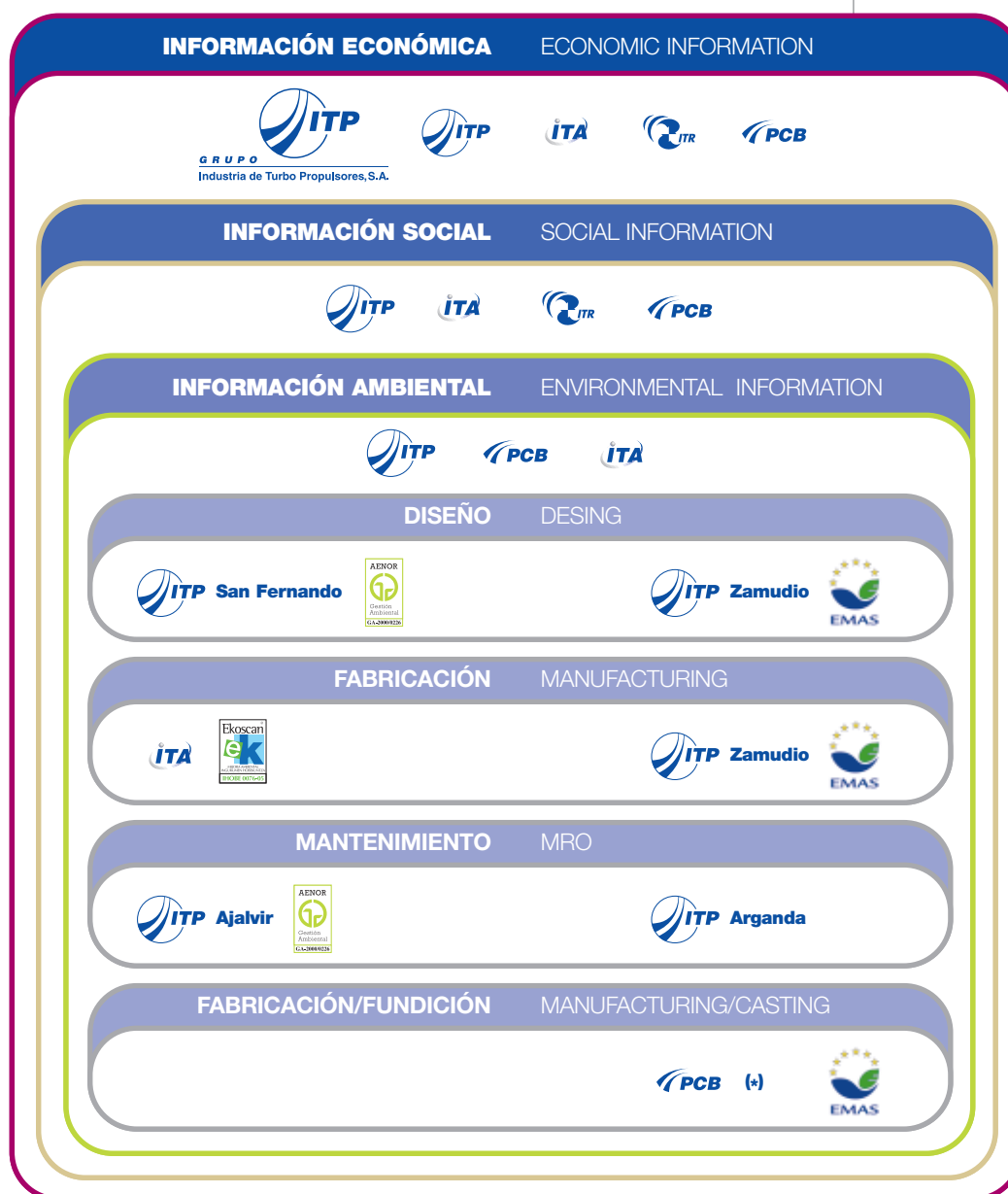
- Izaite, The Association of Basque Companies for Sustainability: Set up in 2004, ITP is a founder-member and has occupied the presidency since that date. This is a non-profit organisation made up of private companies with a commitment to sustainable development and corporate social responsibility.

In 2007 Izaite developed a project for a CSR drive in the supply chain which forms part of the Xertatu:adi methodology of the Biscay Regional Administration; organised two awareness days and participated in two more to spread CSR and wrote several magazine articles on the subject of CSR.

- Worldwide United Nations Pact: In 2007 ITP drew up the Progress Report proposed by ASEPAM which includes a total of 69 indicators that show in an exhaustive manner its real situation in relation to the ten principles and the progress achieved over the last few years. This report is available to the public on the web pages of ITP, Global Compact and ASEPAM ([www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org), [www.pactomundial.org](http://www.pactomundial.org)). It is also available to all ITP staff on the company intranet.
- Biscay Technology Park Sustainability Forum: ITP takes an active part in management, transport and waste teams. In 2007 combined actions were defined for the companies of Zamudio Technology Park to improve management of waste and mobility in the park.
- Biscay Corporate Social Responsibility Forum: A list is drawn up annually of Biscayan companies to be recognised for their commitment and sound practices in the area of Social Responsibility. ITP and PCB have been part of this list since its first edition.

## Acerca de esta memoria

## About this report



(\*) Declaración Ambiental 2007 en proceso de validación · The Environment Declaration 2007 is in the process of validation.

Notas al pie del cuadro: Se somete a verificación externa la información económica, en las cuentas consolidadas anuales 2007, y la información ambiental incluida en la Declaración Ambiental 2007 de ITP (Ajálvir y Zamudio) y PCB.

La información ambiental corresponde a las instalaciones del Grupo ITP con un impacto ambiental

más significativo, incluyendo las actividades implicadas en el ciclo de vida del motor, con objeto de reflejar de forma equilibrada y razonable el desempeño ambiental. Se irá ampliando progresivamente.

La presente memoria 2007 ha sido elaborada usando como referencia la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de

Footnotes: Economic information is submitted for external verification within the consolidated annual accounts 2007 and the environmental information included in the Environment Declaration 2007 made by ITP Zamudio, ITP Ajálvir and PCB.

The environmental information corresponds to those ITP Group installations which have the greatest environmental impact, including activities involved in the life cycle of engines. The aim is to reflect the environmental outlay in as balanced and reasonable a form as possible. This information is being progressively expanded.

**Communication and Dialogue Channels**

Clients

- Client satisfaction measurement.
- Programme follow-up meetings.
- Client Information obtained from commercial contacts, international trade fairs and sector congresses.

Employees

- Staff satisfaction survey.
- Interview to evaluate performance, training and professional development .
- Suggestion system.
- EFQM self-evaluation.
- General survey on deployment of Strategic Plan.
- Intranet, notice boards.
- "Al Vuelo" magazine.
- Welcome procedure for newly incorporated staff / Leavers' interview.

Shareholders

- Regular meetings of the Board of Directors.
- Participation in and approval of ITP strategy.

Suppliers

- Supplier approval process.
- Continuous evaluation of suppliers .
- Supplier attraction project.
- Information on suppliers obtained from commercial contracts.
- Follow-up meetings on programmes in which suppliers participate.
- Meetings in corporate and sector forums.

Society

- Biennial Social Impact surveys (during 2007, advances have been made in the implementation of actions derived from the results of the last one).
- Participation en forums, conventions, working seminars, courses, etc.
- Collaboration with universities, training centres, technology centres, etc.
- Participation in associations, institutions and public bodies
- ITP webpage.
- Publicly distributed reports (annual report, environmental declaration, Worldwide Pact progress report).
- Participation in sponsorships and cultural bodies and institutions (museums, sports associations, social groups, etc).

This report for 2007 has been drawn up with referente to the Global Reporting Initiative Guide to producing Sustainability Reports, in its latest version, G3. It includes financial, social and environmental information corresponding to a Level of Application evaluated by ITP as Grade B. In future reports, efforts will be made to progressively increase the number of indicators and to apply GRI principles and guideliness in a more systematic fashion.

+ Information about this Sustainability Report:  
 Jesús Murga. Quality and Environment Direction.  
 E-mail: [jesus.murga@itp.es](mailto:jesus.murga@itp.es) · Telephone: 944 662 202

<b>Vías de comunicación y diálogo</b>	
<b>Cientes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medición de satisfacción de clientes</li> <li>• Reuniones de seguimiento de programas</li> <li>• Información de clientes obtenida de los contactos comerciales , ferias internacionales, congresos sectoriales</li> </ul>
<b>Empleados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encuesta de satisfacción del personal,</li> <li>• Entrevista de evaluación de desempeño, formación y desarrollo profesional</li> <li>• Sistema de sugerencias</li> <li>• Autoevaluación EFQM</li> <li>• Encuesta general de despliegue del plan estratégico</li> <li>• Intranet, tableros de anuncios</li> <li>• Revista Al Vuelo</li> <li>• Acogida del personal de nueva incorporación / Entrevista de salida</li> </ul>
<b>Accionistas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reuniones periódicas del Consejo de Administración</li> <li>• Participación y aprobación de la estrategia de ITP</li> </ul>
<b>Proveedores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proceso de aprobación de suministradores</li> <li>• Evaluación continua de suministradores</li> <li>• Proyecto de tracción de proveedores</li> <li>• Información de proveedores obtenida de los contratos comerciales</li> <li>• Reuniones de seguimiento de programas con participación de proveedores</li> <li>• Reuniones en foros empresariales y sectoriales</li> </ul>
<b>Sociedad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encuestas bienales de Impacto en la Sociedad (durante 2007 se ha avanzado en la implantación de acciones derivadas de los resultados de la última realizada)</li> <li>• Participación en foros, convenciones, jornadas de trabajo, cursos, etc</li> <li>• Colaboración con Universidades, centros de formación, centros tecnológicos, etc</li> <li>• Participación en asociaciones, instituciones y organismos públicos</li> <li>• Página web ITP</li> <li>• Informes de difusión pública (memoria anual, declaración ambiental, Informe de progresos Pacto Mundial)</li> <li>• Participación en patronatos y órganos de instituciones culturales (museos, asociaciones deportivas, sociales, etc)</li> </ul>

Global Reporting Initiative en su última versión, G3, e incluye información económica, social y ambiental correspondiente a un Nivel de Aplicación valorado por ITP como B. En posteriores memorias se hará un esfuerzo por ampliar progresivamente los indicadores y aplicar de forma más sistemática los principios y orientación GRI.

+ Información sobre la Memoria de Sostenibilidad:  
 Jesús Murga. Dirección de Calidad y Medio Ambiente de ITP. Correo electrónico: [jesus.murga@itp.es](mailto:jesus.murga@itp.es) . Teléfono: 944 662 202

## Centros de Trabajo

### Ajalvir (Madrid):

Montaje y Mantenimiento de turbinas de gas; 100.820 m<sup>2</sup> de superficie total (38.166 m<sup>2</sup> de superficie edificada).

### Arganda del Rey:

Montaje y Mantenimiento de turbinas de gas; 4.880 m<sup>2</sup> de superficie total (2.329.8 m<sup>2</sup> de superficie edificada).

### Barakaldo (Bizkaia):

PCB, Empresa de Fundición de Precisión de componentes aeronáuticos; 20.000 m<sup>2</sup> de superficie (8.624 m<sup>2</sup> de superficie edificada).

### Getafe (Madrid):

Soporte Integral en línea.

### Madrid:

Oficinas Comerciales; 850 m<sup>2</sup> de superficie.

### Malta:

Aeromaritime Mediterráneo, MR&O; 2.000 m<sup>2</sup> de superficie total.

### Mesa (EEUU):

Aeromaritime América, MR&O; 1.400 m<sup>2</sup> de superficie total.

### Morón de la Frontera (Sevilla):

OATB

### Portsmouth (Inglaterra):

CPR, Reparación de componentes; 1.250 m<sup>2</sup> de superficie total.

### San Fernando de Henares (Madrid):

Ingeniería; 3.725 m<sup>2</sup> de oficinas.

### Santiago de Querétaro (México):

ITR (Mantenimiento de motores aeronáuticos de hasta 100.000 libras de empuje); 156.800 m<sup>2</sup> de superficie (24.573 m<sup>2</sup> de superficie edificada).

### York (Reino Unido):

Mantenimiento; 650 m<sup>2</sup> de superficie.

### Zamudio (Bizkaia):

ITA, Industria de Fabricación de Tuberías Aeronáuticas.

### Zamudio (Bizkaia):

Dirección General, Ingeniería y Fabricación de componentes; 130.071 m<sup>2</sup> de superficie total (42.158 m<sup>2</sup> de superficie edificada, de ellos 29.527 m<sup>2</sup> de taller de fabricación).

## Work Centres

### Ajalvir (Madrid):

Gas turbine Assembly and Maintenance; total surface area 100,820 m<sup>2</sup> (38,166 m<sup>2</sup> of built surface area).

### Arganda del Rey (Madrid):

Gas turbine Assembly and Maintenance; total surface area 4,880 m<sup>2</sup> (2,330 m<sup>2</sup> of built surface area).

### Barakaldo (Bizkaia):

PCB, Precision casting of aviation components; total surface area 20,000 m<sup>2</sup> (built surface area 8,624 m<sup>2</sup>).

### Getafe (Madrid):

Integrated on-line back-up.

### Madrid:

Sales Office; surface area 850 m<sup>2</sup>.

### Malta:

Aeromaritime Mediterráneo, MR&O; Total surface area, 2.000 m<sup>2</sup>.

### Mesa (EEUU):

Aeromaritime América, MR&O; Total surface area, 1.400 m<sup>2</sup>.

### Morón de la Frontera (Sevilla):

OATB.

### Portsmouth (United Kingdom):

CPR, Component Repairs; Total surface area, 1.250 m<sup>2</sup>.

### San Fernando de Henares (Madrid):

Engineering section; 3,725 m<sup>2</sup> of office space.

### Santiago de Querétaro (Mexico):

ITR (Maintenance of aero-engines of up to 100,000 lbs of thrust); total surface area 156,800 m<sup>2</sup> (built surface area 24,573 m<sup>2</sup>).

### York (United Kingdom):

Maintenance; total surface area 650 m<sup>2</sup>.

### Zamudio (Bizkaia):

ITA, Manufacture of tubes for aviation purposes.

### Zamudio (Bizkaia):

Management Headquarters, component engineering and manufacture; total surface area 130,071 m<sup>2</sup> (42,158 m<sup>2</sup> built surface area, of which 29,527 m<sup>2</sup> as a manufacturing facility).