En el camino hacia un futuro mejor

Ayudando a crear un mundo mejor

Declaración de sostenibilidad 2026

Traducción no certificada al español de la Declaración de Sostenibilidad de Ford Motor Company de 2026 (2026 Sustainability Statement), referida al ejercicio 2025 (accesible en https://s205.q4cdn.com/882619693/files/doc_downloads/key-disclosures/2026/2026-sustainability-statement.pdf). Algunos contenidos, incluidas ciertas imágenes y tablas, podrían no coincidir con los de la declaración original. En cualquier caso, prevalecerá la versión original en inglés, sin que Ford Motor Company, sus afiliadas directas o indirectas, o sus empresas participadas asuman responsabilidad alguna por las discrepancias entre esta traducción y el informe original.

Contenido

3 Información general

4 Enfoque de la información sobre sostenibilidad
5 Gobernanza de la sostenibilidad
8 Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
10 Participación de los grupos de interés
12 Evaluación de la doble materialidad
15 Impactos, riesgos y oportunidades materiales
18 Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

24 Medio ambiente

25 Taxonomía de la UE
31 E1: Cambio climático
58 E2: Contaminación
60 E3: Recursos hídricos y marinos
61 E5: Uso de los recursos y economía circular

63 Aspectos sociales

64 S1: Plantilla propia
68 S2: Trabajadores de la cadena de valor
75 S3: Comunidades afectadas
79 S4: Consumidores y usuarios finales
81 Entidades específicas

82 Índice

83 Índice ESRS/NIES
87 Puntos de información de los ESRS/NEIS en otra legislación de la UE

90 Verificación

91 Informe de verificación limitada de auditora independiente

En este informe, se incluyen declaraciones sobre acontecimientos futuros. Las declaraciones sobre acontecimientos futuros se basan en expectativas, previsiones y asunciones de la dirección de Ford e implican una serie de riesgos, incertidumbres y otros factores que podrían hacer que los resultados reales difirieran sustancialmente de los declarados. Para acceder a un análisis de estos riesgos, incertidumbres y otros factores, consulte el "Punto 1A. Factores de riesgo" de nuestro Informe anual en el Formulario 10-K correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 ("Informe 10-K de Ford de 2025"), actualizado mediante los posteriores Informes trimestrales en el Formulario 10-Q e Informes actuales en el Formulario 8-K. Este informe también contiene referencias no ajustadas a U.S. GAAP (Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados de Estados Unidos: PCGA). Estas referencias se concilian con las medidas más comparables de los PCGA de EE. UU. en el Informe del Formulario 10-K de Ford de 2025. El nombre Ford y todas las marcas y logotipos que aparecen en este Informe son propiedad de Ford o se utilizan bajo licencia. Estas marcas comerciales incluyen, entre otras, nombres de marcas de productos (por ejemplo, Ford, Lincoln, Motorcraft®), nombres de modelos de vehículos (por ejemplo, Mustang, Explorer, F-150), eslóganes (por ejemplo, Built Ford Tough) y logotipos y distintivos. Queda terminantemente prohibido el uso no autorizado de cualquier marca comercial que aparezca en este informe.

Varios de nuestros objetivos y declaraciones medioambientales, sociales y de sostenibilidad pueden depender de la adopción de determinados comportamientos y actividades por parte de terceros, incluidos nuestros clientes, proveedores y socios, así como de factores externos como las políticas gubernamentales, el desarrollo tecnológico y de infraestructuras, y la madurez del mercado. Si terceros no adoptan determinados comportamientos o actividades, o no invierten en determinadas tecnologías en desarrollo, es posible que no podamos alcanzar algunos de nuestros objetivos. Además, estamos inmersos en determinados proyectos, soluciones y tecnologías que, si no rinden como esperamos, podrían afectar negativamente a nuestra capacidad para cumplir algunos objetivos a tiempo o, incluso, no cumplirlos en absoluto. Tampoco podemos controlar ni predecir el comportamiento o las actividades de terceros; incluso cuando hayamos adoptado políticas o procedimientos para influir en terceros o guiarlos, es posible que dichas políticas o procedimientos no produzcan el resultado deseado. Por último, hacemos ciertas afirmaciones sobre nuestros productos y proyectos, incluso a través de nuestras políticas y procedimientos aplicables a los esfuerzos de sostenibilidad de terceros; sin embargo, no puede garantizarse que nuestros productos, proyectos o esfuerzos tengan los efectos que anticipamos o pretendemos.

Si bien este informe hace uso de ciertas normas de terceros, como parte de nuestra información, cualquier referencia a "alineamiento" o similar no debe interpretarse como un significado o garantía de estricto cumplimiento de dichas normas. La información basada en normas puede cambiar debido a revisiones en los requisitos del marco, la disponibilidad o calidad de la información, cambios en las políticas empresariales o gubernamentales aplicables, u otros factores, algunos de los cuales pueden estar fuera de nuestro control.

Declaración de sostenibilidad

Información general

En esta sección

- Enfoque de la información sobre sostenibilidad
- Gobernanza de la sostenibilidad
- Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
- Participación de los grupos de interés
- Evaluación de la doble materialidad
- Impactos, riesgos y oportunidades materiales
- Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Enfoque de la información sobre sostenibilidad

→ Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Enfoque de la información sobre sostenibilidad

La Directiva de la UE sobre información corporativa en materia de sostenibilidad (CSRD) exige la divulgación de información conforme a las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (ESRS/NEIS) para aquellos temas considerados materiales en un análisis de doble materialidad (DMA/ADM). Hemos completado una DMA/ADM alineada con las expectativas de las ESRS/NEIS y los asuntos materiales identificados se han utilizado para determinar los requisitos de divulgación que Ford Motor Company aborda en esta Declaración de sostenibilidad. Las ESRS/NEIS no son obligatorias en 2026 debido a que la CSRD no se ha incorporado a la legislación luxemburguesa. Ford continúa con las divulgaciones de las ESRS/NEIS en esta Declaración de sostenibilidad de forma voluntaria.

Hemos incluido un índice de las ESRS/NEIS en el que se describen todos los requisitos de divulgación incluidos en esta Declaración de sostenibilidad.

Límites de la información

Este informe se elaboró de forma global para Ford Motor Company y sus filiales consolidadas. El alcance de la consolidación de esta Declaración de sostenibilidad se corresponde con la presentación de los estados financieros correspondientes al ejercicio, el Formulario 10-K de Ford de 2025.

Los horizontes temporales de este informe coinciden con los especificados en las ESRS/NEIS 1 y los considerados en nuestro DMA/ADM, salvo que se indique lo contrario. Los tres horizontes temporales son a corto plazo (hasta un año), a medio plazo (hasta cinco años) y a largo plazo (más de cinco años).

Ford no participa en actividades relacionadas con los combustibles fósiles, la producción química, las armas controvertidas o el cultivo y producción de tabaco. Por esta razón, los requisitos de divulgación de las ESRS/NIES relacionadas con estas industrias no se incluyen en esta Declaración de sostenibilidad.

Información confidencial

Se omitieron algunas divulgaciones de esta declaración debido al riesgo que supondría para el negocio de Ford revelar propiedad intelectual exclusiva de la Compañía.

Esto incluye lo siguiente:

- Gastos de capital u operativos futuros por producto, proyecto o tecnología específicos
- Métodos de seguimiento de la eficacia de las acciones relacionadas con la evaluación de la flota y la planificación de la cartera de proyectos
- Medidas para la Oportunidad Específica de la Entidad O-2

Cadena de valor

Nuestra DMA/ADM y nuestra Declaración de sostenibilidad tienen en cuenta las propias actividades empresariales de Ford, así como los impactos y las actividades de nuestra cadena de valor tanto en las fases iniciales como en las finales. Para más información, consulte nuestra cadena de valor.

De acuerdo con las disposiciones transitorias recogidas en las ESRS, se han excluido algunos detalles en relación con nuestra cadena de valor debido a la falta de acceso a datos fiables durante el periodo de referencia. Estos detalles se abordan cuando proceda en las distintas secciones de esta Declaración.

Estimaciones clave

Revisamos nuestro uso de las estimaciones al menos una vez al año y las ajustamos según sea necesario. Cualquier modificación de las estimaciones se reconoce en el período del informe en el que se revisan. Para obtener más detalles sobre las estimaciones, juicios e hipótesis utilizados, consulte las métricas y las tablas de datos en cada sección de esta Declaración.

Declaraciones de futuro

En este informe, se incluyen declaraciones de futuro, que se basan en expectativas, previsiones y asunciones de la Dirección de Ford e implican una serie de riesgos, incertidumbres y otros factores que podrían hacer que los resultados reales difirieran materialmente de los declarados. Para acceder a un análisis de estos riesgos, incertidumbres y otros factores, consulte el "Apartado 1A. Factores de riesgo" en el Formulario 10-K de Ford de 2025, actualizado por posteriores Informes Trimestrales en el Formulario 10-Q e Informes Actuales en el Formulario 8-K, que incluye otros factores de riesgo fuera de los requisitos de divulgación de las ESRS/NIES. En esta Declaración de sostenibilidad, se incluyen todos los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados de conformidad con las ESRS/NIES.

Verificación externa

Esta Declaración de sostenibilidad fue objeto de una verificación limitada por parte de PricewaterhouseCoopers LLP. Para obtener más información, consulte el informe de verificación externa limitada.

Referencias utilizadas

Las referencias a "socios comerciales" en esta Declaración y en las políticas de Ford se refieren a socios y compañías conjuntas (joint ventures) de Ford Motor Company. Las referencias a "clientes" a lo largo de esta declaración se refieren a usuarios finales reales y potenciales de los productos y servicios de Ford.

Incorporación por referencia

A lo largo de la Declaración de sostenibilidad, hicimos referencia al Informe 10-K de Ford de 2025. Las siguientes divulgaciones hacen referencia a este informe:

- Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio, ingresos
- Evaluación de la doble materialidad
- Taxonomía de la UE
- E1: Cambio climático

Gobernanza de la sostenibilidad

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
→ Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Gobierno corporativo

Papel de los órganos de administración, gestión y supervisión

Nuestro Consejo de Administración está compuesto por dos miembros ejecutivos y 13 no ejecutivos. 11 de nuestros consejeros son independientes (73 %), al igual que nuestro Comité de Auditoría, Comité de Compensación, Talento y Cultura, y Comité de Nombramientos y Gobernanza.

El Comité de Nombramientos y Gobernanza tiene en cuenta numerosas cualificaciones a la hora de considerar candidatos para el Consejo de Administración. En conjunto, nuestro Consejo posee una amplia gama de habilidades y experiencia que es relevante para nuestro negocio, estrategia a largo plazo, riesgos y actividades globales. Entre las competencias, se incluyen la fabricación, el marketing, el liderazgo del consejero delegado (CEO), la experiencia internacional, la experiencia en la administración pública, la gestión de riesgos, finanzas y tecnología.

Además, todos los miembros de nuestro Consejo de Administración tienen experiencia en diversas áreas de sostenibilidad y responsabilidad corporativa. Su experiencia en cuestiones medioambientales y cambio climático, talento y cultura, e iniciativas de responsabilidad social nos permite abordar las principales preocupaciones de los accionistas en materia de sostenibilidad y responsabilidad corporativa.

Composición del Consejo de Administración

	Nota a pie de página	Métrica ESRS/NEIS	2024	2025	Metodología e hipótesis
Composición por género (porcentaje)		GOV-1			Ford interpreta el requisito GOV-1 de la CSRD para los órganos de administración, gestión y supervisión como el Consejo de Administración y los Comités (de Auditoría, de Remuneraciones, de Finanzas, de Nombramientos y de Sostenibilidad). Los consejeros facilitan su información demográfica y experiencia en el momento de su incorporación.
Hombres			67 %	67 %	
Mujeres			33 %	33 %	
Composición por sexo (número)		GOV-1			
Hombres			10	10	
Mujeres			5	5	
Total			**15**	**15**	
Composición por minorías		GOV-1			
Minorías (porcentaje)			20 %	20 %	
Minorías (número)	1		3	3	
Miembros ejecutivos y no ejecutivos de los órganos de administración, dirección y supervisión		GOV-1			
Miembros no ejecutivos (hombres)	2		8	8	
Miembros no ejecutivos (mujeres)	2		5	5	
Miembros ejecutivos (hombres)	3		2	2	
Miembros ejecutivos (mujeres)	3		0	0	
Miembros independientes de los órganos de administración, dirección y supervisión		GOV-1			
Miembros independientes (número)			10	11	
Miembros no independientes (número)			5	4	
Porcentaje de miembros independientes			67 %	73 %	

Notas a pie de página

1. Para 2025, los datos sobre minorías incluyen a 2 personas hispanas/latinas y 1 afroamericana.
2. Se consideran consejeros no ejecutivos aquellos que no son empleados.
3. Se consideran consejeros ejecutivos aquellos que sean empleados.

Gobernanza de la sostenibilidad (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
→ Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Funciones y responsabilidades del Consejo de Administración

El Consejo de Administración revisa las prácticas de gobernanza de la Compañía, evalúa el entorno normativo y legislativo y adopta las prácticas de gobernanza que mejor sirven a los intereses de nuestros accionistas.

El Consejo de Administración es elegido por los accionistas, ante quienes es responsable. Los empleados, gerentes y directivos realizan las actividades de Ford, bajo la dirección del consejero delegado (CEO) y la supervisión del Consejo de Administración, con el fin de aumentar el valor a largo plazo de la Compañía para sus accionistas.

El Consejo de Administración supervisa el rendimiento del CEO y de otros miembros de la Dirección.

Supervisión de los impactos, riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad

Empleamos diversos sistemas y procesos de gobernanza para gestionar los distintos aspectos de la sostenibilidad en todo nuestro negocio.

La Dirección de Ford, así como el Comité de Sostenibilidad, Innovación y Políticas y el Comité de Auditoría del Consejo de Administración revisaron esta Declaración de sostenibilidad.

El Vicepresidente y Director de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Seguridad, denominado "Director de Sostenibilidad" (CSO), es el principal responsable de las cuestiones de sostenibilidad en la Compañía. El CSO dirige un equipo multidisciplinario que supervisa las acciones y objetivos en respuesta a nuestras estrategias de sostenibilidad, así como la integración y las cuestiones relacionadas con nuestra política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente". El CSO también actúa como responsable de la política de derechos humanos de Ford.

El CSO supervisa la elaboración del Informe Integrado de Sostenibilidad y Financiero y de la Declaración de Sostenibilidad, incluidos los controles de procesos, el proceso DMA/ADM y los impactos, riesgos y oportunidades materiales resultantes. Al menos una vez al año, el CSO informa al Comité de Auditoría y al Comité de Sostenibilidad, Innovación y Políticas del Consejo de Administración sobre los progresos realizados en la elaboración de informes y realiza el seguimiento necesario.

El Comité de Auditoría del Consejo de Administración revisó el informe de verificación limitada adjunto, realizado por PricewaterhouseCoopers LLP.

Gestión de riesgos y controles internos

La responsabilidad de supervisión del Consejo de Administración y sus comités está respaldada por la Dirección de la Compañía y los procesos de gestión de riesgos actualmente en vigor. Ford cuenta con procesos de gestión de riesgos relacionados específicamente con el cumplimiento normativo, la presentación de informes, los riesgos operativos y los riesgos estratégicos. Estos incluyen:

- El riesgo de cumplimiento abarca cuestiones como el cumplimiento legal y normativo (por ejemplo, Foreign Corrupt Practices Act,(Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero), medio ambiente,Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, etc.
- El riesgo de información abarca el cumplimiento de la Sarbanes-Oxley Act, el cumplimiento de las normas y reglamentos de la Securities and Exchange Commission (SEC) (Comisión de Valores y Bolsa de EE. UU.) y de la Bolsa de Valores de Nueva York, los controles y procedimientos de divulgación, y el cumplimiento contable
- El riesgo operativo aborda las numerosas cuestiones relacionadas con el funcionamiento de una compañía compleja como Ford (por ejemplo, calidad, cadena de valor, ventas y servicio, financiación y liquidez, desarrollo e ingeniería de productos, mano de obra, etc.)
- El riesgo estratégico abarca cuestiones más amplias y a más largo plazo, como el desarrollo tecnológico y de productos, la sostenibilidad medioambiental y social, la asignación de capital, el desarrollo, la retención y la remuneración de los directivos, la evolución de la competencia y los acontecimientos geopolíticos

Creemos que los factores clave del éxito en la gestión de riesgos en Ford incluyen un análisis riguroso de los riesgos establecido por el Consejo de Administración y la Dirección, que se muestra a través de su compromiso con una comunicación eficaz de arriba hacia abajo y de abajo hacia arriba (incluida la comunicación entre la Dirección y el Consejo de Administración y los Comités), y una activa participación inter-funcional entre los Segmentos de negocio y los Equipos especializados.

Institucionalizamos un proceso periódico de revisión de previsiones financieras, reuniones de control interno y revisión de asuntos de especial atención, en el que la Dirección de la Compañía examina el estado del negocio, los riesgos y las oportunidades que se le presentan (en los ámbitos de cumplimiento, información, riesgos operativos y estratégicos), y elabora planes específicos para hacer frente a esos riesgos y oportunidades.

A partir del proceso de gestión del riesgo empresarial adoptado por la Compañía, se identifican los principales riesgos críticos que esta enfrenta a través del compromiso con la Dirección y el Consejo de Administración. Una vez identificados, los principales riesgos se validan y se les asignan propietarios responsables de supervisar su evaluación, desarrollar y aplicar planes de mitigación y proporcionar actualizaciones.

Con el proceso de gestión de riesgos corporativos, se involucra a equipos operativos y funcionales para permitir un enfoque coherente de la gestión de riesgos y se facilita el intercambio de información sobre estas cuestiones.

El equipo de gestión de riesgos corporativos se encarga de comunicarlos, y los equipos escalan aquellos riesgos que puedan afectar de manera significativa a la Compañía.

El Comité de Auditoría revisa anualmente el proceso para actualizar la lista de riesgos críticos y supervisar la evolución de los riesgos y las tendencias emergentes; además, el equipo de gestión de riesgos corporativos compara la evaluación anual de riesgos con fuentes externas para garantizar que la evaluación y el enfoque de la Compañía estén al día de la evolución de los riesgos externos y las mejores prácticas.

Supervisión de los riesgos por parte del Consejo de Administración

El Consejo de Administración tiene la responsabilidad general de supervisar la gestión de riesgos en Ford y supervisa la gestión de los riesgos operativos en cada una de sus reuniones. El Consejo de Administración, el Comité de Sostenibilidad, Innovación y Políticas, el Comité de Remuneración, Talento y Cultura, el Comité de Finanzas y el Comité de Auditoría desempeñan un papel en la supervisión de la gestión de los riesgos operativos y estratégicos.

El Comité de Auditoría asiste al Consejo de Administración en la supervisión del cumplimiento y el riesgo de información, el riesgo de ciberseguridad y el proceso de gestión del riesgo empresarial. El Comité de Sostenibilidad, Innovación y Políticas ayuda al Consejo de Administración a supervisar los riesgos medioambientales y de sostenibilidad social.

Gobernanza de la sostenibilidad (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
→ Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

El Comité de Remuneración, Talento y Cultura ayuda al Consejo de Administración a supervisar los riesgos relacionados con la remuneración y las estrategias empresariales relacionadas con las personas, incluida la sucesión del liderazgo y la cultura, la diversidad y la inclusión.

El Consejo de Administración y los comités correspondientes también revisan otras políticas relacionadas con asuntos del personal, incluidas las relativas al acoso sexual y las políticas contra las represalias relacionadas con los denunciantes de irregularidades.

Las responsabilidades específicas de cada comité se establecen en sus estatutos, que están disponibles en nuestro sitio web corporativo.

Proceso de control interno

La Declaración de sostenibilidad está sujeta al control interno sobre la información no financiera.

El proceso de control interno de Ford se centra en el desarrollo de procesos precisos y coherentes de recopilación de datos, tanto financieros como no financieros.

Incentivos al rendimiento relacionados con la sostenibilidad

La remuneración de los miembros del Consejo de Administración no se evalúa en función de métricas de rendimiento, objetivos (incluidos los objetivos de reducción de GEI) o impactos relacionados con la sostenibilidad o el clima.

Sin embargo, el 6 % de la remuneración del Presidente del Comité de Sostenibilidad, Innovación y Políticas está vinculado a la presidencia del órgano del Consejo de Administración encargado de supervisar el desarrollo, por parte de la Compañía, de prestaciones relacionadas con las políticas sobre sostenibilidad.

Entre las principales funciones de la Comisión de Sostenibilidad, Innovación y Políticas del Consejo figuran las siguientes:

- Debatir y asesorar a la dirección sobre el desarrollo de estrategias, políticas y prácticas para responder a la opinión pública y dar forma a las políticas públicas en materia de consumo de energía, cambio climático, emisiones, eliminación de residuos y uso del agua
- Debatir y asesorar a la dirección sobre estrategias de sostenibilidad que aumenten el valor para los accionistas y el bienestar social, incluidos los derechos humanos, las condiciones laborales y el abastecimiento responsable
- Revisar las tendencias globales de movilidad para apoyar la movilidad personal accesible en todo el mundo

El Consejo de Administración toma las decisiones relativas a la remuneración de los administradores no empleados. El Comité de Nombramientos y Gobernanza revisa los cambios propuestos y los recomienda al Consejo.

Declaración sobre la debida diligencia

A lo largo de este informe se ofrece información sobre los procesos de debida diligencia de Ford. Consulte la tabla siguiente para ver la correspondencia de esta información.

Elementos fundamentales de la debida diligencia en Ford	Sección de la Declaración de sostenibilidad
Integración de la debida diligencia en la gobernanza, la estrategia y el modelo empresarial	Supervisión de los impactos, riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad Incentivos al rendimiento relacionados con la sostenibilidad Evaluación de la doble materialidad
Implicación de los grupos de interés afectadas	Participación de los grupos de interés
Identificación y evaluación de las repercusiones negativas sobre las personas y el medio ambiente	Evaluación de la doble materialidad
Adopción de medidas para hacer frente a los efectos negativos sobre las personas y el medio ambiente	Medio ambiente Aspectos sociales
Seguimiento de la eficacia de estas iniciativas	Medio ambiente Aspectos sociales

Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
→ Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Nuestra estrategia de sostenibilidad consiste en influir positivamente en la sociedad y el medio ambiente.

Los temas de sostenibilidad se entrelazan con nuestro propósito: Ayudar a construir un mundo mejor en el que cada persona sea libre de moverse y perseguir sus sueños.

Nuestro negocio

El negocio de vehículos de Ford se divide en los siguientes tres segmentos distintos, pero interconectados: Ford Blue, Ford Model e y Ford Pro. La Compañía también presta servicios financieros a través de Ford Motor Credit Company LLC ("Ford Credit").

Ford Blue

Ford Blue incluye principalmente la venta de vehículos Ford y Lincoln con motor de combustión interna (ICE) e híbridos (excluidos los vehículos eléctricos de autonomía extendida, o EREV), piezas de repuesto, accesorios y servicios digitales para clientes minoristas, junto con los costes asociados de desarrollo, fabricación y distribución de los vehículos, piezas, accesorios y servicios. Este segmento se centra en el desarrollo de vehículos ICE e híbridos de Ford y Lincoln. Además, este segmento proporciona capacidades de ingeniería y fabricación de hardware a Ford Model e y fabrica vehículos en nombre de Ford Pro y, en ciertos casos, de Ford Model e.

Ford Blue también incluye lo siguiente:

- Todas las ventas en mercados no incluidos actualmente en el ámbito de aplicación de Ford model e o de Ford Pro (como se describe más adelante)
- En mercados fuera de Estados Unidos y Canadá, las ventas a clientes comerciales, gubernamentales y dedicados al alquiler de vehículos con motores de combustión interna e híbridos no considerados básicos para Ford Pro
- Ventas de vehículos eléctricos, incluidos los EREV, por parte de nuestras filiales no consolidadas en China
- Todas las ventas de vehículos fabricados y vendidos a otros fabricantes de equipos originales (OEM)

Ford Model e

Ford Model e incluye principalmente la venta de nuestros vehículos eléctricos (incluidos los EREV), piezas de repuesto, accesorios y servicios digitales para clientes minoristas, junto con los costes asociados de desarrollo, fabricación y distribución de los vehículos, piezas, accesorios y servicios. Este segmento se centra en el desarrollo de tecnologías para vehículos eléctricos y digitales, así como en el desarrollo de software.

Además, Ford Model e proporciona software y tecnologías de vehículos conectados en nombre de la Compañía, y fabrica determinados vehículos eléctricos, incluso para Ford Pro. Ford Model e opera en Norteamérica, Europa y China. Ford Model e también incluye las ventas de vehículos eléctricos y afines no consideradas esenciales para Ford Pro a clientes comerciales, gubernamentales y dedicados al alquiler en Europa, China y México.

Ford Pro

Ford Pro incluye principalmente la venta de vehículos Ford y Lincoln, piezas de repuesto, accesorios y servicios para clientes comerciales, gubernamentales y de alquiler. En este segmento se incluyen las ventas de los principales vehículos de Ford Pro, como la gama Super Duty y de furgonetas Transit en Norteamérica y Europa, así como las ventas de la Ranger en Europa. En Estados Unidos y Canadá, Ford Pro también incluye todas las ventas de vehículos a clientes comerciales, gubernamentales y de alquiler.

Este segmento se centra en la venta de vehículos ICE, híbridos y eléctricos, y en la prestación de servicios digitales y físicos para optimizar y mantener las flotas, incluidas soluciones telemáticas y de carga de vehículos eléctricos. Este segmento refleja las ventas externas de vehículos producidos por Ford Blue y Ford Model e y los costes (incluido el margen de beneficio entre segmentos) asociados a la adquisición de vehículos para su venta y la prestación de servicios.

Ford Pro opera en Norteamérica y Europa.

Cifra de Negocios

Consulte la Nota 4 "Cifra de Ingresos" y la 25 "Información por segmentos", ambas en las "Notas a los estados financieros" del Informe Formulario 10-K de Ford de 2025.

Modelo de negocio

Nuestros facilitadores

Entre los principales facilitadores del negocio de Ford figuran los siguientes:

- Capital humano: nuestros empleados, concesionarios y proveedores
- Capital social: nuestras relaciones y compromiso con la comunidad, asociaciones y centros de formación
- Capital financiero: nuestra financiación y liquidez disponible
- Capital de fabricación: nuestras instalaciones de fabricación y centros de desarrollo
- Capital intelectual: nuestros servicios, datos, proceso de diseño e investigación y desarrollo, incluidas patentes y marcas registradas
- Capital natural: nuestro consumo de energía, agua y materiales

Nuestro impacto

El negocio de Ford tiene el potencial de impactar a los empleados, clientes, inversores, proveedores, comunidades y al planeta.

Nuestras estrategias de sostenibilidad

Hemos desarrollado estrategias y estamos tomando medidas para alcanzar nuestras aspiraciones de sostenibilidad y abordar nuestros impactos materiales potenciales y reales, así como los riesgos y oportunidades potenciales, tal como se definen en nuestro análisis de doble materialidad. Para obtener más detalles sobre estas estrategias, consulte cada sección de esta Declaración.

Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
→ Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

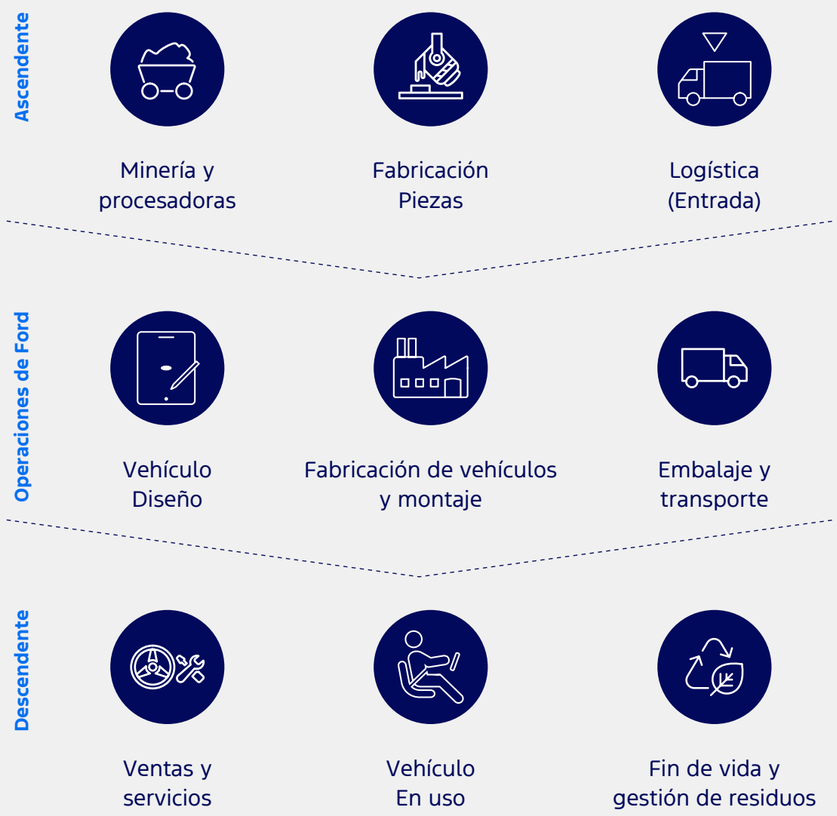
Nuestra plantilla

	Nota a pie de página	2024	2025	Metodología e hipótesis
Datos de empleo (en miles)	1			El número aproximado de personas empleadas por Ford y las entidades que se consolidaron al 31 de diciembre de 2025 (en miles).
Estados Unidos		87	87	
Resto del mundo		78	76	
Compañía, sin incluir Ford Credit		165	163	
Ford Credit		6	6	
Total de la empresa		**171**	**169**	

Nuestra cadena de valor

Ford tiene una cadena de valor extensa y compleja. En sentido ascendente están los proveedores de producción de nivel 1 que tienen un acuerdo contractual directo con Ford y los proveedores de nivel 2+ que no tienen un contrato directo con Ford.Descendiendo, hay más de 8000 concesionarios e innumerables clientes y comunidades mundiales.

Nuestra actividad y cadena de valor



Notas a pie de página

1. Los datos de la plantilla se presentan como equivalentes a tiempo completo (ETC) e incluyen las compañías conjuntas consolidadas en el Informe Formulario 10-K de Ford de 2025.

Participación de los grupos de interés

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
→ Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Ford se compromete a mantener un diálogo directo, transparente y frecuente con nuestros grupos de interés.

A lo largo de cada año, la Dirección se reúne con los inversores institucionales para tratar diversos temas, como la estrategia a largo plazo, los resultados financieros y operativos, la gestión de riesgos, las prácticas medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG) y los programas de retribución de los ejecutivos. Estas reuniones son informativas y, cuando procede, incorporamos las sugerencias de los grupos de interés a nuestras políticas y consideraciones estratégicas, a la Declaración de representación para la junta y a la estrategia de comunicación. En caso necesario, las opiniones y puntos de vista de los grupos de interés también se comparten con la dirección ejecutiva y se debaten con el Comité de sostenibilidad, innovación y políticas.

Foro Blue Table

Este programa de defensa de los grupos de interés se centra en crear una comunidad de confianza formada por un grupo diverso de organizaciones no gubernamentales (ONG), organizaciones sin ánimo de lucro e instituciones académicas. El objetivo es entablar un diálogo sobre cuestiones críticas y sobre cómo podemos trabajar juntos para construir un futuro en el que el transporte sea neutro en emisiones de carbono.

Grupos de interés clave

Nuestros grupos de interés	
	Comunidades A partir del compromiso con nuestras comunidades, podemos ayudar a las personas necesitadas y entender lo que quieren nuestros clientes y vecinos. A través de nuestro equipo de Relaciones con la Comunidad, nos centramos en las comunidades en las que tenemos instalaciones de fabricación. A través de nuestra rama filantrópica, Ford Philanthropy, ayudamos a construir comunidades más resistentes, dado que nos asociamos con organizaciones sin ánimo de lucro de todo el mundo donde Ford tiene raíces.
	Clientes Sin clientes, Ford no existiría. Es vital que hagamos todo lo posible por cultivar estas relaciones y ofrecerles los productos y servicios que quieren, necesitan y sin los que no pueden vivir. Trabajamos con nuestros concesionarios para crear una mejor experiencia de compra y propiedad para nuestros clientes que contribuya a generar confianza y satisfacción.
	Concesionarios Los concesionarios (personal de ventas y servicios) son un vínculo directo entre nuestros productos y servicios y nuestros clientes. Como parte esencial de Ford, los concesionarios pueden ser la única conexión directa que los clientes tienen con la Compañía. Los concesionarios también desempeñan un papel esencial en el fortalecimiento de sus comunidades locales y son parte integral del compromiso de Ford con las comunidades a las que servimos.
	Empleados Los empleados de Ford son el corazón de la Compañía. Confiamos en su compromiso y dedicación. Nuestros empleados son la clave para llevar a cabo nuestro plan de transformación Ford+ y constituyen la ventaja competitiva de nuestra Compañía. Nos esforzamos por crear un lugar de trabajo en el que nuestro equipo pueda dar lo mejor de sí mismo con excelencia, concentración y colaboración, para lograr el éxito empresarial a corto y largo plazo.
	Inversores Los accionistas, incluidos los inversores institucionales y los analistas financieros, son fundamentales a la hora de aportar capital para mantener y hacer crecer nuestro negocio.
	Proveedores Los proveedores desempeñan un papel fundamental a lo largo de todo el ciclo de vida del producto, desde el abastecimiento de materias primas hasta la ayuda en el aumento de la producción, contribuyendo así de forma significativa a nuestro valor, crecimiento y desarrollo. Confiamos en los proveedores y sus empleados y mantenemos normas y reglas estrictas para garantizar la máxima calidad de nuestros productos.

Participación de los grupos de interés (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
→ Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Nuestros grupos de interés	Cómo nos comprometemos	
Comunidades	• Consejos consultivos vecinales • Interacciones con gobiernos y reguladores • Participando en asociaciones • Diálogo con las ONG • Relaciones gubernamentales: apoyo a políticas que beneficien a nuestras comunidades	• Asociaciones con líderes comunitarios, organizaciones de base y sin ánimo de lucro, y concesionarios Ford locales • Voluntariado de empleados y subvenciones estratégicas impulsadas por Ford Philanthropy • Participación y patrocinio de actos comunitarios
Clientes	• Plataforma de medición de la experiencia del cliente • Estudios de mercado • Programas de fidelización • Experiencias de servicio Ford: recogida y entrega y servicio móvil • Interacciones con los concesionarios	• Aplicación Ford • Sitio web Ford.com • Centro de noticias Ford From the Road • Revista Ford Owners • Amigos de Ford
Concesionarios	• Comunicaciones en la Intranet • Representantes de ventas y servicios de la marca • Consejos de concesionarios de la marca • Mesas redondas de concesionarios • Formación para concesionarios sobre la experiencia del cliente de Ford	• Círculo del Presidente • Homenajeando a los concesionarios • Publicidad y anuncios de servicio público • Encuesta sobre la satisfacción de los concesionarios • Asociaciones de voluntariado y donaciones filantrópicas de Ford y sus concesionarios
Empleados	• Sitio de intranet @Ford • Aplicación BlueOvalNow • Reuniones trimestrales con la dirección ejecutiva • Representantes sindicales • Retransmisiones por Internet, vídeos, blogs y sesiones de preguntas y respuestas con altos directivos • Comités conjuntos de trabajadores y directivos	• Sesiones de escucha • Encuestas a los empleados • Grupos de recursos para empleados • Eventos de pruebas de conducción y presentación de vehículos • Cuerpo de Voluntarios de Ford
Inversores	• Foros de la comunidad inversora • Comunicaciones trimestrales de resultados • Junta general anual de accionistas • Informe integrado de sostenibilidad y financiero • Sitio web para inversores	• Declaración de representación para la junta • Documentos presentados ante la SEC • Marco de financiación sostenible • Calificaciones y clasificaciones • Gira de presentación de ESG para no concesionarios
Proveedores	• Código de Conducta para Proveedores • Términos y condiciones generales • Seminarios web de Supplier Engage con el equipo directivo • Formación de proveedores • Programa de buenas prácticas para proveedores, Secaro (anteriormente Manufacture 2030)	• Organizaciones y asociaciones de proveedores externos • Entidades de verificación independientes, entre las que se incluyen la Iniciativa para la Garantía de la Minería Responsable, la Iniciativa de Minerales Responsables y la Alianza Empresarial Responsable • Cuestionarios sobre la conducción sostenible y la evaluación de la sostenibilidad • Plataforma de la Alianza Empresarial Responsable Worker Voice

Evaluación de la doble materialidad

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
→ Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Introducción a la evaluación de la doble materialidad

Hemos llevado a cabo una evaluación de la doble materialidad (DMA/ADM) para determinar los asuntos materiales que deben incluirse en esta Declaración de sostenibilidad, en consonancia con la CSRD y los requisitos de divulgación de las ESRS/NIES relacionados.

La doble materialidad consta de las siguiente dos dimensiones:

Materialidad del impacto: Identifica los problemas materiales desde la perspectiva del impacto que Ford tiene o podría tener en el medio ambiente y la sociedad.

Materialidad financiera: Identifica los riesgos y oportunidades que influyen materialmente, o que se se puede esperar que lo hagan, en la posición financiera y el rendimiento de Ford.

Nuestra metodología evaluó la importancia de los temas materiales potenciales a nivel de impacto, riesgo y oportunidad (IRO), calificando cada IRO individualmente para informar la puntuación de materialidad a nivel de tema. Un tema puede ser material desde el punto de vista de la materialidad del impacto, del de la materialidad financiera, o desde ambos.

Proceso de Ford

1 → 2 → 3 → 4

1	2	3	4
Fase Evaluación del contexto empresarial de Ford	**Fase** Identificación de temas potencialmente significativos y de los IRO	**Fase** Evaluación de los IRO y priorización de los temas materiales	**Fase** Validación de los resultados

Proceso de Ford

1. Evaluación del contexto empresarial de Ford

La DMA/ADM revisó los temas de sostenibilidad en el contexto de las actividades de Ford, sus relaciones comerciales y las operaciones clave a lo largo de la cadena de valor. Definimos nuestra cadena de valor ascendente y descendente para tenerla en cuenta a lo largo de la evaluación. Consulte nuestra cadena de valor para obtener más información. También identificamos nuestros principales grupos de interés teniendo en cuenta a las partes potencialmente afectadas a lo largo de nuestra cadena de valor y a los usuarios de nuestras declaraciones de sostenibilidad.

2. Identificación de IRO potencialmente significativos

Elaboramos una lista de cuestiones de sostenibilidad y los IRO relacionados, y la comparamos con la lista completa de temas de las ESRS/NIES para garantizar su exhaustividad. A lo largo de nuestra evaluación tuvimos en cuenta la naturaleza interconectada de las cuestiones de sostenibilidad medioambiental, social y de gobernanza. Algunos IRO son específicos de la entidad y no están alineados a temas concretos de las ESRS/NIES.

En consonancia con los requisitos de las ESRS/NIES, nos centramos en áreas de nuestras operaciones y cadena de valor en las que se consideró probable que surgieran IRO (Impactos Riesgos y Oportunidades) a partir de la naturaleza de nuestras actividades, relaciones comerciales, ubicaciones geográficas y otros factores relevantes.

A la hora de identificar los IRO relacionados con cuestiones de conducta empresarial, hemos tenido en cuenta nuestras operaciones globales y las interacciones con proveedores, reguladores y empleados, con especial atención a las actividades relacionadas con las leyes anticorrupción, el compromiso político, los minerales de alto riesgo, las relaciones con los proveedores y la protección de los denunciantes.

La identificación de los IRO se llevó a cabo mediante investigación documental, documentación interna, informes y marcos externos, así como gracias a la participación de los grupos de interés.

Participación de los grupos de interés

A la hora de identificar los IRO nos pusimos en contacto con grupos de interés internos y externos y con expertos en la materia de Ford para que nos ayudaran a identificar los IRO relevantes y a determinar el impacto y la materialidad financiera.

Se contó con la participación de grupos de interés internos y expertos en la materia para revisar los IRO e identificar si se requerían actualizaciones para determinar el impacto y la materialidad financiera. También se puso a disposición de los empleados de Ford una encuesta global para conocer sus puntos de vista como parte interesada afectada.

Se estableció un contacto con los grupos de interés externos, incluidos proveedores clave, organizaciones no gubernamentales, inversores y concesionarios de Ford, a través de encuestas en línea.

Aunque no consultamos directamente a todos los grupos de interés (sobre todo a las comunidades locales), tuvimos en cuenta las opiniones indirectas de las organizaciones de defensa de los derechos y de nuestros compañeros que trabajan con las comunidades. Su compromiso continuo con las comunidades de Ford permite conocer los intereses y opiniones de estos grupos de interés.

Del mismo modo, no evaluamos todas las ubicaciones específicas en busca de impactos potenciales o reales, sino que nos basamos en los conocimientos de los empleados de Ford y de los expertos en la materia que colaboran con las instalaciones de todo el mundo en cuestiones medioambientales y sociales.

3. Evaluación de impactos, riesgos y oportunidades

Para determinar la materialidad, cada IRO se evaluó y puntuó con una metodología definida y coherente. Los IRO potenciales se puntuaron según tres horizontes temporales: a corto plazo (hasta un año), a medio plazo (hasta cinco años) y a largo plazo (más de cinco años).

La evaluación de la materialidad incorporó el diseño vinculado y los atributos de nuestras operaciones, incluidas las políticas, acciones, procesos y controles existentes. La evaluación no tuvo en cuenta futuras acciones o iniciativas de mitigación aún no implementadas Como resultado, las conclusiones de materialidad reflejan la exposición residual (neta) de Ford a los IRO tras considerar estas medidas incorporadas.

Impactos: Puntuamos la magnitud de los impactos con tres parámetros:

- La escala evalúa la gravedad del impacto negativo o el beneficio del impacto positivo para las personas o el medio ambiente
- El alcance evalúa el alcance de los impactos negativos o positivos
- El carácter irremediable evalúa si los impactos negativos podrían remediarse y en qué medida

Evaluación de la doble materialidad (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
→ Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

En el caso de los impactos negativos reales, se puntuó cada una de las tres dimensiones y se ponderó por igual su gravedad. Los impactos reales positivos se puntuaron por escala y alcance. En el caso de los impactos potenciales, también se puntuó un parámetro adicional de probabilidad.

Siempre que se identificó un posible impacto negativo sobre los derechos humanos, se tuvieron muy en cuenta las directrices de las ESRS/NIES para que la gravedad del impacto prevaleciera sobre su probabilidad. En el caso de los impactos negativos sobre los derechos humanos considerados "materiales" o cercanos al umbral de materialidad, se siguió la guía de las ESRS/NIES y se dio prioridad a la gravedad sobre la probabilidad para determinar la puntuación final.

Riesgos y oportunidades financieras: Los riesgos y oportunidades potenciales se evaluaron y puntuaron a partir de los siguientes parámetros:

- Magnitud de los efectos financieros, incluidos los elementos cualitativos más allá de los reconocidos en los estados financieros, como los operativos, el capital humano, la reputación y la posición en el mercado, que podrían afectar a nuestro negocio
- Probabilidad de ocurrencia

Los resultados de la evaluación de los IRO se consolidaron en grupos temáticos, conformando la DMA/ADM de Ford y determinando los temas materiales que constituirían la base de nuestra divulgación según las ESRS/NIES.

Determinación de los temas materiales

Ford definió un umbral de materialidad con el fin de priorizar los IRO materiales. Los IRO que superaban este umbral, tanto desde el punto de vista del impacto como de las perspectivas financieras, se consideraron importantes. El umbral se fijó en consulta con los equipos de sostenibilidad global, riesgo, finanzas y control interno de Ford.

4. Validación

Para validar el resultado de la DMA/ADM, consultamos a expertos internos clave en la materia, pidiéndoles que validaran los IRO significativos que habíamos identificado. Revisaron nuestro planteamiento y evaluaron la puntuación asociada tanto al impacto como a la materialidad financiera. A continuación, los IRO significativos identificados se compararon con los resultados del proceso de gestión de riesgos corporativos y con otros riesgos, como los analizados en el "Punto 1A. Factores de riesgo" de nuestro informe Formulario 10-K de 2025.

Los directivos de Ford revisaron la lista definitiva de IRO significativos antes de compartirla con el Comité de Auditoría y el Comité de Sostenibilidad, Innovación y Política del Consejo de Administración.

Temas materiales

Nuestros temas materiales y los IRO se presentan en las páginas siguientes.

Temas específicos de la entidad

Los temas específicos de la entidad están relacionados con el diseño, el desarrollo, los datos o las ventas de vehículos que solo afectan a Ford o a la industria del automóvil. Estos impactos, riesgos u oportunidades tienen implicaciones ESG y se tienen en cuenta como parte del proceso de la DMA/ADM, pero no se ajustan a los temas o subtemas existentes de las ESRS/NIES.

Medidas frente a los temas materiales

Una vez identificados los IRO materiales, los expertos en la materia son responsables de difundirlos dentro de su organización y de determinar cómo abordar el IRO mediante políticas, medidas y objetivos nuevos o existentes. Si es necesario actualizar las estrategias o procesos existentes, el experto en la materia responsable deberá trabajar con su equipo para desarrollarlos.

Para obtener más detalles sobre cada tema material e IRO, consulte las secciones específicas de cada tema a lo largo de esta Declaración de sostenibilidad.

Se llevó a cabo un análisis de resiliencia únicamente sobre los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima. Los resultados de este análisis se pueden encontrar en la información divulgada en E1.

No se han producido cambios en la estrategia global o el modelo de negocio de Ford como resultado de la DMA/ADM de 2025.

Temas no materiales

Aunque son importantes para el negocio de Ford, de acuerdo con los requisitos técnicos de información de la CSRD, dos temas se consideraron no materiales durante esta evaluación: Biodiversidad y ecosistemas, y Conducta empresarial. Estos temas, así como otra información considerada no material, pueden consultarse en nuestro sitio web corporativo.

Inversión en temas materiales

Estos temas afectan a múltiples regiones, fuentes de capital y/o tuvieron efectos a largo plazo.

Ford informa periódicamente acerca de sus costes de ingeniería, investigación y desarrollo, que ascendieron a 9400 millones de dólares en 2025. Estos costes se incluyen en los gastos de explotación y pueden consultarse en la Nota 2 "Resumen de las políticas contables significativas" de las "Notas a los estados financieros" del Formulario 10-K de 2025 de Ford.

Ford también informa regularmente de los gastos de capital, que fueron de 8700 millones de dólares en 2025, y se incluyen en el punto 7. Discusión y análisis de la dirección sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones: liquidez y recursos de capital del informe del formulario 10-K de Ford de 2025.

Esto refleja un compromiso continuo con nuestro plan, que está respaldado por recursos de aproximadamente 29 000 millones de dólares en efectivo de la Compañía y casi 50 000 millones de dólares de liquidez total a finales de 2025, como se indica en el punto 7. Discusión y análisis de la dirección sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones: liquidez y recursos de capital del informe del formulario 10-K de Ford de 2025.

Dado que la industria automovilística es muy competitiva, no facilitamos una planificación exhaustiva del gasto por producto, proyecto o tecnología específicos. Por consiguiente, no revelamos las asignaciones detalladas de los gastos operativos significativos y/o los gastos de capital de los planes de acción. Sin embargo, en la Nota 25, "Información por segmentos", de las "Notas a los estados financieros" de nuestro informe del formulario 10-K de 2025 indicamos que nuestro gasto de capital en 2025 en nuestro segmento de vehículos eléctricos, el Modelo e, fue de 3500 millones de dólares, lo que supone un descenso de 300 millones de dólares en comparación con el año anterior.

Además, en agosto de 2025 anunciamos una inversión prevista de casi 2000 millones de dólares en la planta de montaje de Louisville para fabricar una camioneta eléctrica de tamaño medio basada en la asequible Plataforma Universal de Vehículos Eléctricos, cuyo lanzamiento está previsto para 2027.

Asimismo, en 2025 anunciamos varias medidas para ajustar nuestra estrategia empresarial que afectan a nuestra capacidad de fabricación de VE y a nuestra hoja de ruta de productos, incluidas medidas para cancelar los VE previstos anteriormente y finalizar la producción de la actual generación del F-150 Lightning, disolver BlueOval SK, LLC, y ampliar la oferta de VE híbridos y de autonomía extendida. Como resultado de estas medidas, esperamos alcanzar una proporción global de vehículos híbridos, vehículos eléctricos de autonomía extendida y vehículos eléctricos del 50 % en toda nuestra gama para 2030.

Ford también anunció la creación de Ford Energy, una compañía dedicada a los sistemas de almacenamiento de energía en baterías (BESS), que aprovechará las plantas de su propiedad en Kentucky y Míchigan, así como la tecnología líder de fosfato de hierro y litio (LFP), para ofrecer soluciones para la infraestructura energética y la creciente demanda de centros de datos. Ford tiene previsto empezar a comercializar sistemas de este tipo en 2027 con una capacidad anual de 20 GWh.

Evaluación de la doble materialidad (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
→ Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

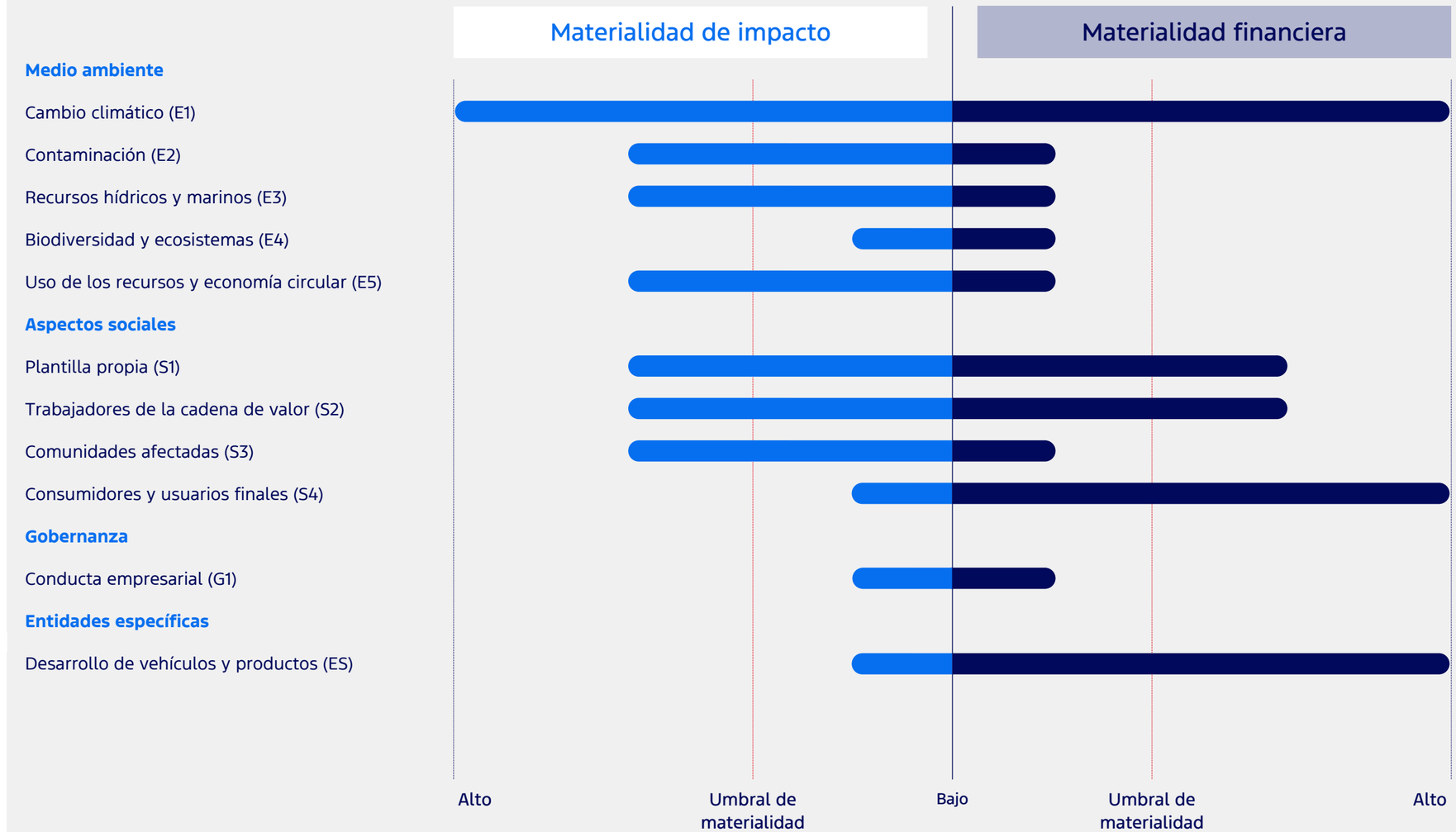
Entre los efectos financieros actuales cuantificables relacionados con nuestros temas materiales, derivados principalmente de nuestras acciones relacionadas con los vehículos eléctricos (VE) para 2025, se incluyeron el deterioro relacionado con los VE y otros cargos revelados en la Nota 13 "Activos netos" de nuestro Formulario 10-K de 2025, así como otros cargos relacionados con los VE revelados en la Nota 23 "Entidades de interés variable" de nuestro Formulario 10-K de 2025. Tal y como se indica en el punto 7 del informe de gestión de nuestro formulario 10-K de 2025, es posible que incurramos en gastos adicionales y desembolsos de efectivo derivados de estas medidas relacionadas con los vehículos eléctricos en 2026 y 2027.

No hay otros efectos financieros actuales mensurables relacionados con nuestros temas materiales.

Resultados de la DMA/ADM

Los resultados se presentan en este gráfico de mariposa por tema.

Las barras de color azul claro a la izquierda de la línea divisoria representan la materialidad desde el punto de vista del impacto, y las barras de color azul oscuro a la derecha representan la materialidad desde el punto de vista financiero. Los temas que se extienden más allá de la línea vertical roja marcada como "Umbral de materialidad" se consideran materiales para Ford.



Impactos, riesgos y oportunidades materiales

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
→ Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Impactos, riesgos y oportunidades

E1: Cambio climático

Leyenda
Ascendente | Operaciones propias | Descendente | C A corto plazo | M A medio plazo | L A largo plazo

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
I-1	La combustión de combustibles fósiles en vehículos con motor de combustión interna produce gases de efecto invernadero que contribuyen a las emisiones de Alcance 3 de Ford	Mitigación del cambio climático	Impacto negativo	↓	**
I-2	El uso de energía en las instalaciones consolidadas de fabricación y no fabricación de Ford contribuye a las emisiones de Alcance 1 y 2 de Ford, junto con el Alcance 3 de las instalaciones participadas no consolidadas	Energía	Impacto negativo	●	**
I-3	La extracción de materias primas, el procesado y el montaje son procesos intensivos en energía que contribuyen a las emisiones de Alcance 3 de Ford	Energía	Impacto negativo	↑	**
I-4	El transporte y la logística de entrada y salida contribuyen a las emisiones de Alcance 1 y 3 de Ford	Mitigación del cambio climático	Impacto negativo	↑ ● ↓	**
R-1	Cumplir las estrictas normas sobre emisiones y las nuevas normativas puede requerir importantes inversiones	Mitigación del cambio climático	Riesgo	●	C M L
R-2	El incumplimiento de la normativa sobre emisiones y de los umbrales de vehículos de emisiones cero puede dar lugar ala compra de créditos a la competencia, la reducción de las ventas de vehículos o el pago de sanciones	Mitigación del cambio climático	Riesgo	●	C M L
R-3	El aumento de la frecuencia de los fenómenos meteorológicos extremos puede interrumpir las operaciones directas de Ford	Adaptación al cambio climático	Riesgo	●	C M L
R-4	El aumento de los fenómenos meteorológicos extremos puede perturbar la cadena de suministro de Ford	Adaptación al cambio climático	Riesgo	↑ ↓	C M L

ES: Riesgos específicos de la entidad comunicados en el marco de E1: Cambio climático

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
R-10	Existe un riesgo financiero si la adopción de la electrificación no avanza al mismo ritmo que las inversiones realizadas en este ámbito		Riesgo	●	C M
R-11 *	Los cambios en las políticas de incentivos a los vehículos eléctricos han repercutido y podrían repercutir aún más en los costes de propiedad, con el riesgo de que disminuyan su adopción y las ventas		Riesgo	● ↓	C M
R-12 *	La disponibilidad limitada de infraestructuras de recarga y soluciones de movilidad asequibles, debido a factores geográficos o de nivel de ingresos, puede suponer un riesgo para la cuota de mercado de Ford		Riesgo	● ↓	C M

* Nuevo IRO de importancia identificado en la DMA/ADM de 2025.
** Los impactos reales no tienen horizonte temporal.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
→ Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Leyenda
▲ Ascendente ● Operaciones propias ▼ Descendente C A corto plazo M A medio plazo L A largo plazo

E2: Contaminación

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
I-5	Los vehículos con motor de combustión interna emiten hidrocarburos, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles (COV) y partículas durante la combustión, lo que afecta a la calidad del aire	Contaminación del aire	Impacto negativo	▼	**
I-6	Los residuos de la minería pueden contaminar los recursos hídricos locales	Contaminación del agua	Impacto negativo	▲	**

E3: Recursos hídricos y marinos

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
I-7	La extracción de minerales críticos requiere un uso significativo de agua, lo que puede afectar a las limitadas reservas de agua dulce	Agua	Impacto negativo	▲	**

E5: Uso de los recursos y economía circular

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
I-8	La fuerte dependencia de una serie de recursos naturales contribuye a su agotamiento y a los impactos asociados	Entradas de recursos, incluido su uso	Impacto negativo	▲	**

S1: Plantilla propia

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
I-9	La transición a la producción electrificada puede requerir competencias y cualificaciones diferentes en nuestra plantilla	Condiciones de trabajo	Impacto negativo	●	M L
R-5	La insatisfacción y los conflictos entre los trabajadores y los sindicatos pueden dar lugar a un aumento de los costes, a una menor flexibilidad operativa y a trastornos en el funcionamiento	Condiciones de trabajo	Riesgo	●	C M L
R-6	A medida que el entorno jurídico sigue evolucionando, los esfuerzos en materia de diversidad, equidad e inclusión en los EE. UU. son objeto de escrutinio público	Igualdad de trato y oportunidades para todos	Riesgo	●	C M
O-1 *	La inteligencia artificial puede mejorar la eficiencia de los empleados, la productividad y la innovación de los productos		Oportunidad	●	C M

* Nuevo IRO de importancia identificado en la DMA/ADM de 2025.
** Los impactos reales no tienen horizonte temporal.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
→ Impactos, riesgos y oportunidades materiales
Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Leyenda
Ascendente | Operaciones propias | Descendente | C A corto plazo | M A medio plazo | L A largo plazo

S2: Trabajadores de la cadena de valor

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
I-10	Los materiales extraídos se asocian a un mayor riesgo de trabajo infantil	Otros derechos laborales	Impacto negativo	↑	**
I-11	Los proveedores pueden ser cómplices de la explotación y el trabajo forzado	Otros derechos laborales	Impacto negativo	↑	**
I-12	Los empleados de la cadena de valor que trabajan en condiciones peligrosas pueden correr el riesgo de sufrir lesiones e incluso la muerte si no cuentan con la protección o la mitigación adecuadas	Condiciones de trabajo	Impacto negativo	↑	C M L
R-7	El incumplimiento de la normativa que prohíbe el trabajo forzado puede acarrear la retirada inmediata del producto y su eliminación, importantes costes financieros y la pérdida de ventas	Otros derechos laborales	Riesgo	↑	C M L

S3: Comunidades afectadas

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
I-13	Actividades como la minería y la fundición afectan negativamente a la biodiversidad, la salud de los ecosistemas y las comunidades locales	Derechos económicos, sociales y culturales de las comunidades	Impacto negativo	↑	**

S4: Consumidores y usuarios finales

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
R-8	Ford puede incurrir en costes significativos debido a las retiradas de productos	Seguridad de las personas	Riesgo	•	M
R-9	La mala calidad de los productos podría dañar la reputación de Ford	Seguridad de las personas	Riesgo	↓	M

ES: Entidades específicas

Número de serie	IRO material	Subtema	Tipo de IRO	Cadena de valor	Horizonte temporal
O-2	Los vehículos conectados generan grandes cantidades de datos que pueden mejorar la experiencia del cliente y optimizar el rendimiento del vehículo		Oportunidad	↓	C M L

** Los impactos reales no tienen horizonte temporal.

Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
→ Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Políticas de gestión de Impactos, riesgos y oportunidades

Las políticas se revisan formalmente de forma periódica, y con mayor frecuencia cuando se producen acontecimientos o condiciones predefinidas, para garantizar que su contenido se actualice de forma oportuna a fin de reflejar los cambios normativos y/o del entorno empresarial.

Política y descripción	Impactos, riesgos y oportunidades relacionados	Ámbito de aplicación	Nivel directivo responsable de la implementación de la política	Normas de terceros incluidas en la política	Consideración de los grupos de interés
Código de conducta A partir del Código de Conducta, podemos mostrar cómo son nuestros valores en funcionamiento. En él, se proporcionan orientaciones de alto nivel, incluso en ámbitos que pueden entrañar riesgos éticos y jurídicos.	**Impactos**: Todos los impactos materiales **Riesgos**: Todos los riesgos materiales **Oportunidades**: Todas las oportunidades materiales	Del Código: "Todo el mundo en Ford es responsable de cumplir el Código, incluidos los compañeros, los contratistas, los responsables de personal, la alta gerencia y el Consejo de Administración. También queremos trabajar con compañías y personas que se atengan a normas similares y compartan valores parecidos"	Responsables de la Asesoría Jurídica General y de Recursos Humanos	Del Código: "Como equipo de Ford, hacemos nuestra parte para minimizar el impacto sobre el cambio climático en consonancia con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (Acuerdo de París), por lo que nos esforzamos en alcanzar la neutralidad en carbono."	El Código de Conducta está a disposición del público en corporate.ford.com
Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente En esta política, se resume el compromiso de Ford Motor Company de respetar los derechos humanos y las normas medioambientales a lo largo del ciclo de vida de sus productos y servicios. Su objetivo es fomentar prácticas empresariales responsables que mejoren el bienestar de la comunidad y la sostenibilidad medioambiental y, al mismo tiempo, respeten las normas internacionales de derechos humanos.	**Impactos**: Cambio climático (I-1, I-2, I-3, I-4), Contaminación (I-5, I-6), Agua (I-7), Uso de recursos y economía circular (I-8), y Comunidades afectadas (I-13) **Riesgos**: Cambio climático (R-1, R-2, R-3, R-4, R-10, R-11, R-12), Plantilla propia (R-5) **Oportunidades**: N/A	Todas las políticas corporativas de "Estamos comprometidos a" se aplican a lo siguiente: "Todo el personal que trabaja en Ford. Esto incluye a todos los empleados fijos, a tiempo parcial, suplementarios y temporales, recursos de agencias, recursos de servicios contratados en el sitio y contratistas independientes mientras estén realizando servicios para Ford. Esta política también se aplica a los trabajadores por horas en la medida permitida, autorizada o acordada en el convenio colectivo aplicable". Además, la Política de derechos humanos y medio ambiente se extiende a nuestra cadena de suministro, tal y como se indica en la política: "Exigimos explícitamente a nuestros proveedores y esperamos de nuestros socios y compañías conjuntas (denominados "socios comerciales" en esta política) que adopten y apliquen políticas similares y las extiendan a su propia cadena de suministro".	Responsable organizativo de cumplimiento en materia de medio ambiente y seguridad Nuestro consejero delegado aprueba esta política, y el Comité de Sostenibilidad, Innovación y Políticas del Consejo de Administración se encarga de su supervisión.	• Principios Rectores de las Naciones Unidas (ONU) sobre las compañías y los Derechos Humanos • Pacto Mundial de la ONU • Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU • Convención Marco de la ONU sobre el Cambio Climático (Acuerdo de París) • Carta Internacional de Derechos Humanos (Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas y sus dos Pactos) de 1948 • Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo (2022) • Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para las compañías multinacionales, revisión de 2011 • Principios de Empoderamiento de la Mujer de las Naciones Unidas • Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (DNUDPI)	Nuestros grupos de interés internos y externos revisan y aportan sus comentarios. Impartimos formación a los proveedores y les avisamos cuando se actualiza la política. Esta política está a disposición del público en sustainability.ford.com

Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
→ Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Política y descripción	Impactos, riesgos y oportunidades relacionados	Ámbito de aplicación	Nivel directivo responsable de la implementación de la política	Normas de terceros incluidas en la política	Consideración de los grupos de interés
Estamos comprometidos a competir legalmente En esta política interna, se define cómo interactuamos con los competidores; ya sea en una asociación comercial, una alianza o de cualquier otra forma, cumplimos con la normativa de competencia aplicables en todo el mundo.	**Impactos**: N/A **Riesgos**: N/A **Oportunidad**: N/A Esta política se incluye en las divulgaciones de la Taxonomía de la UE no relacionadas con ningún IRO específico.	Consulte la respuesta a la política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", en la página 18.	Responsable de la Asesoría Jurídica General	No aplicable	Esta es una política interna de Ford.
Estamos comprometidos a con el objetivo de la igualdad de oportunidades En esta política, se define el compromiso de Ford con la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la facilitación de canales de denuncia para que los empleados informen de cualquier sospecha de infracción.	**Impactos**: N/A **Riesgos**: Plantilla propia (R-6) **Oportunidad**: N/A	Consulte la respuesta a la política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", en la página 18.	Responsable de Recursos Humanos	No aplicable	Esta es una política interna de Ford.
Estamos comprometidos a mantener prácticas de privacidad eficaces En esta política interna, se define cómo Ford tiene en cuenta los requisitos legales aplicables cuando recopilamos, utilizamos, compartimos y almacenamos información personal, incluida la información personal de nuestros empleados, clientes, concesionarios y proveedores.	**Impactos**: N/A **Riesgos**: N/A **Oportunidad**: Plantilla propia (O-1), específica de la entidad (O-2)	Consulte la respuesta a la política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", en la página 18.	Responsable de la Asesoría Jurídica General	No aplicable	Esta es una política interna de Ford.
Estamos comprometidos a proteger y utilizar correctamente los activos de la Compañía En esta política interna, se define cómo protegemos los activos de la Compañía, incluidos los datos, dado que los utilizamos con eficiencia y de manera que se proteja su valor para Ford.	**Impactos**: N/A **Riesgos**: N/A **Oportunidad**: Plantilla propia (O-1)	Consulte la respuesta a la política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", en la página 18.	Responsable de la Asesoría Jurídica General	No aplicable	Esta es una política interna de Ford.

Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
→ Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Política y descripción	Impactos, riesgos y oportunidades relacionados	Ámbito de aplicación	Nivel directivo responsable de la implementación de la política	Normas de terceros incluidas en la política	Consideración de los grupos de interés
Estamos comprometidos a fomentar la denuncia y eliminar las represalias Esta política interna define el proceso para denunciar posibles o presuntas infracciones del Código de conducta, de las políticas de la Compañía o de la ley.	**Impactos**: N/A **Riesgos**: N/A **Oportunidad**: N/A Esta política está incluida en S1: Divulgaciones de la plantilla propia no relacionadas con ningún IRO específico.	Consulte la respuesta a la política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", en la página 18.	Responsable de cumplimiento normativo	No aplicable	Esta es una política interna de Ford.
Estamos comprometidos con la seguridad de nuestros productos y servicios En esta política interna, se define la forma en que promovemos la seguridad mediante la mejora continua del diseño y la fabricación de vehículos, el fomento de un comportamiento seguro de los operadores y la colaboración con nuestros clientes, socios y otras grupos de interés para mejorar el entorno operativo.	**Impactos**: N/A **Riesgos**: Consumidores y usuarios finales (R-8 y R-9) **Oportunidad**: N/A	Consulte la respuesta a la política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", en la página 18.	Responsable de cumplimiento normativo en materia de medio ambiente y seguridad	No aplicable	Esta es una política interna de Ford.
Programa mundial contra el estrés térmico Esta política, disponible internamente, está diseñada para proteger la salud de los empleados durante los periodos de temperaturas elevadas. Este programa utiliza controles técnicos, como ventiladores y sistemas de ventilación, medidas administrativas, como la hidratación y la adaptación de los horarios de trabajo, y equipos de protección individual.	**Impactos**: N/A **Riesgos**: Cambio climático (R-3) **Oportunidad**: N/A	Esta norma se aplica a las actividades en todas las instalaciones de Ford en las que existe riesgo de enfermedad por calor debido a las condiciones ambientales, los procesos que generan calor y/o la carga térmica metabólica de los empleados.	Director Global de Servicios de Salud Laboral	El programa aprovecha la orientación externa, dado que hace referencia a la American Conference of Governmental Industrial Hygienists, Inc. Threshold Limit Value for Heat Stress y se adhiere a la normativa local pertinente.	Esta es una política interna de Ford.

Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
→ Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Política y descripción	Impactos, riesgos y oportunidades relacionados	Ámbito de aplicación	Nivel directivo responsable de la implementación de la política	Normas de terceros incluidas en la política	Consideración de los grupos de interés
Planes de respuesta a emergencias En esta política, disponible internamente, se abordan las respuestas a fenómenos meteorológicos graves y otras emergencias para apoyar la continuidad de la actividad en nuestras instalaciones.	**Impactos**: N/A **Riesgos**: Cambio climático (R-3) **Oportunidad**: N/A	Estos requisitos se aplican a todas las instalaciones propiedad de la Compañía y arrendadas, incluidas las filiales de Ford Motor Company. Cuando los códigos de la Asociación Nacional de Protección contra Incendios (NFPA), locales, estatales, federales o nacionales sean más estrictos que estas normas u otras normas de la Compañía a las que se hace referencia aquí, se seguirán los requisitos más estrictos.	Ingeniería de Protección contra Incendios Corporativa de Ford, Seguridad Corporativa y Incendios	Los planes de respuesta a emergencias de Ford hacen referencia a varias normas de la NFPA, en concreto: • NFPA 472 (“Norma sobre la competencia de los equipos de respuesta ante incidentes con materiales peligrosos o armas de destrucción masiva”) • NFPA 600 (“Brigadas de bomberos industrialess”) • NFPA 601 (“Servicios de seguridad en la prevención de pérdidas por incendios”) • NFPA 1001 (“Norma sobre las cualificaciones profesionales de los bomberos”) • NFPA 1403 (“Evoluciones de entrenamiento con fuego real”) • NFPA 1561 (“Norma sobre el sistema de gestión de incidentes de los servicios de emergencia y la seguridad del mando”) • NFPA 1600 (“Norma sobre programas de gestión de desastres/emergencias y continuidad del negocio”) • NFPA 1620 (“Planificación previa a incidentes”) • Organización Internacional de Normalización (ISO 14001, “Norma sobre sistemas de gestión medioambiental”)	Nuestras políticas hacen hincapié en la colaboración con los cuerpos de bomberos locales y otros organismos de respuesta, incluida la formación conjunta y la planificación previa a los incidentes. Esta es una política interna de Ford.

Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
→ Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Política y descripción	Impactos, riesgos y oportunidades relacionados	Ámbito de aplicación	Nivel directivo responsable de la implementación de la política	Normas de terceros incluidas en la política	Consideración de los grupos de interés
Código de Conducta para Proveedores En el Código de Conducta para Proveedores de Ford ("Código para Proveedores"), se describen los requisitos y expectativas de Ford en cuanto a las relaciones con sus proveedores en áreas relacionadas con los derechos humanos, el medio ambiente, el abastecimiento responsable de materiales, las prácticas empresariales responsables y legales, y la aplicación asociada de estos principios.	**Impactos**: Cambio climático (I-3), Contaminación (I-6), Recursos hídricos (I-7), Uso de recursos y economía circular (I-8), Trabajadores de la cadena de valor (I-10, I-11, I-12), Comunidades afectadas (I-13) **Riesgos**: Cambio climático (R-4), Trabajadores en la cadena de valor (R-7) **Oportunidad**: N/A	Del Código para Proveedores "Este Código se aplica a cada miembro de la comunidad de proveedores de Ford. Aunque exigimos de manera explícita a los proveedores que sigan todas las políticas aplicables de Ford y que cumplan o superen todas las leyes y reglamentos vigentes o inminentes, nuestro Código también se ajusta a marcos y cartas internacionales de derechos humanos ampliamente aceptados. Los proveedores están obligados a extender estos requisitos a sus propios proveedores y cadenas de suministro."	Director de la cadena de suministro	• Carta Internacional de Derechos Humanos (Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas y sus dos Pactos) de 1948 • Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo (1998), incluidos el Convenio N.º 138 de la OIT sobre la edad mínima y el Convenio N.º 182 sobre las peores formas de trabajo infantil • Principios rectores de las Naciones Unidas sobre las compañías y los derechos humanos (2011) • Directrices de la OCDE para compañías Multinacionales sobre la Conducta Empresarial Responsable (edición de 2023) • Guía de la OCDE para cadenas de suministro responsables de minerales procedentes de zonas afectadas por conflictos y de alto riesgo (edición de 2016) • Pacto Mundial de la ONU • Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU • Mandato sobre el agua de los directores ejecutivos de las Naciones Unidas • Principios de Empoderamiento de la Mujer de las Naciones Unidas • Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (2007) • Principios rectores de la industria del automóvil (2022)	Incorporamos principios externos con los cuales alinear nuestro Código de Conducta para Proveedores con las mejores prácticas internacionales y de toda la industria. Impartimos formación a los proveedores y les avisamos cuando se actualiza el Código para Proveedores. El Código para Proveedores está a disposición del público en sustainability.ford.com

Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades (continuación)

Enfoque de la información sobre sostenibilidad
Gobernanza de la sostenibilidad
Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
Participación de los grupos de interés
Evaluación de la doble materialidad
Impactos, riesgos y oportunidades materiales
→ Políticas de gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Política y descripción	Impactos, riesgos y oportunidades relacionados	Ámbito de aplicación	Nivel directivo responsable de la implementación de la política	Normas de terceros incluidas en la política	Consideración de los grupos de interés
Declaración política sobre la estrategia, las políticas y los procesos de Ford en materia de derechos humanos En esta declaración de política, se resumen las estrategias, procesos y expectativas que Ford ha establecido, y se comunican y abordan los riesgos relacionados con los derechos humanos y el medio ambiente en nuestra propia área de negocio, así como en nuestra cadena de suministro, en línea con la Ley Alemana de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro (SCDDA).	**Impactos**: Trabajadores de la cadena de valor (I-10, I-11) **Riesgos**: Trabajadores de la cadena de valor (R-7) **Oportunidad**: N/A	Exigimos explícitamente a nuestros proveedores y esperamos de nuestros socios comerciales que adopten y apliquen políticas similares y las extiendan a sus cadenas de suministro.	Director de Sostenibilidad El departamento de Sostenibilidad Global es el responsable de este documento y se encarga de su mantenimiento. El examen y la aprobación definitivos correrán a cargo del Consejo de Administración alemán.	De la política: "Respetamos los derechos humanos de acuerdo con los Principios Rectores sobre las compañías y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas (ONU)"	Impartimos formación a los proveedores y les notificamos cualquier actualización de la política. Esta política está a disposición del público en sustainability.ford.com
Política de abastecimiento responsable En esta política, se resume la aspiración de Ford de abastecerse únicamente de materias primas producidas de forma responsable.	**Impactos**: Contaminación (I-6), Trabajadores de la cadena de valor (I-10, I-11), Comunidades afectadas (I-13) **Riesgos**: N/A **Oportunidad**: N/A	De la política: "Ford se compromete a eliminar proactivamente los minerales de nuestros productos y cadena de suministro en caso de que se identifique que alguno contribuye a un conflicto. Se exige a los proveedores que apoyen plenamente los esfuerzos de Ford, y cooperen con ellos, para garantizar la total transparencia y trazabilidad de sus cadenas de suministro de materias primas; además, deben comprometer a los proveedores de nivel inferior en sus esfuerzos por demostrar transparencia y la debida diligencia adecuada de acuerdo con el Código de Conducta para Proveedores de Ford y esta política".	Director de la cadena de suministro	En esta política, se refleja las directrices proporcionadas en la Guía de la OCDE sobre la debida diligencia para cadenas de suministro responsables de minerales procedentes de zonas de conflicto y de alto riesgo (CAHRA) ("Guía de la OCDE") y los suplementos relacionados con los 3TG.	Para esta política se tienen en cuenta los resultados de evaluaciones comparativas externas (como Lead the Charge). Impartimos formación a los proveedores y les notificamos cualquier actualización de la política. Esta política está a disposición del público en sustainability.ford.com

Declaración de sostenibilidad

Medio ambiente

En esta sección

- → Taxonomía de la UE
- → E1: Cambio climático
- → E2: Contaminación
- → E3: Recursos hídricos y marinos
- → E5: Uso de los recursos y economía circular

Taxonomía de la UE

→ Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Introducción de la taxonomía de la UE

La Unión Europea (UE) reconoce el papel de la inversión en la consecución de los objetivos de sostenibilidad, en concreto la aspiración de alcanzar la neutralidad climática en 2050 que se describe en la Ley Europea del Clima (Reglamento (UE) 2021/1119). Para facilitar esta transición, la UE promulgó el Reglamento (UE) 2020/852 y los actos delegados asociados. En esta normativa, se establece la taxonomía de la UE, un sistema de clasificación que identifica las actividades económicas que pueden ser sostenibles desde el punto de vista medioambiental. La taxonomía de la UE exige a las compañías que cumplan los requisitos que revelen cómo sus actividades económicas se ajustan a los objetivos medioambientales de la UE. De este modo, la taxonomía de la UE fomenta la asignación de capital hacia la transición a una economía baja en carbono que permita cumplir los objetivos climáticos y energéticos de la UE.

En virtud de la taxonomía de la UE, las compañías deben comunicar los Indicadores Clave de Rendimiento (KPI) correspondientes a ingresos y gastos de capital y de explotación que contribuyan a estas actividades sostenibles desde el punto de vista medioambiental. La información facilitada en virtud de la taxonomía de la UE tiene por objeto ofrecer a los grupos de interés externos una mayor visibilidad sobre cómo la compañía contribuye de manera sustancial a uno o varios de los seis objetivos medioambientales de la UE, que se enumeran a continuación y sirven de marco para la presentación de los datos:

- Mitigación del cambio climático (CCM)
- Adaptación al cambio climático (CCA)
- Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos (WTR)
- Transición a una economía circular (CE)
- Prevención y control de la contaminación (PPC)
- Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas (BIO)

Estos seis objetivos se describen con más detalle en los actos delegados.

Se considera que una actividad es sostenible y se ajusta a la taxonomía de la UE cuando ocurre lo siguiente: (1) contribuye de manera sustancial al menos a uno de los seis objetivos, (2) no causa ningún daño significativo a los cinco restantes, lo que también se conoce como el criterio de "no causar daño significativo" (DNSH), y (3) al mismo tiempo cumple con ciertas salvaguardias mínimas definidas.

Actividades económicas elegibles

Una actividad económica se considera elegible cuando figura en los actos delegados y tiene el potencial de considerar que se ajusta a la taxonomía de la UE, tal y como se describe también en los actos delegados. Ford utiliza un enfoque basado en los resultados para identificar sus actividades económicas. Este enfoque abarca tanto las actividades principales, como el diseño, la fabricación, la distribución y el alquiler de vehículos, al igual que las actividades auxiliares, como las adiciones de propiedades, planta y equipo, dentro de las actividades económicas más estrechamente relacionadas con la actividad generadora de ingresos de Ford en el sector de los vehículos de motor (los resultados). Este enfoque es coherente con la forma en que se evalúan los resultados empresariales de Ford.

En el análisis se tuvieron en cuenta todos los negocios de Ford, lo cual se refleja en la vinculación del denominador del KPI con partidas específicas de los estados financieros de Ford, que se elaboran de acuerdo con los PCGA de EE. UU. Para más información, consulte las "Notas a los estados financieros" del informe del formulario 10-K de Ford de 2025.

Ford fabrica y suministra camiones, vehículos utilitarios deportivos, furgonetas comerciales y automóviles, así como vehículos de lujo de la marca Lincoln, junto con Servicios Conectados. La Compañía ofrece libertad de elección a través de tres segmentos de negocio centrados en el cliente: Ford Blue, que diseña vehículos de gasolina e híbridos; Ford Model e, que inventa y fabrica vehículos eléctricos junto con software integrado para clientes; y Ford Pro, que ofrece a los clientes comerciales vehículos y servicios adaptados a sus necesidades. Además, la Compañía ofrece servicios de financiación y leasing de automóviles a través de Ford Credit. En diciembre de 2025, Ford anunció la creación de Ford Energy, un negocio de sistemas de almacenamiento de energía en baterías (BESS), que aprovechará plantas de su propiedad en Kentucky y Michigan y la tecnología líder de fosfato de hierro y litio (LFP) a fin de ofrecer soluciones para infraestructuras energéticas y la creciente demanda de centros de datos. Ford tiene previsto empezar a distribuir los sistemas en 2027.

Tras un meticuloso análisis, Ford ha determinado que, según la taxonomía de la UE, sus principales actividades económicas para 2025 eran las siguientes:

- Mitigación del Cambio Climático 3.3 (MCC 3.3), Fabricación de tecnologías con bajas emisiones de carbono para el transporte, en relación con la producción de automóviles; y
- Mitigación del Cambio Climático 6.5 (MCC 6.5), Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros en relación con el leasing financiero de turismos, todoterrenos, furgonetas y camiones ligeros

El diseño, la fabricación y la distribución de vehículos, incluida la financiación como elemento facilitador crítico para la producción de vehículos de las marcas Ford y Lincoln, están cubiertos por la CCM 3.3, que es una actividad facilitadora, junto con las ventas de piezas de vehículos, vendidas principalmente a concesionarios, distribuidores y minoristas, y servicios de suscripción.

El leasing de vehículos de las marcas Ford y Lincoln está cubierto por la CCM 6.5, que es una actividad de transición. Consideramos el leasing como una actividad independiente del diseño, la fabricación y la distribución porque el leasing incluye la generación de ingresos después de la venta al por mayor del vehículo, pero en la que la Compañía sigue conservando una participación en la propiedad del vehículo en cuestión.

Aparte de las actividades CCM 3.3 y CCM 6.5, la actividad de Mitigación del Cambio Climático 3.4 (CCM 3.4), Fabricación de baterías, una actividad facilitadora, se consideró no significativa, ya que se situaba por debajo del umbral de materialidad del 10 % establecido en la taxonomía de la UE.

KPI de la taxonomía

Los ingresos, los gastos de capital (CapEx) y los gastos operativos (OpEx) correspondientes a cada actividad se determinaron de la siguiente manera:

Ingresos

El denominador correspondiente a los ingresos representa principalmente la venta de vehículos, los ingresos derivados de actividades de financiación y arrendamiento relacionadas, así como de piezas, accesorios y servicios, según se detalla en la Nota 4, "Ingresos", de las "Notas a los Estados Financieros" del Informe Anual 10-K de Ford correspondiente a 2025.

El numerador de los ingresos admisibles comprende la parte de los ingresos generados por productos o servicios vinculados a actividades económicas que podrían considerarse potencialmente alineadas con la Taxonomía. Los ingresos por leasing correspondientes a la actividad CCM 6.5 se excluyen del numerador de admisibilidad, ya que se sitúan por debajo del umbral de materialidad del 10 % en virtud de la Taxonomía de la UE. Por lo tanto, no hay ningún KPI de ingresos en la actividad CCM 6.5. Los ingresos procedentes de la venta de componentes a filiales no consolidadas y los contratos de servicios ampliados, que no están vinculados a los ingresos de los vehículos y para los que no existen actividades económicas correspondientes en virtud de la Taxonomía de la UE, no se incluyen en el numerador de admisibilidad.

Taxonomía de la UE (continuación)

→ Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

El numerador de ingresos alineados son los ingresos netos generados por las ventas al por mayor de nuestros vehículos eléctricos puros de nuestro segmento Model e producidos por entidades consolidadas. También se incluyen los ingresos procedentes de la financiación asociada a estos vehículos, dado que contribuyen a las ventas de vehículos y son coherentes con nuestro planteamiento basado en resultados.

Gastos de capital

El denominador del CapEx incluye las incorporaciones a los activos de arrendamiento operativo, a las propiedades, planta y equipo, y a los activos por derecho de uso asociados a arrendamientos, tal como se describe, respectivamente, en la Nota 12, Inversión neta en arrendamientos operativos; la Nota 25, Información por segmentos: y la Nota 17, Compromisos por arrendamientos, de las Notas a los Estados Financieros del Informe Anual 10-K de Ford de 2025.

El numerador de elegibilidad del CapEx para la actividad CCM 3.3 incluye los gastos de capital relacionados con el diseño, la fabricación y la distribución de vehículos admisibles.

El numerador de elegibilidad del CapEx para la actividad CCM 6.5 incluye las incorporaciones a los activos de arrendamiento operativo. Estas incorporaciones se incluyeron en el denominador en el año en curso para reflejar mejor todas las incorporaciones de activos. Este cambio no tendría ningún impacto en la adaptación a la taxonomía del año anterior, que era cero.

El numerador del CapEx que se ajusta a la taxonomía para la actividad CCM 3.3 refleja las inversiones en productos Model e que fueron producidos por entidades consolidadas y vendidos al por mayor en 2025, incluyendo el Explorer y el Capri en Europa, así como el Mustang Mach-E y el Lightning.

No se informa de CapEx que se ajuste a la taxonomía en la actividad CCM 6.5 porque aún no cumplimos todos los requisitos para demostrar criterios DNSH exclusivos de esta actividad.

Gastos de explotación

El denominador del OpEx incluye principalmente las siguientes categorías de gasto, que constituyen un subconjunto del Coste total presentado en nuestros estados financieros consolidados:

- Costes no capitalizados para gastos de ingeniería, investigación y desarrollo que figuran en la Nota 2, Resumen de políticas contables significativas, y representan más del 70 % del denominador, en línea con la proporción indicada en 2024
- Costes directos relacionados con el servicio diario de los activos, como el mantenimiento y la reparación
- Costes de lanzamiento de nuevos vehículos no capitalizados

Las categorías de costes incluidas en el numerador de OpEx apoyan el diseño, la fabricación y la venta de vehículos elegibles. Por lo tanto, estos costes se ajustan al CCM 3.3 y se incluyen en el numerador de OpEx de elegibilidad.

El numerador del OpEx que se ajusta a la taxonomía corresponde al importe asignado al segmento Model e, de acuerdo con la metodología descrita en la Nota 25, Información por segmentos, de las Notas a los Estados Financieros del Informe Anual 10-K de Ford correspondiente a 2025.

El numerador de OpEx que se ajusta a la taxonomía consta de las mismas categorías de costes que el numerador de OpEx elegibles. Los costes no capitalizados de ingeniería, investigación y desarrollo comprenden aproximadamente el 70 % del numerador total de OpEx que se ajustan.

Información adicional sobre KPI

No existen valores identificables para el objetivo medioambiental "Adaptación al cambio climático" que puedan separarse de forma significativa del objetivo medioambiental "Mitigación del cambio climático"
En consecuencia, los KPI de las actividades económicas CCM 3.3 y CCM 6.5 se presentan en el marco del objetivo medioambiental "Mitigación del cambio climático" para evitar la doble contabilización de los ingresos, el CapEx y el OpEx al calcular el numerador de elegibilidad.

Las definiciones actuales de la taxonomía y los actos delegados de la UE son amplias y obligan a las compañías a interpretar cómo aplicarlas a sus actividades comerciales. Hemos aplicado juicios, interpretaciones e hipótesis basados en la información actual. Los futuros cambios en los actos delegados pueden afectar a estas conclusiones.

Actividades que se ajustan a la taxonomía

Durante el período previo a reportar, investigamos el cumplimiento de los criterios de selección específicos de la taxonomía de la UE, en particular con respecto a los criterios DNSH y las salvaguardias mínimas, y determinamos que no podíamos demostrar que cumplíamos todos los requisitos. Durante el presente período a reportar, pudimos aportar evidencia de nuestra determinación de ajuste a este criterio, cuyos detalles adicionales se exponen en la sección siguiente.

Para evaluar la adecuación a la taxonomía de la UE, nuestros expertos en la materia evaluaron y documentaron los criterios técnicos de selección de las actividades empresariales elegibles para la taxonomía, y empezaron con los vehículos eléctricos por su contribución sustancial. Model e es el segmento de nuestro negocio dedicado al diseño y la fabricación de vehículos eléctricos.

Posteriormente, de conformidad con los requisitos reglamentarios específicos y junto con nuestros profesionales, se evaluaron los criterios DNSH centrándose en las instalaciones donde se fabrican los vehículos eléctricos elegibles de Model e, incluidos, cuando procedía, los elementos pertinentes del ciclo de vida y de la cadena de valor. Por ejemplo, para DNSH, en el marco de la Adaptación al Cambio Climático, este trabajo incluyó un análisis de los riesgos derivados del cambio climático utilizando evaluaciones de riesgos climáticos y vulnerabilidad.

También se llevó a cabo con éxito una evaluación de las salvaguardias mínimas, que se describe más adelante.

Contribución sustancial

Un vehículo eléctrico sin motor de combustión interna cumple el actual valor límite de emisiones del tubo de escape de 0 g de CO_2/kmpor vehículo. En consecuencia, determinamos que el diseño, la fabricación, la distribución y el alquiler de vehículos eléctricos contribuyen sustancialmente al objetivo medioambiental de la CCM para las actividades CCM 3.3 y CCM 6.5.
Los vehículos Ford vendidos en 2025 que cumplen esta norma incluyen el Mustang Mach-E, el F-150 Lightning, el E-Transit y, en los mercados europeos, el Explorer, el Capri, el Puma Gen E, el E-Transit Custom, el E-Tourneo Custom, el E-Transit Courier y el E-Tourneo Courier.

Ford también fabrica vehículos híbridos que contribuyen a reducir las emisiones de carbono. De acuerdo con la taxonomía de la UE, solo un subconjunto de vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) que generen menos de 50 g de CO_2/km por vehículo según el Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros puede ser candidato a una contribución sustancial. Además, la taxonomía de la UE no permite incluir estos vehículos después de 2025. Dadas estas limitaciones, Ford ha incluido únicamente los vehículos eléctricos sin motor de combustión interna como candidatos a una contribución sustancial.

Taxonomía de la UE (continuación)

→ Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

No causar daños significativos

Nos adherimos a las disposiciones del DNSH establecidas en los Criterios Técnicos de Selección (CTE) para los cinco objetivos medioambientales restantes. La metodología utilizada para demostrar que hemos cumplido el DNSH se describe a continuación y hace referencia a la actividad económica CCM 3.3.

En el caso de la actividad económica CCM 6.5, determinamos que aún no podíamos demostrar que cumplíamos todos los requisitos de DNSH exclusivos de CCM 6.5 para este periodo de declaración.

En su caso, los objetivos se han consolidado para reflejar las sinergias operativas de nuestro negocio global.

Adaptación al cambio climático

Realizamos evaluaciones de riesgos y vulnerabilidad climáticos que nos permitieron concluir que cumplimos los requisitos de la DNSH en cuanto a la Adaptación al cambio climático relacionados con la actividad económica CCM 3.3. En estas evaluaciones, se analizaron los riesgos físicos relacionados con el clima en las operaciones de Model e a lo largo de su vida útil prevista, teniendo en cuenta la probabilidad de que se produzcan, sus posibles impactos y los planes de mitigación o adaptación existentes, así como a lo largo de la cadena de valor ascendente y descendente.

Analizamos los riesgos climáticos físicos materiales utilizando proyecciones basadas en los escenarios del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), concretamente RCP 2.6 y RCP 8.5, en múltiples horizontes temporales hasta 2060. Sobre la base de la probabilidad de los peligros identificados y de la vulnerabilidad específica de cada instalación, determinamos que los controles operativos y físicos existentes son suficientes para mitigar los riesgos identificados, lo que respalda nuestra conclusión de que la actividad se ajusta a la taxonomía.

Además, tenemos en cuenta los riesgos de peligros climáticos físicos que pueden afectar a nuestra cadena de suministro y a las ubicaciones de nuestros proveedores directos. Para acceder a un análisis de estos riesgos, incertidumbres y otros factores, consulte "Punto 1A. Factores de riesgo" en el Informe Anual 10-K de Ford de 2025, actualizado en posteriores Informes Trimestrales en el Informe 10-Q e Informes Actuales en el Informe 8-K.

Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos y protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas

Debido a los paralelismos en los marcos que rigen la protección del agua, la biodiversidad y los ecosistemas en general, nuestras conclusiones sobre cómo cumplimos los requisitos de la DNSH para estos objetivos medioambientales se analizan conjuntamente.

Hemos realizado un análisis de la preservación y protección de los recursos medioambientales, hídricos y marinos para la actividad económica CCM 3.3. Somos coherentes con la Directiva 2011/92/UE y mantenemos procesos, como nuestro Sistema operativo medioambiental, que nos permiten cumplir los requisitos legales locales.

Para nuestras operaciones fuera de la UE, evaluamos los marcos jurídicos nacionales pertinentes y determinamos que estos proporcionan una equivalencia funcional con los objetivos de la Directiva Marco del Agua de la UE. Nuestras instalaciones están sujetas a estrictos permisos gubernamentales que establecen límites científicos para la extracción de agua y el vertido de aguas residuales. Estos mecanismos reguladores están concebidos para salvaguardar la calidad de las masas de agua locales y garantizar que nuestro uso se mantenga dentro de unos niveles sostenibles, sobre todo en las regiones donde las autoridades regionales gestionan de forma rigurosa los recursos hídricos.

A fin de garantizar el pleno cumplimiento de los requisitos normativos locales y supervisar nuestras operaciones a través de nuestros sistemas de gestión internos, como nuestro Sistema operativo medioambiental, y a través de la acreditación de terceros, como la certificación ISO 14001, nos aseguramos de que nuestras actividades no perjudiquen significativamente el estado ecológico del entorno.

Transición a una economía circular

Para la actividad económica CCM 3.3, realizamos una evaluación exhaustiva para verificar la adecuación con los objetivos de la economía circular establecidos en los actos delegados. En esta evaluación, se analizaron el diseño de nuestros vehículos, los procesos de fabricación de residuos y las estrategias de abastecimiento de materiales en relación con el requisito de adoptar técnicas de economía circular en la medida de lo posible.

Para cumplir los requisitos de la UE en materia de durabilidad y reciclabilidad, nuestras normas internas de ingeniería integran directamente en el diseño de los productos criterios de utilidad y longevidad. Facilitamos la futura recuperación de materiales mediante el marcado estandarizado de los componentes y colaboramos con nuestra cadena de suministro para incorporar materias primas secundarias a los componentes de los vehículos siempre que sea factible.

En cuanto a la gestión de residuos, damos prioridad al reciclaje frente a la eliminación a través de nuestra estrategia global de Cero Residuos a Vertedero (ZWTL) y de sistemas con certificación ISO 14001. También mantenemos una sólida trazabilidad de las sustancias de posible riesgo aprovechando el Sistema Internacional de Datos de Materiales (IMDS) y nuestras normas internas sobre sustancias restringidas, lo que garantiza la transparencia durante todo el ciclo de vida del vehículo.

Prevención y control de la contaminación

Hemos determinado que cumplimos los requisitos del DNSH para este objetivo medioambiental en base a nuestra aplicación de procesos diseñados para controlar y garantizar el cumplimiento legal de las restricciones de sustancias definidas en el Apéndice C de los actos delegados en torno al uso de sustancias químicas en nuestros productos y procesos.

En concreto, aprovechamos nuestra Norma de Gestión de Sustancias Restringidas (RSMS) global y el IMDS para examinar los materiales con respecto a los requisitos específicos de las normativas pertinentes de la UE, incluido el Reglamento sobre registro, evaluación, autorización y restricción de sustancias y preparados químicos (REACH) de la UE (Reglamento CE 1907/2006), los contaminantes orgánicos persistentes (Reglamento UE 2019/1021) y las restricciones sobre el mercurio y las sustancias que agotan la capa de ozono. Cuando se identifican sustancias aplicables, verificamos que su uso cumple las condiciones estrictamente definidas para la adecuación a la taxonomía, como contaminantes traza no intencionados o usos esenciales cuando no existen alternativas adecuadas, de acuerdo con las excepciones prescritas en la normativa.

Salvaguardias mínimas

Hemos determinado que cumplimos las salvaguardias mínimas relacionadas con los derechos humanos, el soborno y la corrupción, la fiscalidad y la competencia leal. Nuestra adecuación está respaldada por políticas y procedimientos establecidos desde hace tiempo que recogen nuestros compromisos en estas áreas. Entre las políticas clave, se incluyen el Código de Conducta de Ford, la política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente, la política interna Estamos comprometidos a competir legalmente, la declaración de política sobre la estrategia, políticas y procesos de Ford en materia de derechos humanos y el Código de Conducta para Proveedores.

Taxonomía de la UE (continuación)

→ Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Resultados financieros de 2025

La estructura de nuestros segmentos de negocio ofrece transparencia sobre el rendimiento y la evolución de las inversiones, los ingresos y la rentabilidad de nuestros vehículos eléctricos, que contribuyen sustancialmente al objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático.

En 2025, logramos avances en el Ford Model e, a través de una mejora del coste estructural, nuestro mix de productos de mayor margen y una promoción de la adopción de vehículos asequibles de gran volumen. Model e generó unos ingresos de 6700 millones de dólares en 2025, cifra superior a la del año anterior, impulsada principalmente por el aumento de las ventas al por mayor debido a un año completo de comercialización de los productos europeos. Las inversiones de capital de Model e ascendieron a 3500 millones de dólares en 2025, lo que representa una disminución de aproximadamente 300 millones de dólares con respecto a 2024. Nuestro segmento de negocio Model e, que opera en Norteamérica, Europa y China, fabrica y vende la mayoría de nuestros vehículos eléctricos.

Los vehículos eléctricos también se venden a través de Ford Pro, que incluye los vendidos a clientes comerciales, gubernamentales y de alquiler en Norteamérica, y los vehículos eléctricos Transit en Europa. Model e también incluye vehículos eléctricos y ventas relacionadas no consideradas fundamentales para Ford Pro a clientes comerciales, gubernamentales y de alquiler en Europa, China y México. Los vehículos eléctricos vendidos fuera de las regiones donde operan Model e y Ford Pro se reflejan en los ingresos de Ford Blue.

También declaramos 9400 millones de dólares en inversiones de ingeniería, investigación y desarrollo para Ford Motor Company en 2025. Un porcentaje de esta cifra corresponde a actividades de electrificación basada tanto en líneas de productos específicas para los costes directos como en el volumen para los costes indirectos.

Taxonomía de la UE (continuación)

→ Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Taxonomía elegible y KPI alineados para Ford

Ejercicio financiero - 2025

KPI	Total millones de $	Proporción de actividades elegibles con arreglo a la taxonomía %	Actividades que se ajustan a la taxonomía millones de $	Proporción de actividades que se ajustan a la taxonomía %	Desglose por objetivos medioambientales de las actividades que se ajustan a la taxonomía						Proporción de actividades facilitadoras %	Proporción de actividades de transición %	Actividades no evaluadas consideradas no materiales %	Actividades que se ajustan a la taxonomía en el ejercicio anterior (2024) millones de $	Proporción de actividades que se ajustan a la taxonomía en el ejercicio anterior (2024) %
					Mitigación del cambio climático %	Adaptación al cambio climático %	Agua %	Economía circular %	Contaminación %	Biodiversidad %					
Facturación	187 267 $	95 %	6 386 $	3 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %	0 %	3 %	0 $	0 %
CapEx	23 456 $	99 %	4,80 $	2 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 $	0 %
OpEx	12 204 $	100 %	1 123 $	9 %	9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	9 %	0 %	0 %	0 $	0 %

Facturación

Ejercicio financiero - 2025

Actividades económicas	Código	KPI de elegibilidad con arreglo a la taxonomía (proporción del volumen de negocios elegible con arreglo a la taxonomía) %	KPI que se ajusta a lataxonomía (valor monetario de la facturación) millones de $	KPI que se ajusta a la taxonomía (proporción de facturación que se ajusta a la taxonomía) %	Objetivo medioambiental de las actividades que se ajustan a la taxonomía						Actividad facilitadora[1] (E)	Actividad de transición[1] (T)	Proporción de actividades que se ajustan a la taxonomía dentro de las actividades elegibles %
					Mitigación del cambio climático %	Adaptación al cambio climático %	Agua %	Economía circular %	Contaminación %	Biodiversidad %			
Fabricación de tecnologías de bajas emisiones de carbono para el transporte	CCM 3.3	95 %	6 386 $	3 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	E		4 %
Suma de la adaptación a la taxonomía por objetivo					3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			
KPI total (facturación)		**95 %**	**6 386 $**	**3 %**	**3 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**3 %**	**0 %**	**4 %**

1. Las actividades facilitadoras se identifican con una “E” y las actividades de transición se identifican con una “T”.

Taxonomía de la UE (continuación)

→ Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

CapEx

Ejercicio financiero - 2025

Actividades económicas	Código	KPI de elegibilidad según la taxonomía (proporción del CapEx elegible según la taxonomía) %	KPI que se ajusta a la taxonomía (valor monetario del CapEx) millones de $	KPI que se ajusta a la taxonomía (proporción del CapEx que se ajusta a la taxonomía) %	Objetivo medioambiental de las actividades que se ajustan a la taxonomía						Actividad facilitadora[1] (E)	Actividad de transición[1] (T)	Proporción de actividades que se ajustan a la taxonomía dentro de las actividades elegibles %
					Mitigación del cambio climático %	Adaptación al cambio climático %	Agua %	Economía circular %	Contaminación %	Biodiversidad %			
Fabricación de tecnologías bajas en carbono para el transporte	CCM 3.3	39 %	480 $	2 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	E		5 %
Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	60 %	0 $	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		T	0 %
Suma de la adaptación a la taxonomía por objetivo					2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			
KPI total (CapEx)		**99 %**	**480 $**	**2 %**	**2 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**2 %**	**0 %**	**2 %**

OpEx

Ejercicio financiero - 2025

Actividades económicas	Código	KPI elegible según la taxonomía (proporción del OpEx elegible según la taxonomía) %	KPI que se ajusta a la taxonomía (valor monetario del OpEx) millones de $	KPI que se ajusta a la taxonomía (proporción del OpEx que se ajusta a la taxonomía) %	Objetivo medioambiental de las actividades que se ajustan a la taxonomía						Actividad facilitadora[1] (E)	Actividad de transición[1] (T)	Proporción de actividades que se ajustan a la taxonomía dentro de las actividades elegibles %
					Mitigación del cambio climático %	Adaptación al cambio climático %	Agua %	Economía circular %	Contaminación %	Biodiversidad %			
Fabricación de tecnologías bajas en carbono para el transporte	CCM 3.3	100 %	1 123 $	9 %	9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	E		9 %
Suma de la adaptación a la taxonomía por objetivo					9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			
KPI total (OpEx)		**100 %**	**1 123 $**	**9 %**	**9 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**9 %**	**0 %**	**9 %**

1. Las actividades facilitadoras se identifican con una “E” y las actividades de transición se identifican con una “T”.

E1: Cambio climático

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Integración de los resultados relacionados con la sostenibilidad en los sistemas de incentivos

Remuneración

Consulte Incentivos por resultados relacionados con la sostenibilidad.

Plan de transición para mitigar el cambio climático

Nuestra aspiración de alcanzar la neutralidad de carbono a nivel mundial a más tardar en 2050 es coherente con el Acuerdo de París y el calendario previsto en la Ley Europea del Clima (Reglamento (UE) 2021/1119).

Para alcanzar nuestro propósito, establecimos los objetivos provisionales de reducción de GEN que se exponen a continuación. Desde que se fijaron estos objetivos en 2021, la adopción del vehículo eléctrico ha sido más lenta de lo previsto y hemos tenido que tomar decisiones estratégicas en respuesta a la evolución de las realidades del mercado, las preferencias de los consumidores y el entorno normativo. Aunque seguimos comprometidos con la descarbonización de nuestra cartera de productos a través de una serie de ofertas de productos, la transición no es lineal y requiere adaptación a lo largo del proceso. A la luz de estos cambios y en consonancia con el proceso normal de revisión quinquenal de los objetivos de SBTi, actualmente estamos reevaluando nuestros objetivos.

Nuestros objetivos globales de reducción de gases de efecto invernadero

En la actualidad, nos centramos en tres áreas globales que representan aproximadamente el 95 % de nuestras emisiones de CO_2 equivalente (CO_{2e}): nuestros vehículos, operaciones y cadena de suministro. Nuestros objetivos globales de reducción de gases de efecto invernadero incluyen nuestros objetivos para 2035 acreditados por el SBTi, sus correspondientes objetivos de referencia absoluta para 2030 exigidos por las ESRS/NIES, nuestro objetivo global de fabricación y nuestro objetivo para la cadena de suministro:

- Reducir las emisiones de GEI derivadas del uso de los vehículos vendidos
  - Objetivo SBTi para 2035: 50 % por kilómetro recorrido por vehículo frente a 2019
  - Objetivo de referencia para 2030: 28% frente a 2019
- Reducir las emisiones de GEI de las operaciones globales
  - Objetivo SBTi para 2035: 76% frente a 2017
  - Objetivo de referencia para 2030: 55 % frente a 2017
- Reducir las emisiones de GEI de la industria mundial
  - Objetivo para 2028: 46 % frente a 2017
- Reducir las emisiones de GEI de la cadena de suministro
  - Objetivo para 2030: 25 % frente a 2023

Estos objetivos se resumen en la tabla Resumen de objetivos - Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la página siguiente. Estos objetivos de reducción de GEI no incluyen el uso de compensaciones.

Para apoyar estos objetivos y nuestro propósito de utilizar un 100 % de electricidad libre de carbono en todas las instalaciones de fabricación a nivel mundial para 2035, tenemos un objetivo provisional de alcanzar un 77 % de electricidad libre de carbono para 2028.

Las aclaraciones que figuran a continuación sobre los objetivos de uso y funcionamiento de los vehículos se aplican tanto al objetivo del SBTi para 2035 como a su correspondiente objetivo de referencia para 2030, cuando proceda.

Nuestro objetivo de uso de vehículos se sitúa muy por debajo de los 2 °C. En cambio, una trayectoria compatible con un aumento de la temperatura de 1,5 ºC requeriría una reducción del 46 % de las emisiones absolutas de GEI para 2030 con respecto a nuestro año de referencia 2019.

El objetivo de uso de vehículos va más allá de las emisiones del tubo de escape e incluye las emisiones de los vehículos desde la perspectiva (well-to-wheels (WTW)) del ciclo energético (combustible y electricidad). Esto incluye la producción y el consumo de energía durante el uso del vehículo.

Nuestro objetivo absoluto de operaciones globales incluye las emisiones de GEI de Alcance 1 y 2 de nuestras instalaciones consolidadas de fabricación y no fabricación, junto con las instalaciones participadas no consolidadas. Este objetivo se ajusta a una trayectoria compatible con el objetivo del 1,5 °C. Las emisiones de Alcance 2 se calculan utilizando un enfoque basado en el mercado. Nuestro objetivo de apoyo a la fabricación mundial sigue la misma metodología con la excepción de limitar el alcance a las instalaciones de fabricación mundial.

Nuestro objetivo para la cadena de suministro equivale a una reducción absoluta del 3,6 % anual lineal y es coherente con una trayectoria muy por debajo de los 2 ºC. Una trayectoria compatible con el objetivo del 1,5 ºC implicaría una reducción del 42 % en 2030 con respecto a nuestro nivel de referencia. El ámbito de aplicación es mundial y abarca las emisiones de la cadena de suministro relacionadas con la producción de vehículos y la no producción controlada centralmente. Se han excluido de este objetivo algunos componentes de servicio adquiridos a proveedores ajenos a Ford y componentes de vehículos procedentes de otros fabricantes de equipos originales.

La consecución de nuestros objetivos depende de factores externos como las políticas gubernamentales, el desarrollo de tecnologías e infraestructuras y la preparación del mercado.

Medidas y acciones de descarbonización

En el gráfico Resumen de las medidas y acciones de descarbonización, se ofrece una visión general de nuestras palancas de descarbonización para alcanzar nuestros objetivos, junto con ejemplos de acciones para abordar los principales contribuyentes a las emisiones, el uso de vehículos y la cadena de suministro, y nuestras operaciones.

Es importante señalar que la columna vertebral de la transformación hacia una compañía neutra en emisiones de carbono es la energía libre de carbono. Invertimos, nos asociamos y colaboramos activamente en energía sin carbono en toda nuestra cadena de valor. En cuanto a la electricidad, actualmente nos centramos en las fuentes renovables y, en algunos casos, nucleares[1]. Entre los ejemplos de nuestras acciones, se encuentran la inversión en electricidad libre de carbono para nuestras operaciones, la infraestructura de recarga pública y doméstica, el apoyo a nuestra base de suministro mediante ayudas a la contratación de electricidad renovable y la defensa de la transformación de la red eléctrica.

1. El mix eléctrico se calcula a partir de la generación renovable in situ, la adquisición de energía renovable y los mix de red de la EPA eGRID de EE. UU. y la Agencia Internacional de la Energía (AIE) para los emplazamientos sin energías renovables in situ ni adquisición de energía renovable. La electricidad libre de carbono puede incluir energía eólica, solar, geotérmica, hidráulica y biomasa, junto con la nuclear, según la combinación de redes de la AIE.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Resumen de objetivos - Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero[6]

	Uso del vehículo[2] Objetivo de intensidad SBTi para 2035	Uso del vehículo[2] Referencia absoluta para 2030	Operaciones globales[4] Objetivo absoluto SBTi para 2035	Operaciones globales[4] Referencia absoluta para 2030	Fabricación mundial[4] Objetivo absoluto para 2028	Cadena de suministro[5] Objetivo absoluto para 2030
Objetivo de reducción	50 %	28 %	76 %	55 %	46 %	25 %
Año objetivo de reducción	2035	2030	2035	2030	2028	2030
Trayectoria	muy por debajo de 2 ºC	muy por debajo de 2 ºC	1,5 ºC	1,5 ºC	1,5 ºC	muy por debajo de 2 ºC
Valor de referencia de 1,5 ºC	N/A	46 %	N/A	N/A	N/A	42 %
Año base	2019	2019	2017	2017	2017	2023
Emisiones del año base	330 (g CO_2e/km)[3]	331 (mill toneladas métricas de CO_2e)[3]	4.64 (mill toneladas métricas de CO_2e)	4.64 (mill toneladas métricas de CO_2e)	3.98 (mill toneladas métricas de CO_2e)	43.8 (mill toneladas métricas de CO_2e)
Situación en 2025 - Emisiones	309 (g CO_2e/km)[3]	199 (mill toneladas métricas de CO_2e)[3]	2.63 (mill toneladas métricas de CO_2e)	2.63 (mill toneladas métricas de CO_2e)	1.88 (mill toneladas métricas de CO_2e)	41.4 (mill toneladas métricas de CO_2e)
Situación en 2025- Reducciones	6 %	40 %	43 %	43 %	53 %	6 %
Metodología	Trayectoria sectorial de descarbonización de la SBTi para el transporte (v. 1.1)	Contracción absoluta intersectorial de la SBTi	Contracción absoluta intersectorial de la SBTi	Contracción absoluta intersectorial de la SBTi	Contracción absoluta intersectorial de la SBTi	Contracción absoluta intersectorial de la SBTi
Objetivo Ámbito División[1]	N/A	N/A	S1 — 55 % S2 — 28 % S3 — 17 %	S1 — 44 % S2 — 39 % S3 — 17 %	S1 — 48 % S2 — 35 % S3 — 17 %	N/A
Cobertura de GEI	CO_2, CH_4, N_2O	CO_2, CH_4, N_2O	CO_2, CH_4, N_2O	CO_2, CH_4, N_2O	CO_2, CH_4, N_2O	CO_2, CH_4, N_2O
Impactos abordados	I-1	I-1	I-2	I-2	I-2	I-3

1. La contribución de cada ámbito de emisión en el año objetivo. Los totales pueden no sumar el 100 % debido al redondeo.
2. El límite objetivo del uso de vehículos cubre nuestros mercados clave (EE. UU., la UE y el Reino Unido, y China), un subconjunto del límite global de la Categoría 11 del Alcance 3. El objetivo también incluye las emisiones de los vehículos vendidos por nuestras compañías participadas no consolidadas declaradas en la Categoría 15 del Alcance 3.
3. El estado de las emisiones de los vehículos incluye el CH_4 y el N_2O del tubo de escape (del depósito a la rueda) y los GEI procedentes de las fugas de refrigerante del aire acondicionado. Antes de 2024, incluido el año base 2019, las emisiones excluían estos GEI. La inclusión de los demás GEI en 2019 aumenta las emisiones en un porcentaje inferior a nuestro umbral del 5 % para la reformulación. Obsérvese que las emisiones de CH_4 y N_2O procedentes de la producción de combustible de pozo a depósito se incluyen en todos los años.
4. Las operaciones incluyen las instalaciones de fabricación y no fabricación consolidadas (emisiones de Alcance 1 y 2), así como las instalaciones participadas no consolidadas (emisiones de Alcance 1 y 2 de la Categoría 15 del Alcance 3). Nuestro objetivo de fabricación tiene el mismo alcance, pero excluye las instalaciones consolidadas que no son de fabricación. Las emisiones de Alcance 2 se basan en el mercado.
5. El alcance del objetivo de la cadena de suministro es global y cubre las emisiones relacionadas con la producción de vehículos y la no producción controlada centralmente. Se han excluido del objetivo algunos componentes de servicio adquiridos a proveedores ajenos a Ford y componentes de vehículos procedentes de otros fabricantes de equipos originales.
6. Consulte la página 55 para Metodología e hipótesis.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Resumen de las medidas y acciones de descarbonización[1]

Medidas clave de la descarbonización

Emisiones de CO_2e derivadas del uso de los vehículos

~85 %

- **Tecnología de vehículos**
  - Sistemas de propulsión y diseño de vehículos
- **Opciones energéticas**
  - Combustibles bajos en carbono y electricidad libre de carbono
- **Apoyo a los clientes**
  - Oferta de productos, factores clave para la adopción del vehículo eléctrico y apoyo a la conducción ecológica

Emisiones de CO_2e de operaciones

~1 %

- **Conservación y eficiencia energética**
- **Energía sin carbono**

Emisiones de CO_2e de la cadena de suministro

>10 %

- **Compromiso de los proveedores**
  - Requisitos de abastecimiento
  - Programas climáticos
- **Materiales bajos en carbono**
  - Baterías, acero, aluminio y plásticos

Energía sin carbono: en toda la cadena de valor

Acciones clave

- Una cartera de productos con menos carbono
- Vehículos eléctricos de batería
  - Plataforma universal para vehículos eléctricos de nueva generación
  - Mustang Mach-E, E-Transit y nuestros modelos europeos, tanto turismos como vehículos comerciales
- Sistemas de propulsión multienergía
  - Vehículo eléctrico de autonomía extendida (EREV)
  - Híbridos enchufables (PHEV)
- Vehículos ICE con menos emisiones
  - Mayor eficiencia de combustible y compatibilidad con combustibles alternativos
  - Híbridos tradicionales
- Pila de combustible de hidrógeno
  - Desarrollo tecnológico para nuestros vehículos medios y pesados
- Abordar los principales obstáculos para la adopción del vehículo eléctrico
- Ampliación de la red de carga BlueOval
- Químicas de baterías más asequibles (LFP)

- 100 % de electricidad libre de carbono para nuestra fabricación mundial en 2035
  - Programa MIGreenPower de DTE Energy para nuestras instalaciones en Michigan
- Proyectos mundiales de energías renovables in situ
  - Instalaciones solares y eólicas en todo el mundo, incluida la ampliación de instalaciones en nuestra planta de Valencia, Ford Thailand Manufacturing y Changan Ford
- Reducción o eliminación del uso de gas natural
  - Mejoras en el taller de pintura
  - Recuperación de calor para la calefacción de edificios en Tennessee Truck Plant y BlueOval Battery Park Michigan
  - Biometano para el Estado de Colonia mediante la compra de certificados de origen
- Transformación del campus
  - Utilización del calor recuperado para la calefacción del edificio y suministro de electricidad 100 % libre de carbono en el Centro de Investigación e Ingeniería de Dearborn, que incluye nuestra nueva sede mundial

- Exigir a los proveedores de producción directa que establezcan objetivos de reducción de GEI con base científica, planes de acción y mecanismos transparentes de información; los objetivos se refuerzan a través de nuestro proceso de abastecimiento. Nuestros proveedores de producción directa también deben transmitir estos requisitos a sus subcontratistas
- Programas de electricidad renovable
  - Apoyar a los proveedores ofreciéndoles formación y herramientas para explorar y adquirir opciones de electricidad renovable
- Programas de apoyo: iniciativa global para la cadena de suministro de nivel 1
  - Compartir los recursos de descarbonización
  - Formación y acceso a la financiación verde
  - Permitir la recogida de datos sobre emisiones de GEI
- Adquirir aluminio y acero con un contenido de carbono entre bajo y casi nulo
  - Memorandos de acuerdo con proveedores de acero europeos que señalan la necesidad de acero bajo en carbono
  - Proyecto piloto de producción de aluminio para la F-150 utilizando una tecnología innovadora

1. Estas categorías representan aproximadamente el 95 % de las emisiones de CO_2 equivalente (CO_2e) de Ford: nuestros vehículos (~85 %), operaciones (~1 %) y cadena de suministro (>10 %). En este informe, no se detallan otras categorías diversas que cubren las emisiones restantes (<4 %).

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Emisiones de GEI comprometidas

Las emisiones de GEI comprometidas son emisiones futuras que se producirán durante la vida útil de nuestros productos o instalaciones debido a las decisiones que tomamos hoy o que ya hemos tomado. Por ejemplo, la mayoría de los vehículos que vendemos hoy estarán en la carretera más de una década. Por lo tanto, en el Alcance 3, Categoría 11 (Uso de productos vendidos), informamos de las emisiones de GEI comprometidas durante una vida útil de 150 000 millas en el año en que se ha vendido el vehículo. Esto también se refleja en nuestro objetivo SBTi para 2035 relativo al uso de los vehículos. Dado que estas emisiones están incluidas en nuestros objetivos y planificación, no esperamos que pongan en peligro la consecución de nuestros objetivos de uso de vehículos para 2035 y de referencia para 2030.

En comparación con el uso de vehículos, se espera que las emisiones de GEI de Alcance 1 y 2 de nuestras operaciones sean pequeñas, y no se prevé que pongan en peligro la consecución del objetivo de Ford para 2035 o del objetivo de referencia para 2030. Las emisiones de GEI comprometidas de las operaciones de Ford incluyen activos en nuestras instalaciones que generan emisiones de Alcance 1, como los equipos utilizados para la calefacción de edificios y procesos. La sustitución de los activos de Alcance 1 ayudaría a alcanzar el objetivo, pero no es necesaria a corto plazo, ya que nuestras principales medidas de descarbonización son la eficiencia energética y los esfuerzos de conservación, junto con el suministro de electricidad libre de carbono. Las emisiones de GEI de Alcance 2 comprometidas se consideran insignificantes, ya que las emisiones de GEI de Alcance 2 se basan en contratos y, por tanto, pueden ajustarse.

Sin embargo, para seguir avanzando en nuestros compromisos de reducción de las emisiones de GEI de nuestras operaciones y alcanzar nuestro propósito a largo plazo de conseguir la neutralidad de carbono antes de 2050, Ford tendrá que abordar las emisiones de GEI de Alcance 1 comprometidas. Para cumplir estos compromisos, Ford ha empezado a aplicar proyectos de reducción de Alcance 1 tanto para los procesos como para el calor de los edificios al tiempo que se trabaja en la modernización de nuestras instalaciones. Por ejemplo, nuestras plantas centrales de energía del Centro de Investigación e Ingeniería de Dearborn y de la Planta de Camiones de Tennessee capturan y utilizan el calor que, de lo contrario, se perdería para calentar nuestros edificios.

Alineación con la estrategia y la planificación financiera

Descarbonizar nuestro negocio y ofrecer soluciones de movilidad sostenible es esencial para hacer realidad la visión global de Ford de crear un mundo mejor. Se refleja en nuestra estrategia global para transformar nuestra cartera de productos y servicios y en nuestras inversiones para llevar a cabo la transformación.

Aprobación del plan de transición

El Comité de Sostenibilidad, Innovación y Política del Consejo de Administración supervisa el plan de transición climática.

Inversiones del plan de transición

Nuestra estructura de segmentos de negocio proporciona transparencia sobre el rendimiento y el progreso de la inversión, los ingresos y la rentabilidad de los vehículos eléctricos puros (sin motor de combustión interna), nuestra medida de descarbonización más importante para mitigar las emisiones de GEI. La inversión continúa en nuestro segmento de vehículos eléctricos, Model e, en el que nuestra inversión de capital en 2025 fue de 3500 millones de dólares.

Los híbridos son una parte cada vez mayor de nuestra estrategia para ofrecer una mayor variedad, incluyendo una gama de híbridos y vehículos eléctricos de autonomía extendida. El desarrollo de vehículos eléctricos puros se centrará en nuestra flexible Plataforma Universal de Vehículos Eléctricos para modelos más pequeños y asequibles. En 2025, anunciamos nuestra Plataforma Universal de Vehículos Eléctricos junto con planes para ensamblar una camioneta eléctrica mediana de cuatro puertas en nuestra planta de montaje de Louisville que llegará a los clientes en 2027. Mantendremos nuestros Mustang Mach-E, E-Transit y nuestros modelos europeos. Ya no tenemos previsto fabricar grandes vehículos eléctricos puros, cuya rentabilidad se ha visto mermada por una demanda inferior a la prevista, los elevados costes y los cambios normativos.

Nuestro OpEx elegible depende en gran medida de nuestras actividades de ingeniería, investigación y desarrollo, que ascendieron a 9400 millones de dólares en 2025. Al igual que en los últimos años, incluye el gasto relacionado con las nuevas tecnologías, como la propulsión con bajas emisiones de carbono y la electrificación[2].

Puede encontrarse información adicional sobre las inversiones de capital y los gastos operativos relacionados con las actividades que sustentan nuestro plan de transición en nuestras divulgaciones sobre la taxonomía de la UE.

En 2025, Ford y el Grupo Renault formaron una asociación estratégica para vehículos de pasajeros, empezando con dos coches eléctricos asequibles de la marca Ford en Europa, basados en la plataforma Ampere del Grupo Renault. Se espera que el primero de los dos coches llegue a los concesionarios a principios de 2028. También se firmó una carta de intenciones para estudiar el desarrollo y la fabricación conjunta de vehículos comerciales ligeros, aprovechando plataformas comunes para generar economías de escala industriales.

Por separado, Ford, SK On, SK Battery America y BlueOval SK firmaron un acuerdo para la disposición de su compañía conjunta. En virtud de este acuerdo mutuo, una filial de Ford será propietaria de las plantas de baterías de Kentucky, y SK On poseerá y explotará íntegramente la planta de baterías de Tennessee. Por otra parte, Ford utilizará la BlueOval Battery Park Michigan en Marshall, Michigan para producir celdas de Amp-hora más pequeñas para su uso en soluciones residenciales de almacenamiento de energía, así como celdas de batería prismática LFP en 2026 para alimentar el próximo camión eléctrico de tamaño medio de Ford. Consulte Inversión en temas materiales para más información sobre Ford Energy, el negocio de BESS.

Hasta la fecha, hemos observado tasas de adopción de vehículos eléctricos inferiores a las previstas en todo el sector debido a cambios en la confianza de los consumidores, la dinámica de la competencia, los cambios legislativos y en las políticas de los gobiernos, así como en la evolución significativa de la dinámica de precios de los vehículos, entre otros factores que seguimos supervisando. La supresión de los créditos fiscales estadounidenses destinados a incentivar la compra de VE también ha afectado negativamente a los índices de adopción de vehículos eléctricos. Además, posibles flexibilizaciones significativas del rigor de las normas federales de emisiones y ahorro de combustible, así como la legislación federal, que eliminó la autoridad de California y otros estados, para aplicar y hacer cumplir sus normas de emisiones más estrictas y los requisitos de venta de vehículos de cero emisiones, junto con otras acciones que puedan adoptarse en un futuro, pueden contribuir a la perturbación del mercado de vehículos eléctricos en Estados Unidos. Estos acontecimientos, que pueden seguir afectando al ritmo de adopción de los VE, podrían prolongar el periodo de infrautilización de la capacidad de producción de VE en toda la industria.

Actividades económicas relacionadas con el carbón, el petróleo y el gas

Ford no tiene inversiones relacionadas con actividades económicas relacionadas con el carbón, el petróleo y el gas.

Precio interno del carbono

Aunque en el pasado se ha fijado un precio al carbono de forma sistemática o selectiva, en la actualidad Ford no aplica sistemáticamente ningún plan interno de fijación de precios del carbono; estamos reevaluando las opciones para el futuro.

2. "Notas a los Estados Financieros" del Informe Anual 10-K de 2025: Nota 2 Resumen de políticas contables significativas (ingeniería, I+D) y Nota 25 Información por segmentos (metodología de asignación).

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Índices de referencia de la UE alineados con el Acuerdo de París

Ford no está excluida de los parámetros de referencia de la UE alineados con París, de conformidad con los criterios de exclusión establecidos en los artículos 12.1 (d) a (g) y 12.2 del Reglamento Delegado (UE) 2020/1818 de la Comisión (Reglamento sobre normas aplicables a los índices de referencia climáticos).

Progresos en la aplicación

Nuestra situación actual respecto a los objetivos globales de reducción de GEI se muestra en la tabla Resumen de objetivos - Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

La intensidad media de GEI de los vehículos que vendimos en 2025 será aproximadamente un 6 % inferior a la de los vehículos que vendimos en 2019. Aunque este progreso es inferior al previsto inicialmente, supone una mejora con respecto a 2024 debido a las mayores ventas de vehículos electrificados y a la menor cuota de ventas de vehículos pesados en EE. UU. en 2025.

Desde una perspectiva absoluta, nuestros datos muestran una reducción superior a la prevista inicialmente, con una disminución del 40 % respecto a nuestro año base debido a la mejora de la intensidad de GEI de la flota, así como a unas ventas totales inferiores.

En nuestras operaciones, hemos logrado una reducción del 43 % de las emisiones en nuestras operaciones globales desde 2017. Aunque se trata de un empeoramiento en comparación con 2024, seguimos progresando en el buen camino y ya hemos avanzado más de la mitad en nuestro objetivo de reducción del 76 % para 2035.

Nuestros resultados de 2025 se vieron influidos principalmente por las fluctuaciones del consumo de energía debidas a los cambios meteorológicos y a las nuevas operaciones.

Como contribución al progreso general de nuestras operaciones, logramos una reducción del 53 % en nuestras emisiones globales de GEI de fabricación desde 2017, en línea con los avances previstos.

El objetivo de aumentar el porcentaje de electricidad libre de carbono consumida en las plantas globales de fabricación de Ford, un factor clave para descarbonizar nuestras operaciones, va por buen camino. Aquí se incluye la electricidad libre de carbono generada en las instalaciones, así como la electricidad libre de carbono adquirida en forma de Certificados de Ahorro Energético o mecanismos de mercado similares. La situación en 2025 para nuestras plantas de fabricación globales era de un 71,4 % de electricidad libre de carbono, similar a los resultados de 2024.

En nuestra cadena de suministro hemos logrado una reducción de emisiones del 6 % con respecto a nuestra base de referencia de 2023. Aunque se trata de una mejora con respecto a los resultados de 2024, sigue estando por debajo de la reducción lineal anual del 3,6 % que buscamos alcanzar para mantenernos en nuestra trayectoria. Sin embargo, somos conscientes de que los progresos llevan tiempo y no siempre son lineales, a medida que van entrando más tecnologías en funcionamiento y la red se va descarbonizando.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Proceso de identificación y evaluación de impactos, riesgos y oportunidades

A continuación, se ofrecen más detalles específicos sobre el clima en relación con el proceso de identificación y evaluación de IRO, que complementan nuestras divulgaciones generales sobre la DMA/ADM y el análisis de escenarios y resiliencia.

Consulte más detalles en la sección Doble evaluación de la materialidad y en Proceso de análisis de escenarios y resiliencia.

Efectos del cambio climático

Evaluamos anualmente el impacto de nuestra cadena de valor en el cambio climático calculando las emisiones corporativas de Alcance 1, 2 y 3 y las emisiones totales de GEI según la definición del Protocolo de Gases de Efecto Invernadero. El estado actual y las emisiones futuras basadas en acciones planificadas para nuestros vehículos, operaciones y cadena de suministro se evalúan en relación con las correspondientes trayectorias basadas en la ciencia. La dirección las revisa al menos una vez cada seis meses, y el Comité de Sostenibilidad, Innovación y Política del Consejo de Administración lo hace de forma anual.

Riesgos climáticos y oportunidades

Introducción

Los riesgos relacionados con el clima se dividen en dos categorías:

- Riesgos de transición: los que se derivan de acciones asociadas a la transición a una economía baja en carbono, incluida la introducción de nuevas políticas gubernamentales sobre el clima o tecnologías bajas en carbono
- Riesgos físicos: los derivados de los impactos físicos agudos y crónicos del cambio climático

Identificamos y evaluamos los riesgos y oportunidades relacionados con el clima a lo largo de nuestra cadena de valor ascendente y descendente, basándonos en las directrices del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima (TCFD), la CSRD de la UE y los más avanzados escenarios científicos consolidados.

Se analizaron tres escenarios para identificar los riesgos físicos y de transición:

- Escenario de emisiones netas cero (NZE) para 2050 de la Agencia Internacional de la Energía (AIE)
- Escenario de Políticas Declaradas (STEPS) de la AIE
- Trayectoria de Concentración Representativa 8.5 (RCP8.5) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC)

NZE ayuda a exponer los riesgos de transición, y aunque los riesgos físicos están cubiertos por todos los escenarios, el escenario RCP 8.5 representa los riesgos físicos más graves en términos de calendario y magnitud. Encontrará más detalles sobre los escenarios en la sección Proceso de análisis de escenarios y resiliencia.

El abanico que ofrecen estos escenarios identifica probables riesgos y oportunidades, ya que abarcan en gran medida las acciones de la sociedad, y tiene en cuenta las futuras incertidumbres relacionadas con las políticas gubernamentales, las realidades macroeconómicas, los sistemas energéticos o los avances tecnológicos.

Estos escenarios también son compatibles con los principales riesgos climáticos incluidos en el "Punto 1A. Factores de riesgo" del Informe Anual 10-K de Ford de 2025.

Evaluamos la exposición y sensibilidad de los activos y las actividades empresariales a los peligros identificados y a los acontecimientos de transición a corto (<5 años), medio (5-10 años) y largo plazo (>10 años) definidos para nuestro análisis de escenarios. Los horizontes temporales relacionados con el clima son coherentes con la planificación estratégica y la asignación de capital a más corto plazo y, a más largo plazo, con nuestros objetivos provisionales actuales para 2035 del SBTi y la vida útil de los activos de Ford. Difieren de los horizontes temporales especificados para los IRO no relacionados con el clima, identificados en nuestra DMA/ADM.

Riesgos de transición

En el contexto del análisis de escenarios y de la DMA/ADM, identificamos los eventos de transición y examinamos la exposición de nuestros activos y actividades empresariales a estos eventos en los horizontes temporales mencionados. Hemos evaluado hasta qué punto nuestros activos y actividades empresariales pueden estar expuestos y son sensibles a los acontecimientos de transición identificados. El doble análisis de materialidad tuvo en cuenta la probabilidad, magnitud y duración de los acontecimientos de transición.

Los riesgos climáticos se resumen en la tabla Riesgos materiales relacionados con el clima y oportunidades relacionadas con el cambio climático de la página siguiente. Los riesgos materiales también figuran en la tabla de Riesgos de la sección Impactos, riesgos y oportunidades materiales .

Consulte también la sección taxonomía de la UE para ver las declaraciones y los detalles sobre nuestras actividades económicas sostenibles (según la definición de la taxonomía de la UE) y los resultados del análisis de resiliencia para ver las actividades que requieren la aplicación de medidas significativas para garantizar su compatibilidad con una transición hacia una economía climáticamente neutra.

Riesgo físico - Nuestras propias operaciones

Ford ha llevado a cabo una evaluación detallada de los riesgos físicos relacionados con el clima en todas sus operaciones. En 2020 se analizaron los activos de 70 instalaciones de Ford en todo el mundo para determinar su exposición a riesgos climáticos en horizontes temporales a corto, medio y largo plazo. Se evaluaron los peligros relacionados con la temperatura, el viento y el agua, y la masa sólida.

La evaluación utilizó conjuntos de datos de modelización climática, modelos de peligrosidad y datos específicos de cada lugar para analizar los riesgos, teniendo en cuenta la probabilidad, magnitud y duración de los peligros potenciales, y en consonancia con el estado de la ciencia en el momento del análisis. Los datos sobre la ubicación de los activos se superpusieron con mapas de peligros para tres escenarios climáticos del IPCC, RCP 2.6, RCP 4.5 y escenario de altas emisiones RCP 8.5, para identificar y evaluar los peligros relacionados con el clima.

Al momento de realizar una evaluación de los riesgos físicos relacionados con el clima, Ford ha identificado riesgos agudos y crónicos relacionados con el clima en horizontes temporales a corto, medio y largo plazo.

Riesgo físico - Nuestra cadena de suministro

Nuestra evaluación de riesgos en la cadena de suministro se centra en los riesgos relacionados con el agua, un importante riesgo relacionado con el clima, para los proveedores de primer nivel basándose en coordenadas geo espaciales.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el cambio climático

Riesgos climáticos importantes

Riesgos de transición		
Normativa, política y legislación	**R-2**	El incumplimiento de la normativa sobre emisiones y de los umbrales de vehículos de emisiones cero puede dar lugar a la compra de créditos a la competencia, la reducción de las ventas de vehículos o el pago de sanciones
Tecnología	**R-1**	Cumplir con las estrictas normas sobre emisiones y las nuevas normativas puede requerir importantes inversiones
Mercado	**R-10**	Existe un riesgo financiero si la adopción de la electrificación no avanza al mismo ritmo que las inversiones realizadas en este ámbito
	R-11	Los cambios en las políticas de incentivos a los vehículos eléctricos han repercutido y podrían repercutir aún más en los costes de propiedad, con el riesgo de que disminuyan la aceptación y las ventas
	R-12	La disponibilidad limitada de infraestructuras de recarga y soluciones de movilidad asequibles, debido a factores geográficos o de nivel de ingresos, puede suponer un riesgo para la cuota de mercado de Ford
Riesgos físicos		
Agudos: Condiciones meteorológicas extremas	**R-3**	El aumento de la frecuencia de los fenómenos meteorológicos extremos puede interrumpir las operaciones directas de Ford
	R-4	El aumento de los fenómenos meteorológicos extremos puede perturbar la cadena de suministro de Ford

Los riesgos de transición mencionados para los principales mercados que actualmente están pasando a los vehículos electrificados abarcan los tres horizontes temporales. En los principales mercados, esperamos que estos riesgos disminuyan con el tiempo a medida que se generalice la adopción de vehículos electrificados. Otros mercados alcanzarán el punto de inflexión del vehículo electrificado más tarde, ampliando el horizonte temporal de los riesgos tecnológicos y de mercado.

A continuación, se exponen las políticas, acciones y objetivos para cada uno de los riesgos climáticos mencionados y nuestro impacto sobre el clima. En ellos, se incluyen detalles sobre la metodología de los objetivos, las medidas y acciones de descarbonización, la participación de los grupos de interés, la gobernanza, el rendimiento y las perspectivas.

Política

Nuestros impactos y riesgos climáticos se abordan en nuestra política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente. En la política, se incluyen instrucciones para proteger el medio ambiente mediante la minimización del impacto sobre el cambio climático, el avance hacia la neutralidad en carbono, la reducción al mínimo de las emisiones de contaminantes regulados y de gases de efecto invernadero, y la consideración del rendimiento medioambiental a lo largo de la vida de un vehículo. La política también establece que seguimos todas las políticas de Ford y cumplimos o superamos los umbrales de las leyes y normativas aplicables, incluidas todas las leyes aplicables sobre diligencia debida.

Para obtener más información sobre esta política y cualquier otra de las que se tratan a continuación, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Pueden encontrarse otros temas medioambientales y de derechos humanos relacionados con el clima que se abordan en nuestra política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente y que no se tratan en esta sección en las secciones respectivas de esta Declaración de Sostenibilidad.

Acciones

A menos que se especifique lo contrario, las acciones asociadas y las medidas de descarbonización son todas de alcance global con horizontes temporales de realización coherentes con la consecución de los objetivos.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Impacto I-1

La combustión de combustibles fósiles en vehículos con motor de combustión interna produce gases de efecto invernadero que contribuyen a las emisiones de Alcance 3 de Ford.

Políticas

Este impacto se aborda en nuestra política corporativa Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Acciones

Las medidas de descarbonización y las acciones asociadas para alcanzar nuestro objetivo de referencia para 2030 contribuyen a la aplicación de nuestra política corporativa de derechos humanos y medio ambiente. Para obtener más información sobre este impacto, consulte en esta página el Resumen de medidas y acciones de descarbonización y las medidas de descarbonización.

Objetivos

Ford ha establecido un objetivo de intensidad basado en la ciencia, aprobado por la SBTi, para reducir en un 50 % las emisiones derivadas del uso de los vehículos por vehículo-kilómetro para 2035, con respecto al año base 2019.

Nuestro objetivo de referencia absoluto para 2030 es una reducción del 28 % en relación con el mismo año base de 2019.

Este objetivo respalda la aplicación de la política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Metodología

Dado que el objetivo de referencia para 2030 se basa en el objetivo para 2035, el análisis metodológico se aplica a ambos objetivos a menos que se indique lo contrario.

Nuestro objetivo de vehículos para 2035 se ajusta a una trayectoria compatible con un aumento de la temperatura muy inferior a 2 ºC y se fijó utilizando la Herramienta de Descarbonización Sectorial para el Transporte SBTi (v 1.1). El objetivo de referencia para 2030 se estableció utilizando el enfoque intersectorial de reducción absoluta de la SBTi, conforme a la misma trayectoria. Nuestro objetivo de referencia absoluto para 2030, conforme a una trayectoria compatible con 1,5 ºC, supondría una reducción del 46 % con respecto al mismo año base.

Se eligió el año base 2019 como año con volúmenes de ventas representativos. No se eligió 2020 como año base debido a la pandemia de COVID y a la escasez mundial de microchips, que afectó a los volúmenes de ventas. En el cálculo del valor de referencia se ha tenido en cuenta el Protocolo GEI.

Al momento de establecer nuestro objetivo para vehículos, utilizamos una previsión interna de la actividad de ventas futura como dato de entrada para la herramienta de la SBTi. La herramienta ajusta el objetivo de intensidad para tener en cuenta el crecimiento de forma que las emisiones absolutas disminuyan.

Alcanzar el objetivo depende en parte de las soluciones tecnológicas, el respaldo de las políticas gubernamentales, la adopción de nuevas tecnologías por parte de los clientes y las condiciones económicas. Las futuras soluciones tecnológicas, como los vehículos electrificados, y las políticas y normativas gubernamentales de respaldo son importantes para alcanzar el objetivo. Las preferencias de los clientes y las condiciones económicas pueden contribuir de forma positiva o negativa a las emisiones de GEI. Dado que la consecución del objetivo absoluto depende de los volúmenes de vehículos, a medida que nuestros volúmenes fluctúen también podremos ver fluctuaciones en nuestras emisiones futuras.

El perímetro del objetivo relativo a los vehículos difiere del inventario de GEI comunicado en E1-6, ya que abarca aproximadamente el 64 % de nuestras emisiones globales derivadas del uso de los vehículos y se centra en las flotas de vehículos reguladas de nuestros mercados clave: Estados Unidos, la UE y el Reino Unido, y China. Se trata de un subconjunto del inventario global de emisiones absolutas de GEI de vehículos que se calcula para nuestra flota global total.

El objetivo para los vehículos se refiere a la reducción de las emisiones de GEI en carretera. WTW incluye tanto la producción como el consumo de la energía utilizada por los vehículos. En carretera significa que los datos de emisiones del tubo de escape de las pruebas de laboratorio reglamentarias se convierten en emisiones en carretera.

Medidas de la descarbonización

Nuestras medidas de descarbonización son las oportunidades técnicas para la transición de nuestra cartera de vehículos. Las emisiones de CO_2 durante la fase de uso sobre una base WTW dependen de las medidas relacionadas con el diseño de los vehículos (incluidos sistemas de propulsión más eficientes), de las fuentes de energía con menor intensidad de carbono y del uso que hagan de ellos nuestros clientes. Las fluctuaciones de volumen también pueden afectar al progreso absoluto.

La medida relativa al diseño de los vehículos y los menores volúmenes contribuyeron a casi todas las reducciones para alcanzar el objetivo de referencia de 2030, mientras que la medida de las opciones energéticas contribuyó con menos del 1 %. Consulte más adelante el debate sobre los objetivos de rendimiento.

Los riesgos se evaluaron en nuestro análisis de escenarios climáticos, incluida una trayectoria compatible con 1,5 ºC, que tiene en cuenta las políticas gubernamentales, la tecnología y la evolución de la sociedad, así como la penetración prevista en el mercado de los vehículos electrificados. Para más detalles, consulte Análisis de escenarios y resiliencia.

Participación de las grupos de interés

Nuestra decisión de fijar objetivos de reducción de emisiones con base científica aprobados por el SBTi fue informada parcialmente por grupos de interés bien informados, como inversores y ONG.

Gobernanza de los objetivos

Nuestros objetivos relacionados con el clima, incluido este objetivo, se comunican semestralmente en la Reunión Global de Sostenibilidad y ESG (GSM) y de forma anual al Comité de Sostenibilidad, Innovación y Política del Consejo de Administración.

Rendimiento de los objetivos

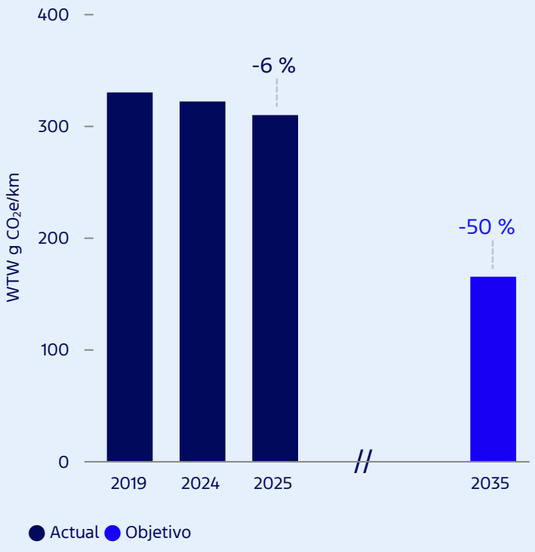
La intensidad media de las emisiones GEI de los vehículos que vendimos en 2025 es aproximadamente un 6 % inferior a la de los vehículos que vendimos en 2019; consulte el gráfico, Objetivo y progreso - Uso de vehículos - Intensidad. Aunque este progreso es inferior al previsto inicialmente, supone una mejora con respecto a 2024 debido a las mayores ventas de vehículos electrificados y a la menor cuota de ventas de vehículos pesados en EE. UU. en 2025.

Desde una perspectiva absoluta, nuestros datos muestran una reducción superior a la prevista inicialmente, con una disminución del 40 % respecto a nuestro año base debido a la mejora de la intensidad de GEI de la flota, así como a unas ventas totales inferiores. Consulte el gráfico Objetivo y progreso - Uso de vehículos - Absoluto.

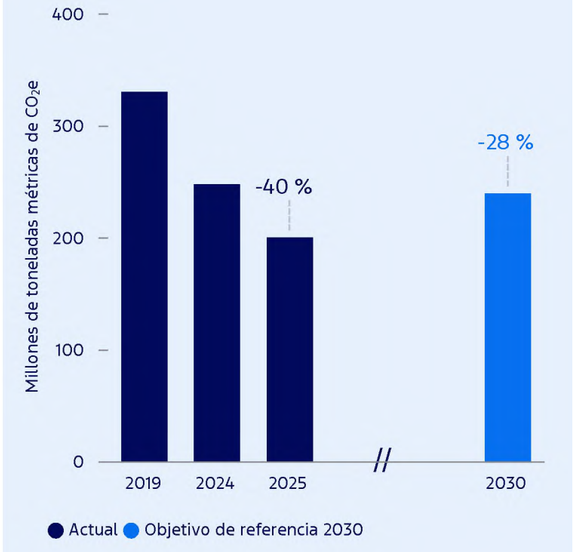
E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Objetivo y avances- Uso de vehículos - Intensidad



Objetivo y avances- Uso de vehículos - Valores absolutos



Perspectivas de los objetivos
En un contexto global complejo y en consonancia con el proceso normal de revisión quinquenal de objetivos del SBTi, estamos reevaluando nuestras estrategias y objetivos de descarbonización, y poniendo mayor énfasis en la capacidad de elección del cliente. Ford apuesta por una gama completa de vehículos electrificados, incluidos los híbridos y los eléctricos de autonomía extendida.

En consonancia con lo expuesto en el Plan de Transición para la Mitigación del Cambio Climático, estamos centrándonos en el desarrollo de vehículos exclusivamente eléctricos en nuestra flexible Plataforma Universal de Vehículos Eléctricos, una familia de vehículos asequibles, eléctricos y definidos por software. Esta transición, más lenta de lo previsto, afectará al ritmo de consecución de nuestro objetivo de intensidad. En términos absolutos, nuestra progresión puede fluctuar al variar los volúmenes.

Impacto I-2

El uso de energía en las instalaciones consolidadas de fabricación y no fabricación de Ford contribuye a las emisiones de Alcance 1 y 2 de Ford junto con el Alcance 3 de las instalaciones participadas no consolidadas.

Políticas
Este impacto se aborda en nuestra política corporativa Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Acciones
Las medidas de descarbonización y las acciones asociadas para alcanzar nuestro objetivo de referencia para 2030 contribuyen a la aplicación de nuestra política corporativa de derechos humanos y medio ambiente. Para obtener más información sobre este impacto, consulte el Resumen de medidas y acciones de descarbonización y las medidas de descarbonización.

Objetivo - Reducción de GEI en operaciones globales
Ford ha establecido un objetivo basado en la ciencia, aprobado por la SBTi, para reducir en un 76 % las emisiones de sus operaciones globales para 2035, con respecto al año base 2017. Esto incluye las emisiones de nuestras instalaciones de fabricación y no fabricación consolidadas, así como de las instalaciones participadas no consolidadas.

Nuestro objetivo de referencia de operaciones globales para 2030 es una reducción del 55 % en relación con el mismo año base de 2017.

Este objetivo respalda la aplicación de la política Nos comprometemos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Metodología
Esta explicación metodológica se aplica tanto a nuestro objetivo SBTi para 2035 como al objetivo de referencia para 2030, ya que este último se obtiene por interpolación a lo largo de la trayectoria del objetivo para 2035.

Este objetivo de reducción se basa en la trayectoria de contracción absoluta intersectorial de 1,5 ºC de la SBTi, que contempla una reducción lineal anual de las emisiones de GEI del 4,2 %.

El año base 2017 se eligió para ser coherente con los objetivos de reducción de CO_2e publicados anteriormente; también se consideró un año de producción representativo.

Al momento de establecer los objetivos de reducción de emisiones de GEI, Ford tuvo en cuenta los impactos conocidos sobre las emisiones futuras, como los planes de producción, los proyectos y los cambios en los contratos. Ford también consideró cómo otros factores externos, como los cambios en el mix energético de la red o los cambios en la normativa, afectarán a nuestra huella global de emisiones de GEI y a la reducción de emisiones. La consecución del objetivo depende principalmente del uso de electricidad libre de carbono y de la aplicación de medidas de eficiencia y conservación de la energía en nuestras plantas de fabricación de todo el mundo.

En el año objetivo 2035, las emisiones de Alcance 1 se estiman en un 55 % del total, las de Alcance 2 en un 28 % y las de Alcance 3 en un 17 %. Del mismo modo, para nuestro objetivo de referencia de 2030, se estima que el Alcance 1 representará el 44 %; el Alcance 2, el 39 %; y el Alcance 3, el 17 % de las emisiones en el año objetivo. Estas estimaciones se basan en las emisiones del año en curso y en las medidas de descarbonización conocidas.[3]

Este objetivo es coherente con nuestro inventario de GEI, tal y como se recoge en E1-6 y se define en nuestro Plan de Gestión de Inventarios. Cubre el 100 % del total de las emisiones de Alcance 1 y 2 y el 100 % de las emisiones de Alcance 1 y 2 de las participadas no consolidadas incluidas en la Categoría 15 de Alcance 3. Las emisiones de Alcance 2 se calculan utilizando un enfoque basado en el mercado.

También se utilizaron las mismas metodologías definidas en nuestro Plan de Gestión de Inventarios para garantizar la representatividad de los datos del año de referencia y de los siguientes.

3. Los totales pueden no sumar el 100 % debido al redondeo.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

El Plan de Gestión de Inventarios, que tiene en cuenta el Protocolo de GEI y la norma ISO 14064-1, define claramente nuestros límites organizativos, las fuentes de emisión y las metodologías asociadas, para mantener la coherencia de un año a otro. Cada año, Ford revisa un listado completo de las propiedades, edificios y espacios actuales de Ford Motor Company, en propiedad o alquiler, para incluirlos o eliminarlos del inventario de GEI. Véanse más detalles sobre las metodologías de cálculo de las emisiones en la sección Emisiones brutas de Alcance 1, 2, 3 y total de GEI, Notas sobre metodología e hipótesis.

Objetivo - Reducciones de GEI en operaciones de fabricación mundial

En apoyo de nuestro objetivo general para las operaciones, Ford ha establecido un objetivo absoluto basado en criterios científicos, consistente en reducir en un 46 % las emisiones de GEI de sus operaciones de fabricación a nivel mundial para 2028 respecto del año base 2017.

Este objetivo respalda la aplicación de la política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

También relacionado con este objetivo se encuentra el compromiso hecho externo de forma voluntaria por Ford, asumido a través del programa Better Plants Challenge del U.S. DOE, para reducir en un 10 % la intensidad energética de sus instalaciones de fabricación en Estados Unidos para 2031 respecto del año base 2021.

Metodología

Con la excepción de limitar el alcance a las instalaciones de fabricación globales, aquí se aplica la misma metodología que se ha comentado anteriormente para nuestro objetivo de operaciones globales, incluido el enfoque del inventario de GEI.

Limitar el alcance únicamente a los centros de fabricación se traduce en que el 78 % de las emisiones de Alcance 1, el 66 % de las de Alcance 2 y el 71 % de las emisiones de Alcance 1 y 2 de las participadas no consolidadas se incluyen en las emisiones de Alcance 3 Categoría 15.

Este objetivo sigue la misma trayectoria intersectorial de contracción absoluta de 1,5 ºC de la SBTi, que contempla una reducción lineal anual de las emisiones de GEI del 4,2 %, que el objetivo de operaciones globales verificado por la SBTi.

Objetivo: electricidad libre de carbono en las operaciones de fabricación

En pos de nuestra aspiración de utilizar un 100 % de electricidad libre de carbono en todas las instalaciones de fabricación a nivel mundial para 2035, hemos establecido el objetivo de alcanzar el 77 % para 2028.

Este objetivo respalda la aplicación de la política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Metodología

La adquisición de electricidad libre de carbono es uno de los objetivos clave de descarbonización de Ford para alcanzar nuestro objetivo de reducción de GEI en las operaciones basado en criterios científicos. La electricidad libre de carbono incluye fuentes renovables y, en algunos casos, de energía nuclear. En este objetivo global absoluto, se incluyen las instalaciones de fabricación participadas consolidadas y no consolidadas.

Para fijar el objetivo, Ford tuvo en cuenta los efectos conocidos sobre las emisiones futuras, como los planes de producción, los proyectos y los cambios en los contratos. Ford también tiene en cuenta cómo otros factores externos, como los cambios en el mix energético de la red o los cambios en la normativa, afectarán a nuestro futuro objetivo de electricidad libre de carbono. La ambición del objetivo, tanto en términos de magnitud como de calendario, tuvo en cuenta los objetivos de las políticas climáticas nacionales, de la UE e internacionales.

La electricidad global libre de carbono es la relación entre el consumo de electricidad libre de carbono y el consumo total de electricidad en nuestras plantas globales. El consumo eléctrico de las instalaciones consolidadas de Ford se obtiene de las facturas y otros documentos de origen o se estima utilizando los metros cuadrados de las instalaciones, si no se dispone de facturas de servicios públicos. La electricidad total sin carbono se calcula utilizando un enfoque basado en el mercado. Primero, aplicamos el consumo renovable en las instalaciones y el consumo relacionado con la adquisición de electricidad libre de carbono. Para los demás emplazamientos, seguimos el enfoque basado en la ubicación, con combinaciones de redes basadas en U.S. EPA eGRID para las instalaciones estadounidenses y en combinaciones de redes de la AIE para el resto de instalaciones mundiales.

El mix eléctrico libre de carbono calculado por Ford puede incluir fuentes renovables como la eólica, la solar, la geotérmica, la hidráulica y la biomasa, junto con la nuclear. Ford considera que la biomasa para electricidad es una fuente de emisiones cero en sus cálculos según el enfoque basado en la ubicación, en consonancia con las instrucciones del GHG Protocol para el uso de los factores de emisión medios de la U.S. EPA eGRID y de la Agencia Internacional de la Energía (AIE).

En este caso se aplica el mismo plan de gestión de inventarios y el mismo enfoque de inventario de GEI asociado que se ha comentado anteriormente para el objetivo de nuestras operaciones globales. Para más información, consulte el cuadro Objetivo - electricidad libre de carbono.

Medidas de la descarbonización

Nuestras medidas de descarbonización se basan en emisores clave conocidos y en oportunidades técnicas para reducir esas emisiones. Nuestra principal medida es el uso de electricidad libre de carbono, mientras que se espera que la medida de eficiencia y conservación de la energía represente menos del 5 % de las reducciones adicionales para alcanzar nuestro objetivo de referencia para 2030.

Los riesgos se evaluaron en nuestro análisis de escenarios climáticos, incluida una trayectoria compatible con 1,5 ºC, que tiene en cuenta las políticas gubernamentales, la tecnología y la evolución de la sociedad, así como la penetración prevista en el mercado de los vehículos electrificados. Para más detalles, consulte Análisis de escenarios y resiliencia.

Participación de los grupos de interés

Nuestra decisión de fijar objetivos de reducción de emisiones con base científica aprobados por el SBTi fue informada en parte por grupos de interés bien informados, como inversores y ONG. Nuestros otros objetivos se fijaron para respaldar la consecución de nuestro objetivo SBTi para las operaciones.

Gobernanza de los objetivos

Nuestros objetivos relacionados con el clima, incluidos nuestros objetivos de reducción de GEI y de electricidad libre de carbono, se comunican semestralmente en el GSM y anualmente al Comité de Sostenibilidad, Innovación y Política del Consejo de Administración.

Rendimiento de los objetivos

Mediante el aumento de nuestro suministro de electricidad libre de carbono y la mejora continua de la eficiencia de nuestras instalaciones, hemos logrado una reducción del 43 % de las emisiones en nuestras operaciones globales desde 2017. Aunque se trata de un descenso en comparación con 2024, seguimos progresando en el buen camino y estamos a más de la mitad de nuestro objetivo de reducción del 76 % para 2035.

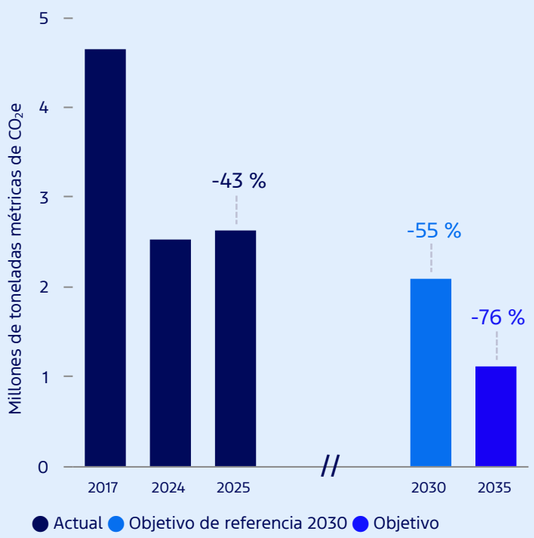
Nuestros resultados de 2025 se vieron influidos principalmente por las fluctuaciones del consumo de energía debidas a la variabilidad meteorológica y a las nuevas operaciones. Los cambios metodológicos se analizan en la sección Datos de rendimiento - Energía y emisiones de GEI.

Como contribución al progreso general de nuestras operaciones, logramos una reducción del 53 % en nuestras emisiones globales de GEI de fabricación desde 2017, en línea con los avances previstos.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Objetivos y avances - Operaciones



En la tabla siguiente, se resume el objetivo de electricidad libre de carbono para nuestras operaciones de fabricación globales, incluida la situación en 2025.

Objetivo - Electricidad libre de carbono

	Métrica ESRS/ NEIS	
Porcentaje en el año objetivo	MDRT 80b	77 %
Año objetivo	MDRT 80e	2028
Porcentaje en el año base[4]	MDRT 80d	N/A
Año base[4]	MDRT 80d	N/A
Situación en el año en curso (%)	MDRT 80j	71,4 %

Perspectivas de los objetivos

De cara a 2035, si seguimos aplicando medidas de eficiencia energética y eliminando las emisiones de Alcance 2 derivadas de la electricidad de la red, nuestras principales medidas de descarbonización, prevemos que podremos cumplir nuestro objetivo de reducción de emisiones de GEI de las operaciones de SBTi y nuestro objetivo global de reducción de emisiones de GEI de fabricación.

La producción de baterías para la electrificación de nuestra flota y el almacenamiento de energía aumentarán considerablemente la cantidad de electricidad necesaria. Aunque seguimos previendo poder adquirir un 77 % de electricidad libre de carbono para 2028, puede haber algunos periodos en el futuro en los que la demanda supere a la oferta a medida que la sociedad también se electrifique cada vez más y crezca la demanda de electricidad libre de carbono. Para evitar déficits de suministro, seguiremos invirtiendo y colaborando con las compañías de suministro para garantizar suficiente electricidad libre de carbono en todo el mundo.

Impacto I-3

La extracción de materias primas, el procesado y el montaje son procesos de alto consumo de energía que contribuyen a las emisiones de Alcance 3 de Ford.

Políticas

Además de nuestra política corporativa Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente, nuestro Código de Conducta para Proveedores describe los requisitos y expectativas de Ford para las relaciones con los proveedores, incluido el requisito de minimizar su impacto en el cambio climático y trabajar en la consecución de la neutralidad de carbono.

Acciones

Las medidas de descarbonización y las acciones asociadas para alcanzar nuestro objetivo de referencia para 2030 contribuyen a la aplicación de nuestra política corporativa de derechos humanos y medio ambiente. Para más información sobre este impacto, consulte el Resumen de medidas y acciones de descarbonización y las medidas de descarbonización.

Objetivos

Ford ha establecido un objetivo basado en criterios científicos para reducir en un 25 % las emisiones de su cadena de suministro a nivel mundial para 2030, con respecto al año base 2023.

Este objetivo respalda la aplicación de la política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Metodología

Este objetivo de reducción se basa en una trayectoria de contracción absoluta con una reducción lineal anual de las emisiones de GEI del 3,6 % y está alineado con una trayectoria muy por debajo de 2 ºC. Una trayectoria compatible con el objetivo del 1,5 ºC requeriría una reducción del 42 % de las emisiones absolutas de GEI para 2030.

El año base 2023 se eligió para ser coherente con las directrices de las ESRS/NIES, es decir, que se situara dentro de los últimos tres años; también se consideró un año de producción representativo tras la pandemia de COVID.

A la hora de proyectar las emisiones futuras en 2030, se han tenido en cuenta las previsiones empresariales de Ford. Esto incluye cambios en los volúmenes de ventas, cambios en las preferencias y la demanda de los clientes, factores normativos y nuevas tecnologías.

Entre los factores que influyen en la consecución de los objetivos figuran la descarbonización de la red, las soluciones tecnológicas, el apoyo de las políticas gubernamentales, las preferencias de los clientes y las condiciones económicas. Y lo que es más importante, a medida que la cartera de productos va virando hacia los vehículos electrificados y la red se descarboniza, estamos trabajando en un plan para hacer frente al aumento de las emisiones de las baterías debido al alto consumo energético necesario para su producción.

Este objetivo global incluye el 97 % de nuestras emisiones de Categoría 1 de Alcance 3 comunicadas en E1-6, que abarcan las emisiones de la cadena de suministro relacionadas con la producción de vehículos y la no producción controlada centralmente. Estas emisiones se calculan en función de los gastos utilizando las emisiones declaradas por los proveedores en el CDP y se complementan con los datos de emisiones de los proveedores (Alcance 1 y 2) recogidos en Secaro, así como con factores de emisión de entrada y salida de los EE. UU. aplicados a nivel de categoría de producto. Este año se han integrado los datos de la plataforma climática Secaro. No obstante, es importante señalar que la calidad de los datos y las metodologías están evolucionando. A medida que nuestro conocimiento de las emisiones mejore con el tiempo, es posible que veamos un aumento o una disminución de las mismas.

4. La información sobre el año de referencia no es relevante, ya que el objetivo es un porcentaje de electricidad libre de carbono que pretendemos alcanzar en un año determinado y no una mejora con respecto a un valor del año de referencia.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Medidas de la descarbonización

Nuestras medidas de descarbonización se basan en emisores clave conocidos y en oportunidades técnicas para reducir esas emisiones, junto con las reducciones previstas por parte de los proveedores. Nuestra principal medida es el compromiso con los proveedores, que incluye requisitos de abastecimiento y apoyo a la descarbonización, lo que supone unas reducciones adicionales de algo menos del 18 % para alcanzar nuestro objetivo de 2030. Se espera que las reducciones restantes se logren a través de la medida relativa a los materiales bajos en carbono.

Los riesgos se evaluaron en nuestro análisis de escenarios climáticos, incluida una trayectoria compatible con 1,5 ºC, que tiene en cuenta las políticas gubernamentales, la tecnología y la evolución de la sociedad, así como la penetración prevista en el mercado de los vehículos electrificados. Para más detalles, consulte el Proceso de Análisis de escenarios y resiliencia.

Participación de los grupos de interés

Las ambiciones previstas de los proveedores, incluidas las reducciones de GEI, fueron un factor a la hora de evaluar la viabilidad de nuestro objetivo para la cadena de suministro.

Gobernanza de los objetivos

Nuestros objetivos relacionados con el clima, incluido este objetivo, se comunican semestralmente en el GSM y anualmente al Comité de Sostenibilidad, Innovación y Política del Consejo de Administración.

Rendimiento de los objetivos

En 2025, logramos una reducción de emisiones del 6 % con respecto a nuestra base de referencia de 2023. Aunque se trata de una mejora con respecto a los resultados de 2024, sigue estando por debajo de la reducción lineal anual del 3,6 % que buscamos alcanzar para mantenernos en nuestra trayectoria. Sin embargo, somos conscientes de que los progresos llevan tiempo y no siempre son lineales, a medida que van entrando más tecnologías en funcionamiento y la red se va descarbonizando.

Perspectivas de los objetivos

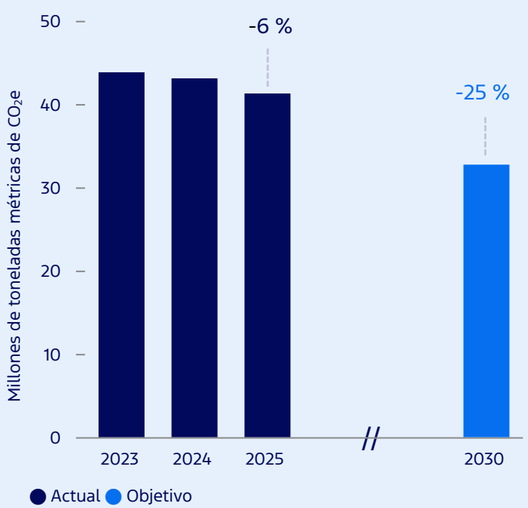
La descarbonización de la cadena de suministro es cada vez más importante a medida que vamos electrificando nuestra cartera, y sigue siendo una labor compleja. Los avances dependen de una estrecha colaboración en toda la cadena de valor para reducir de forma rentable las emisiones de GEI asociadas a materiales y piezas. El acero es un ejemplo paradigmático, en el que deben abordarse la preparación tecnológica, la disponibilidad de infraestructuras, la viabilidad económica y las limitaciones de la cadena de suministro para acelerar la adopción de acero con emisiones casi nulas.

Aunque la ampliación de los materiales con menos carbono llevará tiempo, seguiremos trabajando con nuestra base de suministro para avanzar en el acero con emisiones casi nulas y otros materiales, junto con opciones con menores emisiones de carbono durante la transición. Esperamos que el aumento del contenido de material reciclado desempeñe un papel importante en la reducción de las emisiones, ya que el uso de aluminio reciclado en comparación con fuentes vírgenes puede reducir las emisiones de GEI hasta en un 95 %.[5]

La transformación de todos los niveles de la base de suministro depende en gran medida de la disponibilidad de energía libre de carbono. A medida que avanza la electrificación y aumenta la demanda de electricidad limpia, pueden surgir periodos en los que la demanda supere a la oferta. Seguiremos colaborando con nuestros proveedores para gestionar las posibles limitaciones al tiempo que apoyamos sus avances en el camino hacia la descarbonización.

A medida que recopilemos más datos primarios de nuestra cadena de suministro, es posible que observemos fluctuaciones en las emisiones de gases de efecto invernadero declaradas debido a la mejora de la calidad y la transparencia de los datos.

Objetivos y avances - Cadena de suministro



5. international-aluminium.org

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Impacto I-4

El transporte y la logística de entrada y salida contribuyen a las emisiones de Alcance 1 y 3 de Ford.

Políticas
Este impacto se aborda en nuestra política corporativa Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Acciones
En la transición hacia una tecnología asequible de bajas emisiones de carbono, Ford está trabajando en proyectos relacionados con soluciones de transporte marítimo y por carretera de bajas emisiones a nivel regional, como buques propulsados por GNL, pruebas con combustibles renovables y vehículos eléctricos, y equipos eléctricos para obras, al tiempo que trabaja de forma continua para optimizar la eficiencia de la red y la densidad de embalaje a nivel mundial.

Estas acciones respaldan la aplicación de la política Nos comprometemos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Objetivos
Ford no tiene actualmente objetivos cuantitativos relacionados con el transporte y la logística de entrada y salida debido a la falta de tecnologías rentables a escala. Sin embargo, el estado de nuestras emisiones de GEI asociadas se actualiza anualmente como parte de nuestro proceso corporativo de inventario de emisiones de GEI y se comunica a nivel externo en este informe y en nuestra respuesta al CDP. Actualmente, no existe un nivel de ambición definido por la ESRS/NIES para medir los progresos.

Riesgo R-1 (Transición)

Cumplir las estrictas normas sobre emisiones y las normativas emergentes puede exigir importantes inversiones.

Políticas
Este riesgo se aborda en nuestra política corporativa Nos comprometemos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Acciones
A medida que avanzamos en la transformación de nuestro negocio, a través de nuestro plan Ford+, estamos integrando nuestras iniciativas estratégicas en un modelo de negocio cohesionado y equilibrando prioridades contrapuestas. Para facilitar esta transformación, estamos realizando inversiones, contratando nuevos talentos y ajustando nuestro modelo de negocio, sistema de gestión y organización.

Nuestra estrategia implica ofrecer a los clientes libertad de elección para seleccionar el sistema de propulsión que mejor se adapte a sus necesidades y mantener la flexibilidad de fabricación en Ford. Perfeccionamos periódicamente nuestro plan de ciclo de producto para mejorar el ahorro de combustible de nuestros vehículos de combustión interna y ofrecer más opciones de propulsión, como los vehículos híbridos y otros electrificados, que generan menos emisiones de GEI. En consecuencia, sigue siendo importante mantener la disciplina en nuestra asignación de capital, ya que una actividad principal sólida y un balance que proporcione la flexibilidad necesaria para invertir en estas oportunidades son fundamentales para el éxito de nuestro plan Ford+.

Objetivos
Ford cumple todas las normas sobre emisiones en los lugares donde se venden los vehículos. No tenemos objetivos internos debido a la complejidad de las diferencias regionales, que se abordan mediante un enfoque global de evaluación y optimización de la flota. El proceso de seguimiento de la eficacia de las políticas y acciones correspondientes es propiedad de la Compañía y no se divulga por razones de competencia.

Riesgo R-2 (Transición)

El incumplimiento de la normativa sobre emisiones y de los umbrales de vehículos de emisiones cero puede conllevar la compra de créditos a la competencia, la reducción de las ventas de vehículos o la imposición de multas.

Políticas
Este riesgo se aborda en nuestra política corporativa Nos comprometemos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Acciones
Ford ha cumplido tradicionalmente con los requisitos de emisiones con una estrategia basada en el producto, lo que significa que los vehículos que producimos cumplen los requisitos basados en la flota sin necesidad de adquirir créditos de cumplimiento normativo. A medida que se endurezcan las normas sobre emisiones, el cumplimiento podría requerir un aumento de las ventas de vehículos eléctricos, lo que genera un riesgo adicional que puede mitigarse en parte mediante la compra de créditos de cumplimiento normativo.

En 2024, suscribimos acuerdos para la compra de créditos regulatorios de cumplimiento. Sin embargo, en 2025, Ford rescindió algunos de sus acuerdos de compra de créditos como consecuencia de la reducción del rigor o la eliminación de los requisitos de cumplimiento.

A 31 de diciembre de 2025, nuestros compromisos de compra pendientes en virtud de nuestros acuerdos de compra de créditos de cumplimiento ascendían a unos 1600 millones de dólares. Durante 2025, registramos unos 700 millones de dólares de gastos por nuestra utilización estimada de créditos de cumplimiento normativo relacionados con los volúmenes del periodo de cumplimiento actual (por ejemplo, año modelo, año natural).

Objetivos
Ford cumple todas las normas sobre emisiones en los lugares donde se venden los vehículos. No tenemos objetivos internos debido a la complejidad de las diferencias regionales, que se abordan mediante un enfoque global de evaluación y optimización de la flota. El proceso de seguimiento de la eficacia de las políticas y acciones correspondientes es propiedad de la Compañía y no se divulga por razones de competencia.

Riesgo R-3 (Físico)

El aumento de la frecuencia de los fenómenos meteorológicos extremos puede interrumpir las operaciones directas de Ford.

Políticas
Las políticas de adaptación al clima, como nuestro Programa Global de Estrés Térmico y los Planes de Respuesta de Emergencia, abordan este riesgo. Nuestro Programa Global de Estrés Térmico está diseñado para proteger la salud de los empleados durante periodos de temperaturas elevadas, mientras que nuestros Planes de Respuesta a Emergencias abordan las respuestas a fenómenos meteorológicos severos y otras emergencias para garantizar la continuidad de la actividad en nuestras instalaciones.

Acciones
Abordamos estos riesgos físicos con medidas estructurales y operativas. La combinación de estas medidas tiene por objeto garantizar la continuidad de las operaciones en nuestras instalaciones. Las medidas estructurales incluyen soluciones técnicas como los sistemas de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC) y el mantenimiento rutinario de los equipos. Las medidas operativas, por su parte, incluyen la protección de las instalaciones y los empleados, al tiempo que garantizan la continuidad de la actividad mediante acciones reactivas y descritas en nuestro Programa Global de Estrés Térmico y los Planes de Respuesta a Emergencias. Estas acciones se adaptan a cada lugar en función de los peligros previstos.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Algunos de los fenómenos meteorológicos que pueden afectar a Ford son los relacionados con el agua, sobre todo el estrés hídrico y las inundaciones, así como los relacionados con el calor. Las medidas para reducir la extracción de agua, sobre todo en regiones con escasez de agua, contribuyen a la adaptación al cambio climático, junto con las acciones de nuestra estrategia de rendimiento positivo, que no solo pretende minimizar nuestra huella medioambiental, sino también mejorar nuestra contribución positiva a los ecosistemas locales. A continuación, se exponen algunos ejemplos de acciones de adaptación al cambio climático resultantes de una evaluación detallada de los riesgos físicos del emplazamiento de la planta de Valencia:

- Las mejoras previstas en las instalaciones para mitigar los peligros relacionados con la temperatura incluyen la integración de medidas pasivas y activas diseñadas para regular la temperatura en las instalaciones. Estas soluciones mejoran el rendimiento y la eficiencia en beneficio de la resistencia de las instalaciones a las olas de calor y los aumentos de temperatura.
- Las mejoras de las instalaciones para mitigar los riesgos relacionados con el agua se centran en la identificación y aplicación de medidas de ahorro de agua. Al mejorar nuestra supervisión y detección de posibles pérdidas, nuestras instalaciones son más resistentes al estrés hídrico y la sequía. También pretendemos reducir el consumo de agua potable reutilizando las aguas residuales. Estamos implantando un proceso de tratamiento de aguas residuales que nos permitirá recircular las aguas residuales tratadas en nuestras aguas industriales.
- Con el fin de contribuir a la prevención de inundaciones mediante la reducción de la velocidad del caudal y el aumento de la infiltración del agua, así como de mitigar los efectos del calor extremo y fomentar la biodiversidad, la planta ha realizado una mejora ecológica de los espacios abiertos.

La aplicación de estas acciones es continua y los avances se evalúan anualmente.

Objetivos

Ford no tiene actualmente métricas cuantitativas u objetivos relacionados con este riesgo; nuestra atención se centra en la mitigación del cambio climático a través de nuestras medidas de descarbonización.

No obstante, contamos con políticas de adaptación al clima que nos ayudan a hacer frente a los efectos de los peligros relacionados con el clima, y realizamos evaluaciones anuales de las medidas de adaptación aplicadas para valorar su impacto y eficacia generales. Actualmente, no se han definido niveles de ambición.

Riesgo R-4 (Físico)

El aumento de los fenómenos meteorológicos extremos puede perturbar la cadena de suministro de Ford.

Políticas

Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige a los proveedores que pongan en práctica y documenten su cumplimiento mediante el establecimiento de un sistema adecuado de gestión de riesgos, que incluya un proceso de análisis de riesgos. También esperamos que los proveedores apliquen medidas destinadas a generar impactos positivos mejorando su comportamiento medioambiental a través del establecimiento de objetivos y del seguimiento de indicadores de comportamiento medioambiental.

En Ford, exigimos a nuestros proveedores "que mantengan un sistema de gestión medioambiental certificado según la norma ISO 14001 a través de un verificador externo acreditado e independiente".

Acciones

Ford recomienda encarecidamente a sus proveedores que participen en nuestro programa climático con Secaro, que facilita el intercambio de planes y prácticas para reducir el uso de energía y agua, las emisiones de dióxido de carbono y atmosféricas, y la generación de residuos.

Para obtener más información sobre las acciones en la cadena de suministro, consulte el impacto I-2 relativo a las emisiones de GEI y el impacto I-6 relativo al uso del agua.

Objetivos

Ford no tiene actualmente métricas cuantitativas u objetivos relacionados con este riesgo; nuestro enfoque actual con nuestros proveedores se centra en la mitigación del cambio climático a través de nuestras medidas de descarbonización.

No obstante, exigimos a los proveedores que dispongan de políticas que les ayuden a abordar los efectos de los riesgos relacionados con el clima y exigimos a determinados proveedores de nivel 1 que declaren su consumo de energía, las emisiones y el consumo de agua del año anterior y las prácticas de gestión relacionadas a través de los cuestionarios de la cadena de suministro de CDP y de nuestro programa climático con Secaro. Actualmente, no existe un nivel de ambición definido por la ESRS/NIES para medir los progresos.

Riesgo R-10, R-11 y R-12

Los riesgos R-10, R-11 y R-12 están relacionados y utilizan las mismas políticas, acciones y objetivos.

Riesgo R-10 (Transición, específico de la entidad)

Existe un riesgo financiero si la adopción de la electrificación no avanza al mismo ritmo que las inversiones realizadas en este ámbito.

Riesgo R-11 (Transición, específico de la entidad)

Los cambios en las políticas de incentivos a los vehículos eléctricos han repercutido y podrían repercutir aún más en los costes de propiedad, con el riesgo de que disminuyan su adopción y las ventas.

Riesgo R-12 (Transición, específico de la entidad)

La disponibilidad limitada de infraestructuras de recarga y soluciones de movilidad asequibles, debido a factores geográficos o de nivel de ingresos, puede suponer un riesgo para la cuota de mercado de Ford.

Políticas

Estos riesgos se abordan en nuestra política corporativa Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente.

Acciones

Ford está comprometida con el desarrollo a gran escala de un negocio rentable de vehículos eléctricos y está adoptando las siguientes medidas para mitigar estos riesgos.

Planificación de productos

Ford modifica rutinariamente sus planes de productos e instalaciones para cumplir con la demanda de los clientes, las condiciones económicas y las normativas (seguridad, emisiones, ahorro de combustible, tecnología de conducción autónoma, medio ambiente y otras). Anunciamos a finales de 2025 nuestra intención de ampliar las opciones de vehículos híbridos y eléctricos de autonomía extendida en toda nuestra cartera, de modo que, para finales de la década, prácticamente todos los vehículos ofrezcan una opción híbrida o un sistema de propulsión multienergía.

Aunque Ford ya no prevé fabricar determinados vehículos eléctricos de gran tamaño para los que el modelo de negocio ha perdido fuerza, el desarrollo de vehículos eléctricos se centrará en la nueva Plataforma Universal para Vehículos Eléctricos, que permitirá producir a gran escala una familia de vehículos asequibles para los clientes, al tiempo que se mantendrán el Mustang Mach-E, el E-Transit y los modelos europeos.

Ford también reajustó su plan de abastecimiento de baterías en EE. UU. para reducir costes, maximizar la utilización de la capacidad y apoyar la producción actual y futura de vehículos eléctricos.

Coste de propiedad

Estamos trabajando para mejorar el coste total de propiedad de algunos vehículos eléctricos con respecto a los vehículos con motor de combustión interna. Estamos creando nuevas fuentes de valor que permiten a los vehículos eléctricos generar ingresos a través de la carga bidireccional y la prestación de servicios a la red. Para nuestros clientes comerciales, gestionamos el consumo y los horarios de recarga con el fin de ajustar la utilización de los vehículos a los momentos de menor coste energético.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Carga de vehículos

Seguimos ampliando la red de carga BlueOval. Algunos concesionarios Ford están instalando cargadores de su propiedad en los concesionarios y abriéndolos al público.

Estamos ofreciendo servicios para facilitar la búsqueda de recarga pública a través de la aplicación Ford y la navegación en el vehículo.

También seguimos abogando por políticas públicas que aceleren el desarrollo de las infraestructuras.

Para fomentar la recarga doméstica, que es el principal método de recarga, seguimos aplicando iniciativas como Ford Power Promise para mejorar la asequibilidad y la facilidad de instalación.

Objetivos

Ford no tiene actualmente objetivos cuantitativos relacionados con estos riesgos, en parte debido a la dinámica del actual entorno de mercado. Sin embargo, la Compañía gestiona estos riesgos, atendiendo a las diferencias regionales, mediante un complejo proceso de planificación de la cartera y de inversión. El proceso de seguimiento de la eficacia de las políticas y acciones correspondientes es propiedad de la Compañía y no se divulga por razones de competencia.

Análisis de escenarios y resiliencia

Proceso de análisis de escenarios y resiliencia

El análisis de escenarios no solo informa a la Compañía sobre los riesgos y oportunidades relevantes relacionados con el clima, sino que también se utiliza para evaluar la resistencia de nuestra estrategia y operaciones empresariales.

Un equipo de expertos internos en la materia evaluó cualitativamente nuestras estrategias corporativas, incluida nuestra estrategia de neutralidad de carbono con las acciones e inversiones de mitigación asociadas, evaluando nuestra resistencia frente a cada escenario. Cada escenario requiere una evaluación cualitativa de alto nivel del impacto potencial del escenario y de las cuestiones relacionadas con el clima sobre los resultados financieros (ingresos y costes) y la posición financiera (activos y pasivos) de Ford. El equipo analizó los supuestos del escenario, trabajó en una lluvia de ideas sobre las implicaciones del escenario para la industria y para Ford, y consideró si nuestras estrategias e inversiones son resilientes en futuros entornos empresariales. Los resultados que se presentan a continuación son una actualización de nuestro análisis publicado el año anterior y se finalizaron en marzo de 2026.

El análisis de resiliencia se realizó para toda la cadena de valor, centrándose en nuestras propias operaciones, los vehículos, la cadena de suministro y la logística. En el análisis, se han tenido en cuenta todos los riesgos físicos y de transición relacionados con el clima, sin exclusiones.

Cada escenario climático se evaluó para tres horizontes temporales:

- A corto plazo: 2026-2031 (0-5 años)
- A medio plazo: 2031-2036 (5-10 años)
- A largo plazo: 2036+ (10+ años)

Este enfoque es coherente con nuestros actuales objetivos intermedios de la SBTi para 2035. Abarca un horizonte temporal suficientemente amplio, dado que la descarbonización del sistema de transporte llevará tiempo, sin dejar de ser pertinente para los procesos de planificación estratégica de Ford.

Estos escenarios no son predicciones de futuro y no representan previsiones.

Los resultados de los escenarios climáticos utilizados aquí son coherentes con los riesgos relacionados con el clima incluidos en el "Punto 1A. Factores de riesgo" del Informe Anual 10-K de Ford de 2025.

Introducción a los escenarios

Utilizamos el World Energy Outlook (WEO) de la AIE y los escenarios del IPCC como fuentes fidedignas fundamentadas en la ciencia y las proyecciones energéticas mundiales que son relevantes para nuestra huella global. Los escenarios WEO ofrecen una visión de la oferta y la demanda de energía con implicaciones para los objetivos climáticos y el desarrollo económico. De los tres escenarios del WEO, utilizamos el Escenario de Políticas Declaradas (STEPS) y el Escenario de Emisiones Netas Cero para 2050 (NZE), que se muestran en la tabla Resumen comparativo de escenarios de la página siguiente. También incluimos la Trayectoria de Concentración Representativa 8.5 (RCP 8.5) del IPCC, un escenario de altas emisiones y elevadas temperaturas. Al igual que los escenarios WEO, el RCP 8.5 tiene proyecciones subyacentes de consumo energético y factores socioeconómicos. Estos tres escenarios abarcan condiciones que van desde una alta ambición climática hasta la continuidad de la situación actual y escenarios con impactos climáticos significativos, lo que ofrece una gama útil de circunstancias para cubrir riesgos e incertidumbres relevantes en la cadena de valor de Ford.

Los tres escenarios:

- En el Escenario NZE, se muestra una ambiciosa trayectoria global para que el sector energético alcance unas emisiones netas cero de CO_2 en 2050
- STEPS es un escenario exploratorio del panorama político gubernamental actual, que traza una trayectoria de las políticas que están en vigor o en desarrollo por parte de los gobiernos mundiales
- El RCP 8.5 del IPCC considera un caso con una elevada demanda energética y un crecimiento de las emisiones de GEI en ausencia de políticas climáticas, lo que provocaría un elevado aumento de la temperatura

Hipótesis comunes para los escenarios WEO[6]

Muchos supuestos son comunes entre los escenarios STEPS y NZE descritos por el WEO:

- Se estima que la economía mundial crecerá una media anual del 2,6 % hasta 2050, con grandes variaciones regionales y temporales
- El PIB per cápita de los mercados emergentes y las economías en desarrollo sigue acercándose gradualmente a los niveles de las economías avanzadas
- La población mundial pasará de 8000 millones de personas en 2023 a 8800 millones en 2035 y 9600 millones en 2050
- La demografía de la población regional influye en el consumo de energía. Las poblaciones de mayor edad consumen más energía en casa, mientras que las poblaciones más jóvenes aumentan la demanda en el transporte, la construcción y la industria
- Se espera que la proporción de la población mundial que vive en ciudades aumente hasta casi el 70 % en 2050. El desarrollo urbano influye en las pautas de consumo de energía
- Los costes tecnológicos son cruciales para determinar cómo se satisface la demanda de servicios energéticos en cada sector o país. El coste de las tecnologías energéticas evoluciona con el tiempo en los escenarios como resultado de la investigación continua, las mejoras en la fabricación y el aprendizaje práctico. Sin embargo, el modelo incorpora un proceso continuo de mejora y aprendizaje tecnológico. Se presupone una reducción de los costes de las tecnologías limpias, aunque con variaciones en función del nivel de apoyo de las políticas gubernamentales y del grado de implantación

6. Extractos de la Agencia Internacional de la Energía "World Energy Outlook 2025", Capítulo 2 y Anexo B.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Escenario de Emisiones Netas Cero para 2050[6]
Se trata de un escenario normativo de la AIE que muestra una trayectoria exigente, aunque teóricamente alcanzable, para que el sector energético mundial alcance las cero emisiones netas de CO_2 en 2050. El escenario no depende de la reducción de emisiones procedentes de fuera del sector energético para alcanzar sus objetivos, sino que asume que las emisiones no energéticas se reducirán en la misma proporción que las emisiones energéticas. Es coherente con la limitación del aumento máximo de la temperatura global a 1,65 ºC en torno a 2050, antes de descender a 1,5 ºC en 2100.

El Escenario de Políticas Declaradas (STEPS)[6]
STEPS ofrece una referencia más conservadora para el futuro porque no da por sentado que los gobiernos vayan a alcanzar todos los objetivos anunciados. El escenario no está diseñado para lograr un resultado concreto, y el aumento de la temperatura media mundial asociado a STEPS se sitúa en torno a los 2,5 ºC para 2100. En lugar de ello, adopta un enfoque más detallado, sector por sector, sobre las medidas que se han puesto en marcha para alcanzar los objetivos relacionados con la energía, teniendo en cuenta no solo las políticas y medidas gubernamentales ya existentes, sino también aquellas que se encuentran en fase de desarrollo. STEPS parte de la base de que las políticas temporales se prolongan en el futuro y mantienen un ritmo de cambio similar.

Escenario de altas emisiones/temperatura (RCP 8.5)[7]
El escenario RCP 8.5 combina hipótesis sobre un crecimiento elevado de la población y relativamente lento de los ingresos con una velocidad modesta de cambios tecnológicos y mejoras de la intensidad energética. Sin una política climática explícita, la elevada demanda energética se satisface principalmente con combustibles fósiles. El comercio internacional en los sectores de la energía y la tecnología es limitado. El ritmo de innovación en la tecnología no fósil es lento y las mejoras en costes y rendimiento son modestas. El progreso tecnológico se centra en las tecnologías fósiles avanzadas, en particular el carbón, y en las fuentes de petróleo no convencionales después de 2050. Las emisiones de gases de efecto invernadero aumentarán más del doble de aquí a 2050 debido al mayor uso de energías fósiles y a la creciente producción agrícola para satisfacer el crecimiento demográfico. Según el escenario RCP 8.5, la temperatura media mundial aumentaría aproximadamente 5 ºC para 2100.

Los resultados - Implicaciones del escenario

A continuación, se resumen las evaluaciones del análisis de escenarios para algunas de las dinámicas más significativas y las implicaciones asociadas para la industria y Ford.

Cero emisiones netas en 2050 (NZE)
Los vehículos de emisiones cero (VEZ), es decir, los vehículos eléctricos y los vehículos eléctricos de pila de combustible (VEFC), se generalizan en este escenario a medida que la tecnología se desarrolla y se expande para alcanzar los objetivos climáticos a largo plazo destinados a minimizar el efecto del cambio climático. Las medidas se sustentan en una sólida política gubernamental para la descarbonización de la red y la economía circular, al tiempo que una colaboración intersectorial aborda problemáticas comunes en toda la cadena de valor.

6. Extractos de la Agencia Internacional de la Energía "World Energy Outlook 2025", Capítulo 2 y Anexo B.
7. Riahi, K., Rao, S., Krey, V. et al. RCP 8.5: un escenario caracterizado por emisiones relativamente altas de gases de efecto invernadero. Climatic Change 109, 33 (2011). https://doi.org/10.1007/s10584-011-0149-y

Resumen de la comparación de escenarios

	Escenario de emisiones netas cero para 2050 (NZE)	Escenario de Políticas Declaradas (STEPS)	Escenario de altas emisiones/ temperatura (RCP 8.5)
Aumento de la temperatura (est. 2040)	1,6 ºC	~1,8 ºC	2 ºC
Política gubernamental	Aplicación de una política mundial para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 ºC. El precio del CO_2 aumenta rápidamente en todas las regiones	Políticas actuales sin cambios Tarificación del CO_2 existente y prevista	Sin política climática explícita
Tecnología	Una amplia cartera de tecnologías de energía limpia, en la que las nuevas tecnologías desempeñan un papel importante	Evolución de las tecnologías existentes	Avances modestos, centrados en el desarrollo de energías fósiles no convencionales y la seguridad alimentaria
Suministro de energía (EJ) 2024 a 2040	654 a 551, -16 % (suministro eléctrico: +22%)	654 a 717, +10 % (suministro eléctrico: +20%)	700 a 1000, +40 %
Mix energético (2040)	54 % energías renovables y biomasa	27 % energías renovables y biomasa	18 % energías renovables y biomasa
Precios de la energía en 2035	El petróleo alcanza una media de $33/bbl	El petróleo alcanza una media de $80/bbl	Los precios de los combustibles fósiles se duplican a mediados de siglo (frente a 2005)
Vehículos eléctricos en 2030	Mayor adopción del vehículo eléctrico en todos los mercados	Menor adopción del vehículo eléctrico en las economías avanzadas	Adopción muy limitada de vehículos eléctricos; dependencia continuada del petróleo en el sector del transporte
Medio ambiente	Fenómenos meteorológicos menos graves	Aumento de los fenómenos meteorológicos graves	Fenómenos meteorológicos frecuentes y graves
Economía	Crecimiento medio anual del 2,6 % hasta 2050	El crecimiento anual del 2,6 % se ralentiza debido al aumento de los costes de reconstrucción derivados de la mayor frecuencia de fenómenos meteorológicos extremos	Crecimiento del 3 %, pero con un aumento reducido de la renta per cápita debido al elevado crecimiento de la población Mayores costes de reconstrucción por el aumento de los fenómenos meteorológicos

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Con unas políticas sólidas, la adopción de vehículos eléctricos de baja emisión se expande, la tecnología avanza y los costes se reducen. Los vehículos asequibles y las soluciones de recarga para casas y empresas son esenciales para la expansión. Mantener el liderazgo en los segmentos de vehículos medianos y pesados requiere apostar por las tecnologías de pila de combustible. Un entorno así permitiría a Ford ampliar rápidamente su negocio de vehículos de cero emisiones, incluidos los servicios Ford Pro, cumpliendo objetivos climáticos de gran ambición.

Sin embargo, la transición plantea retos, sobre todo a corto plazo, debido a la creciente competencia de los recién llegados al sector de los vehículos eléctricos de baja emisión, y a la necesidad de cumplir simultáneamente la estricta legislación sobre emisiones. Mientras tanto, y hasta que los vehículos de cero emisiones alcancen una adopción a gran escala, se prevé un amplio despliegue de vehículos electrificados (HEV, PHEV y EREV), lo que ejercerá presión sobre las inversiones. Además, hay que gestionar los costes a medida que se descarbonizan los materiales y se desarrollan las infraestructuras. Por ejemplo, a medida que se descarbonice la red, se espera que la demanda a corto plazo supere a la oferta, pero que se equilibre a largo plazo con el acceso universal a una energía asequible y limpia.

Se requiere actuar con rapidez mediante procesos ágiles de desarrollo de productos, junto con una rápida aceleración de la formación y el reciclaje profesional de la plantilla. Hay que gestionar las perturbaciones relacionadas con el clima en nuestras propias instalaciones y en las de nuestros proveedores, pero plantea menos riesgos financieros en comparación con los escenarios STEPS y RCP8,5.

Políticas Declaradas (STEPS)
Dado el limitado respaldo de las políticas regionales de descarbonización en las economías avanzadas y la ausencia de ese respaldo en el resto del mundo, será necesario seguir trabajando en el desarrollo de soluciones normativas eficaces y orientadas al mercado para hacer frente al cambio climático.

Un entorno y una economía difíciles hacen que el desarrollo de estrategias sea complejo y costoso, ya que se implantan nuevas tecnologías al tiempo que se mantienen las existentes en toda una gama de productos. Con una expansión limitada de los vehículos de cero emisiones, se generan costes más elevados, lo que resulta en una menor aceptación por parte de los consumidores. Unos menores volúmenes globales totales también supondrían un riesgo en aquellas regiones que cuentan con políticas estrictas en materia de vehículos de cero emisiones. Los vehículos con motor de combustión interna siguen dominando en las regiones que no cuentan con políticas de apoyo al vehículo eléctrico, pero se requiere una alta eficiencia de combustible.

Las necesidades de mejora de competencias de la plantilla son moderadas y varían según la región en función de la penetración de mercado de los vehículos de cero emisiones y se estabilizan a largo plazo. El encarecimiento del coste de la vida y el aumento de las diferencias de riqueza generan una presión adicional sobre la plantilla.

El aumento de los fenómenos meteorológicos extremos es una clara amenaza, que interrumpe la producción en las instalaciones de Ford y de sus proveedores. Los fenómenos meteorológicos severos también podrían limitar la capacidad de los transportistas de carga y logística para entregar componentes y materiales procedentes de proveedores en nuestras instalaciones, o de vehículos terminados de nuestras plantas a los concesionarios, durante un período prolongado de tiempo. Estas situaciones pueden hacer aumentar nuestros costes y retrasar o afectar tanto a nuestras operaciones de producción como a la capacidad de los clientes para recibir nuestros vehículos.

Es probable que los riesgos crónicos relacionados con el clima aumenten la escasez de recursos, lo que crea una ventaja competitiva para quienes se dedican a la economía circular.

Altas emisiones/temperatura (RCP 8.5)
Este es el escenario más difícil para aplicar estrategias basadas en el clima debido a la falta de interés social. Sin políticas climáticas explícitas, el escenario RCP 8.5 de altas emisiones y temperaturas no consigue establecer objetivos climáticos, y mucho menos cumplirlos.

El modelo de negocio de Ford tendría que seguir centrándose en los vehículos con motor de combustión interna (ICEV) durante décadas debido al insuficiente apoyo de las políticas gubernamentales a escala mundial. El elevado coste de los combustibles sigue impulsando la demanda de vehículos eficientes en el consumo de combustible, lo que fomenta los sistemas de propulsión basados en combustibles alternativos y la exploración de otras tecnologías.

En lo que respecta a las operaciones, la plantilla evoluciona mínimamente con la aplicación de combustibles fósiles no convencionales en los ICEV, en comparación con los grandes cambios necesarios para los vehículos de cero emisiones en los demás escenarios. Además, la plantilla se ve sometida a un estrés considerable, con un aumento del coste de vida y un incremento de la brecha económica.

En este escenario, se requieren costes significativamente más elevados para adaptarse al cambio climático. La resiliencia exige cambios significativos con respecto al plan de negocio actual y puede requerir la planificación del traslado de plantas de ensamblaje a regiones menos afectadas. Del mismo modo, la cadena de suministro es cada vez más frágil y vulnerable a las perturbaciones causadas por los frecuentes fenómenos meteorológicos extremos. En consecuencia, es probable que también aumenten los costes de transporte urgente para hacer frente a las interrupciones de las operaciones y de la cadena de suministro. Asimismo, nuestra red logística estándar experimenta un aumento de las interrupciones relacionadas con el clima.

La economía circular es fundamental para asegurar los recursos, ya que los riesgos crónicos relacionados con el clima aumentan significativamente la escasez de recursos.

Resumen del análisis de escenarios
Estos escenarios ponen de manifiesto los retos y la complejidad de la descarbonización de toda la cadena de valor en el sector de la automoción. La futura evolución se verá influida por factores clave como la política gubernamental, la infraestructura de la red de vehículos eléctricos de baja emisión de carbono, la tecnología de baja emisión de carbono y la dinámica del mercado. Existe una gran incertidumbre sobre cómo evolucionarán estos factores con el tiempo, y también es probable que difieran según los segmentos de productos y las regiones.

Prevemos que los vehículos de pasajeros serán neutros en carbono antes que los vehículos comerciales de mayor tamaño, debido a las mayores dificultades técnicas para descarbonizar este último grupo. No obstante, una preocupación clave en términos generales es el ritmo de adopción y la cuota de mercado de vehículos de cero emisiones alcanzable. En los casos en los que no existan soluciones integrales de fijación de precios del carbono impulsadas por el mercado, como en el caso de los escenarios STEPS y RCP 8.5, una demanda de vehículos de cero emisiones inferior a la esperada podría provocar un aumento de los costes y una disminución de las ventas y los ingresos del sector.

En tales condiciones, existe un alto riesgo de que Ford, y las empresas de la mayoría de las industrias no sean capaces de descarbonizar toda la cadena de valor para alcanzar los objetivos climáticos y energéticos. Por consiguiente, se prevé que la neutralidad de emisiones de carbono se alcanzará primero en las economías avanzadas con políticas gubernamentales de apoyo antes que en el resto del mundo. Contar con un fuerte apoyo político a los vehículos eléctricos de cero emisiones en todas las economías avanzadas también es clave para capitalizar la escala global y garantizar la competitividad, en particular con los fabricantes de equipos originales de vehículos eléctricos de cero emisiones en las regiones que cuentan con apoyo político.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Ante la incertidumbre sobre cómo evolucionará el mercado, una de las conclusiones más importantes de este análisis es la necesidad de contar con un conjunto diverso y global de soluciones tecnológicas bajas en carbono que respondan a las necesidades cambiantes de nuestros clientes.

Además, a medida que la temperatura suba con el tiempo y aumenten las perturbaciones relacionadas con el clima, tendremos que garantizar la resiliencia con medidas de adaptación adecuadas en nuestras propias operaciones, cadena de suministro y nuestra logística. Una interrupción significativa de nuestra producción reduciría los volúmenes y tendría un efecto adverso sustancial en nuestra situación financiera.

En general, existen una serie de factores internos y externos que son fundamentales para el éxito en nuestras medidas destinadas a alcanzar la neutralidad de carbono: nuestra cartera de productos, incluida nuestra estrategia de cero emisiones, las operaciones, la cadena de suministro, la logística, la política gubernamental, el desarrollo de infraestructuras y la plantilla.

Los resultados - Resiliencia de la estrategia de Ford

Capacidad de respuesta

El análisis del escenario pone de relieve que se requiere un esfuerzo significativo para transformar nuestra cartera de productos, la cadena de suministro, las operaciones, la logística y la plantilla para realizar la transición a una economía climáticamente neutra. Sin embargo, una transformación completa de la cadena de valor llevará décadas, más allá de los horizontes temporales de esta evaluación. A continuación, se describe nuestra capacidad de respuesta.

No podemos estar seguros de que cualquier expectativa, previsión o suposición realizada en la preparación de estas declaraciones prospectivas resulte exacta, o de que cualquier proyección se cumpla. Cabe esperar que haya diferencias entre los resultados previstos y los reales. Nuestras declaraciones prospectivas se refieren solo a la fecha en que fueron emitidas inicialmente, y no asumimos obligación alguna de actualizar o revisar a nivel público ninguna declaración prospectiva, ya sea como resultado de nueva información, acontecimientos futuros o cualquier otra circunstancia.

Productos y facilitadores de la adopción del vehículo eléctrico

La respuesta de Ford a los distintos escenarios requerirá soluciones diferentes, pero los elementos fundamentales ya están establecidos.

Nos hemos comprometido a construir un negocio de vehículos eléctricos rentable y duradero a largo plazo. Esto nos ayudará a abordar la mayor fuente de nuestras emisiones de GEI y reforzar nuestra competitividad. Para alcanzar este objetivo, nos centramos actualmente en construir un negocio rentable de vehículos eléctricos que alinee la inversión y la capacidad de fabricación con la demanda de los clientes. Nuestra base de vehículos eléctricos nos permitirá escalar a medida que crezca el mercado, y seguiremos abordando los principales factores facilitadores. Esto incluye lo siguiente:

- Introducción de vehículos eléctricos con los siguientes modelos (a partir de finales de 2025)
  - Mustang Mach-E, F-150 Lightning, E-Transit, y en Europa Explorer, Capri, E-Transit Custom, E-Tourneo Custom, E-Transit Courier, E-Tourneo Courier, y Puma Gen-E
- Estrategia de la Plataforma Universal para Vehículos Eléctricos
  - Esta estrategia, que debutará con una camioneta eléctrica de tamaño mediano en 2027, tiene por objeto servir de base para una amplia gama de futuros modelos de vehículos eléctricos. El objetivo es crear vehículos eléctricos asequibles y de alta calidad mediante una reducción significativa de los costes y la aceleración de la producción
- Asociaciones estratégicas
  - Una asociación estratégica con el Grupo Renault para desarrollar conjuntamente dos vehículos eléctricos de pasajeros de la marca Ford sobre la plataforma Ampere de Renault, que llegarán a los concesionarios en 2028. En el ámbito de los vehículos comerciales, estamos explorando el desarrollo y la fabricación conjuntos de vehículos comerciales ligeros de las marcas Ford y Renault, aprovechando plataformas comunes para alcanzar economías de escala industriales
- Aumentar la demanda eliminando las barreras a la adopción
  - La red BlueOval Charge Network en Norteamérica proporciona una integración total (incluyendo precios, disponibilidad de cargadores en tiempo real y la posibilidad de activar y pagar sesiones de carga, todo a través de una única aplicación) con casi el 90 % de todos los cargadores rápidos de CC públicos, incluyendo el acceso a más de 27 500 Supercargadores Tesla en todo Estados Unidos y Canadá. Además, la red Ford Charge de cargadores rápidos de corriente continua está disponible en algunos concesionarios Ford. En Europa,a través de BlueOval Charge Network x Octopus Electroverse, los clientes pueden acceder fácilmente a más de 1200 operadores de puntos de carga con un total de 1 millón de cargadores públicos
  - Cargadores domésticos e instalación gratuitos para los nuevos compradores o arrendatarios de vehículos eléctricos
  - La ampliación de las capacidades de carga bidireccional generará beneficios económicos a largo plazo, al reducir el coste total de propiedad y mejorar el retorno de la inversión gracias a la posibilidad de vender electricidad a la red al utilizar vehículos eléctricos de autonomía extendida (EREV) y vehículos eléctricos (EV).
- Apoyar la electrificación de flotas
  - Las soluciones integrales de Ford Pro, que incluyen vehículos eléctricos, recarga y software, ayudarán a compañías de todos los tamaños a descarbonizarse, cumplir las normativas emergentes, mejorar la productividad y reducir el coste total de propiedad
- Reconfigurar nuestra huella de baterías
  - Esto implica cambiar nuestro mix de baterías a LFP, acelerar la fabricación en EE. UU. y crear una cadena de suministro de vehículos eléctricos que defienda los valores ASG de Ford
  - Ford Energy, nuestro negocio BESS: Ford utilizará la tecnología LFP para ofrecer soluciones a la infraestructura energética y a la creciente demanda de centros de datos. Para obtener más información, consulte Inversión en temas materiales

A lo largo de este proceso, prevemos que la tecnología de los vehículos eléctricos seguirá avanzando a largo plazo y será más asequible, al tiempo que se irá viendo una progresiva descarbonización de la red.

Durante el periodo de transición hacia un transporte totalmente neutro en emisiones de carbono, nuestro enfoque de ofrecer una amplia gama de sistemas de propulsión con menos emisiones nos permite mostrarnos más resilientes frente a la fragmentación de la normativa y aumentar la capacidad de ofrecer productos asequibles a nuestros clientes.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Anunciamos a finales de 2025 nuestra intención de ampliar las opciones híbridas y eléctricas de autonomía extendida en toda nuestra cartera, de modo que, para finales de la década, prácticamente todos los vehículos ofrezcan una opción híbrida o un sistema de propulsión multienergía. Prevemos que los híbridos serán un producto clave durante la transición a los vehículos eléctricos, sobre todo en los mercados en los que la infraestructura para vehículos eléctricos todavía no ha alcanzado un nivel de madurez suficiente. Los EREV ofrecen la potencia instantánea e ininterrumpida de un sistema de propulsión eléctrico y la libertad de un generador de alta potencia que ofrece una mayor autonomía.

En el marco de estas acciones, Ford ya no tiene previsto producir vehículos eléctricos de mayor tamaño para los que el modelo de negocio ha perdido fuerza. La próxima generación del F-150 Lightning de Ford cambiará a una arquitectura EREV.

Nuestro desarrollo de vehículos eléctricos pasará a centrarse en la nueva Plataforma Universal para Vehículos Eléctricos, que permitirá producir a gran escala una familia de vehículos asequibles para los clientes, al tiempo que se mantendrán el Mustang Mach-E, el E-Transit y los modelos europeos.

En general, para 2030, Ford espera que aproximadamente el 50 % de nuestro volumen global sean híbridos, VE de autonomía extendida y vehículos totalmente eléctricos, frente al 16 % en 2025.

Operaciones

Ford también es consciente de la necesidad de garantizar la resiliencia de nuestras operaciones, redistribuyendo, mejorando o desmantelando los activos intensivos en GEI y energía existentes. A corto plazo, Ford está evaluando oportunidades para sustituir o mejorar los activos intensivos en energía y GEI como parte de nuestro proceso presupuestario. Por ejemplo, estamos modernizando los talleres de pintura en varios emplazamientos, lo que se traducirá en una reducción de las emisiones de GEI de Alcance 1 relacionadas con el gas natural procedentes de los equipos de proceso.

A medio plazo, Ford continuará utilizando nuestros procesos de planificación y presupuestación del ciclo de vida para sustituir o actualizar los activos con un consumo intensivo de energía y GEI.

Para avanzar hacia nuestro objetivo aspiracional de alcanzar la neutralidad de carbono a más tardar en 2050, Ford también está desarrollando un plan a largo plazo sobre cómo podríamos abordar los activos con alta emisión de GEI y elevado consumo de energía, con un enfoque específico en la reducción de emisiones de nuestros procesos de producción.

Cadena de suministro

Descarbonizar la cadena de suministro es una labor compleja de creciente importancia a medida que avanzamos en la electrificación de nuestra cartera. La colaboración con nuestros proveedores, gobiernos y otros grupos de interés es esencial en la transición.

Hemos puesto en marcha una serie de mecanismos para alcanzar nuestro objetivo de descarbonización a corto plazo, así como nuestras metas a largo plazo. Integrar la neutralidad de carbono de los proveedores en las decisiones de abastecimiento de la producción, exigir a nuestros proveedores que fijen objetivos de reducción para 2030, aumentar la eficiencia energética y el uso de electricidad libre de carbono, y apoyar a los proveedores con planes y prácticas a lo largo del proceso de neutralidad de carbono son elementos clave para descarbonizar la cadena de suministro y cumplir los objetivos climáticos.

Hemos reforzado nuestra atención y colaboración con los proveedores con mayores emisiones, incluidos los proveedores de baterías, acero y aluminio. La futura tecnología verde debe ser escalable, fiable y asequible para el cliente final. Asimismo, será importante contar con el apoyo político gubernamental adecuado para facilitar estos avances. Los riesgos para la implementación pueden ser los elevados costes y la escasa oferta hasta que las tecnologías empiecen a adoptarse a gran escala.

Logística

También es necesario invertir para descarbonizar nuestra red logística. Se está desarrollando tecnología para hacer frente a estas emisiones difíciles de eliminar, pero las soluciones actuales tienen un coste muy elevado. Por ello, es importante el apoyo de la política gubernamental para facilitar la transición.

En la transición hacia una tecnología asequible de bajas emisiones de carbono, Ford está trabajando en proyectos relacionados con soluciones de transporte marítimo y por carretera de bajas emisiones a nivel regional, como buques propulsados por GNL, pruebas con combustibles renovables y vehículos eléctricos, y equipos eléctricos para obras, al tiempo que trabaja de forma continua para optimizar la eficiencia de la red y la densidad de embalaje a nivel mundial.

Plantilla

Seguiremos adaptando nuestro proceso de recualificación para responder a los cambios de nuestra cartera de vehículos. Esto incluye garantizar nuestro compromiso con los principios del aprendizaje continuo, la adopción de acciones para fomentar el crecimiento y el desarrollo profesional y la inversión en formación laboral e iniciativas de preparación profesional.

Garantizar la financiación

Tal como se describe en la Nota 18 Deuda y Compromisos de las “Notas a los Estados Financieros” del Informe Anual 10-K de Ford de 2025, los acuerdos de créditos corporativos, complementarios y a 364 días de Ford vigentes en 2025 (18 000 millones de dólares en total) incluyen determinados KPI vinculados a la sostenibilidad, según los cuales el margen aplicable y las comisiones de las instalaciones pueden ajustarse en función de que Ford alcance o no los KPI especificados relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero de las instalaciones de fabricación globales, el consumo de electricidad libre de carbono y las emisiones de CO_2 del tubo de escape de Ford Europa.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Datos de rendimiento - Energía y emisiones de GEI

Consumo y mezcla de energía

	Nota a pie de página	Métrica ESRS/ NEIS	2024	2025
Consumo y mezcla de energía		E1-5 AR 34		
Consumo total de energía fósil (megavatios hora)	1	E1-5 37a	**7 124 219**	**7 669 810**
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía (porcentaje)	1, 2		**69 %**	**71 %**
Consumo de combustible de carbón y productos del carbón (megavatios hora)		E1-5 38a	38 550	42 724
Consumo de combustible de petróleo crudo y productos petrolíferos (megavatios hora)	1	E1-5 38b	209 048	216 631
Consumo de combustible de gas natural (megavatios hora)	1	E1-5 38c	4 730 298	5 182 142
Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles (megavatios hora)		E1-5 38d	0	0
Consumo de electricidad comprada/adquirida, calor, vapor, refrigeración de fuentes fósiles (megavatios hora)	1	E1-5 38e	2 146 323	2 228 313
Consumo de fuentes nucleares (megavatios hora)	1	E1-5 37b	**1 069 567**	**1 079 454**
Porcentaje de consumo de fuentes nucleares en el consumo total de energía (porcentaje)	1, 2		**10 %**	**10 %**
Consumo total de energía renovable (megavatios hora)	1	E1-5 37	**2 082 126**	**2 120 234**
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía (porcentaje)	1, 2		**20 %**	**20 %**
Consumo de combustible procedente de fuentes renovables, incluida la biomasa (también comprende los residuos industriales y municipales de origen biológico, el biogás, el hidrógeno renovable, etc.) (megavatios hora)		E1-5 37c	0	34 105
Consumo de electricidad comprada/adquirida, calor, vapor, refrigeración de fuentes renovables (megavatios hora)	1	E1-5 37c	2 039 387	2 036 111
Consumo de energía renovable no combustible autogenerada (megavatios hora)		E1-5 37c	42 739	50 019
Consumo total de energía (megavatios hora)	1	E1-5 37	**10 275 911**	**10 869 498**

	Nota a pie de página	Métrica ESRS	2024	2025
Generación de energía				
Generación de energía no renovable (megavatios hora)		E1-5 39	127 043	116 082
Generación de energía renovable (megavatios hora)		E1-5 39	42 739	51 243

Metodología e hipótesis

Los datos energéticos de Ford se registran en el inventario de GEI de Ford basado en el Plan de Gestión de Inventario de Ford, que tiene en cuenta el Protocolo de GEI y la ISO 14064-1. A partir de 2024, el consumo y el mix energético se comunicarán únicamente para el grupo contable consolidado e incluirán las instalaciones de fabricación y no fabricación.

El consumo de energía de las instalaciones consolidadas de Ford se obtiene de facturas y otros documentos, o se estima si no se dispone de facturas de los suministros, aplicando un factor de intensidad energética basado en la superficie media en función de los pies/metros cuadrados de las instalaciones, el tipo de edificio y la zona climática. El mix energético se obtiene de varias fuentes: facturas; documentos de origen de generadores de energías renovables en instalaciones, contratación de renovables en facturas, Certificados de Ahorro Energético o certificados de biometano, y generación de energía no renovable en instalaciones a través de instalaciones de cogeneración de calor y electricidad; y las mezclas de red de la U.S. EPA eGRID y la AIE para la electricidad de red. El consumo de combustible renovable de Ford se calcula a partir del uso total de energía asociado a los certificados de biometano adquiridos. El mix actual de electricidad renovable de Ford se calcula a partir de la generación renovable en nuestras instalaciones, la adquisición de energía renovable y las mezclas de red de la U.S. EPA eGRID y la AIE para las instalaciones sin renovables ni adquisición de energía renovable. La generación de energía renovable se calcula a partir de los documentos de origen de las instalaciones renovables de nuestras plantas. La generación de energía no renovable se calcula a partir de los documentos de origen de nuestras instalaciones de producción combinada de calor y electricidad.

Los resultados de 2025 se vieron influidos principalmente por las fluctuaciones del consumo de energía debidas a la variabilidad meteorológica y a las nuevas operaciones, junto con las nuevas fuentes de energía renovables.

Notas a pie de página

1. Se revisaron retrospectivamente algunas cifras energéticas del periodo comparativo en las que se basan los cálculos de emisiones que figuran en las notas a pie de página de las tablas Emisiones de GEI de Alcance Global 1 y Emisiones de GEI de Alcance Global 2. Todas las revisiones hasta 2024 son irrelevantes.
2. Todos los valores se han redondeado. Los totales pueden no sumar el 100 % debido al redondeo.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Consumo y mezcla de energía– continuación

	Nota a pie de página	Métrica ESRS	2024	2025
Intensidad energética	1			
Intensidad energética (consumo total de energía por ingresos netos) asociada a actividades en sectores de alto impacto climático (megavatios hora/millones de USD)	2, 3	E1-5 40	55 548	58 043
Consumo total de energía en sectores de alto impacto climático (megavatios hora)	3	E1-5 41	10 275 911	10 869 498
Ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático utilizados para calcular la intensidad energética (miles de millones de USD)		E1-5 43 AR 38	$185,0B	$187,3B
Ingresos netos (otros) (miles de millones USD)		E1-5 43 AR 38	$0,0B	$0,0B
Ingresos netos totales (miles de millones USD)	2	E1-5 43 AR 38	$185,0B	$187,3B

Metodología e hipótesis

La intensidad energética se basa en el "Consumo total de energía" indicado en la tabla de Consumo y mix energético y en los ingresos netos indicados en el Informe 10-K de Ford de 2025. No hay ingresos netos excluidos de este cálculo, ya que Ford asume que todo el consumo de energía de las operaciones de Ford está asociado con los Sectores de Alto Impacto Climático, incluyendo las Secciones C.29, C.30, C.33, G, H, L.64.2, y L.64.9 12 del Anexo I del Reglamento (CE) N.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (tal y como se define en el Reglamento Delegado (UE) 2022/1288 de la Comisión).

Los resultados de 2025 se vieron influidos principalmente por las fluctuaciones del consumo de energía debidas a la variabilidad meteorológica y a las nuevas operaciones.

Notas a pie de página

1. Los ingresos netos figuran en el Informe 10-K de Ford de 2025, página 111.
2. El cálculo de la intensidad refleja los ingresos netos reales frente al valor redondeado indicado.
3. Se revisaron retrospectivamente algunas cifras energéticas del periodo comparativo en las que se basan los cálculos de emisiones que figuran en las notas a pie de página de las tablas Emisiones de GEI de Alcance Global 1 y Emisiones de GEI de Alcance Global 2. Todas las revisiones hasta 2024 son irrelevantes.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2 y 3, y emisiones totales de GEI

	Nota a pie de página	Métrica ESRS/ NEIS	2024	2025
Emisiones mundiales de GEI de Alcance 1 (miles de toneladas métricas de CO_2e)	1			
Emisiones brutas de GEI de Alcance 1	2, 3	E1-6 44a & 48a	921	1 006
Grupo contable consolidado	4	E1-6 50a	921	1 006
Participadas no consolidadas en las que Ford tiene el control operativo		E1-6 50b	—	—
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 sujetas a regímenes regulados de comercio de derechos de emisión	5, 6	E1-6 48b	12 %	7 %
Emisiones de GEI de Alcance 1 - Desglosadas por actividad	2			
Plantas de fabricación consolidadas	4	E1-6 AR 41	747	782
Instalaciones de no fabricación consolidadas	4	E1-6 AR 41	174	224

Metodología e hipótesis

Consulte la página 55 para más detalles.

Notas a pie de página

1. Todos los valores se han redondeado al millar más próximo. Los totales pueden no sumar el 100 % debido al redondeo.
2. Ford utiliza los factores de emisión de la EPA de EE.UU. para todas las fuentes de combustión de combustible de Alcance 1, con la excepción de España y Australia, donde hemos incorporado los factores de emisión del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) de España y los factores de emisión de la National Greenhouse Accounts (NGA) de Australia, a partir de los datos declarados de 2025, debido a obligaciones locales de información. En 2025, Ford adquirió certificados de biometano y los contabiliza utilizando un factor de emisión de CO_2 nulo y factores de emisión de metano y óxido nitroso de la EPA estadounidense para la combustión.
3. Algunos datos comparativos de años anteriores se han revisado retrospectivamente. Las emisiones brutas de GEI de Alcance 1 cambiaron de 870 000 toneladas métricas de CO_2 a 921 000 toneladas métricas de CO_2e por ajustes inmateriales identificados durante el periodo del informe.
4. Resultados de 2024 revisados debido a los cambios señalados en la nota 3.
5. Los datos son preliminares, a la espera de los informes reglamentarios locales.
6. El porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 sujetas a regímenes regulados de comercio de derechos de emisión (ETS) se calcula dividiendo las emisiones brutas de GEI de Alcance 1 incluidas en dichos ETS regulados entre las emisiones brutas totales de GEI de Alcance 1 de Ford. Las metodologías de cálculo de cada programa ETS se basan en los requisitos normativos regionales. En 2025, Ford no tiene el control operativo de ninguna de las instalaciones participadas no consolidadas sujetas a ETS. Por tanto, esta métrica se refiere únicamente a las instalaciones consolidadas de Ford. En 2025, Ford estaba sujeta al ETS de la Unión Europea y al ETS del Reino Unido. Las emisiones de GEI de Alcance 1 del ETS se verifican por terceros de acuerdo con los requisitos locales, al margen de esta Declaración de Sostenibilidad. La planta de Ford en Ontario no está sujeta a las Normas de Emisiones de Ontario (EPS) para 2025, ya que la planta no estaba operativa.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2 y 3, y emisiones totales de GEI–continuación

	Nota a pie de página	Métrica ESRS	2024	2025
Emisiones mundiales de GEI de Alcance 2 (miles de toneladas métricas de CO_2e)	1, 2			
Emisiones brutas de GEI en función de la ubicación	3	E1-6 49a	2 174	2 041
Grupo contable consolidado	4	E1-6 50a	2 174	2 041
Participadas no consolidadas en las que Ford tiene el control operativo		E1-6 50b	—	—
Emisiones brutas de GEI basadas en el mercado	3	E1-6 49b	1 281	1 165
Grupo contable consolidado	4	E1-6 50a	1 281	1 165
Participadas no consolidadas en las que Ford tiene el control operativo		E1-6 50b	—	—
Emisiones de GEI de Alcance 2 - Desglosadas por actividad				
Emisiones brutas de GEI en función de la ubicación				
Plantas de fabricación consolidadas	4	E1-6 AR 41	1 629	1 505
Instalaciones de no fabricación consolidadas	4	E1-6 AR 41	545	536
Emisiones brutas de GEI basadas en el mercado				
Plantas de fabricación consolidadas	4	E1-6 AR 41	897	767
Instalaciones de no fabricación consolidadas	4	E1-6 AR 41	383	398

Metodología e hipótesis

Consulte la página 55 para más detalles.

Notas a pie de página

1. Ford utiliza los factores de emisión medios de la red eléctrica de U.S. EPA eGRID y de la AIE para los cálculos basados en la ubicación de la electricidad de la red de Alcance 2. El U.S. EPA eGRID se utiliza para las instalaciones estadounidenses, mientras que los factores de emisión medios de la red de la AIE se utilizan para el resto del mundo, con la excepción de España y Australia, donde hemos incorporado los factores de emisión MITECO de España y NGA de Australia, a partir de los datos declarados de 2025, en cumplimiento de obligaciones locales de información. Cabe señalar que, dado que U.S. EPA eGRID y la AIE consideran la biomasa para electricidad una fuente de emisiones cero, Ford considera la biomasa para electricidad como fuente de emisiones cero en sus cálculos según el enfoque basado en la ubicación, en consonancia con las directrices del Protocolo de GEI para utilizar los factores de emisión medios de U.S. EPA eGRID y la AIE. Según el enfoque basado en el mercado del Alcance 2, Ford utiliza un factor de emisión cero para las fuentes de electricidad libre de carbono, basado en documentos contractuales como los Certificados de Ahorro Energético. En el caso de las instalaciones en las que no se utilizan Certificados de Ahorro Energético, se utiliza el enfoque basado en la ubicación para calcular las emisiones basadas en el mercado.
2. Todos los valores se han redondeado al millar más próximo. Los totales pueden no sumar el 100 % debido al redondeo.
3. Algunos datos comparativos de años anteriores se han revisado retrospectivamente. Las emisiones brutas de GEI de Alcance 2 localizadas y basadas en el mercado cambiaron de 2076 miles de toneladas métricas de CO_{2e} a 2 174 000 de toneladas métricas de CO_2e y de 1 183 000 de toneladas métricas de CO_2e a 1 281 000 de toneladas métricas de CO_2e, respectivamente, por ajustes inmateriales identificados durante el periodo de referencia.
4. Resultados de 2024 revisados debido a los cambios señalados en la nota 3.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2 y 3, y emisiones totales de GEI–continuación

	Nota a pie de página	Métrica ESRS/ NEIS	2024	2025
Emisiones significativas de GEI de Alcance 3 (miles de toneladas métricas de CO_2e)	1, 2, 3			
Total de emisiones indirectas brutas de GEI de Alcance 3		E1-6 44c	354 140	335 383
Categoría 1: Emisiones de la cadena de suministro	4	E1-6 51	43 167	42 820
Bienes y servicios adquiridos			43 167	41 359
Componentes de servicios: emisiones de la cadena de suministro			—	1 461
Categoría 4: Transporte y distribución	5, 6	E1-6 51	2 873	2 461
Categoría 11: Uso de productos vendidos - uso de vehículos (WTW)		E1-6 51	292 127	276 085
Categoría 15: Inversiones	6	E1-6 51	15 972	14 017
Emisiones de Alcance 1 y 2 (basadas en el mercado) de instalaciones participadas no consolidadas			322	462
Plantas de fabricación participadas no consolidadas			—	330
Instalaciones de no fabricación participadas no consolidadas			—	132
Emisiones de Alcance 3, Categoría 4, procedentes de sociedades participadas no consolidadas	6		—	48
Emisiones de Alcance 3, Categoría 11, derivadas de los vehículos vendidos por sociedades participadas no consolidadas			15 650	13 506

Total emisiones mundiales de GEI de Alcance 1, 2, 3 (miles de toneladas métricas de CO_2e)	3, 7			
Emisiones totales de GEI de Alcance 1, 2 y 3 - basadas en la ubicación		E1-6 52a	357 235	338 430
Emisiones totales de GEI de Alcance 1, 2 y 3 - basadas en el mercado		E1-6 52a	356 341	337 554

Metodología e hipótesis

Consulte en la página siguiente los detalles de la metodología del Alcance 3.

Notas a pie de página

1. Las categorías de Alcance 3 se han considerado significativas en función de la magnitud de las emisiones de GEI; si la categoría está asociada a un impacto, riesgo u oportunidad importantes; o si las emisiones están incluidas en nuestros objetivos de reducción de GEI. Según estos criterios, cuatro de las 15 categorías son significativas y se declaran, mientras que las 11 restantes no son significativas.
2. Los datos primarios obtenidos de los proveedores o socios de la cadena de valor se han utilizado para calcular el 8 % de las emisiones significativas de GEI de Alcance 3.
3. Todos los valores se han redondeado al millar más próximo. Los totales pueden no sumar el 100 % debido al redondeo.
4. En 2025, se han incluido en este valor algunos componentes de servicio adquiridos a proveedores ajenos a Ford en NA y la UE. Se determinó que las emisiones de estas compras eran irrelevantes en 2024 y no se reflejan en la información comparativa del periodo anterior.
5. En 2025, actualizamos nuestra metodología de la Categoría 4 tal y como se describe en la página siguiente. Se ha determinado que estos cambios son irrelevantes, por lo que no se ha revisado la información comparativa de periodos anteriores.
6. En 2025, reclasificamos las emisiones de compañías participadas no consolidadas en las que Ford no tiene control operativo de la Categoría 4 a la Categoría 15. Se ha determinado que este cambio es irrelevante para ambas métricas, por lo que no se ha revisado la información comparativa del periodo anterior.
7. Se revisaron retrospectivamente algunas cifras energéticas del periodo comparativo en las que se basan los cálculos de emisiones que figuran en las notas a pie de página de las tablas Emisiones de GEI de Alcance Global 1 y Emisiones de GEI de Alcance Global 2. Todas las revisiones hasta 2024 son irrelevantes.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Metodología e hipótesis

En el Plan de Gestión de Inventarios, que tiene en cuenta el Protocolo de GEI y la norma ISO 14064-1, se definen claramente nuestros límites organizativos, las fuentes de emisión y las metodologías asociadas. Todos los datos son globales, y nuestras operaciones incluyen tanto la fabricación como la no fabricación, por límites organizativos definidos por la ESRS a menos que se especifique lo contrario. Las métricas de GEI se calculan multiplicando los datos de actividad por los factores de emisión de CO_2, CH_4y N_2O y aplicando los Potenciales de Calentamiento Global para convertirlos en emisiones equivalentes de CO_2. El Plan de Gestión de Inventarios se complementa con procedimientos para el cálculo de las emisiones de Alcance 3.

Alcance 1 y Alcance 2: El consumo de energía se obtiene de las facturas de los suministros y otros documentos. Cuando no se dispone de facturas de suministros, se utilizan estimaciones aplicando un factor medio de intensidad energética por superficie, basado en los metros cuadrados de las instalaciones, el tipo de edificio y la zona climática. Los datos mostrados en esta tabla corresponden a nuestras operaciones globales (de fabricación y no fabricación) según los límites organizativos definidos por las ESRS, a menos que se especifique lo contrario.

Los objetivos de Ford, incluido nuestro objetivo de Alcance 1 y 2 validado por la SBTi, se establecieron sobre la base del enfoque de control operativo y, por tanto, incluyen determinadas fuentes que ahora se incluyen en el Alcance 3, incluidas las instalaciones de fabricación de compañías participadas no consolidadas, que fabrican productos con la marca Ford.

Los resultados de 2025 se vieron influidos principalmente por las fluctuaciones del consumo de energía debidas a la variabilidad meteorológica y a las nuevas operaciones.

Alcance 3 - Emisiones significativas de GEI

Categoría 1 Bienes y servicios adquiridos - Emisiones de los proveedores: En esta categoría, se incluyen las emisiones de la cadena de suministro relacionadas con la producción de vehículos y la no producción controlada centralmente. Las emisiones se calculan utilizando el gasto obtenido de los registros internos de Ford. Los factores de emisión se basan en las emisiones de Alcance 1, Alcance 2 y Alcance 3 de las Categorías 1, 4 y 5 comunicadas por los proveedores a CDP para aquellos proveedores cuyos datos han sido validados por un tercero. Dichas emisiones se atribuyen a Ford utilizando la proporción entre el gasto de Ford y los ingresos del proveedor. En el caso de los proveedores sin datos CDP validados, incluimos los datos de emisiones de Alcance 1 y Alcance 2 de las instalaciones del proveedor recogidos en Secaro. En el caso de los proveedores sin datos validados de CDP ni datos de Secaro, Ford aplica factores de emisión basados en el modelo de EE.UU. de insumo-producto ampliado ambientalmente, ajustados a la inflación y a la descarbonización de la electricidad desde 2012, a nivel de categoría de producto sobre el gasto realizado por Ford. En 2025, se han incluido en este valor algunos componentes de servicio adquiridos a proveedores ajenos a Ford en NA y la UE. Los componentes de servicio adquiridos a proveedores ajenos a Ford en otras regiones y los componentes de vehículos procedentes de otros fabricantes de equipos originales se han considerado irrelevantes y se han excluido de esta estimación.

Categoría 4 - Transporte y distribución: Se realizan cálculos basados en el combustible para algunos transportes por carretera en los que se aplican estimaciones de eficiencia del combustible. Todos los demás modos de transporte de mercancías se basan en la distancia. Las emisiones se calculan por región geográfica y por modo de transporte de mercancías utilizando herramientas internas personalizadas y la Herramienta de Transporte GHGP v 2.6 y v 2.7. Los factores de emisión proceden de GHGP y del Global Logistics Emissions Council (GLEC), que a su vez hacen referencia a factores de la EPA, Defra del Reino Unido y GREET, e incluyen CO_2, N_2O y CH_4. En 2025, actualizamos nuestra metodología en dos ámbitos. En primer lugar, eliminamos un factor de contingencia del 10 % para tener en cuenta otros elementos, incluido el transporte urgente, debido a la mayor disponibilidad de datos basados en la actividad. En segundo lugar, reclasificamos las emisiones de compañías participadas no consolidadas en las que Ford no tiene control operativo de la Categoría 4 a la Categoría 15.

Categoría 11 Uso de productos vendidos - uso de vehículos (WTW): Ford utiliza los datos de conformidad en las regiones en las que el consumo de combustible de los vehículos y las emisiones de CO_2 están regulados. Los volúmenes reglamentarios de vehículos se basan en la producción del año modelo en EE. UU. y Canadá y en las ventas del año natural en otras regiones. Las emisiones de los tipos de vehículos y regiones no regulados se calculan con los datos medios de los tipos de vehículos y regiones regulados. Las emisiones se declaran como emisiones del pozo a las ruedas, que incluye los GEI procedentes tanto de la producción como del consumo de la energía utilizada por los vehículos, y como emisiones en carretera, que convierte los datos de emisiones del tubo de escape de las pruebas de laboratorio reglamentarias en emisiones en carretera. Los factores de emisión para la producción de energía se obtienen del modelo GREET del Laboratorio Nacional Argonne y del estudio WTW v5 del Centro Común de Investigación de la UE/EUCAR/CONCAWE (JEC) para los combustibles, así como del World Energy Outlook de la AIE para la electricidad. La vida útil se define como 241 000 km (150 000 millas) para los vehículos ligeros y 298 000 km (185 000 millas) para los vehículos pesados. Se incluyen los GEI procedentes de fugas de refrigerante de los sistemas de aire acondicionado móvil, y las emisiones biogénicas de CO_2 procedentes de la combustión de biocombustible se declaran por separado.

Categoría 15 - Inversiones: En esta categoría, se incluyen las emisiones de GEI de Alcance 1, Alcance 2 y Alcance 3 (Categoría 4 y Categoría 11) de compañías participadas no consolidadas en las que Ford no tiene control operativo. Las emisiones de Alcance 1 y Alcance 2 se calculan utilizando los métodos descritos anteriormente. Las compañías participadas no consolidadas se contabilizan al 100 % para el Alcance 1 y el Alcance 2. Las emisiones de GEI de Alcance 3 procedentes de vehículos vendidos por compañías participadas no consolidadas de Ford se calculan siguiendo los mismos métodos que la Categoría 11, y las emisiones de Alcance 3 procedentes del transporte y la distribución pagados por compañías participadas no consolidadas se calculan siguiendo los mismos métodos que la Categoría 4. Ambas categorías de Alcance 3 se ajustan en función de la participación de Ford en el capital de la compañía participada que vende los vehículos o compra los servicios de transporte. En 2025, reclasificamos las emisiones de compañías participadas no consolidadas en las que Ford no tiene control operativo de la Categoría 4 a la Categoría 15.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2 y 3, y emisiones totales de GEI–continuación

	Nota a pie de página	Métrica ESRS/ NIES	2024	2025
Intensidad total de emisiones de GEI	1			
Emisiones totales de GEI basadas en la ubicación por ingresos netos (miles de toneladas de CO_2e/ miles de millones de USD)	2, 3	E1-6 53/54	1 931	1 807
Emisiones totales de GEI basadas en el mercado por ingresos netos (miles de toneladas de CO_2e/ miles de millones de USD)	2, 3	E1-6 53/54	1 926	1 803
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad de GEI (miles de millones de USD)		E1-6 55	$185,0B	$187,3B
Ingresos netos (otros) (miles de millones USD)		E1-6 55	$0,0B	$0,0B
Ingresos netos totales (en estados financieros) (miles de millones de USD)		E1-6 55	185,0B	$187,3B
Emisiones biogénicas de CO_2 (miles de toneladas métricas de CO_2e)				
De la combustión o biodegradación de biomasa no incluida en el Alcance 1		E1-6 AR 43c	0	6
De la combustión o biodegradación de biomasa no incluida en el Alcance 2		E1-6 AR 45e	0	0
De la combustión o biodegradación de biomasa no incluida en el Alcance 3		E1-6 AR 46j	16 516	15 246

Metodología e hipótesis

Intensidad total de emisiones de GEI: El cálculo de la intensidad total de las emisiones de GEI es una relación entre el total de emisiones de GEI de Alcance 1, 2 y 3 declaradas y los ingresos netos declarados en el Informe 10-K de Ford. Los ingresos netos utilizados para calcular la intensidad de GEI son iguales a los ingresos netos totales del Informe 10-K de Ford. Los resultados de 2025 se vieron influidos principalmente por las fluctuaciones del consumo de energía debidas a la variabilidad meteorológica y a las nuevas operaciones.

Emisiones biogénicas de 2 CO_2 de Alcance 1 y 2: Las emisiones biogénicas de CO_2 se declaran únicamente para el grupo contable consolidado. Ford no declara las emisiones biogénicas de sus instalaciones de fabricación participadas no consolidadas. Los cálculos del Alcance 2 de Ford utilizan los factores de emisión medios y mezclas de generación eléctrica de U.S. EPA eGRID y de la AIE, de conformidad con la Guía del Alcance 2 del Protocolo de GEI. Estas fuentes de factores de emisión basados en la ubicación consideran la biomasa utilizada para la generación de electricidad como una fuente de emisiones nulas, de conformidad con las directrices del Protocolo de GEI para el uso de los factores medios de emisión de U.S. EPA eGRID y de la AIE.

Para el periodo de referencia de 2025, Ford canceló certificados de biometano de Alcance 1 mediante garantías de origen correspondientes al complejo de Colonia (Cologne Estate); el CO_2 biogénico se calcula utilizando el factor de emisión de la U.S. EPA para la combustión de biometano.

Emisiones biogénicas de 2 CO_2 de Alcance 3: Las emisiones biogénicas de CO_2 de Alcance 3 proceden de la combustión de bioetanol, biodiésel y diésel renovable durante el uso de vehículos que se declaran por separado de las Categorías 11 y 15 de Alcance 3. Las emisiones biogénicas se calculan a lo largo de la vida útil de los vehículos vendidos cada año (suponiendo una vida útil de 150 000 millas) y asumiendo que las proporciones de biocombustibles predominantes en las mezclas de gasolina y diésel de cada región permanecen constantes durante toda la vida útil del vehículo. Los porcentajes de mezcla de biocarburantes proceden de bases de datos e informes gubernamentales sobre combustibles y bioenergía, como la U.S. Energy Information Administration (EIA), la USDA Global Agricultural Information Network (GAIN) y el Departamento de Transporte del Reino Unido.

Notas a pie de página

1. Ingresos netos del Informe 10-K de Ford de 2025, página 111.
2. El cálculo de la intensidad refleja los ingresos netos reales frente al valor redondeado indicado.
3. Se revisaron retrospectivamente algunas cifras energéticas del periodo comparativo en las que se basan los cálculos de emisiones que figuran en las notas a pie de página de las tablas Emisiones de GEI de Alcance Global 1 y Emisiones de GEI de Alcance Global 2. Todas las revisiones hasta 2024 son irrelevantes.

E1: Cambio climático (continuación)

Taxonomía de la UE
→ E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2 y 3, y emisiones totales de GEI–continuación

	Nota a pie de página	Métrica ESRS/ NIES	2024	2025
Consumo total de electricidad cubierto por Certificados de Atributo Medioambiental (CAE)	1			
EAC agrupados (porcentaje)		E1-6 AR 45d	18 %	26 %
EAC desagrupados (porcentaje)		E1-6 AR 45d	27 %	20 %
EAC totales (agrupados y no agrupados) (porcentaje)		E1-6 AR 45d	45 %	46 %

Metodología e hipótesis

Los datos del certificado de ahorro energético de Ford se registran en el inventario de GEI de Ford basado en el Plan de Gestión de Inventario de Ford, que tiene en cuenta el Protocolo de GEI y la ISO 14064-1. Los cálculos de las métricas se basan en la documentación facilitada por nuestros proveedores de certificados de ahorro energéticos y nuestros proveedores de suministros. Los Certificados de Ahorro Energético agrupados se refieren a los certificados de ahorro energético que se agrupan como parte de nuestros contratos de suministro, incluyendo los certificados de energía renovable, la electricidad verde al por menor, los acuerdos de compra de energía y otros acuerdos de cartera de suministros renovables y nucleares. Los Certificados de Atributo Energético desagrupados incluyen garantías de origen, certificados de energía renovable y certificados de energía libre de emisiones. El porcentaje mostrado en esta tabla es el porcentaje del consumo total de electricidad cubierto por los CAE.

El uso de certificados de ahorro energético se comunica únicamente para el grupo contable consolidado, incluyendo tanto las instalaciones de fabricación como las de no fabricación.

Los resultados de 2025 se vieron influidos principalmente por las fluctuaciones del consumo de energía debidas a la variabilidad meteorológica y a las nuevas operaciones, junto con las nuevas fuentes de energía renovables.

Más información sobre nuestro inventario de gases de efecto invernadero y la metodología asociada en E1: Cambio climático.

Notas a pie de página

1. Se revisaron retrospectivamente algunas cifras energéticas del periodo comparativo en las que se basan los cálculos de emisiones que figuran en las notas a pie de página de las tablas Emisiones de GEI de Alcance Global 1 y Emisiones de GEI de Alcance Global 2. Todas las revisiones hasta 2024 son irrelevantes.

E2: Contaminación

Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
→ E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación

Impacto I-5

Los vehículos con motor de combustión interna emiten hidrocarburos, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles (COV) y partículas durante la combustión, lo que afecta a la calidad del aire.

Políticas

Nuestra política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente incluye instrucciones tanto para Ford como para nuestros proveedores para proteger el medio ambiente a través de la reducción al mínimo de las emisiones de contaminantes regulados y gases de efecto invernadero.

Para obtener más información sobre esta política, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar este impacto.

Transición a los vehículos eléctricos

Se espera que la transición a los vehículos electrificados reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero y algunos contaminantes reglamentados de los vehículos, lo que redundará en una mejora de la calidad del aire.

Ford apuesta por una gama completa de vehículos electrificados, incluidos los híbridos y los vehículos eléctricos de autonomía extendida, al tiempo que concentra el desarrollo de vehículos exclusivamente eléctricos en nuestra flexible Plataforma Universal EV, una familia de vehículos asequibles, eléctricos y definidos por software.

Las perspectivas a largo plazo de la contaminación atmosférica tienen en cuenta el cambio mundial hacia productos electrificados, reconociendo que la gravedad disminuirá a medida que se eliminen los vehículos con motor de combustión interna (ICE).

Mejorar la eficiencia y las emisiones de los vehículos de combustión interna

Gestionamos y reducimos las emisiones de los vehículos con motor de combustión interna ampliando la oferta de sistemas de propulsión híbridos, mejorando las tecnologías de postratamiento y recomendando opciones de combustible más limpias siempre que sea posible.

Alcance de las acciones de Ford

Estas acciones respaldan directamente nuestro objetivo político de minimizar el uso de contaminantes regulados de los vehículos y reducir las emisiones de GEI.

Las medidas son de alcance mundial, afectan al diseño de los vehículos y a la planificación de los productos, y se ajustan a las normativas regionales. Estas acciones están en curso y afectan a todos los horizontes temporales identificados.

Objetivos

Ford cumple todas las normas sobre emisiones en los lugares donde se venden los vehículos. No tenemos objetivos internos adicionales. También hacemos un seguimiento de los contaminantes atmosféricos distintos del CO_2 de acuerdo con los requisitos normativos locales.

La normativa sobre la calidad del aire varía, pero en general exige que, con el tiempo, los vehículos de motor y los motores emitan menos contaminantes atmosféricos, como óxidos de nitrógeno, COV, monóxido de carbono y partículas, y que aumenten los requisitos de declaración.

Los niveles de cada contaminante regulado se ajustan a la norma correspondiente (consulte la tabla de normas regionales de emisiones de vehículos).

Normas regionales sobre emisiones de vehículos

	Estados Unidos	Europa	China	Otras regiones	
Ya se cumple o se supera	• Normas Tier 3 de la EPA • Normas LEV III de California	• Euro 6e-bis	• Normas nacionales de emisiones de LDV y HDV de la fase 6b (China 6b) en todo el país	• **Argentina:** Euro 5 • **Australia:** Euro 6d; EE. UU. Tier 3 • **Brasil:** PL8 Emisiones medias de la flota + DAB + Cumplimiento RDE + Ruido Ph2 • **Camboya:** Euro 4 • **Chile:** Euro 6b o EE. UU. Tier 3 Bin 70 • **Colombia:** Euro 6b o EE.UU.. Tier 3, Euro 4 o EE. UU Tier 2 + DAB • **Costa Rica:** Euro 4 o EE. UU. Tier 2	• **Oriente Medio:** Normativas basadas en Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5 y Euro 6 • **Nueva Zelanda:** Euro 6d; EE. UU. Tier 3 • **Perú:** Euro 4 o EE. UU. Tier 2 • **Sudáfrica:** Euro 2 • **Taiwán:** Euro 6,2; EE. UU. Tier 2 Bin 5, RDE • **Tailandia:** Euro 5, Euro 6 • **EAU**: Euro 6d-bis • **Uruguay**: Euro 5
Introducción progresiva	• Normas LEV IV de California	• Euro 7	China 7	• **Argentina:** Euro 6 (debate iniciado) • **Brasil:** PL8 • **Camboya:** Euro 5 o EPA • **Costa Rica:** Euro 6 o EE. UU. Tier 3	• **Perú:** Euro 6b/NEDC o EE. UU.. T3 B125; Euro 6c/ WLTC o EE. UU. T3 B70 • **Sudáfrica:** Euro 5 • **Tailandia:** Euro 6b-bis • **EAU**: Euro 6d, RDE

E2: Contaminación (continuación)

Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
→ E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Impacto I-6

Los residuos de la minería pueden contaminar los recursos hídricos locales.

Políticas

Nuestra política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente incluye instrucciones tanto para Ford como para nuestros proveedores con el fin de proteger el medio ambiente, garantizando el acceso seguro al agua potable en las comunidades.

Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige a los proveedores que prevean el acceso a agua potable limpia y segura en las comunidades locales y que "eviten incidentes y situaciones de emergencia tomando medidas proactivas y que estén preparados para emergencias, con el fin de limitar el impacto sobre las personas y el medio ambiente." El Código de Conducta para Proveedores se aplica a todos los miembros de la Comunidad de Proveedores de Ford. Los proveedores están obligados a hacer extensivos estos requisitos a sus propios proveedores y a toda la cadena de suministro, incluyendo los proveedores del sector de la minería y del procesamiento de minerales.

Nuestra Política de Abastecimiento Responsable de Materiales exige que los procesadores y las minas de las que nos abastecemos directamente acepten someterse a las auditorías medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG) aplicables, y se espera que nuestros proveedores exijan lo mismo. Las normas ESG garantizadas por terceros son fundamentales para proteger a las comunidades y el medio ambiente en las zonas donde operan las minas y las empresas procesadoras.

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar este impacto.

Promover un uso responsable del agua

Ford exige a sus proveedores que fijen objetivos de reducción del consumo de agua y reduzcan el uso de agua dulce en sus propias operaciones y a lo largo de la cadena de valor ascendente y descendente, dando prioridad, aunque no de forma exclusiva, a las zonas con estrés hídrico.

Mejora basada en datos

Ford exige sistemas de gestión medioambiental con certificación ISO 14001 y está ampliando la recogida de datos sobre residuos peligrosos para realizar mediciones más precisas y mejoras específicas en la cadena de suministro.

Colaboración en materia de sostenibilidad

Ford anima a sus proveedores a participar en Secaro, que facilita el intercambio de planes y prácticas para reducir el consumo de agua y la generación de residuos. Se anima a los participantes en el programa a mejorar su comportamiento medioambiental fijando objetivos, supervisando los indicadores de comportamiento medioambiental y promoviendo la mejora continua.

Alcance de las acciones de Ford

Estos esfuerzos respaldan los objetivos de nuestra política y las expectativas de nuestros proveedores, descritas en la política de Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente, el Código de Conducta para Proveedores y la Política de Abastecimiento Responsable de Materiales.

Estas acciones abarcan la cadena de valor ascendente global de Ford, incluidos los proveedores que participan en la extracción y el procesamiento de materias primas. Ford colabora con los proveedores aguas arriba para mejorar la gestión de residuos y evitar la contaminación del agua, minimizando los residuos mineros.

El alcance geográfico es mundial, y se aplican requisitos para cumplir también con la normativa local. Entre los grupos de interés afectados se encuentran Ford, nuestros proveedores y las comunidades locales cercanas a las explotaciones mineras.

La promoción del uso responsable del agua, las mejoras basadas en datos y el fomento de la colaboración en materia de sostenibilidad son procesos continuos que podrían afectar a todos los horizontes temporales identificados.

Objetivos

No hemos fijado objetivos relacionados con este impacto porque tenemos una cadena de suministro global compleja y el control directo de Ford sobre las acciones y objetivos de los proveedores es limitado.

Sin embargo, evaluamos la eficacia de las políticas y acciones medioambientales dentro de nuestra cadena de suministro, incluido el uso del agua y la gestión de residuos, a través de diversos medios como la diligencia debida continua, las evaluaciones de las instalaciones y el uso de Secaro para apoyar a los proveedores en sus medidas para reducir el consumo de agua y la producción de residuos. No existe un nivel de ambición definido por la ESRS/NIES en relación con estos procesos.

E3: Recursos hídricos y marinos

Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
→ E3: Recursos hídricos y marinos
E5: Uso de los recursos y economía circular

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos

Impacto I-7

La extracción de minerales críticos requiere un uso significativo de agua, algo que puede repercutir en las limitadas reservas de agua dulce.

Políticas

Nuestra política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente incluye instrucciones tanto para Ford como para nuestros proveedores con la finalidad de proteger el medio ambiente mediante la previsión de acceso al agua potable segura en nuestras instalaciones de fabricación y comunidades próximas.

Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige a los proveedores que garanticen el acceso a agua potable limpia y segura en las comunidades locales y exige fijar objetivos de reducción de consumo de agua, especialmente de agua dulce. El Código de Conducta para Proveedores se aplica a todos los miembros de la Comunidad de Proveedores de Ford. Los proveedores están obligados a hacer extensivos estos requisitos a sus propios proveedores y a toda la cadena de suministro, incluyendo los proveedores del sector de la minería y del procesamiento de minerales.

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar este impacto.

Requisitos de los proveedores

Ford incorpora requisitos contractuales para que los proveedores mantengan sistemas de gestión ASG alineados con las políticas de Ford. Los proveedores de materias primas deben someterse a una auditoría de la Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) o a una auditoría equivalente realizada por terceros que cubra los aspectos medioambientales, incluyendo el uso y la gestión del agua.

Diligencia debida

Ford lleva a cabo evaluaciones de diligencia debida de proveedores potenciales, evaluando sus credenciales ESG y revisando sus políticas públicas, historial de mitigación de riesgos y los posibles riesgos más relevantes a nivel de país para mitigar el impacto del consumo de agua. Las evaluaciones del riesgo hídrico se integran en el proceso de diligencia debida de la cadena de suministro para identificar y abordar los posibles problemas relacionados con el agua. Los esfuerzos de diligencia debida de Ford, como exige la ley, incluyen evaluaciones en el lugar.

Evaluación de proveedores

Ford evalúa las políticas ambientales de sus proveedores mediante el Cuestionario de Evaluación de Sostenibilidad (SAQ) de Drive Sustainability (DS), a través del cual se debe demostrar la existencia de una política ambiental que aborde la gestión de la calidad y del consumo de agua.

Colaboración en materia de sostenibilidad

Ford anima a sus proveedores a participar en Secaro, que facilita el intercambio de planes y prácticas para reducir el consumo de agua y la generación de residuos. Con ello, se espera que los participantes en el programa mejoren su comportamiento medioambiental fijando objetivos, supervisando los indicadores de comportamiento medioambiental y promoviendo la mejora continua.

Alcance de las acciones de Ford

Estas acciones apoyan directamente nuestros objetivos políticos y las expectativas de los proveedores de reducir el uso de agua dulce y garantizar el acceso a agua potable limpia en las comunidades locales.

El ámbito de aplicación incluye las actividades relacionadas con el uso del agua en la cadena de suministro, incluidas la extracción y el procesamiento de materias primas. Aplicamos un enfoque global, aunque prestamos especial atención a las regiones con estrés hídrico. Entre los grupos de interés afectados se encuentran Ford, nuestros proveedores, las comunidades locales cercanas a las explotaciones mineras y los organismos reguladores.

Estas acciones están en curso y podrían afectar a todos los horizontes temporales identificados.

Objetivos

No hemos fijado objetivos relacionados con este impacto porque tenemos una cadena de suministro global compleja y el control directo de Ford sobre las acciones y objetivos de los proveedores es limitado.

Sin embargo, estamos supervisando las políticas y acciones de gestión del agua en nuestra cadena de valor a través de diversos medios, como las evaluaciones en el lugar y el uso de nuestro DS SAQ para evaluar las políticas medioambientales de los proveedores (incluida la calidad del agua y la gestión del consumo). También utilizamos Secaro para apoyar a los proveedores en sus medidas de reducción del consumo de agua y los residuos. No existe un nivel de ambición definido por la ESRS/NIES en relación con estos procesos.

E5: Uso de los recursos y economía circular

Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
→ E5: Uso de los recursos y economía circular

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el uso de recursos y la economía circular

Impacto I-8

La fuerte dependencia de una serie de recursos naturales contribuye al agotamiento de los recursos y a los impactos asociados.

Políticas

Nuestra política Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente incluye instrucciones tanto para Ford como para nuestros proveedores para proteger el medio ambiente a través del uso de materiales reciclados y renovables, y la mejora de la reciclabilidad de nuestros productos mediante la selección de materiales y el diseño de productos.

Nuestro Código de Conducta para Proveedores insta a los proveedores a utilizar materiales reciclados y renovables en los envases, siempre que sea posible, a mejorar la reciclabilidad de los productos Ford mediante el diseño de materiales y a procurar eliminar los plásticos de un solo uso en todo el proceso de fabricación.

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

La incorporación de materiales renovables y reciclados en nuestros vehículos nos permite reducir los residuos, conservar los recursos naturales y reducir potencialmente la huella de carbono. Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar este impacto.

Uso de materiales renovables en los vehículos

Ford ha utilizado en sus productos diversos materiales renovables de origen vegetal, como paja de trigo, cáscaras de arroz y paja de café. Se eligieron por su idoneidad como materiales de refuerzo, su capacidad para compensar el uso de materiales vírgenes y porque en su mayoría proceden de residuos de otras industrias. Las medidas actuales se centran en aumentar el contenido y el uso de materiales sostenibles escalables, como el biocarbono y el aceite de ricino.

Plásticos reciclados y renovables

Dado que los metales utilizados en los vehículos ya presentan una elevada tasa de reciclaje, nuestro principal foco de actuación es incrementar el uso de materiales reciclados y de origen renovable en los plásticos. Para ello, Ford especifica que los nuevos diseños de vehículos en Norteamérica, Europa y Turquía utilicen un 20 % de contenido reciclado y renovable en los plásticos de los vehículos, y un 10 % en China. A partir de 2025, esto se ha integrado en los entregables y procedimientos de la Compañía para los nuevos programas y se aplicará a los futuros diseños de vehículos.

Para hacer un seguimiento del contenido de plástico reciclado y renovable en los vehículos, se ha modificado una herramienta que permite a los ingenieros especificar la cantidad de plásticos reciclados y renovables utilizados, en peso, en cada componente de un vehículo.

Reciclaje de aluminio en circuito cerrado

El reciclado de aluminio en las plantas de Ford reduce la necesidad de metal primario. En colaboración con proveedores de chapas de aluminio, hemos desarrollado aleaciones únicas que nos permiten aumentar la reutilización del aluminio en nuestras propias plantas. Además de recuperar la chatarra de aluminio generada durante el estampado de piezas, nuestro sistema separa las distintas aleaciones de aluminio para que puedan reciclarse y convertirse nuevamente en aleación nueva destinada a la fabricación de nuevos vehículos. Según la Asociación del Aluminio, para fabricar aluminio reciclado se necesita alrededor del 5 % de la energía necesaria para fabricar aluminio nuevo, y se reduce la necesidad de metal primario.

Actualmente reciclamos hasta 20 millones de libras de aluminio al mes en nuestras instalaciones de Dearborn Stamping, Kentucky Truck y Buffalo Stamping. Esto representa aproximadamente el 25 % de nuestras compras de bobinas de chapa de aluminio.

Reciclado y remanufacturación de piezas de vehículos

Ford colabora con compañías de reciclaje y remanufacturación de componentes para fomentar el uso de piezas recicladas y remanufacturadas en las reparaciones de vehículos, lo que contribuye a reducir la demanda de materiales nuevos. Ford trabaja con concesionarios y expertos en remanufacturación para recopilar, evaluar y certificar piezas usadas para su reparación y reutilización, ofreciéndolas como alternativa a los componentes nuevos. Ford también invierte en investigación para mejorar la capacidad de reciclado.

Alcance de las acciones de Ford

Estas acciones apoyan los requisitos de protección del medio ambiente mediante el uso de materiales reciclados y renovables y la mejora de la reciclabilidad descritos en la política de Ford "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente" y en el Código de Conducta para Proveedores.

Las medidas adoptadas para reducir la dependencia de los recursos naturales abarcan aspectos de la cadena de valor tanto aguas arriba (abastecimiento y materiales), como de Ford (fabricación, diseño de productos e investigación y desarrollo) y aguas abajo (gestión del final de la vida útil).

El agotamiento de los recursos provocado por la demanda de materiales de automoción es un problema mundial que afecta a los lugares de extracción de recursos, los centros de fabricación y los mercados de consumo de todo el mundo. Los grupos de interés son múltiples: proveedores, empleados, clientes, comunidades, inversores y organismos gubernamentales y reguladores.

Estas acciones están en curso y podrían afectar a todos los horizontes temporales identificados.

Objetivos

Ford no tiene objetivos cuantitativos globales relacionados con este impacto debido a la complejidad de nuestra cadena de suministro global y de los procesos de asignación de recursos.

La eficacia de las medidas adoptadas para reducir la dependencia de los recursos naturales se controla dentro de cada organización responsable. No existe un nivel de ambición global definido por la ESRS/NIES en relación con estos procesos.

E5: Uso de los recursos y economía circular (continuación)

Taxonomía de la UE
E1: Cambio climático
E2: Contaminación
E3: Recursos hídricos y marinos
→ E5: Uso de los recursos y economía circular

Entradas de recursos

Acero y aluminio

Ford obtiene el acero y el aluminio directamente de los proveedores de materias primas para utilizarlos en los procesos de estampación, hidroconformado, fundición y forja, esenciales para producir piezas de automoción. Conscientes del impacto ambiental asociado a estos flujos de recursos, apostamos por una economía circular y sostenible mediante la innovación en ingeniería integrada de materiales, técnicas avanzadas de fabricación y el diseño y la optimización avanzados de productos.

Nuestras estrategias incluyen la reducción del consumo de materiales mediante la optimización del diseño de las piezas y los procesos de fabricación, el aumento del uso de contenido reciclado mediante la colaboración con los proveedores, la ampliación de la vida útil de los productos mediante el diseño para la durabilidad, la reparabilidad y la reciclabilidad, y el desarrollo de sistemas de circuito cerrado para recuperar y reutilizar los materiales de los vehículos al final de su vida útil. Estos esfuerzos de investigación se basan en Evaluaciones del Ciclo de Vida (ECV) que guían nuestro desarrollo de materiales y mejoras de procesos.

Colaboramos con nuestros proveedores para promover prácticas de abastecimiento sostenibles y estamos poniendo en marcha iniciativas para mejorar la trazabilidad de nuestras materias primas. A través de la priorización de estas estrategias, pretendemos reducir el impacto medioambiental asociado a nuestras entradas de recursos y contribuir a una industria automovilística más circular y sostenible.

Plásticos

Ford adquiere piezas de la automoción de plástico y elastómeros de sus proveedores. Aunque la mayoría de los materiales poliméricos utilizados para la fabricación de estas piezas proceden de materias primas petrolíferas, nuestro compromiso con una economía circular y sostenible impulsa la innovación para reducir estas entradas de recursos. Fomentamos que nuestros proveedores de componentes y materiales plásticos reduzcan, cuando sea posible, el impacto ambiental derivado del uso de plásticos vírgenes y de materias primas de origen petrolífero. Nuestras estrategias para reducir el impacto medioambiental incluyen la incorporación de materias primas recuperadas, recicladas y renovables para sustituir a las materias primas derivadas del petróleo para los materiales poliméricos; la reducción del uso de materiales mediante la optimización del diseño de las piezas; y la reducción de las emisiones de fabricación mediante tecnologías de proceso novedosas.

Declaración de sostenibilidad

Aspectos sociales

En esta sección

- S1: Plantilla propia
- S2: Trabajadores de la cadena de valor
- S3: Comunidades afectadas
- S4: Consumidores y usuarios finales
- Entidades específicas

S1: Plantilla propia

→ S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Nuestra plantilla

Los tipos de empleados de la plantilla de Ford sujetos a las políticas de Ford incluyen a todos los empleados fijos, a tiempo parcial, suplementarios y temporales. Las personas que no son empleadas, como el personal de agencias, el personal de servicios contratados en las instalaciones y los contratistas independientes también están sujetos a los impactos materiales y a las políticas de Ford mientras prestan servicios para Ford. Esperamos que nuestros socios comerciales adopten y apliquen políticas similares.

Los impactos negativos materiales relacionados con la plantilla propia son sistémicos en los lugares donde opera Ford. Los impactos y riesgos materiales identificados se refieren a la plantilla propia de Ford en todo el mundo.

La eficacia de las acciones e iniciativas encaminadas a obtener resultados para nuestra plantilla se controla mediante revisiones de los progresos realizados en la consecución de los objetivos, que pueden ser semanales y culminar en revisiones de resultados a final de año.

Impactos riesgos y oportunidades materiales relacionados con la plantilla propia

Impacto I-9

La transición a productos electrificados puede requerir competencias y cualificaciones diferentes en nuestra plantilla.

Políticas

Ford no tiene actualmente políticas relacionadas con este impacto, ya que hemos observado tasas de adopción de vehículos eléctricos en toda la industria inferiores a las previstas.

La capacidad de Ford para atraer, desarrollar, hacer crecer, apoyar y recompensar el talento sigue siendo crítica para nuestro éxito y competitividad.

Acciones

Entre las medidas que Ford está tomando para gestionar este impacto, se incluyen las siguientes:

- Organizar nuestra estrategia de talento en torno a los pilares de Atraer, Desarrollar, Recompensar, Gestionar y Apoyar, que guían nuestra forma de construir, comprometer y capacitar a nuestra plantilla
- Atraer y desarrollar talentos con los conocimientos, aptitudes y experiencia necesarios para cumplir nuestra estrategia y contribuir al éxito organizativo a largo plazo
- Mantener un programa de prácticas y carreras profesionales tempranas asociándonos con organizaciones profesionales y comunitarias

Estas acciones permiten a Ford mitigar los posibles impactos negativos relacionados con la transición de nuestra plantilla cuando proceda.

Alcance de las acciones de Ford

Las acciones enumeradas abarcan a toda la plantilla y la red de fabricación de Ford. Los grupos de interés afectadas incluyen tanto a los empleados actuales como a los miembros de la comunidad que pueden optar a estos programas. El horizonte temporal dependerá de los planes de producción de vehículos de Ford.

Objetivos

Las condiciones del mercado son dinámicas y Ford debe contar con una variedad de trabajadores cualificados para seguir siendo flexible, por lo que no hemos establecido objetivos relacionados con tener determinados conjuntos de habilidades en nuestra plantilla.

Ford no dispone actualmente de un proceso de seguimiento de la eficacia de las acciones relacionadas con este impacto. Ford tiene previsto seguir ofreciendo oportunidades para acercar a los miembros de la comunidad a las carreras profesionales en el sector manufacturero.

Riesgo R-5

La insatisfacción y los conflictos entre los trabajadores y representantes sindicales podrían resultar en un aumento de costes, menor flexibilidad operativa y disrupciones en las operaciones.

Políticas

Nuestra política "Estamos comprometidos con la protección de los derechos humanos y el medio ambiente" incluye instrucciones a Ford y a nuestros proveedores para que protejan y respeten los derechos humanos. Deben reconocer y respetar los derechos de los empleados a la libertad de asociación y a la negociación colectiva, cumplir las leyes aplicables que regulan las horas de trabajo y apoyar un salario digno mediante compensaciones y prestaciones que cumplan o superen los requisitos legales.

Para obtener más información sobre esta política, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Ford participa en negociaciones colectivas en todo el mundo con nuestros respectivos sindicatos.

En Europa, Ford cuenta desde hace tiempo con un Comité de Empresa Europeo. Las condiciones laborales y de empleo están determinadas por los convenios colectivos, cuando corresponde, aplicables en cada país y en función del tipo de empleado (asalariado, por horas, directivo, etc.).

En 2025, los empleados a tiempo completo con remuneración por hora representados por United Auto Workers (UAW) en EE. UU. recibieron un aumento salarial general de acuerdo con el Convenio Colectivo UAW-Ford de 2023.

Alcance de las acciones de Ford

Las acciones son de carácter global, están en curso y abarcan todos los horizontes temporales identificados.

Métricas y objetivos

Ford cuenta con procesos de compromiso para evaluar el nivel de satisfacción de los trabajadores y con canales para que los empleados expresen sus preocupaciones, por lo que no hemos fijado objetivos relacionados con este riesgo. Tampoco disponemos de un proceso de seguimiento de la eficacia de nuestras políticas relacionadas con la negociación colectiva.

Tanto en 2024 como en 2025, el 93 % de los empleados de Ford en el Espacio Económico Europeo (EEE) estaban cubiertos por convenios colectivos.

Las métricas de negociación colectiva de Ford en los mercados del EEE incluyen a los empleados asalariados, por horas, a tiempo completo y a tiempo parcial, incluido Ford Credit. En Alemania, los convenios colectivos se sustentan principalmente en acuerdos salariales y de remuneración. En España, la Compañía negocia con los representantes de los trabajadores para desarrollar acuerdos en materias como servicios para los empleados, salud y seguridad y desarrollo del personal, utilizando las comisiones de trabajo establecidas y referenciadas en el Convenio Colectivo.

Negociación colectiva y diálogo social (solo países del EEE)[1]

	Colectivo Cobertura de la negociación		Diálogo social
Tasa de cobertura	Empleados del EEE	Empleados no pertenecientes al EEE	Representación del EEE en el lugar de trabajo
0-19 %	Hungría		Hungría
20-39 %			
40-59 %			
60-79 %			
80-100 %	Alemania, España		Alemania, España

Notas a pie de página

1. Los datos solo incluyen los países del EEE con >50 empleados que representan >10 % del total de empleados.

S1: Plantilla propia (continuación)

→ S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Riesgo R-6

A medida que el entorno jurídico sigue evolucionando, los esfuerzos en materia de diversidad, equidad e inclusión en los EE. UU. son objeto de escrutinio público.

Políticas

Nuestro Código de Conducta incluye instrucciones para que los empleados se esfuercen por ofrecer un entorno de trabajo integrador en el que se valoren las diferencias.

Nuestra política "Estamos comprometidos con el objetivo de la igualdad de oportunidades con respecto a la contratación y otros aspectos de la relación laboral" exige que las oportunidades estén disponibles "de manera no discriminatoria, sin tener en cuenta la raza, el color, la religión, la edad, el sexo, la orientación sexual, la identidad de género, el origen nacional, la discapacidad, la condición de veterano, la información genética, el embarazo o cualquier otra característica protegida por la legislación estatal o local".

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Ford trabaja para construir una cultura de respeto e inclusión para todos los empleados.

Sabemos que aprovechar la diversidad de los equipos no es solo lo correcto, sino también un negocio inteligente, y eso nos exige crear y proteger una cultura en la que todos los miembros del equipo puedan dar lo mejor de sí mismos.

El entorno jurídico en Estados Unidos y las expectativas de los grupos de interés en torno a la diversidad, la equidad y la inclusión siguen evolucionando. Ford sigue controlando estas expectativas.

Alcance de las acciones de Ford

Esta acción apoya el Código de Conducta de Ford y la política "Estamos comprometidos con el objetivo de igualdad de oportunidades".

Las acciones asociadas a este riesgo se aplican a todos los empleados y son continuas, pues abarcan todos los horizontes temporales aplicables.

Objetivos

Ford no tiene objetivos cuantitativos relacionados con este riesgo debido a la evolución del entorno legal. Utilizamos las opiniones de los empleados para determinar si es necesario mejorar los procesos o programas, si es preciso modificar las políticas o procedimientos, o si se requieren otras medidas, según proceda. Actualmente, no existe un nivel de ambición definido por las ESRS/NIES en relación con estos procesos.

Oportunidad O-1

La inteligencia artificial puede mejorar la eficiencia de los empleados, la productividad y la innovación de los productos.

Políticas

Nuestra política interna "Estamos comprometidos a mantener unas prácticas de privacidad efectivas" rige nuestro utilización de la tecnología en casos de uso que incluyan información personal.

Además, nuestra política interna "Estamos comprometidos a proteger y utilizar adecuadamente los activos de la Compañía" define cómo protegemos los activos de la Compañía, incluidos los activos electrónicos y los datos.

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Ford también tiene directrices internas para el uso responsable de la IA y cumple los requisitos normativos aplicables, incluida la Legislación de IA de la UE.

Acciones

Ford proporciona a los empleados acceso a herramientas de IA y recursos de formación para apoyar el uso responsable de la IA, de acuerdo con las directrices internas de Ford.

Alcance de las acciones de Ford

Las acciones enumeradas incluyen a la plantilla global de Ford y están en curso, cubriendo horizontes temporales a corto y medio plazo. Los grupos de interés afectados incluyen a los empleados actuales.

Objetivos

Ford mide el uso interno de la IA, pero actualmente no tiene objetivos cuantitativos relacionados con esta oportunidad. El uso de la IA varía en función de los equipos y las herramientas, lo que dificulta la fijación de objetivos a nivel de compañía. Ford no realiza actualmente un seguimiento de la eficacia de estas políticas o acciones.

Políticas relacionadas con la plantilla propia

Respetar los derechos de nuestra plantilla

El Código de Conducta de Ford incluye nuestras 17 Políticas Corporativas que describen el compromiso de la Compañía con los empleados y sus expectativas al respecto. Se espera que los empleados actúen de acuerdo con el Código de Conducta en todo momento.

Nuestra política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente" establece que reconocemos y respetamos los derechos de los empleados a la libertad de asociación y la negociación colectiva. Trabajamos con representantes de los trabajadores elegidos para promover los intereses de los empleados. No discriminamos ni tomamos represalias contra los empleados, incluidos los que participan en un sindicato. Cuando no hay representación sindical, ofrecemos oportunidades para que se escuchen las preocupaciones de los empleados y los grupos de interés externos.

La política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente" también establece que nos oponemos al acoso o la discriminación de cualquier tipo, apoyamos la diversidad y los derechos de la mujer, proporcionamos un entorno de trabajo saludable y seguro, protegemos la privacidad de los datos de consumidores y empleados, y prohibimos el soborno, incluso en países donde pueda estar tolerado o consentido.

Ford supervisa el cumplimiento de estos compromisos mediante evaluaciones de los centros de fabricación para determinar si nuestras prácticas se ajustan a nuestras políticas declaradas y las normas éticas . Los empleados tienen acceso a mecanismos de reclamación y canales de información para denunciar infracciones. Además, ofrecemos programas de formación y concienciación para educar a los empleados sobre nuestras políticas corporativas y nuestro Código de Conducta.

S1: Plantilla propia (continuación)

→ S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Evaluar los riesgos en materia de derechos humanos dentro de nuestra plantilla

En consonancia con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las compañías y los Derechos Humanos, contamos con procesos de diligencia debida para prevenir y mitigar los impactos sobre los derechos humanos y el medio ambiente. Identificamos y evaluamos los riesgos e impactos reales o potenciales a través de nuestra evaluación formal de la situación de los derechos humanos y el medio ambiente, que incluye consultas con los grupos de interés.

Ford lleva a cabo una evaluación anual de riesgos de nuestras operaciones globales utilizando el Cuestionario de Autoevaluación de Riesgos de las Instalaciones (SAQ) en línea de la Alianza Empresarial Responsable (RBA).

Los SAQ de riesgos de las instalaciones de la RBA ponen de relieve las áreas de riesgos potenciales para los derechos humanos, incluido el trabajo infantil y forzado, la salud y la seguridad, y los riesgos medioambientales a nivel de las instalaciones mediante la identificación de lagunas en los sistemas, las políticas y las prácticas. Proporcionan un proceso coherente para analizar los riesgos de forma global y desplegar las medidas preventivas adecuadas según sea necesario.

Facilitación de una reparación de los impactos sobre los derechos humanos

Nuestra política "Estamos comprometidos con la protección de los derechos humanos y el medio ambiente" exige que ofrezcamos mecanismos de reclamación a nivel operativo a través de nuestros mecanismos de información, que sean accesibles a nuestros empleados, proveedores y al público en general, que ofrezcamos soluciones adecuadas cuando se produzca un incumplimiento y que pongamos fin a cualquier violación, y que no tomemos represalias contra las denuncias de buena fe de incumplimiento de la política o la ley.

Alineación de las políticas con los marcos internacionales

Nuestra política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente" se ajusta a múltiples marcos internacionales. Consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades para más información.

Nuestra política está en consonancia con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las compañías y los Derechos Humanos (UNGP) al poner en práctica sus tres pilares: "proteger", "respetar" y "remediar" Defendemos y apoyamos los derechos humanos en consonancia con estos principios identificando y controlando los riesgos, corrigiendo cualquier incumplimiento e informando con transparencia de nuestros progresos.

Estamos comprometidos a defender los derechos laborales y a promover unas condiciones de trabajo seguras y justas en consonancia con la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo. Las Directrices de la OCDE sirven de base para nuestro enfoque de la responsabilidad corporativa y orientan nuestra actuación empresarial ética y transparente. La adhesión de nuestra política a los Principios de Empoderamiento de las Mujeres de la ONU subraya nuestro compromiso con la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres en el lugar de trabajo. Respetamos la DNUDPI y nos comprometemos a defender los derechos de los pueblos indígenas, solicitando su consentimiento libre, previo e informado (CLPI) para las actividades que afecten a sus tierras y recursos.

Al integrar estos marcos en nuestras políticas, trabajamos para proteger los derechos humanos y el medio ambiente, y proporcionamos un enfoque para abordar los posibles impactos sobre los derechos humanos en nuestras actividades empresariales.

Política sobre trata de seres humanos, trabajo forzado y trabajo infantil

Nuestra política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente" establece lo siguiente:

- "Prohibir el uso del trabajo infantil en cualquiera de sus formas. No emplearemos a ningún menor de 15 años, a menos que forme parte de un programa de formación o aprendizaje autorizado por el gobierno que beneficie claramente a los participantes
- Prohibir el uso del trabajo forzado, el trabajo obligatorio y la esclavitud en cualquiera de sus formas y no tolerar ninguna forma de prácticas disciplinarias abusivas
- Prohibir la utilización o el apoyo a la trata de seres humanos
- Seguir prácticas éticas de contratación, incluidas, entre otras, la prohibición del uso de prácticas engañosas o fraudulentas en la oferta de empleo, el uso de comisiones de contratación pagadas por los empleados y la confiscación, destrucción, ocultación o denegación de acceso a los documentos de identidad de los empleados"

Política de igualdad de oportunidades

De acuerdo con el Código de Conducta de Ford, nos esforzamos por ofrecer un entorno de trabajo inclusivo en el que se respeten las diferentes ideas, perspectivas y creencias. El Código de Conducta incluye nuestra política "Estamos comprometidos con el objetivo de la igualdad de oportunidades", que exige que no haya discriminación por motivos de raza, color, religión, edad, sexo, orientación sexual, identidad de género, origen nacional, discapacidad, condición de veterano, información genética o embarazo y otros factores que pueda contemplar la legislación local.

Procesos para interactuar con la plantilla propia

Compromiso directo con los empleados

Nuestra encuesta anual 2025 Employee Voice, que mide la opinión de los empleados, se envió a todos los asalariados con una explicación del proceso de gobernanza de datos.

La eficacia de la encuesta anual Voice se evalúa midiendo el índice de participación. Los resultados de la encuesta se comunican a la Dirección, que debe compartirlos con su equipo, escuchar sus comentarios y desarrollar acciones basadas en los resultados. Además, los planes de acción reflejan elementos de los comportamientos del Sistema Operativo de Ford alineados con los objetivos estratégicos de la Compañía.

Para conocer mejor las perspectivas de los distintos grupos de empleados, los resultados de la encuesta Voice pueden consultarse por equipo (skilled team), antigüedad, país/región, modalidad de trabajo y categoría salarial. Además, el equipo Voice evalúa las respuestas a las encuestas y transmite los resultados pertinentes al departamento People Matters, para que las preocupaciones y perspectivas de estos grupos se tengan en cuenta y se aborden adecuadamente.

Responsabilidad de liderazgo

El Director General de Personas y Experiencia del Empleado tiene la responsabilidad operativa de garantizar que los empleados estén comprometidos y que los resultados orienten las decisiones y acciones que respalden y estén alineadas con los comportamientos y objetivos estratégicos del Sistema Operativo Ford.

S1: Plantilla propia (continuación)

→ S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Acuerdos marco globales

Ford tiene un Acuerdo Marco Global (AMG) con Industrial Global Union que confirma nuestros compromisos con los derechos humanos con nuestra comunidad laboral global. En nuestro AMG, Ford reconoce el derecho de sus empleados a plantear sus preocupaciones. Todo trabajador que, de forma individual o conjunta con otros trabajadores, considere que tiene motivos de preocupación tiene derecho a plantearla sin sufrir represalias, y a que esta se examine mediante un procedimiento adecuado. Esta información se comunica a nuestra plantilla. Utilizamos el proceso de evaluación de la importancia de los derechos humanos para entablar conversaciones con representantes sindicales de todo el mundo sobre los derechos de los trabajadores.

Como parte del convenio colectivo de Ford en EE. UU. con la UAW, los trabajadores asalariados cubiertos por el convenio en EE. UU. tienen acceso a un procedimiento de reclamación. Una vez presentada, la reclamación sigue un proceso de varias fases, que puede culminar en una vista y una decisión de un árbitro imparcial. Además, el convenio colectivo UAW-Ford de 2023 contiene disposiciones que reafirman el compromiso de Ford con un trato justo y equitativo para todos los empleados. Los empleados pueden plantear sus preocupaciones relacionadas con el acoso, la discriminación o las represalias directamente a la Compañía, para que esta las investigue.

Mecanismos de reclamación y reparación

Canales para que los empleados planteen sus preocupaciones

Cualquier persona puede utilizar la plataforma online SpeakUp.ford.com para informar de preocupaciones que impliquen a Ford o al cumplimiento por parte de los empleados de Ford de las Políticas Corporativas, el Código de Conducta, la ley u otros asuntos de cumplimiento y ética. El sitio SpeakUp está gestionado por un proveedor externo. Los empleados también pueden informar de sus preocupaciones a su Líder de Personal, Recursos Humanos, Asuntos de Personal o a la Oficina de Asuntos Legales (OGC).

Tanto el Código de Conducta de Ford como nuestra política interna "Estamos comprometidos fomentar la denuncia y eliminar las represalias" incluyen una explicación del proceso posterior a la presentación de una denuncia.

Existen canales internos adicionales para que los empleados informen de preocupaciones específicas relacionadas con la seguridad en el lugar de trabajo, la seguridad de nuestros productos y servicios y cuestiones legales o relacionadas con la ética.

Poner remedio a los impactos negativos

Ford cuenta con un proceso para revisar y responder a las denuncias. La política de Ford "Estamos comprometidos a fomentar la denuncia y eliminar las represalias" exige que la información relacionada con las denuncias se mantenga confidencial y solo se comparta si es necesario para que las personas designadas lleven a cabo una investigación.

Existen canales específicos para tratar los asuntos relacionados con los empleados, incluidas las cuestiones laborales relacionadas con la remuneración, la discriminación, el acoso, las preocupaciones sobre las prestaciones de los empleados, el Código de Conducta y las políticas de la Compañía. Todas las políticas corporativas y el Código de Conducta incluyen una sección en la que se subraya la importancia de denunciar y se hace referencia a la política "Estamos comprometidos a fomentar la denuncia y eliminar las represalias".

Abordar las cuestiones planteadas

Una vez presentada, la denuncia se registra en nuestro sistema interno de seguimiento de quejas y se remite al recurso interno adecuado para su investigación.

El proceso de investigación permite recopilar y evaluar la información necesaria y confirma que los problemas se resuelven adecuadamente. Podemos evaluar si es necesario mejorar algún proceso o programa, o si hay que modificar políticas o procedimientos.

Garantizar la disponibilidad de canales de denuncia

Ford garantiza la disponibilidad de canales de denuncia para los empleados comunicando su accesibilidad. Esto incluye sesiones anuales de formación sobre el Código de Conducta, que contienen una sección sobre "denuncia y prevención de represalias" para empleados asalariados y de agencias, y comunicaciones internas como los correos electrónicos "What to Watch", así como señalización digital y física en las instalaciones de Ford en todo el mundo.

Recoger opiniones

Para evaluar si los empleados son conscientes de los procesos que les permiten plantear sus preocupaciones y que estas sean atendidas, la encuesta anual Voice incluye una pregunta en la que se consulta a los empleados si Ford les ofrece múltiples vías y salidas para compartir sus opiniones sobre su experiencia como empleados. Para indicar si los empleados confían en estos procesos, la encuesta anual Voice también pregunta si los empleados creen que los resultados de la encuesta se utilizarán para tomar decisiones o hacer cambios en Ford. Las sesiones anuales de formación sobre el Código de Conducta también brindan a los empleados asalariados y de agencias la oportunidad de dar su opinión a la Compañía.

Políticas contra las represalias

La política de Ford "Estamos comprometidos a fomentar la denuncia y eliminar las represalias" prohíbe las represalias. Ninguna persona en Ford puede tomar medidas adversas contra otra por denunciar de buena fe una presunta infracción o por colaborar en una investigación. Las infracciones de esta política pueden dar lugar a medidas disciplinarias que pueden llegar al despido.

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S1: Plantilla propia
→ S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Trabajadores de la cadena de valor

A efectos de esta información, los trabajadores de la cadena de valor se definen como los trabajadores de la cadena de suministro de Ford, incluidos los proveedores de nivel 1 y de nivel 2+.

Los impactos negativos materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor son sistémicos en contextos en los que opera Ford o nuestros proveedores. Los impactos y riesgos materiales identificados se refieren a la cadena de suministro de Ford en todo el mundo.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor

Impactos I-10 y I-11

Los impactos I-10 e I-11 están relacionados y utilizan las mismas o similares políticas, acciones y objetivos .

Impacto I-10

Los materiales extraídos de las minas están asociados a mayores riesgos de trabajo infantil.

Impacto I-11

Los proveedores pueden ser cómplices de la explotación y el trabajo forzado.

Políticas relacionadas con el trabajo infantil

Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige a los proveedores:

- "Cumplir la edad mínima para trabajar en cualquier región en la que operen, prohibiendo al mismo tiempo el empleo de cualquier persona menor de 15 años, aunque lo permita la legislación local. Las únicas excepciones a este requisito son los programas de formación o aprendizaje autorizados por el gobierno que beneficien claramente a los participantes
- Prohibir a los trabajadores menores de 18 años realizar trabajos que puedan poner en peligro su salud o su seguridad, incluidos los turnos de noche, las horas extraordinarias o los trabajos peligrosos, de conformidad con el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil (n.º 182) de la OIT
- Implantar un mecanismo adecuado para verificar que la edad de los trabajadores cumple el Convenio de la OIT sobre la edad mínima (n.º 138), y proporcionar pruebas de este mecanismo de verificación cuando se soliciten
- Dejar de emplear a niños y tomar medidas razonables para inscribirlos en un programa de subsanación/ educación si se descubriera trabajo infantil en sus propias instalaciones o en su cadena de suministro"

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Políticas relacionadas con el trabajo forzado

Nuestro Código de Conducta para Proveedores prohíbe estrictamente a nuestros proveedores utilizar y apoyar la trata de seres humanos. Exigimos a nuestros proveedores:

- "Confirmar que el trabajo se realiza de forma voluntaria. Los trabajadores deben tener libertad para rescindir su contrato sin penalización alguna, notificándolo con una antelación razonable, de acuerdo con su contrato, si lo hubiera, y con la legislación aplicable
- No participar en actividades destinadas a restringir la libertad de movimiento de los trabajadores
- No permitir tratos física o psicológicamente crueles, inhumanos o degradantes"

Exigimos a nuestros proveedores que no utilicen ni consientan el trabajo forzado, el trabajo obligatorio o la esclavitud en cualquiera de sus formas y que no empleen ningún tipo de prácticas disciplinarias abusivas. Nuestros proveedores deben seguir prácticas de contratación éticas. Prohibimos a nuestros proveedores:

- "Engañar o defraudar a los posibles trabajadores sobre la naturaleza del trabajo
- Pedir a los empleados que paguen comisiones de contratación; o que paguen un préstamo trabajando durante un periodo de tiempo acordado o poco claro por un salario escaso o nulo, con un trabajo realizado muy superior al valor del préstamo inicial, incluidos a agentes y subagentes del empresario. En caso de que se compruebe que los trabajadores han abonado estos importes, estos deberán ser reembolsadas al trabajador
- Confiscar, destruir, ocultar o denegar el acceso a los pasaportes de los empleados y otros documentos de identidad expedidos por el Gobierno"

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Políticas relativas al trabajo infantil y forzado

Nuestra "Política de Abastecimiento Responsable de Materiales" exige que los procesadores y las minas de los que nos abastecemos directamente acepten someterse a las auditorías ESG aplicables, y tiene la expectativa de que nuestros proveedores exijan lo mismo. Las normas ESG garantizadas por terceros son fundamentales para proteger a los trabajadores, los niños, las comunidades, los derechos de los pueblos indígenas y el medio ambiente en las zonas donde operan la minerías y las empresas procesadoras.

Acciones para prevenir el trabajo infantil y forzado

Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar estos impactos.

Evaluación de riesgos

Nuestro objetivo es identificar los riesgos significativos relacionados con los derechos humanos y el medio ambiente en los proveedores, en particular los cubiertos por las obligaciones de diligencia debida en la cadena de suministro, incluida la Ley alemana de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro. Cuando detectamos riesgos relacionados con los derechos humanos y el medio ambiente, nos comprometemos con el comprador y el proveedor a crear un plan de acción correctivo con el proveedor y aplicar medidas suficientes de gestión de riesgos.

Requisitos para los proveedores y sus subniveles

Utilizamos mecanismos contractuales basados en el riesgo, como auditorías de terceros y evaluaciones en el lugar, para controlar y mitigar los riesgos identificados en nuestros proveedores. Exigimos a los proveedores que compartan la información de la cadena de suministro de los niveles inferiores previa solicitud, y hemos utilizado estos requisitos para realizar auditorías de la cadena de suministro de baterías para vehículos eléctricos, Value Stream Mapping y datos de trazabilidad. Utilizamos una plataforma de la cadena de suministro de terceros diseñada para integrar datos en múltiples actividades de la cadena de suministro de Ford. Este sistema nos permite llevar a cabo investigaciones de la cadena de suministro cuando se detecten problemas y confirmar proveedores de niveles inferiores y recopilar pruebas de estas conexiones dentro de nuestras categorías de mayor riesgo.

Evaluaciones de riesgos posteriores a la contratación

Ford cuenta con un sistema de gestión de riesgos adaptado para gestionar los riesgos relacionados con los derechos humanos y el medio ambiente, y utiliza procesos de diligencia debida para identificar y prevenir los riesgos relacionados con los derechos humanos, incluidos los riesgos de trabajo infantil y trabajo forzado, a lo largo de nuestra cadena de suministro.

Hemos desarrollado un proceso de evaluación de riesgos para identificar, en primer lugar, a nuestros proveedores de nivel 1 de mayor riesgo e impulsar la adopción de medidas al respecto. En primer lugar, realizamos un análisis esencial basado en el riesgo del país, el riesgo del sector y el volumen de gasto invertido con cada proveedor. A partir de ahí, elaboramos una lista de posibles proveedores de alto riesgo vinculado.

También evaluamos el cumplimiento de los proveedores con el Código de Conducta para Proveedores de Ford utilizando el Cuestionario de Evaluación de Sostenibilidad (SAQ) de Drive Sustainability (DS). El SAQ de DS, validado por terceros, solicita a los proveedores pruebas de que cuentan con una política formal, un sistema de gestión y formación en materia de derechos humanos y condiciones laborales.

S2: Trabajadores de la cadena de valor (continuación)

S1: Plantilla propia
→ S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Una vez recibidos los SAQ de DS, realizamos un análisis de riesgos para determinar qué proveedores requerirán una auditoría en función de la gravedad y la probabilidad. A continuación, se realizan auditorías externas en el lugar a los posibles proveedores de nivel 1 de alto riesgo, utilizando el Programa de Evaluación Validado (VAP) de la Alianza Empresarial Responsable (RBA) y la evaluación de la Iniciativa de Cadena de Suministro Responsable (RSCI). Tras una auditoría, los proveedores presentan procesos de acción correctiva para reforzar las áreas en las que se han detectado no conformidades. Identificamos los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de suministro mediante auditorías de terceros y mecanismos de reclamación.

Medidas correctivas

Cuando se identifican posibles problemas de trabajo infantil o forzado en nuestra cadena de suministro, iniciamos una investigación para determinar si el proveedor suministra piezas a Ford. En caso de conocimiento fundado de posibles violaciones de los derechos humanos, Ford aplicará las medidas preventivas adecuadas y tomará las medidas correctivas oportunas para poner fin o mitigar inmediatamente dichas violaciones. Esto puede incluir la colaboración con nuestro proveedor de primer nivel para realizar una auditoría en el lugar con el fin de identificar si existen indicios de trabajo infantil o trabajo forzado, y colaborar con el proveedor auditado para corregir los incumplimientos graves y solucionar los problemas detectados. Nuestro proceso de medidas correctivas supervisa el cumplimiento y previene riesgos futuros. Las auditorías de cierre tienen lugar una vez elaboradas y aplicadas las medidas correctivas y miden la eficacia de estas.

Informes obligatorios

Según nuestra "Declaración de Política sobre la Estrategia, Políticas y Procesos de Derechos Humanos de Ford", "La adhesión a nuestro Código de Conducta para Proveedores requiere que los proveedores informen y remedien cualquier incumplimiento y, cuando se identifiquen problemas, informen de forma transparente sobre el progreso de su subsanación. Ford mantiene un diálogo abierto con proveedores y socios comerciales para encontrar una solución común que ponga fin o mitigue la infracción. Para lograr estos objetivos, realizamos una evaluación preliminar de la infracción y sus repercusiones, mitigamos y contenemos la infracción y sus repercusiones negativas a corto plazo, y proporcionamos soluciones adecuadas cuando se produce el incumplimiento, sí como ponemos fin a cualquier infracción".

Trazabilidad de las cadenas de suministro

La mica y el cobalto presentan una mayor asociación con los riesgos del trabajo infantil en la cadena de suministro ascendente. En 2021, iniciamos auditorías de la cadena de suministro de materiales para baterías de vehículos eléctricos, con el fin de identificar a nuestros proveedores secundarios de cobalto, litio y níquel para la mina y determinar los riesgos a nivel de proveedor. Desde entonces, hemos ampliado nuestra auditoría y trazabilidad de la cadena de suministro para incluir la mica, el grafito y los electrolitos.

Diligencia debida de la OCDE

En cumplimiento de la Ley Dodd-Frank de Estados Unidos, presentamos un informe anual sobre minerales de conflictos ante la SEC estadounidense desde 2013. En el informe, se describe nuestro proceso de diligencia debida, tal como se define en la Guía de diligencia debida de la OCDE para cadenas de suministro responsables de minerales procedentes de zonas afectadas por conflictos y de alto riesgo, para confirmar que los proveedores que nos suministran componentes que contienen estaño, wolframio, tantalio y oro (3TG) conocen el origen de dichos minerales, se abastecen de ellos de forma responsable y no suministran, con conocimiento de ello, piezas que contengan minerales que contribuyan al conflicto. Se exige a los proveedores que utilicen fundiciones y refinerías que hayan sido validadas como conformes con un programa independiente de validación de abastecimiento responsable de minerales.

Hemos ampliado nuestro programa de abastecimiento responsable de materiales y el alcance de nuestra diligencia debida para incluir materiales adicionales relevantes para la industria y la procedencia de minerales de zonas afectadas por conflictos y de alto riesgo más allá de la República Democrática del Congo (RDC) y los países limítrofes. Ford ha llevado a cabo un proceso formal de diligencia debida sobre el cobalto desde 2018; diligencia debida sobre la mica desde 2019, que se formalizó en 2020; diligencia debida formalizada sobre el litio y el níquel en 2022; y en 2025 implementamos la diligencia debida sobre el grafito natural en nuestras cadenas de suministro de baterías.

Participación en iniciativas del sector

Utilizamos los datos recopilados a través de las plantillas de informes de la Iniciativa de Minerales Responsables (RMI) para que los procesadores de materiales extraídos se sometan al Proceso de Garantía de Materiales Responsables (RMAP) de la RMI y a su evaluación ESG, que identifican y abordan los riesgos de trabajo infantil y trabajo forzado. También somos miembros activos de varios grupos de trabajo de la RMI, como el Equipo de Compromiso con las Fundiciones de la RMI, el Equipo de Plantillas de Informes Minerales, el Equipo de Oro y el Equipo de Minerales Emergentes.

También estamos como copresidentes en el Equipo de Compromiso con la Fundición del Grupo de Acción de la Industria de Automoción (AIAG) y el Comité de Dirección de Responsabilidad Corporativa, y somos miembros del Grupo de Trabajo de Materiales Responsables. Nuestra participación en RMI y AIAG nos permite ampliar nuestras capacidades para llegar a más fundiciones aptas para participar en auditorías de abastecimiento responsable de terceros.

Ford también se unió a la Iniciativa de Mica Responsable en 2024, una coalición global para la acción que ayudará a eliminar las condiciones de trabajo inaceptables y erradicar el trabajo infantil para 2030.

Nuestra participación en estas organizaciones interprofesionales nos permite apoyar el desarrollo de herramientas y normas de diligencia debida alineadas en nuestras cadenas de suministro ascendentes.

Acciones adicionales para prevenir el trabajo infantil en la minería

Además, Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar el impacto potencial del trabajo infantil.

Investigación previa al suministro de mica

Para abordar de forma proactiva los riesgos ASG de la minería de mica en las primeras fases de la contratación, Ford ha implantado un marco de diligencia debida previa a la contratación. Esto incluye la trazabilidad obligatoria de la cadena de suministro, el análisis de riesgos y las auditorías independientes de terceros para procesadores y minas como requisito previo para la adjudicación de contratos. Para aumentar la transparencia, también exigimos a los proveedores que apliquen sistemas de trazabilidad validados, que permitan a Ford verificar el origen de la mica y confirmar la conformidad con nuestras normas de derechos humanos y medioambientales.

Seguimos avanzando en nuestro proyecto de garantía y trazabilidad en el lugar, en colaboración con SLR Better Mining, garantizando que nuestros volúmenes de mica se obtienen con protocolos de gestión de riesgos demostrables. Nuestro equipo llevó a cabo evaluaciones sobre el terreno de minas y procesadoras en Madagascar en 2025. Esta visita reforzó el compromiso de Ford con el abastecimiento responsable, permitiéndonos validar el rendimiento del programa y generar la confianza de los grupos de interés necesaria para la integridad de la cadena de suministro a largo plazo.

Proyecto Better Mining

Ford apoya Better Mining of Cobalt in the DRC, un programa sobre el terreno para identificar riesgos y aplicar medidas correctoras y formación en minas artesanales y de pequeña escala (MAPE) designadas. Este programa educa a las cooperativas legales de MAPE y al sector, así como a los servicios estatales de apoyo, sobre cómo aplicar prácticas responsables en el sector y cumplir los requisitos de diligencia debida. El desarrollo de capacidades también ayudará a las comunidades mineras a participar de forma significativa en las cadenas de suministro mundiales.

S2: Trabajadores de la cadena de valor (continuación)

S1: Plantilla propia
→ S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

En 2025, este esfuerzo se tradujo en mejoras tangibles de la gestión de riesgos en sus cuatro explotaciones de MAPE, incluida la disminución de los incidentes relacionados con la legalidad con el registro de los trabajadores en el lugar, la mejora de la distribución y el uso de equipos de protección individual y la mejora de la gestión de los riesgos de seguridad en el lugar en relación con los pozos mineros.

Alcance de las acciones de Ford

Estas acciones apoyan la política de Ford de tolerancia cero con el trabajo infantil y el trabajo forzado en nuestra cadena de suministro, descrita en nuestra "Declaración sobre la estrategia, políticas y procesos de Ford en materia de derechos humanos".

Las acciones abarcan la cadena de suministro global de Ford, incluidos los niveles inferiores relacionados con la minería y el procesamiento de materias primas. El ámbito geográfico es mundial, con requisitos específicos adaptados a la normativa local. Entre los grupos de interés afectados figuran Ford, sus proveedores y las comunidades locales cercanas a las explotaciones mineras. Estas acciones están en curso y podrían afectar a todos los horizontes temporales identificados.

Objetivos

Ford cuenta con procesos y procedimientos para detectar violaciones de los derechos humanos y reaccionar adecuadamente. Ford aplica una política de tolerancia cero frente a las violaciones de los derechos humanos. No hemos fijado objetivos relacionados con este impacto porque tenemos una cadena de suministro global compleja y el control directo de Ford sobre las acciones de los proveedores es limitado.

No obstante, nuestro objetivo es eliminar el trabajo infantil y el trabajo forzado en nuestras cadenas de suministro mediante una mayor transparencia y compromiso en toda la cadena de suministro.

Hacemos un seguimiento de la eficacia de nuestros requerimientos a los proveedores, incluida nuestra tolerancia cero con el trabajo infantil y el trabajo forzado, a través de nuestro proceso de auditoría descrito anteriormente.

Impacto I-12

Los empleados de la cadena de valor en condiciones de trabajo peligrosas pueden correr el riesgo de sufrir lesiones e incluso morir si no cuentan con la protección o las medidas de mitigación adecuadas.

Políticas

Según nuestro Código de Conducta para Proveedores, nuestros proveedores deben proporcionar un entorno de trabajo seguro y saludable. Exigimos a nuestros proveedores:

- "Proporcionar un entorno de trabajo que cumpla o supere las normas vigentes del sector y la normativa local, regional y nacional en materia de seguridad, salud laboral y seguridad contra incendios
- Realizar evaluaciones periódicas de los riesgos e implantar medidas correctivas y preventivas para minimizar los riesgos en el lugar de trabajo, incluidos, entre otros, los riesgos mecánicos, eléctricos, químicos, de incendio y físicos
- Impartir formación periódica sobre salud y seguridad a los trabajadores
- Animar a los trabajadores a plantear abiertamente sus preocupaciones en materia de salud y seguridad y ofrecerles garantías contra las represalias

Además, según el Código de Conducta para Proveedores, Ford espera que sus proveedores mantengan un sistema de gestión de la salud y la seguridad para limitar la exposición de los trabajadores a peligros y promover la mejora continua de las condiciones de trabajo y de la salud y la seguridad en el trabajo"

Para obtener más información sobre esta política, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar este impacto.

Evaluación de los riesgos para la salud y la seguridad de los proveedores

Hemos desarrollado un proceso de evaluación de riesgos para identificar en primer lugar a los proveedores de mayor riesgo e impulsar la adopción de medidas al respecto. En primer lugar, realizamos un análisis vinculado basado en el riesgo del país, el riesgo del sector y el volumen de gasto invertido con cada proveedor. A partir de ahí, elaboramos una lista de posibles proveedores de alto riesgo vinculado que deberían priorizarse para una auditoría.

Evaluamos la alineación de los proveedores con el Código de Conducta para Proveedores de Ford utilizando el SAQ de DS. Disponer de una política de salud y seguridad es un requisito fundamental del SAQ de DS e incluye requisitos como los equipos de protección individual, la seguridad de las máquinas y la gestión de incidentes y accidentes.

Auditoría del rendimiento de los proveedores en materia de salud y seguridad

Una vez recibidos los SAQ de DS, realizamos un análisis de riesgos más profundo para determinar qué proveedores requerirán una auditoría en función de la gravedad y la probabilidad. A continuación, se realizan auditorías de terceros a los proveedores de nivel 1 de alto riesgo y a los proveedores de nivel inferior de material para baterías de vehículos eléctricos. Identificamos los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de suministro a través de auditorías de terceros, mecanismos de reclamación o escalándolo a los compradores del proveedor. Nuestro plan de acción correctivo supervisa el cumplimiento y previene riesgos futuros. Las auditorías de cierre tienen lugar una vez aplicadas las medidas correctivas. Junto con las reclamaciones resueltas, las auditorías de cierre miden la eficacia de estas acciones.

Prevención de riesgos para la salud y de seguridad en la minería

Ford aborda de forma proactiva los riesgos ESG de la minería de mica, incluidos los riesgos para la salud y de seguridad, en las primeras fases de la contratación, mediante la implantación de un marco de diligencia debida previa a la contratación. Ford también apoya Better Mining of Cobalt in the DRC para identificar riesgos y aplicar medidas correctivas y formación en minas MAPE designadas. Obtenga más información sobre estos proyectos en Acciones Adicionales para prevenir el trabajo infantil en la minería.

Alcance de las acciones de Ford

Estas acciones apoyan las políticas de Ford en torno a la salud y la seguridad en nuestra cadena de valor para minimizar el riesgo de lesiones e incluso de muerte, como se indica en nuestro Código de Conducta para Proveedores.

Las acciones abarcan la cadena de suministro global de Ford, incluidos los subniveles. El ámbito geográfico es mundial, con requisitos específicos adaptados a la normativa local. Entre los grupos de interés afectados figuran Ford, sus proveedores y las comunidades locales cercanas a las instalaciones del proveedor.

Estas acciones están en curso y podrían afectar a todos los horizontes temporales identificados.

Objetivos

Ford cuenta con políticas relacionadas con las condiciones laborales en nuestro Código de Conducta para Proveedores, y dispone de procesos y procedimientos para detectar violaciones de los derechos humanos y reaccionar adecuadamente. No hemos fijado objetivos relacionados con este impacto porque tenemos una cadena de suministro global compleja y el control directo de Ford sobre las acciones de los proveedores es limitado.

S2: Trabajadores de la cadena de valor (continuación)

S1: Plantilla propia
→ S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

No obstante, nuestro objetivo es minimizar el riesgo de lesión y muerte en nuestras cadenas de suministro mediante una mayor transparencia y compromiso en toda la cadena de suministro. Hacemos un seguimiento de la eficacia de nuestros requisitos a los proveedores, incluidas las cuestiones de salud y seguridad, a través de nuestros procesos de evaluación de riesgos y auditoría descritos anteriormente.

Riesgo R-7

El incumplimiento de la normativa que prohíbe el trabajo forzado podría conllevar la retirada inmediata del producto y su eliminación, importantes costes financieros y la pérdida de ventas.

Políticas

Seguimos trabajando con nuestros proveedores para confirmar que sus políticas se ajustan a nuestro Código de Conducta para Proveedores, que exige expresamente que nuestros proveedores no utilicen ni aprueben ningún tipo de trabajo forzado u obligatorio, no empleen ningún tipo de prácticas disciplinarias abusivas y sigan prácticas éticas de contratación.

Para obtener más información sobre esta política, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar este riesgo.

Formación de proveedores

Impartimos formación para ayudar a los proveedores a actualizar sus políticas y adaptarlas al Código de Conducta para Proveedores. Nos centramos en ayudar a nuestros proveedores a cumplir nuestros compromisos ASG, desarrollar su capacidad y mejorar sus prácticas empresariales.

Diligencia debida y evaluación de riesgos

Las normativas que prohíben el trabajo forzado pueden incluir a los subproveedores. Para hacer frente a este riesgo, en 2023 actualizamos nuestro Código de Conducta para Proveedores y nuestras obligaciones contractuales a fin de que se exija a los proveedores que compartan la información de la cadena de suministro de los niveles inferiores, cuando se les solicite. Llevamos a cabo auditorías de la RBA y RSCI de proveedores de nivel 1, auditorías de cadenas de suministro de nivel inferior para materiales de alto riesgo, Value Stream Mapping de cadenas de suministro de alto riesgo, y analizamos los resultados mediante nuestro proceso Restricted Party Screening. Utilizamos una plataforma de cadena de suministro de terceros diseñada para integrar datos en múltiples actividades de la cadena de suministro de Ford.

Investigaciones de reclamaciones

Para cualquier preocupación planteada por terceros, utilizamos nuestro proceso de diligencia debida para investigar la cuestión y comprender la implicación de nuestra Compañía y los proveedores. Cuando se detectan posibles problemas con un proveedor en cualquier punto de nuestra cadena de suministro, iniciamos una investigación para confirmar si el proveedor forma parte de nuestra cadena de suministro. Si se confirma, seguiremos nuestros procedimientos de diligencia debida, a partir del trabajo con nuestro proveedor, para llevar a cabo una auditoría de terceros con el fin de identificar cualquier no conformidad crítica y trabajar con el auditado para corregir estos problemas, si es necesario. Ford se reserva el derecho de buscar fuentes alternativas de suministro si un proveedor no cumple con el Código de Conducta para Proveedores. También podemos seguir el Principio Rector 19 de la ONU y optar por seguir trabajando en una relación comercial si tenemos la capacidad de influir en que cumpla con nuestros requerimientos ESG.

Liderazgo en el sector

Hemos colaborado en el desarrollo del Programa de Diligencia Debida para Trabajos Forzados de la AIAG, en asociación con otros cinco fabricantes de automóviles norteamericanos. El programa, que se lanzó en 2025, ofrece un enfoque sectorial alineado para la realización y notificación de actividades de diligencia debida en materia de trabajo forzado. Este enfoque facilita la normalización de los datos de los informes, un modelo común de informe y una tecnología innovadora para la base de suministro a un coste reducido. El programa también incluye formación y educación para ayudar a los proveedores a llevar a cabo su propia diligencia debida en materia de trabajo forzado, al tiempo que se agiliza la presentación de informes en la cadena de suministro del sector del automóvil.

Alcance de las acciones de Ford

Estas acciones apoyan las políticas de Ford de tolerancia cero con el trabajo forzado en nuestra cadena de valor, descrita en la "Declaración sobre la estrategia, políticas y procesos de Ford en materia de derechos humanos".

Las acciones abarcan la cadena de suministro global de Ford, incluidos los niveles inferiores de proveedores. El ámbito geográfico es mundial, con requisitos específicos adaptados a la normativa local. Entre los grupos de interés afectados, figuran Ford, sus proveedores y las comunidades locales cercanas a las instalaciones del proveedor.

Estas acciones están en curso y podrían afectar a todos los horizontes temporales identificados.

Objetivos

Ford cuenta con procesos y procedimientos para detectar violaciones de los derechos humanos y reaccionar adecuadamente. Ford aplica una política de tolerancia cero frente a las violaciones de los derechos humanos. No hemos fijado objetivos relacionados con este impacto porque tenemos una cadena de suministro global compleja y el control directo de Ford sobre las acciones de los proveedores es limitado.

No obstante, nuestro objetivo es eliminar el trabajo forzado en nuestras cadenas de suministro mediante una mayor transparencia y compromiso en toda la cadena de suministro. Hacemos un seguimiento de la eficacia de nuestros requisitos a los proveedores, incluida nuestra tolerancia cero con el trabajo forzado a través de nuestra diligencia debida y evaluación de riesgos descritas anteriormente.

Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor

Respeto de los derechos humanos en toda la cadena de valor

Nuestro Código de Conducta para Proveedores aborda cuestiones clave relacionadas con los derechos humanos y el lugar de trabajo, comúnmente asociadas con el respeto de los derechos humanos y la protección de los derechos laborales de los trabajadores. El Código de Conducta para Proveedores de Ford da prioridad a los derechos humanos en toda nuestra cadena de suministro, prohíbe el tráfico de seres humanos, el trabajo infantil y el trabajo forzado, exige condiciones de trabajo seguras y hace hincapié en la diligencia debida para prevenir y mitigar los riesgos para los derechos humanos.

El cumplimiento se supervisa a través de un enfoque múltiple, que incluye sistemas de gestión de riesgos, auditorías y evaluaciones de terceros, mecanismos de reclamación accesibles y la adhesión a todas las leyes y reglamentos aplicables, en consonancia con normas internacionales como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Compañías y Derechos Humanos y la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo.

En cuanto al abastecimiento de materias primas, el Código exige a los proveedores que lleven a cabo una diligencia debida acorde con la Guía de diligencia debida de la OCDE para cadenas de suministro responsables de minerales procedentes de zonas afectadas por conflictos y de alto riesgo, y exige a los proveedores que utilicen certificaciones de terceros. Ford exige transparencia y trazabilidad en toda la cadena de suministro (para evitar prácticas de explotación laboral y promover un entorno empresarial responsable y ético).

En 2025, se han notificado infracciones de esta directriz que afectan a trabajadores de nuestra cadena de valor y que se han resuelto, se han intensificado o se están investigando. Ninguna ha sido clasificada como problema grave de derechos humanos.

Hacemos un seguimiento de los resultados a través de nuestro mecanismo de quejas.

S2: Trabajadores de la cadena de valor (continuación)

S1: Plantilla propia
→ S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Alineación con los marcos internacionales

El Código de Conducta para Proveedores está en consonancia con múltiples marcos internacionales, incluidos los UNGP, al poner en práctica sus tres pilares: "proteger", "respetar" y "remediar" Esto se consigue por varios medios, como exigir a los proveedores que prohíban el trabajo infantil y forzado, garanticen condiciones laborales seguras y promuevan el abastecimiento responsable.

Las disposiciones del Código reflejan un enfoque estructurado para integrar los derechos humanos en la cadena de suministro de Ford, que está en consonancia con los UNGP.

Consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades para más obtener información.

Proceso para comprometer a los trabajadores de la cadena de valor

Evaluamos el cumplimiento de los proveedores con el Código de Conducta para Proveedores de Ford utilizando el SAQ de DS. Una vez recibidos los SAQ de DS, los utilizamos para realizar un análisis de riesgos más profundo en instalaciones de proveedores específicas para determinar qué proveedores requerirán una auditoría en función de la gravedad y la probabilidad. El proceso de auditoría se describe en el apartado Acciones para prevenir el trabajo infantil y forzado.

Compromiso directo con los trabajadores de la cadena de valor

Los trabajadores de la cadena de valor pueden ponerse en contacto con Ford directamente, a través del mecanismo de quejas de Ford, mediante representantes fiables durante una auditoría de terceros o a través del mecanismo de quejas de terceros Worker Voice. Además, durante las auditorías a nuestros proveedores de alto riesgo se entabla un diálogo directo con los trabajadores de la cadena de valor. Un componente fundamental de la auditoría de sostenibilidad es la realización de entrevistas directas con los trabajadores. Se proporcionan traductores, y la política no permite a los empresarios estar presentes en las entrevistas, por lo que los empleados pueden hablar libremente.

El compromiso mediante auditorías se produce anualmente. Como no podemos auditar a todos nuestros proveedores cada año, se elige un subconjunto de proveedores de alto riesgo. A estos proveedores se les asigna un nivel de riesgo mediante un proceso de análisis de riesgos que se ajusta a los requisitos de la Ley alemana de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro (GSCDDA). A los proveedores de riesgo medio se les asigna una formación opcional para revisar las mejores prácticas a través de la academia de aprendizaje en línea patrocinada por la RBA. También se realizaron auditorías previas a la contratación con proveedores de equipos potencialmente de alto riesgo.

Ford también lleva a cabo auditorías en toda la cadena de suministro de materiales para baterías de vehículos eléctricos antes de las minas. Estas auditorías se ajustan a la Guía de Diligencia Debida de la OCDE para Cadenas de Suministro Responsables de Minerales Procedentes de Zonas Afectadas por Conflictos y de Alto Riesgo, y nos proporcionan informes cuyas conclusiones se basan en pruebas objetivas obtenidas mediante entrevistas con la dirección y el personal, revisiones de los documentos y registros adecuados, y la observación del lugar de trabajo.

Supervisión del compromiso y la estrategia

El CSO es responsable de la supervisión general del liderazgo de la Compañía en materia de derechos humanos y medio ambiente. En apoyo del CSO, los equipos de Sostenibilidad Global y Sostenibilidad de la Cadena de Suministro son responsables de las operaciones diarias de liderazgo, gestión y aplicación de los derechos humanos y el medio ambiente, incluida la aplicación y el cumplimiento de nuestro Código de Conducta para Proveedores. El Código de Conducta para Proveedores está alineado con nuestra política "Estamos comprometidos con los derechos humanos y el medio ambiente".

El equipo de Sostenibilidad de la Cadena de Suministro depende del Director de la Cadena de Suministro de Ford y Estrategia Global de Compras (Riesgo). Desde el punto de vista operativo, el Director de la Cadena de Suministro y Sostenibilidad supervisa la aplicación y el seguimiento de nuestro Código de Conducta para Proveedores a lo largo del año.

El Director General de la Cadena de Suministro supervisa cuatro equipos responsables del cumplimiento de los derechos humanos en nuestra cadena de valor, tal y como se recoge en nuestro Código de Conducta para Proveedores:

- Abastecimiento responsable de materiales
- Derechos humanos y condiciones de trabajo
- Legislación
- Medio ambiente

Estos equipos supervisan la ejecución de las auditorías de proveedores, la formación de proveedores, los cuestionarios de autoevaluación, los compromisos directos, los mecanismos de reclamación, la diligencia debida de los materiales, incluidos los minerales conflictivos, la transparencia y los informes medioambientales. Cada equipo informa mensualmente de sus avances en auditorías, acciones correctivas, transparencia e informes a través del Business Operating Review de Ford.

Los equipos informan al menos una vez al año al CSO en la Reunión Global de Sostenibilidad.

Acuerdos marco globales

El compromiso de Ford con los derechos de los trabajadores en su cadena de valor mundial se refleja en su Acuerdo Marco Internacional, firmado en 2012, para incluir a representantes mundiales de los centros de fabricación de Ford, representantes de la Compañía en Fabricación Global y Asuntos Laborales, e Industriales. Este Marco constituye un respaldo general a las principales obras marco en materia de derechos humanos, entre las que se incluyen las siguientes:

- La Declaración Universal de los Derechos Humanos de la ONU
- Declaración tripartita de principios sobre las compañías multinacionales y la política social de la OIT
- Líneas Directrices de la OCDE para compañías Multinacionales

Dentro de este Marco, Ford se compromete a animar a nuestros socios comerciales y proveedores a adoptar políticas similares en materia de derechos humanos, un compromiso que se refleja en nuestro Código de Conducta para Proveedores.

Eficacia de nuestro compromiso con la cadena de valor

Ford mide la eficacia de los resultados a través de nuestro proceso de auditoría de cierre. Cuando Ford lleva a cabo una auditoría en el propio proveedor a través de la RBA, exigimos, a todos los proveedores que tengan No Conformidades Prioritarias (PNC) en el informe, que completen una auditoría de cierre. Las auditorías de cierre deben repetirse hasta que se compruebe que se han mitigado todos los PNC. Tanto los proveedores que tengan PNC como los que no lo tengan deben completar Planes de Acción Correctivos acordados por Ford y el Director de Calidad de Auditoría de la RBA.

Otro aspecto del análisis de proveedores de Ford incluye los SAQ de DS administrados por un tercero. El SAQ de DS permite a Ford analizar las políticas y procedimientos de los proveedores en materia de sostenibilidad.

S2: Trabajadores de la cadena de valor (continuación)

S1: Plantilla propia
→ S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Reconocer las perspectivas de los trabajadores vulnerables y marginados

Reconocemos que algunos trabajadores de la cadena de valor pueden ser más vulnerables a los impactos. Nuestro proceso de evaluación de proveedores incluye un análisis de riesgo vinculado que intenta captar el riesgo asociado a los trabajadores inmigrantes. Los trabajadores inmigrantes se enfrentan a mayores riesgos de contratación poco ética y prácticas de trabajo forzado. Las auditorías de terceros también comprueban las políticas relativas a los trabajadores inmigrantes. En las respuestas al SAQ de DS se comprueban las declaraciones políticas de nuestros proveedores en materia de lucha contra la discriminación e igualdad en el lugar de trabajo.

Para abordar de forma proactiva los riesgos ESG de la minería de mica en las primeras fases de la contratación, Ford implementó un marco de diligencia debida previa a la contratación. Ford también apoya Better Mining of Cobalt in the DRC para identificar riesgos y aplicar medidas correctivas y formación en minas MAPE designadas. Obtenga más información sobre estos proyectos en Acciones adicionales para prevenir el trabajo infantil en la minería.

Procesos para subsanar las repercusiones negativas

Subsanar las consecuencias para los derechos humanos

Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige a nuestros proveedores que proporcionen un mecanismo de reclamación a nivel operativo accesible a todos los empleados, proveedores y al público, y que pongan fin a cualquier infracción o impacto adverso. Los proveedores también están obligados a informar a Ford de cualquier sospecha de infracción o preocupación, incluidas las relativas a la seguridad de los productos.

Ford puede solicitar confirmación del cumplimiento de los requisitos del Código de Conducta para Proveedores en cualquier momento de su relación con un proveedor, incluso antes de la adjudicación del negocio.

Ford adopta las siguientes medidas para proporcionar y permitir la reparación de los impactos sobre los derechos humanos. Estas son aplicables a nuestros proveedores, tal y como se establece en nuestra Declaración de Política sobre Derechos Humanos, Estrategia, Políticas y Procesos de Ford.

1. Mantenemos una estricta política de tolerancia cero con las violaciones de los derechos humanos. Este planteamiento subraya nuestro compromiso con la defensa de las normas éticas en nuestras operaciones y cadenas de suministro y establece una base firme para la corrección cuando sea necesario.
2. Cuando identificamos o sospechamos que se ha producido una violación de los derechos humanos (a través de una queja, los medios de comunicación, una investigación de una ONG, etc.), iniciamos una investigación inmediata para determinar los hechos y el alcance de cualquier irregularidad y abordar los problemas denunciados.
3. Nuestro proceso de subsanación está estructurado para abordar y resolver las infracciones. Entre los elementos clave figuran los siguientes:
   a. Cese de actividades perjudiciales: Trabajamos para poner fin inmediatamente a cualquier actividad que contribuya a la violación de los derechos humanos.
   b. Colaboración: Hacemos que los proveedores y otras partes implicadas en la infracción tomen medidas para poner fin a sus contribuciones.
   c. Soluciones adecuadas: Sugerimos soluciones para hacer frente a los perjuicios causados por la infracción. Estas soluciones se adaptan a circunstancias específicas y pueden incluir compensación, restitución u otras formas de ayuda.
   d. Mejora de los procesos: Revisamos y mejoramos nuestros procesos internos y los comentarios del denunciante para evitar que se produzcan infracciones similares en el futuro. Este elemento de mejora continua demuestra el compromiso de reforzar nuestros sistemas de gestión de los derechos humanos.
4. Ofrecemos múltiples vías para informar y buscar reparación a través de mecanismos de reclamación accesibles, como se indica en Mecanismos de reclamación de la cadena de valor en la página siguiente.
5. Aprovechamos la experiencia externa para reforzar los esfuerzos de reparación, especialmente en casos complejos o delicados. La RBA presta apoyo en la tramitación de reclamaciones y su reparación, especialmente cuando se trata de cuestiones relacionadas con represalias.

Nuestro proceso general para las quejas externas incluye lo siguiente:

1. Se recibe una denuncia, se documenta y se le asigna un número de caso. La recepción de la queja se confirma a la persona al presentar la queja.
2. Se revisa la denuncia y se determinan los pasos a seguir. Si no existe una probabilidad razonable de infracción, el denunciante recibirá una exposición de motivos.
3. Se investigan más a fondo los hechos del caso y se discuten con el denunciante. Si procede, intervienen los departamentos internos necesarios o terceros externos. Opcionalmente, puede aplicarse un procedimiento de resolución amistosa.
4. En caso de infracción, se discuten otras medidas con el denunciante. Esto puede incluir nuevas medidas de investigación o aclaración, medidas legales provisionales o un acuerdo sobre compensación.
5. Se aplican las medidas acordadas.
6. Los resultados y las medidas se discutirán con el denunciante. Se comprobará si la infracción se ha eliminado de forma permanente y si el denunciante no ha sufrido ningún otro perjuicio.
7. Una vez aplicadas y completadas todas las medidas de seguimiento, se archiva la denuncia. Se comunica al denunciante un resumen que incluye el resultado. Se pide al denunciante que dé su opinión y se le da la oportunidad de seguir avanzando en el caso.

Todos los pasos del proceso y las medidas para determinar los hechos están sujetos al principio de adecuación y eficacia. Esto significa que las medidas deben ser adecuadas, necesarias y apropiadas para cumplir eficazmente la finalidad prevista.

Evaluamos si la solución ofrecida es eficaz solicitando la opinión del denunciante. Los conocimientos adquiridos se utilizan para revisar y, si es necesario, ajustar los procesos y procedimientos internos para mejorarlos.

S2: Trabajadores de la cadena de valor (continuación)

S1: Plantilla propia
→ S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Mecanismos de reclamación de la cadena de valor

Canales para que los trabajadores de la cadena de valor planteen sus inquietudes

Para denunciar violaciones de los derechos humanos o riesgos medioambientales a lo largo de la cadena de suministro, ofrecemos los siguientes canales de reclamación:

- **Worker Voice App** (RBA Voices): Una aplicación móvil que puede descargarse y utilizarse para plantear problemas a nivel de las instalaciones o en la Compañía. La plataforma está gestionada por la RBA. Animamos a los proveedores a participar en la aplicación RBA Voices. Los trabajadores de la cadena de valor pueden enviar sus inquietudes a Ford descargando la aplicación mediante un código QR.
- **Formulario web Ford's RBA Voices**: También pueden enviar sus inquietudes a Ford a través del formulario web de RBA Voices. La plataforma está gestionada por la RBA. Los denunciantes reciben un número de expediente para seguimiento, al que pueden acceder en cualquier momento para consultar el estado de la denuncia presentada.
- **Líneas telefónicas directas específicas de cada país:**

País	Tipo	Número de teléfono
China	Nacional	4001200796
Alemania	Gratuito	8001808120
Japón	Gratuito	8009196565
Corea del Sur	Gratuito	3084910156
Malasia	Gratuito	1800812709
México	Gratuito	8001122677
Nepal	Gratuito	8000010153
Filipinas	Gratuito	180013220558
Taiwán	Gratuito	801128131
Tailandia	Gratuito	1800019075
Tailandia	Gratuito	1800019083
Turquía	Gratuito	8006212363
Estados Unidos	Gratuito	18882053318
Vietnam	Local	2844581378

- **Dirección postal:**
  Departamento de Sostenibilidad de la Cadena de Suministro
  a/c Ford Werke GmbH
  Henry-Ford 1 Street 1
  50735 Colonia
  Alemania
- **SpeakUp.ford.com**: Web que puede utilizarse para informar de inquietudes que impliquen a Ford o a los empleados de Ford relacionadas con las Políticas Corporativas de Ford, el Código de Conducta, la ley u otros asuntos de cumplimiento y ética. El sitio SpeakUp está gestionado por un proveedor externo.
- **Opciones alternativas**: Ford procura reducir las barreras de acceso al mínimo, para facilitar la accesibilidad a nuestro procedimiento de reclamaciones a grupos especialmente vulnerables, como niños o personas analfabetas. Ford dispone de opciones alternativas a nuestro procedimiento de reclamaciones para grupos vulnerables:
  - El denunciante puede pedir prestado un teléfono móvil, un ordenador portátil o una tableta para acceder a RBA Voices. Siempre que anoten o recuerden los datos de acceso, podrán acceder al sitio desde cualquier teléfono, ordenador portátil o tablet
  - Las organizaciones locales de la sociedad civil y otros grupos de interés tienen la opción de enviar sus comentarios en nombre de otra persona a través de nuestro formulario web público, siempre que identifiquen la instalación específica en el formulario y tengan pruebas de que dicha instalación forma parte de nuestra cadena de suministro
  - Los representantes de los trabajadores también pueden enviar comentarios en nombre de otra persona si identifican la instalación específica en el formulario y tienen pruebas de que dicha instalación forma parte de nuestra cadena de suministro

Disponibilidad de canales de reclamación

Hemos publicado nuestro documento sobre el proceso de reclamación externa en nuestra web corporativa para que los miembros de la comunidad lo conozcan y puedan acceder a nuestros canales de reclamación. El documento del proceso de reclamación está disponible actualmente en 19 idiomas.

Los proveedores están obligados a proporcionar su propio mecanismo de reclamación a sus empleados de acuerdo con nuestro Código de Conducta para Proveedores. También impartimos formación a los proveedores para recalcar la importancia de facilitar el acceso a los canales de reclamación.

Efectividad de los canales de reclamación

Hacemos un seguimiento de la eficacia de nuestro mecanismo de reclamación mediante un sistema de valoración de opiniones. Se pide a los demandantes que evalúen su satisfacción con la resolución de su problema. Analizamos periódicamente estos comentarios para identificar tendencias y áreas de mejora. Si un denunciante expresa su insatisfacción con el resultado, nos ponemos en contacto con él para entender las razones de su insatisfacción. Sin embargo, esto solo es posible si el denunciante ha facilitado información de contacto. Si el denunciante opta por no facilitar sus datos de contacto, no podremos hablar directamente con él de sus comentarios, pero podremos incorporarlos a nuestro análisis de tendencias y áreas de mejora.

Para que los resultados sean más transparentes, controlar la eficacia de nuestro mecanismo de reclamación y el proceso de subsanación, y generar confianza con los trabajadores de la cadena de valor, damos prioridad a la comunicación bidireccional a lo largo de todo el proceso. Intentamos comprender, desde el principio, el resultado que espera el denunciante, permitiéndole dar su opinión y expresar su insatisfacción durante el propio proceso.

Sensibilización y confianza de los trabajadores en los procedimientos de reclamación

Para crear conciencia y confianza en el proceso, impartimos sesiones de formación a los proveedores sobre la importancia de los mecanismos de reclamación y sobre cómo los trabajadores pueden utilizar la aplicación RBA Worker Voice para cumplir el requisito de Ford de que los proveedores dispongan de un mecanismo de reclamación a nivel operativo.

Cuando preguntamos a los denunciantes si están satisfechos con los resultados del proceso, les damos la oportunidad de hacernos saber si experimentan algún impacto negativo a raíz de la queja presentada. Los denunciantes pueden optar por elevar una queja presentada a través de nuestro mecanismo de quejas para que sea coordinada adecuadamente por un tercero (RBA).

Protección contra represalias

Ford no tolera ninguna medida de represalia, intimidación o discriminación contra los denunciantes. Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige a los proveedores que proporcionen salvaguardas contra las represalias y que no tomen represalias contra nadie que haga una denuncia de buena fe.

En los casos en que un demandante valore negativamente su experiencia, por haber sufrido un impacto negativo o represalias, tras presentar su queja, elevamos el caso a la RBA, para obtener apoyo adicional y mediación. El denunciante también tiene la opción de acudir a la RBA en su propio nombre. La RBA cuenta con un proceso específico para abordar este tipo de situaciones, y su participación puede contribuir a una resolución justa e imparcial.

S3: Comunidades afectadas

S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
→ S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Comunidades afectadas

A través de nuestro equipo de Relaciones con la Comunidad, nos centramos en las comunidades donde tenemos instalaciones de fabricación. Estamos comprometidos con estas comunidades de múltiples formas, para gestionar el impacto de Ford y comprender el sentir de la comunidad. Bajo la responsabilidad del Director de Relaciones con la Comunidades de Ford, este compromiso contribuye a informar el modelo y la estrategia de negocio de Ford, proporcionando valiosos conocimientos sobre las necesidades y expectativas de las comunidades, lo que nos permite alinear nuestras operaciones e iniciativas con los objetivos más amplios de las comunidades a las que servimos.

Ford también considera el papel que su estrategia y modelo de negocio pueden desempeñar en la creación, agravación o mitigación de los impactos materiales en las comunidades afectadas más allá de nuestras propias instalaciones de fabricación. Evaluamos cómo influyen nuestras actividades empresariales en estas comunidades y adaptamos nuestras políticas según sea necesario para abordar tales impactos materiales.

Evaluación de las repercusiones materiales, riesgos y oportunidades

La estrategia y el modelo de negocio de Ford pueden tener un impacto en las comunidades en las que operamos a través de actividades empresariales como la fabricación, el abastecimiento de la cadena de suministro y las iniciativas filantrópicas. Nuestro objetivo es crear impactos positivos y mitigar cualquier posible impacto negativo comprometiéndonos con las comunidades en las que operamos y cumpliendo todos los requisitos normativos relacionados con nuestras operaciones.

Para evaluar nuestras OIR reales y potenciales, llevamos a cabo una DMA/ADM.

Tipos de comunidades sujetas a impactos materiales

Nuestra DMA/ADM consideró los impactos en las comunidades en torno a las operaciones y la cadena de valor de Ford. Las comunidades, incluidos los pueblos indígenas cercanos a las explotaciones mineras, pueden verse afectadas por el uso de la tierra y la degradación del medio ambiente, mientras que las situadas en torno a las instalaciones de reciclaje pueden enfrentarse a problemas relacionados con la gestión de residuos y la contaminación.

Características de los impactos negativos materiales

El impacto negativo de las actividades previas, como la minería y la fundición, puede ser tanto generalizado como estar relacionado con incidentes individuales, dependiendo del contexto. Los efectos negativos sobre el agua potable y los medios de subsistencia pueden afectar a grandes comunidades durante periodos prolongados, lo que se traduce en problemas crónicos de salud, desventajas económicas y degradación medioambiental.

Comprensión de los tipos de comunidades afectadas

Las comunidades con mayor riesgo de impacto negativo de nuestras propias operaciones y cadena de valor suelen ser las situadas cerca de los lugares de extracción de materias primas, las instalaciones de fabricación y los centros logísticos. En Ford, nuestras estrategias y políticas se desarrollan teniendo en cuenta a estas comunidades, esforzándonos por apoyar su bienestar, promover el desarrollo sostenible y mitigar cualquier impacto negativo asociado a nuestras operaciones y cadena de valor.

Nuestra estrategia incluye la participación de las comunidades de riesgo en los procesos de diálogo y toma de decisiones sobre las necesidades de la comunidad y las repercusiones de nuestras operaciones. Ford pretende potenciar las voces locales facilitando foros, consultas y mecanismos de reclamación que permitan a los miembros de la comunidad expresar sus preocupaciones y preferencias. Como parte de este compromiso, evaluamos la eficacia de nuestras estrategias y hacemos los ajustes necesarios para cumplir mejor nuestros compromisos con las comunidades a las que afectamos.

Impactos riesgos y oportunidades materiales relacionados con las comunidades afectadas

Impacto I-13

Actividades como la minería y la fundición repercuten negativamente en la biodiversidad, la salud de los ecosistemas y las comunidades locales.

Políticas

Nuestra política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente" incluye instrucciones para que Ford y nuestros proveedores minimicen los impactos negativos tanto en los seres humanos como en el medio ambiente, procuren conseguir impactos positivos e imiten el funcionamiento del ecosistema.

Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige a los proveedores que cumplan o superen los requisitos y políticas medioambientales de Ford, incluida toda la legislación nacional, regional, medioambiental y química relacionada, que imiten el comportamiento del ecosistema y que se abstengan de provocar cualquier cambio perjudicial en el suelo.

También exigimos a los proveedores que gestionen sus sub-proveedores y cooperen con los esfuerzos de Ford para garantizar la total transparencia y trazabilidad de su cadena de suministro de materias primas. Los proveedores deben aplicar la diligencia debida en relación con las materias primas.

Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige a los proveedores:

- "Proporcionar información, previa solicitud, para verificar que los materiales de los productos suministrados a Ford se han obtenido de forma responsable de acuerdo con la Política de Aprovisionamiento Responsable de Materiales de Ford, incluidos los Minerales de Conflicto
- Obtener las materias primas minerales críticas de procesadores de materiales certificados por una norma de abastecimiento responsable de terceros, como el Proceso de Garantía de Minerales Responsables (RMAP) de la Iniciativa de Minerales Responsables (RMI)
- Garantizar que este requisito se comunique a los sub-proveedores o directamente a las fundiciones/refinerías/transformadores identificados que no tengan la certificación RMAP
- Revelar todos los actores de la cadena de suministro de materias primas y subniveles, incluidas las ubicaciones de los materiales utilizados en los productos suministrados a Ford. Esto incluye, entre otros, los minerales conflictivos (estaño, tantalio, wolframio y oro) y otros materiales como el cobalto, el litio y los compuestos químicos relacionados, el níquel, el grafito natural, la mica, el cobre, el aluminio, el acero, los elementos de tierras raras, el caucho natural, la madera y el cuero
- Participar en iniciativas para apoyar el abastecimiento responsable de materiales
- Los proveedores del sector minero deben obtener la certificación de una norma independiente de garantía de minería responsable, como la Norma de Minería Responsable de la Iniciativa para la Garantía de Minería Responsable (IRMA) o un equivalente certificado por terceros"

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

S3: Comunidades afectadas (continuación)

S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
→ S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Acciones
Ford está tomando las siguientes medidas para mitigar los impactos de la minería y la fundición en nuestra cadena de valor sobre las comunidades afectadas.

Medidas preventivas
Ford toma medidas proactivas para evitar o mitigar las actividades de minería y procesamiento en nuestra cadena de suministro, que puedan tener impactos negativos en las comunidades colindantes. Esto incluye la evaluación previa de los proveedores y la exigencia de que los proveedores de los que nos abastecemos estén en consonancia con nuestro Código de Conducta para Proveedores y nuestra Política de Abastecimiento Responsable de Materiales.

Diligencia debida
Ford lleva a cabo una diligencia debida anual para evaluar si las actividades de minería y fundición en nuestra cadena de suministro cumplen nuestro Código de Conducta para Proveedores y la Política de Abastecimiento Responsable de Materiales.

Garantía de terceros para materiales extraídos de la mina
Las normas ESG garantizadas por terceros son fundamentales para proteger a las comunidades de las zonas donde operan las minas y las empresas de transformación. Exigimos a las minas de las que nos abastecemos directamente que obtengan la certificación de la IRMA o una norma equivalente de terceros. Exigimos lo mismo a nuestros proveedores que se abastecen directamente de materiales extraídos.

Garantía de terceros para procesadores de materiales
De acuerdo con nuestra Política de Abastecimiento Responsable de Materiales, los proveedores deben solicitar a los procesadores identificados que suministran materiales en las piezas suministradas a Ford que se sometan a una evaluación independiente de terceros con respecto a un programa de validación de abastecimiento responsable de minerales como el RMAP de RMI y el Estándar ESG.

Participación comunitaria
Ford colabora con las comunidades afectadas para encontrar soluciones mutuamente beneficiosas a las posibles tensiones que puedan surgir. Nuestro planteamiento se guía por su compromiso con las prácticas éticas y la responsabilidad corporativa, esforzándonos por llevar a cabo las operaciones empresariales de una manera que no comprometa el bienestar de las comunidades y el medio ambiente.

Alcance de las acciones de Ford
Estas acciones apoyan la política corporativa de Ford y el Código de Conducta para Proveedores, que exige a Ford y a sus proveedores minimizar los impactos negativos, tanto sobre los seres humanos como sobre el medio ambiente.

Las acciones abarcan la cadena de suministro global de Ford, incluidos los proveedores relacionados con la minería y el procesamiento de materias primas. El ámbito geográfico es mundial, con requisitos específicos adaptados a la normativa local. Los grupos de interés afectados incluyen a Ford, sus proveedores, las comunidades locales cercanas a los emplazamientos de los proveedores y las minas, y otros grupos de interés afectadas por el comportamiento medioambiental de la cadena de suministro de Ford.

Estas acciones están en curso y podrían afectar a todos los horizontes temporales identificados.

Medidas para remediar los efectos negativos reales
Si se identifica un impacto material, Ford trabaja estrechamente con la comunidad, los responsables del gobierno y agencias para adoptar una solución. La solución puede consistir en una combinación de mitigación de cualquier impacto negativo y compensación a los afectados a través de los canales adecuados.

Objetivos
Ford ha establecido la aspiración de abastecerse únicamente de materias primas producidas de forma responsable. No hemos fijado objetivos relacionados con este impacto, porque Ford tiene una cadena de suministro global compleja y el control directo de Ford sobre las prácticas de los proveedores relacionados con la minería y el procesamiento es limitado.

Hacemos un seguimiento de la eficacia de nuestras políticas y acciones a través de nuestros procesos de evaluación de proveedores y de las opiniones de los grupos de interés. El proceso de medidas correctivas, que forma parte de nuestras actividades de evaluación de proveedores, supervisa el cumplimiento y previene riesgos futuros. Las auditorías de cierre tienen lugar una vez desarrolladas las medidas correctivas. Junto con las reclamaciones resueltas, miden la eficacia de las acciones implementadas. Las opiniones de los grupos de interés nos permiten calibrar el nivel de satisfacción de la comunidad y seguir los avances hacia la adecuación de las políticas y actuaciones de Ford a las necesidades y valores de las comunidades en las que trabajamos.

Actualmente, no existe un nivel de aspiración definido por la ESRS/NIES en relación con estos procesos. Ford está desarrollando objetivos para que los proveedores implementen sistemas de gestión que reduzcan la contaminación por residuos mineros y minimicen el impacto en la comunidad mediante garantías ESG de terceros.

Políticas relacionadas con las comunidades afectadas

Políticas relacionadas con los pueblos indígenas
De acuerdo con nuestra política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", nos comprometemos a respetar la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (DNUDPI) y nos esforzamos por garantizar que se solicita y obtiene el CLPI de las comunidades indígenas antes de realizar proyectos o actividades que puedan afectar a sus tierras, recursos y derechos.

Nuestro Código de Conducta para Proveedores y la Política de Abastecimiento Responsable de Materiales también exigen a los proveedores que respeten los derechos de los pueblos indígenas de acuerdo con la DNUDPI y que, cuando obtengan materias primas, obtengan el CLPI de las comunidades indígenas antes de realizar proyectos o actividades que puedan afectar a sus tierras, recursos y derechos.

De acuerdo con el Código de Conducta para Proveedores, los proveedores que se abastecen directamente de materias primas no deben participar en ningún acto que constituya o ayude al desalojo ilegal o a la apropiación ilegal de tierras, bosques o aguas que aseguren el sustento de seres humanos.

Política de compromiso con las comunidades afectadas
De acuerdo con nuestra política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", colaboramos de forma constructiva con proveedores, comunidades locales, gobiernos, organizaciones no gubernamentales y otros grupos de interés, incluidos los pueblos indígenas. Nuestro Código de Conducta para Proveedores exige lo mismo de nuestros proveedores.

S3: Comunidades afectadas (continuación)

S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
→ S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Política de reparación de los impactos en los derechos humanos

De acuerdo con nuestra política "Estamos comprometidos a proteger los derechos humanos y el medio ambiente", nos esforzamos por prevenir y mitigar los impactos sobre los derechos humanos y el medioambiente. Para conseguir estos objetivos, ofrecemos mecanismos de reclamación a nivel operativo accesibles a nuestros empleados, proveedores y al público en general, proporcionamos soluciones adecuadas cuando se produce un incumplimiento y ponemos fin a cualquier violación, y no tomamos represalias contra las denuncias de buena fe de incumplimiento de la política o la ley.

Hemos establecido varios mecanismos para que las comunidades, los clientes, los concesionarios y otros grupos de interés nos planteen sus preocupaciones directamente, y a través de los cuales identificamos posibles casos de incumplimiento de estas normas. Durante el periodo del informe, Ford revisó los informes recibidos a través de nuestros canales de quejas e investigó todas las denuncias de incumplimiento o violación de las normas internacionales. Todas las preocupaciones individuales planteadas se abordaron de acuerdo con nuestros procedimientos de reclamación establecidos.

Alineación con normas reconocidas internacionalmente

Nuestras políticas se ajustan a varias normas y marcos reconocidos internacionalmente, como se indica en el cuadro "Políticas para gestionar Impactos, riesgos y oportunidades materiales".

Procesos de compromiso con las comunidades afectadas

Compromiso con las comunidades afectadas y sus representantes

Ford se compromete con las comunidades afectadas tanto directamente como a través de representantes fiables. Los miembros de la comunidad se acercan a Ford a través del contacto con la dirección de nuestra planta, así como a través de nuestros concesionarios y responsables gubernamentales. Además, los residentes pueden ponerse en contacto con Ford, directamente a través de nuestra página web corporativa, la dirección de correo electrónico de relaciones con la comunidad o a través de nuestros representantes sobre el terreno en la comunidad.

Ford es un miembro activo de las comunidades en las que desarrolla su actividad. Nos relacionamos con la comunidad a través de la pertenencia a organizaciones empresariales y la interacción con responsables de los distintos niveles de gobierno que representan a la instalación, así como a través de reuniones comunitarias, actos de voluntariado y actividades filantrópicas.

Cuando Ford realiza un cambio en su red de fabricación, que pueda afectar a los residentes, organizamos sesiones de escucha, publicamos boletines comunitarios y ofrecemos actualizaciones en nuestra página web.

El Director de Relaciones con la Comunidad de Ford es responsable de los compromisos con la comunidad y de garantizar que los resultados orienten las actividades de Ford.

Eficacia de nuestro compromiso con la comunidad

Ford hace un seguimiento de la opinión de la comunidad a través de diversos mecanismos, como encuestas, sondeos mensuales en comunidades industriales, sesiones de escucha con la comunidad, seguimiento de artículos en los medios de comunicación y publicaciones en redes sociales, y conversaciones con el gobierno, líderes comunitarios y residentes.

Ford cree en un enfoque participativo del compromiso con la comunidad, lo que significa que buscamos aportaciones de la comunidad para ayudar a dar forma a nuestros esfuerzos de compromiso. Por ejemplo, el equipo de Relaciones con la Comunidad de Ford ha creado Consejos Asesores de Vecindario en sus plantas de montaje de EE. UU. para obtener información directamente de los residentes y líderes de la comunidad con el fin de determinar las necesidades más críticas de la comunidad y la forma en que Ford debe priorizar sus inversiones en la comunidad. El equipo de Relaciones con la Comunidad también ha definido objetivos con respecto a las iniciativas comunitarias, como el patrocinio de eventos y las donaciones, para apoyar un nivel eficaz de compromiso.

Perspectivas de aprendizaje de las comunidades afectadas

Nos asociamos con organizaciones locales sin ánimo de lucro, grupos comunitarios y organizaciones de defensa que trabajan directamente con poblaciones vulnerables para conocer mejor sus retos y las posibles repercusiones de nuestras operaciones. Llevamos a cabo evaluaciones de impacto social para identificar y evaluar las repercusiones de nuestras operaciones en las comunidades locales y desarrollar estrategias específicas para mitigar los efectos potencialmente adversos.

Nuestras plataformas de participación de los grupos de interés permiten que se escuchen múltiples voces y nos esforzamos por incorporar sus puntos de vista en la toma de decisiones. Ford ha establecido mecanismos de reclamación accesibles y confidenciales que permiten a los miembros de la comunidad comunicar sus preocupaciones y opiniones. También realizamos grupos de discusión y encuestas, para recopilar datos cualitativos y cuantitativos sobre las perspectivas de los distintos grupos, lo que nos ayuda a adaptar nuestras estrategias de compromiso con la comunidad y mitigación del impacto.

En consonancia con nuestras políticas, al obtener materias primas, Ford y sus proveedores respetan los derechos de los pueblos indígenas. Cualquier medida legislativa o administrativa, como la recalificación, derivada de las actividades de Ford o de nuestros proveedores, que pueda afectar a las comunidades y a los pueblos indígenas, debe abordarse en el proceso de participación de los grupos de interés, con el objetivo de tener debidamente en cuenta sus preocupaciones y defender sus derechos.

S3: Comunidades afectadas (continuación)

S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
→ S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que las comunidades afectadas planteen sus preocupaciones

Remediar los impactos negativos

Si se identifica un impacto material, Ford trabaja estrechamente con la comunidad, los funcionarios del gobierno y las agencias para determinar una solución. La solución puede consistir en una combinación de mitigación de cualquier impacto negativo y compensación a los afectados a través de los canales adecuados.

Canales para que las comunidades afectadas planteen sus preocupaciones

Los miembros de la comunidad pueden ponerse en contacto con Ford, directamente a través de nuestro sitio web SpeakUp o a través de nuestros representantes presentes en la comunidad. El sitio web SpeakUp está gestionado por un tercero contratado por Ford y no forma parte del sitio web ni de la intranet de Ford Motor Company.

Garantizar la disponibilidad de canales de reclamación

Ford ofrece foros para que los miembros de la comunidad se comprometan con la Compañía y planteen sus preocupaciones, incluidos consejos asesores vecinales, sesiones de escucha y evaluaciones de impacto. Las comunidades de nuestra cadena de suministro también pueden plantear sus preocupaciones a través de nuestros proveedores. Exigimos a los proveedores que proporcionen un mecanismo de reclamación a nivel operativo accesible a todos los empleados, proveedores y al público.

Hacer un seguimiento de la efectividad de los canales de reclamación

Para evaluar la eficacia de los canales de reclamación y la solución ofrecida, Ford pone en marcha procesos de seguimiento y evaluación, en los que participa con los grupos de interés, para valorar los resultados y hacer los ajustes necesarios. Se busca la opinión de las comunidades afectadas, para confirmar que las soluciones responden a sus necesidades y expectativas, fomentando la responsabilidad y la transparencia en el proceso de reparación. Junto con las reclamaciones resueltas, la participación y las opiniones de la comunidad nos permiten medir la eficacia de nuestros canales de reclamación y soluciones.

Ford mantiene relaciones directas con líderes y organizaciones de la comunidad. En las comunidades afectadas, nos asociamos con líderes comunitarios y organizaciones sin ánimo de lucro de confianza que actúan como asesores de Ford para ayudar a satisfacer las necesidades de los residentes y de la comunidad. Para crear conciencia y confianza, pasamos tiempo en la comunidad, dando a los residentes acceso a los representantes de Ford. También hemos creado una dirección de correo electrónico de Relaciones con la Comunidad, que los residentes y las organizaciones comunitarias pueden utilizar para plantearnos sus dudas o preguntas. Nos esforzamos por generar confianza, escuchando y realizando inversiones en la comunidad, basadas en las aportaciones de los residentes.

S4: Consumidores y usuarios finales

S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
→ S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Consumidores y usuarios finales

Ford ha definido su cadena de valor descendente para incluir a concesionarios, clientes y gestores de residuos.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales

Riesgo R-8 y R-9

Los riesgos R-8 e R-9 están relacionados y utilizan las mismas políticas, acciones y objetivos.

Riesgo R-8

Ford puede incurrir en costes significativos debido a la retirada de productos.

Riesgo R-9

La mala calidad de los productos podría dañar la reputación de Ford.

Políticas

Según nuestro Código de Conducta:

- "Diseñamos y fabricamos nuestros productos y servicios pensando en la seguridad, y tratamos de avanzar continuamente en la seguridad del sistema operativo de transporte
- Proporcionamos productos y servicios que cumplen o superan los requisitos normativos
- Fomentamos prácticas de consumo seguras y responsables
- Nos tomamos en serio cualquier problema de seguridad o queja sobre el producto, y lo adaptamos adecuadamente
- Priorizamos la calidad en nuestros productos y servicios y buscamos la mejora continua
- Implantamos y seguimos sistemas disciplinados para medir el rendimiento, mejorar la coherencia y gestionar las opiniones
- Nos tomamos en serio los problemas de calidad, tanto si proceden de dentro como de fuera de la Compañía, y los resolvemos adecuadamente

Nuestra política interna "Estamos comprometidos con la seguridad de nuestros productos y servicios" también incluye instrucciones para que Ford procure cumplir o superar los requisitos reglamentarios, promueva comportamientos seguros y responsables, aborde adecuadamente los problemas de seguridad y notifique las sospechas de infracciones.

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Ford está tomando las siguientes medidas para gestionar estos riesgos.

Garantías de los productos

Ofrecemos garantías en los vehículos que vendemos. Las garantías se ofrecen por periodos de tiempo o kilometrajes específicos y varían en función del tipo de producto y de la ubicación geográfica de su venta. De acuerdo con estas garantías, repararemos, sustituiremos o ajustaremos las piezas de un vehículo que presenten defectos en los materiales o mano de obra suministrados de fábrica durante el periodo de garantía especificado.

Resolución de problemas basada en datos

Las métricas y los datos impulsan nuestra toma de decisiones, el establecimiento de objetivos y la resolución de problemas. Utilizamos evaluaciones de riesgos para determinar los factores que podrían afectar a nuestro sistema operativo de calidad en función de las necesidades de los clientes internos y externos. Nos centramos en mejorar continuamente nuestros productos y servicios. Nuestros clientes quieren productos y servicios que satisfagan sus necesidades y expectativas a un coste que represente valor.

Acciones de Servicio

Para mitigar y remediar los impactos negativos sobre los consumidores relacionados con las retiradas de productos, el Equipo de Implementación de Acciones de Servicio (FSA) de Ford optimiza la ejecución de las FSA y se ocupa de los clientes implicados en las FSA. Esta coordinación con equipos multifuncionales ha mejorado los plazos de producción y la disponibilidad de piezas de repuesto, de modo que los vehículos de los clientes pueden actualizarse rápidamente cuando se requiere una FSA.

Los clientes pueden consultar el estado de las llamadas a revisión de sus vehículos a través del sitio web de Ford.

Alcance de las acciones de Ford

Estas acciones respaldan el Código de Conducta corporativo de Ford.

Estas acciones abarcan las propias operaciones de Ford en todo el mundo, están en curso y podrían afectar a todos los horizontes temporales identificados.

Objetivos

Ford no tiene objetivos cuantitativos relacionados con estos riesgos, porque nuestro compromiso con la seguridad y la calidad de los vehículos guía nuestras acciones. Las decisiones relativas a las retiradas de productos se basan en análisis de ingeniería y requisitos normativos, lo que garantiza que se tomen las medidas necesarias para garantizar la seguridad y el cumplimiento de la normativa.

Evaluamos la eficacia de las políticas y acciones relacionadas con la seguridad y la calidad a través de un sistema integrado de gestión de datos que realiza un seguimiento de las investigaciones hasta la aplicación de las medidas correctivas. Aunque seguimos trabajando para mejorar nuestra seguridad y calidad, no existe un nivel de aspiración definido por la ESRS/NIES en relación con estos procesos.

Respeto de los derechos humanos de los consumidores

Nuestro compromiso con el cliente está recogido en nuestro Código de Conducta corporativo: "Buscamos que nuestros clientes se comprometan de formas nuevas e integradoras para conocer mejor sus deseos y necesidades".

Nuestra política "Estamos comprometidos con la protección de los derechos humanos y el medio ambiente" indica a Ford que debe proporcionar mecanismos operativos de reclamación accesibles al público, ofrecer soluciones adecuadas en caso de incumplimiento y poner fin a cualquier infracción.

Ford se toma muy en serio las denuncias de posibles infracciones. Consulte nuestro Código de Conducta para obtener información relacionada con nuestra política de información interna "Estamos comprometidos a fomentar la denuncia y eliminar las represalias". Los grupos de interés externos pueden denunciar en www.SpeakUp.ford.com.

La política corporativa de Ford prohíbe estrictamente las represalias. Ford apoyará y protegerá a cualquier persona que plantee una preocupación de buena fe en relación con una posible violación de nuestro Código de Conducta, de las políticas de la Compañía o de la ley.

S4: Consumidores y usuarios finales (continuación)

S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
→ S4: Consumidores y usuarios finales
Entidades específicas

Respetamos los derechos humanos en todas nuestras actividades y tratamos de resolver a tiempo los problemas que puedan surgir. Durante el periodo temporal del informe, Ford revisó los informes recibidos a través de nuestros canales de quejas e investigó todas las denuncias de incumplimiento o violación de las normas internacionales. Todas las inquietudes individuales planteadas se abordaron de acuerdo con nuestros procedimientos de reclamación establecidos.

Para obtener más información sobre estas políticas, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Procesos para relacionarse con los clientes

Contacto con los clientes

Ford ofrece múltiples canales para que los clientes contacten directamente con la Compañía. Los clientes contactan con la Compañía personalmente en nuestros concesionarios, por teléfono, en nuestros sitios web y redes sociales, en nuestros centros de relación con el cliente y en el interior de nuestros vehículos. A través de nuestra plataforma interna de medición de la experiencia del cliente y la investigación de mercado, escuchamos y respondemos a las opiniones de los clientes, lo que nos permite conocer mejor sus necesidades, preocupaciones y preferencias, y proporciona información a nuestros concesionarios y propietarios de puntos de contacto.

Los clientes pueden ponerse en contacto con nosotros a través de los Centros de Contacto de nuestro sitio web en cualquier momento durante nuestro horario de servicio. Los agentes de nuestros Centros Globales de Contacto están dedicados a ayudar a nuestros clientes y concesionarios con cualquier pregunta o duda relacionada con los productos y servicios de Ford. Ofrecemos múltiples formas de contactar con los Centros de Contacto Globales, gestionando las comunicaciones entrantes y salientes por teléfono, chat, SMS, correo electrónico, correo postal y nuestro sitio web.

Además, participamos activamente en determinados foros de redes sociales y nos comunicamos de forma directa con los clientes que señalan problemas y preocupaciones en las principales plataformas de redes sociales.

Nuestro Director Global de Tiempo de Actividad y Retención de Clientes es responsable de la relación con los clientes e informa el enfoque de la Compañía sobre la experiencia del cliente.

Eficacia del contacto con el consumidor y resolución de sus problemas

El centro de relación con el cliente de Ford utiliza métricas internas para ayudar a supervisar las consultas de los clientes y cómo se abordan. Al final de cada caso, se envía una encuesta al cliente para crear un proceso de retroalimentación de bucle cerrado. El proceso de retroalimentación de bucle cerrado permite a los Centros de Contacto evaluar si los clientes están satisfechos con la experiencia global.

Los jefes de equipo, supervisores y gerentes analizan las opiniones de los clientes, centrándose en cualquier valoración del cliente por debajo de “excelente”. Reabrimos los casos si es necesario, proporcionamos información a los clientes y revisamos las oportunidades de mejora con los agentes.

Acceso inclusivo al servicio de atención al cliente

Ford se compromete a hacer nuestro sitio web accesible para nuestros visitantes. El sitio web del centro de contacto cumple la normativa ADA, y el Servicio de Atención al Cliente está disponible para ayudar con los problemas de accesibilidad.

Entidades específicas

S1: Plantilla propia
S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Comunidades afectadas
S4: Consumidores y usuarios finales
→ Entidades específicas

Impactos, riesgos y oportunidades materiales de entidades específicas

Oportunidad O-2

Los vehículos conectados generan grandes cantidades de datos, que pueden mejorar la experiencia del cliente y optimizar el rendimiento del vehículo.

Políticas

Mantenemos un completo programa de privacidad para garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y fomentar una cultura de confianza y responsabilidad en el tratamiento de la información personal, incluida la procedente de nuestros empleados, clientes, concesionarios y proveedores. Reconocemos que proteger la privacidad es importante para mantener la confianza, por lo que actuamos de forma transparente y ética, tal y como se indica en nuestro Código de Conducta.

De acuerdo con nuestro Código de Conducta, nos comprometemos a comunicar de forma abierta y honesta nuestras prácticas de datos a las personas y a proporcionar opciones de privacidad significativas. También minimizamos la recogida, uso, divulgación y conservación de información personal (IP), e integramos la privacidad en el diseño, arquitectura y funcionamiento de nuestros productos, servicios y sistemas informáticos.

Además, nuestra política interna “Estamos comprometidos a mantener unas prácticas de privacidad eficaces” rige la forma en que recopilamos, utilizamos, compartimos y almacenamos la información personal, incluida la de nuestros empleados, clientes, concesionarios y proveedores.

Para obtener más información sobre esta política, consulte la tabla Políticas para gestionar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades.

Acciones

Diseñamos y fabricamos nuestros productos teniendo en cuenta la privacidad, desde qué datos recopilamos hasta cómo los utilizamos y almacenamos, y cómo los eliminamos de forma responsable.

Nuestros avisos de privacidad para los países en los que Ford ofrece servicios de conectividad están disponibles en www.fordconnected.com.

Las medidas concretas que se están tomando para aprovechar esta oportunidad son propiedad de la Compañía y no se revelan por razones de competencia.

Objetivos

Ford no dispone de métricas u objetivos cuantitativos relacionados con esta oportunidad, ni está realizando un seguimiento de la eficacia de nuestra política, ya que esta tecnología aún está evolucionando.

Declaración de sostenibilidad

Índice

En esta sección

→ Índice ESRS
→ Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

Índice ESRS/NEIS

→ Índice ESRS
Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

Divulgación de las ESRS/NEIS	Ubicación (sección) y notas
ESRS 2: Información general	
BP-1: Fundamentos generales para la elaboración de la declaración de sostenibilidad	Enfoque de la información sobre sostenibilidad
BP-2: Información relativa a circunstancias específicas	Enfoque de la información sobre sostenibilidad Estimaciones clave
GOV-1: Función de los órganos de administración, dirección y supervisión	Gobierno corporativo
GOV-2: Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la compañía, así como cuestiones de sostenibilidad tratadas por estos	Funciones y responsabilidades del Consejo de Administración
GOV-3: Integración del desempeño relacionado con la sostenibilidad en los sistemas de incentivos	Incentivos al rendimiento relacionados con la sostenibilidad
GOV-4: Declaración sobre la diligencia debida	Declaración sobre la diligencia debida
GOV-5: Gestión de riesgos y controles internos de los informes de sostenibilidad	Gestión de riesgos y controles internos
SBM-1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	Estrategia de sostenibilidad y modelo de negocio
SBM-2: Intereses y puntos de vista de los grupos de interés	Participación de los grupos de interés
SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales , y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	Evaluación de la doble materialidad Impactos, riesgos y oportunidades materiales
IRO-1:Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades	Evaluación de la doble materialidad
IRO-2: Requisitos de divulgación de las ESRS cubiertas por la declaración de sostenibilidad de la compañía	Índice ESRS/NEIS
ESRS E1: Cambio climático	
E1-1: Plan de transición para mitigar el cambio climático	Plan de transición para mitigar el cambio climático
E1 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	Evaluación de la doble materialidad
E1 IRO-1: Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima	Proceso de identificación y evaluación de impactos, riesgos y oportunidades Evaluación de la doble materialidad
E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el cambio climático
E1-3: Acciones y recursos en relación con las políticas de cambio climático	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el cambio climático
E1-4 Objetivos relacionados con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el cambio climático
E1-5 Consumo y mezcla de energía	Consumo y mezcla de energía
E1-6: Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2, 3 y totales	Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2 y 3, y emisiones totales de GEI
E1-7: Eliminación de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
E1-8: Precio interno del carbono	Precio interno del carbono
E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos materiales físicos y de transición y de las oportunidades potenciales relacionadas con el clima	Exento en el año en curso

Índice ESRS (continuación)

→ Índice ESRS
Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

Divulgación de las ESRS/NEIS	Ubicación (sección) y notas
ESRS E2: Contaminación	
E2 IRO-1: Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación material	Evaluación de la doble materialidad
E2-1: Políticas relacionadas con la contaminación	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación
E2-2: Acciones y recursos relacionados con la contaminación	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación
E2-3: Objetivos relacionados con la contaminación	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación
E2-4: Contaminación del aire, el agua y el suelo	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
E2-5: Sustancias preocupantes y sustancias extremadamente preocupantes	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
E2-6: Efectos financieros previstos de los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación	Exento en el año en curso
ESRS E3: Recursos hídricos y marinos	
E3 IRO-1: Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el agua y los recursos marinos	Evaluación de la doble materialidad
E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos
E3-2: Acciones y recursos relacionados con el agua y los recursos marinos	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos
E3-3: Objetivos relacionados con los recursos hídricos y marinos	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos
E3-4: Consumo de agua	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
E3-5: Efectos financieros previstos de los riesgos y oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos	Exento en el año en curso
ESRS E4: Biodiversidad y ecosistemas	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS E5: Uso de los recursos y economía circular	
E5 IRO-1: Descripción de los procesos para identificar y evaluar el uso de recursos materiales y los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la economía circular	Evaluación de la doble materialidad
E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el uso de recursos y la economía circular
E5-2: Acciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el uso de recursos y la economía circular
E5-3: Objetivos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el uso de recursos y la economía circular
E5-4: Entradas de recursos	Entradas de recursos
E5-5: Salida de recursos	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
E5-6: Efectos financieros previstos de los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	Exento en el año en curso
ESRS S1: Plantilla propia	
S1 SBM-2:Intereses y opiniones de los grupos de interés	Evaluación de la doble materialidad
S1 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	Evaluación de la doble materialidad
S1-1: Políticas relacionadas con la plantilla propia	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la plantilla propia Políticas relacionadas con la plantilla propia
S1-2: Procesos de diálogo con los propios trabajadores y los representantes de los trabajadores sobre los impactos	Procesos para comprometerse con la plantilla propia

Índice ESRS (continuación)

→ Índice ESRS
Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

Divulgación de las ESRS/NEIS	Ubicación (sección) y notas
S1-3: Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen sus preocupaciones	Mecanismos de reclamación y reparación
S1-4: Adopción de medidas en relación con los impactos significativos en la plantilla propia, y enfoques para mitigar los riesgos importantes y aprovechar las oportunidades relacionadas con la plantilla propia, y eficacia de dichas medidas	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la plantilla propia
S1-5: Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la plantilla propia
S1-6: Características de los trabajadores de la compañía	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-7: Características de los trabajadores no asalariados de la plantilla de la compañía	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-8: Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la plantilla propia
S1-9: Indicadores de diversidad	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-10: Salarios adecuados	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-11: Protección social	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-12: Personas con discapacidad	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-13: Indicadores de formación y desarrollo de competencias	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-14: Indicadores de salud y seguridad	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-15: Indicadores de conciliación de la vida laboral y familiar	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-16: Indicadores de remuneración (diferencia salarial y remuneración total)	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
S1-17: Incidentes, quejas e impactos graves sobre los derechos humanos	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS S2: Trabajadores de la cadena de valor	
S2 SBM-2:Intereses y opiniones de los grupos de interés	Evaluación de la doble materialidad
S2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	Evaluación de la doble materialidad
S2-1: Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor
S2-2: Procesos para implicar a los trabajadores de la cadena de valor en los impactos	Proceso de colaboración con los trabajadores de la cadena de valor
S2-3: Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor planteen sus preocupaciones	Mecanismos de reclamación de la cadena de valor
S2-4: Adopción de medidas en relación con los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de valor, y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales en relación con los trabajadores de la cadena de valor, y eficacia de dichas medidas	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor
S2-5: Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor
ESRS S3: Comunidades afectadas	
S3 SBM-2:Intereses y opiniones de los grupos de interés	Evaluación de la doble materialidad Evaluar las repercusiones materiales, los riesgos y las oportunidades
S3 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	Evaluación de la doble materialidad Evaluar las repercusiones materiales, los riesgos y las oportunidades
S3-1: Políticas relacionadas con las comunidades afectadas	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con las comunidades afectadas Políticas relacionadas con los pueblos indígenas
S3-2: Procesos de diálogo con las comunidades afectadas sobre los impactos	Procesos de diálogo con las comunidades afectadas por los impactos
S3-3: Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que las comunidades afectadas planteen sus preocupaciones	Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que las comunidades afectadas planteen sus preocupaciones

Índice ESRS (continuación)

→ Índice ESRS
Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

Divulgación de las ESRS/NEIS	Ubicación (sección) y notas
S3-4: Adopción de medidas en relación con los impactos materiales en las comunidades afectadas, y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales en relación con las comunidades afectadas, y eficacia de dichas medidas	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con las comunidades afectadas
S3-5: Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con las comunidades afectadas
ESRS S4: Consumidores y usuarios finales	
S4 SBM-2:Intereses y opiniones de los grupos de interés	Evaluación de la doble materialidad
S4 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	Evaluación de la doble materialidad
S4-1: Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales Respeto de los derechos humanos de los consumidores
S4-2: Procesos de participación de los consumidores y usuarios finales en los impactos	Procesos para relacionarse con los clientes
S4-3: Procesos para remediar los impactos negativos, y canales para que los consumidores y usuarios finales planteen sus preocupaciones	Procesos para relacionarse con los clientes
S4-4: Tomar medidas en relación con los impactos materiales sobre los consumidores y los usuarios finales, y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales en relación con los consumidores y los usuarios finales, y efectividad de dichas medidas	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales
S4-5: Objetivos relacionados con la gestión de los impactos materiales negativos, el fomento de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales
ESRS G1: Conducta empresarial	
G1 GOV-1: El papel de los órganos de administración, gestión y supervisión	Gobierno corporativo
G1-1: Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
G1-2: Gestión de las relaciones con los proveedores	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
G1-3: Prevención y detección de la corrupción y el soborno	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
G1-4: Incidentes confirmados de corrupción o soborno	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
G1-5: Influencia política y actividades de los grupos de presión	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
G1-6: Prácticas de pago	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025

Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

Índice ESRS
→ Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

En la tabla siguiente, tal como se especifica en el apéndice B de la ESRS 2, se presentan datos derivados de otras legislaciones de la UE.
Para cada dato, la tabla indica su ubicación en la Declaración de sostenibilidad o la razón por la que no se comunica.

Leyenda:
Legislación

SFDR: Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros P3: Requisitos de información del Pilar 3 de la EBA BBR: Reglamento sobre los índices de referencia climáticos EUCL: Ley de Clima de la UE

Requisito de divulgación	Etiqueta de datos	Punto de datos	Legislación de la UE	Sección cubierta en la Declaración de sostenibilidad
ESRS 2, GOV-1	21 (d)	Diversidad de género en el Consejo de Administración	SFDR/BRR	Composición del Consejo de Administración
	21 (e)	Porcentaje de miembros del consejo de administración que son independientes	BRR	Miembros independientes de los órganos de administración, dirección y supervisión
ESRS 2, GOV-4	30	Declaración sobre la diligencia debida	SFDR	Declaración sobre la diligencia debida
ESRS 2, SBM-1	40 (d) (i)	Participación en actividades relacionadas con los combustibles fósiles	SFDR/P3/BRR	Límites de la información
	40 (d) (ii)	Participación en actividades relacionadas con la producción química	SFDR/BRR	Límites de la información
	40 (d) (iii)	Participación en actividades relacionadas con armas controvertidas	SFDR/BRR	Límites de la información
	40 (d) (iv)	Participación en actividades relacionadas con el cultivo y la producción de tabaco	BRR	Límites de la información
ESRS E1-1	14	Plan de transición para alcanzar la neutralidad climática en 2050	EUCL	Plan de transición para mitigar el cambio climático
	16 (g)	Compañías excluidas de los índices de referencia alineados con el Acuerdo de París	P3/BRR	Plan de transición para mitigar el cambio climático
ESRS E1-4	34	Objetivos de reducción de emisiones de GEI	SFDR	Resumen de objetivos
ESRS E1-5	38	Consumo de energía procedente de fuentes fósiles desglosado por fuente (solo sectores de alto impacto climático)	SFDR	Consumo y mezcla de energía
	37	Consumo y mezcla de energía	SFDR	Consumo y mezcla de energía
	40-43	Intensidad energética asociada a actividades en sectores de alto impacto climático	SFDR	Consumo y mezcla de energía
ESRS E1-6	44	Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2 y 3, y emisiones totales de GEI	SFDR/P3/BRR	Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2, 3 y totales
	53-55	Intensidad de emisiones brutas de GEI	SFDR/P3/BRR	Emisiones brutas de GEI de Alcance 1, 2, 3 y totales
ESRS E1-7	56	Absorciones de GEI y créditos de carbono	EUCL	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS E1-9	66	Exposición de la cartera de referencia a los riesgos físicos relacionados con el clima	BRR	Exentos de notificación
	66 (a); 66 (c)	Desglose de los importes monetarios por riesgo físico agudo y crónico; localización de los activos significativos con riesgo físico material	P3	Exentos de notificación
	67 (c)	Desglose del valor contable de los activos inmobiliarios por clases de eficiencia energética	P3	Exentos de notificación
	69	Grado de exposición de la cartera a las oportunidades relacionadas con el clima	BRR	Exentos de notificación
ESRS E2-4	28	Cantidad de cada contaminante enumerado en el anexo II del Reglamento E-PRTR emitida a la atmósfera, el agua y el suelo	SFDR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS E3-1	9	Recursos hídricos y marinos	SFDR	E3: Recursos hídricos y marinos
	13	Política específica	SFDR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	14	Mares y océanos sostenibles	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS E3-4	28 (c)	Total de agua reciclada y reutilizada	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	29	Consumo total de agua en m³ por ingresos netos en operaciones propias	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025

Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE (continuación)

Índice ESRS
→ Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

Requisito de divulgación	Etiqueta de datos	Punto de datos	Legislación de la UE	Sección cubierta en la Declaración de sostenibilidad
ESRS E4, SBM-3 (ESRS 2)	16 (a) (i)	Actividades que afectan negativamente a zonas sensibles desde el punto de vista de la biodiversidad	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	16 9b)	Degradación de la tierra, desertificación o sellado del suelo	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	16 (c)	Especies amenazadas	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS E4-2	24 (b)	Prácticas o políticas agrarias sostenibles	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	24 (c)	Prácticas o políticas marítimas sostenibles	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	24 (d)	Políticas contra la deforestación	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS E5-5	37 (d)	Residuos no reciclados	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	39	Residuos peligrosos y radiactivos	SDFR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS S1, SBM-3 (ESRS 2)	14 (f)	Riesgo de incidentes de trabajo forzado	SFDR	Nuestra plantilla
	14 (g)	Riesgo de incidentes de trabajo infantil	SFDR	Nuestra plantilla
ESRS S1-1	20	Compromisos políticos en materia de derechos humanos	SFDR	Políticas relacionadas con la plantilla propia
	21	Políticas de diligencia debida sobre cuestiones abordadas por los Convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo	BRR	Políticas relacionadas con la plantilla propia
	22	Procesos y medidas de prevención de la trata de seres humanos	SFDR	Políticas relacionadas con la plantilla propia
	23	Política de prevención de accidentes laborales o sistema de gestión	SFDR	Procesos para comprometerse con la plantilla propia
ESRS S1-3	32 (c)	Mecanismos de gestión de quejas y reclamaciones	SFDR	Mecanismos de reclamación y reparación
ESRS S1-14	88 (b) y (c)	Número de víctimas mortales y número e índice de accidentes laborales	SFDR/BRR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	88 (e)	Número de días perdidos por lesiones, accidentes, muertes o enfermedad	SFDR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS S1-16	97 (a)	Diferencias salariales entre hombres y mujeres	SFDR/BRR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	97 (b)	Relación salarial excesiva de los consejeros ejecutivos	SFDR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS S1-17	103 (a)	Incidentes de discriminación	SFDR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	104 (a)	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre compañías y Derechos Humanos, los principios de la OIT o las directrices de la OCDE	SFDR/BRR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS S2, SBM-3 (ESRS 2)	11 (b)	Riesgo significativo de trabajo infantil o forzado en la cadena de valor	SFDR	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor
ESRS S2-1	17	Compromisos políticos en materia de derechos humanos	SFDR	Respeto de los derechos humanos en toda la cadena de valor
	18	Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor	SFDR	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor
	19	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre compañías y Derechos Humanos, los principios de la OIT o las directrices de la OCDE	SFDR/BRR	Respeto de los derechos humanos en toda la cadena de valor
	19	Políticas de diligencia debida sobre cuestiones abordadas por los Convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo	BRR	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor
ESRS S2-4	36	Cuestiones de derechos humanos e incidentes relacionados con la cadena de valor ascendente y descendente	SFDR	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor
ESRS S3-1	16	Compromisos políticos en materia de derechos humanos	SFDR	Políticas relacionadas con las comunidades afectadas
	17	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre compañías y Derechos Humanos, los principios de la OIT o las directrices de la OCDE	SFDR/BRR	Alineación con normas reconocidas internacionalmente
ESRS S3-4	36	Cuestiones e incidentes relacionados con los derechos humanos	SFDR	Política de reparación de las consecuencias para los derechos humanos

Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE (continuación)

Índice ESRS
→ Puntos de datos de las ESRS/NEIS de otra legislación de la UE

Requisito de divulgación	Etiqueta de datos	Punto de datos	Legislación de la UE	Sección cubierta en la Declaración de sostenibilidad
ESRS S4-1	16	Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales	SFDR	Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales
	17	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre compañías y Derechos Humanos y de las directrices de la OCDE	SFDR/BRR	Respeto de los derechos humanos de los consumidores
ESRS S4-4	35	Cuestiones e incidentes relacionados con los derechos humanos	SFDR	Respeto de los derechos humanos de los consumidores
ESRS G1-1	10 (a)	Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción	SFDR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	10 (b)	Protección de los denunciantes	SFDR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
ESRS G1-4	24 (a)	Multas por infracción de la legislación anticorrupción y antisoborno	SFDR/BRR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025
	24 (b)	Normas anticorrupción y antisoborno	SFDR	No material según la Evaluación de la doble materialidad de 2025

Declaración de sostenibilidad

Verificación

En esta sección

→

Informe de verificación limitada de auditora independiente traducido del original en inglés

Informe de verificación limitada de auditora independiente sobre la Declaración de sostenibilidad

Al Consejo de Administración de Ford Motor Company

Conclusión de la revisión de verificación limitada

Hemos llevado a cabo un encargo de revisión de verificación limitada sobre la declaración de sostenibilidad consolidada de Ford Motor Company (la "Compañía") a 31 de diciembre de 2025 y correspondiente al ejercicio cerrado en esa fecha (la "Declaración de sostenibilidad").

A partir de los procedimientos que hemos llevado a cabo y de las pruebas que hemos obtenido, no tenemos conocimiento de ninguna modificación sustancial que deba introducirse en la Declaración de sostenibilidad, para que se elabore de conformidad con el artículo 29, letra a), de la Directiva 2013/34/UE de la UE, incluyendo:

- que la Declaración de sostenibilidad se elabora de conformidad con las Normas Europeas para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad (ESRS/NIES), tal y como se describe con más detalle en la Declaración de sostenibilidad;
- que el proceso llevado a cabo por la Compañía para identificar la información sobre sostenibilidad que se incluirá en la Declaración de sostenibilidad (el "Proceso") se ajusta a la descripción que figura en la subsección Doble evaluación de la materialidad de la Declaración de sostenibilidad; y
- que las divulgaciones en la subsección de Taxonomía de la UE de la Declaración de sostenibilidad se preparan de conformidad con el artículo 8 del Reglamento de la UE 2020/852 (el "Reglamento de Taxonomía"), como se describe con más detalle en la subsección de Taxonomía de la UE de la Declaración de sostenibilidad.

Fundamento de la conclusión

Llevamos a cabo nuestro trabajo de revisión de verificación limitada de conformidad con las normas de comprobación establecidas por el Instituto Americano de Contables Públicos Certificados (American Institute of Certified Public Accountants: AICPA) en la sección 105 del AT-C, "Conceptos comunes a todos los trabajos de comprobación", y la sección 210 del AT-C, "Trabajos de revisión", así como la Norma internacional sobre los encargos de verificación (ISAE) 3000 (revisada), "Trabajos de verificación distintos de auditorías o revisiones de información financiera histórica", emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (International Auditing and Assurance Standards Board: IAASB) (en conjunto, las "normas de aseguramiento").

Consideramos que la evidencia obtenida es suficiente y adecuada para fundamentar nuestra conclusión. Nuestras responsabilidades, conforme a las normas de aseguramiento, se describen con más detalle en la sección Responsabilidades de los profesionales de nuestro informe.

Nuestra independencia y gestión de la calidad

Hemos cumplido con los requisitos de independencia y otros requisitos éticos del "Código de Conducta Profesional" establecido por el AICPA y el "Código Internacional de Ética para Contables Profesionales (incluidas las Normas Internacionales de Independencia)" emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contables (Código del IESBA).

La firma aplica la Norma Internacional de Gestión de Calidad 1, que requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de calidad que incluya políticas o procedimientos relativos al cumplimiento de los requisitos éticos, los estándares profesionales y los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

Responsabilidades de la Declaración de sostenibilidad

La Dirección de la Compañía es responsable de preparar el Informe de Sostenibilidad de conformidad con el Artículo 29(a) de la Directiva 2013/34/UE de la UE, incluyendo:

- elaborar la Declaración de sostenibilidad de conformidad con las ESRS/NIES;
- diseñar e implementar el Proceso para identificar la información sobre sostenibilidad que se incluirá en la Declaración de sostenibilidad de conformidad con las ESRS/NIES y para divulgar el Proceso en la subsección de Doble Evaluación de Materialidad de la Declaración de sostenibilidad;
- preparar la información de la subsección de Taxonomía de la UE de la Declaración de sostenibilidad de conformidad con el Artículo 8 del Reglamento sobre Taxonomía;
- diseñar, implantar y mantener el control interno que la dirección considere necesario para permitir la preparación de la Declaración de sostenibilidad libre de incorrecciones materiales, ya sea por fraude o error; y
- la selección y aplicación de métodos adecuados para la elaboración de informes de sostenibilidad, y la formulación de hipótesis y estimaciones razonables dadas las circunstancias.

Limitaciones vinculadas a la elaboración de la Declaración de sostenibilidad

Al momento de presentar información de futuro de conformidad con las NERS, la dirección de la Compañía debe preparar la información de futuro sobre la base de supuestos declarados acerca de acontecimientos que pueden ocurrir en el futuro y posibles acciones futuras de la Compañía. Es probable que los resultados reales sean diferentes, ya que los acontecimientos previstos a menudo no ocurren como se espera.

Responsabilidades de los profesionales

Las normas de aseguramiento exigen que planifiquemos y llevemos a cabo el trabajo de verificación para obtener una seguridad limitada sobre si se deben realizar modificaciones sustanciales al Informe de Sostenibilidad que cumpla con los criterios. Nuestra responsabilidad es emitir un informe de revisión de fiabilidad limitada que incluya nuestra conclusión sobre la Declaración de sostenibilidad basada en nuestro encargo de revisión de fiabilidad limitada.

Las inexactitudes pueden surgir por fraude o error y se consideran sustanciales si, individualmente o en conjunto, cabe esperar de manera razonable que influyan en las decisiones de los usuarios tomadas con base en la Declaración de sostenibilidad en su conjunto.

En el marco de un encargo de revisión de fiabilidad limitada conforme a las normas de fiabilidad antes mencionadas, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos el escepticismo profesional a lo largo de todo el encargo.

Entre nuestras responsabilidades, se incluyen las siguientes:

- obtener una comprensión del Proceso, pero no con el fin de proporcionar una conclusión sobre su eficacia o resultado;
- considerar si la información sobre sostenibilidad identificada por el Proceso aborda los requisitos de divulgación aplicables de las ESRS/NIES;
- diseñar y llevar a cabo procedimientos para evaluar si el Proceso es coherente con la descripción que hace la Compañía de su Proceso en la subsección de Doble Evaluación de Materialidad de la Declaración de sostenibilidad;
- identificar dónde es probable que surjan errores materiales en la Declaración de sostenibilidad, ya sea debido a fraude o error; y
- diseñar y ejecutar procedimientos que respondan a las situaciones en las que es probable que surjan errores materiales en la Declaración de sostenibilidad; el riesgo de no detectar un error material resultante de un fraude es mayor que el de uno resultante de un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionadas, tergiversaciones o la elusión del control interno.

Informe de verificación limitada de auditora independiente traducido del original en inglés (continuación)

Resumen del trabajo realizado

Un encargo de revisión de verificación limitada implica la realización de procedimientos para obtener pruebas sobre la Declaración de sostenibilidad. Los procedimientos de un encargo de revisión de verificación limitada varían en cuanto a su naturaleza y momento de aplicación, y son sustancialmente menos extensos que los de un encargo de examen de fiabilidad razonable, cuyo objetivo es obtener garantías razonables sobre si la materia objeto del encargo se ajusta a los criterios, en todos sus aspectos significativos, para poder expresar una opinión. Por consiguiente, no expresamos tal opinión. En consecuencia, debido a la naturaleza limitada del encargo, el nivel de garantía obtenido en un trabajo de revisión de verificación limitada es sustancialmente inferior al que se habría obtenido si se hubiera realizado un encargo de examen de verificación razonable.

La naturaleza, el momento y el alcance de los procedimientos seleccionados dependen del juicio profesional, incluida la identificación de declaraciones en las que es probable que se produzcan incorrecciones materiales en la Declaración de sostenibilidad, ya sea por fraude o error.

Al momento de llevar a cabo nuestro encargo de revisión de verificación limitada, hemos, entre otras cosas:

- comprendido el Proceso a partir de indagar para entender las fuentes de la información utilizada por la dirección y revisar la documentación de la Compañía sobre su Proceso;
- evaluado si el Proceso implantado por la Compañía era coherente con la descripción del Proceso establecido en la subsección “Evaluación de la doble materialidad” de la Declaración de sostenibilidad;
- obtenido una comprensión de los procesos de información de la Compañía relevantes para la preparación de su Declaración de sostenibilidad;
- evaluado si la información sobre sostenibilidad identificada por el Proceso está incluida en la Declaración de sostenibilidad;
- evaluado si la estructura y la presentación de la Declaración de sostenibilidad se ajustan a las ESRS/NIES;
- realizado consultas y procedimientos analíticos sobre información seleccionada relativa a la sostenibilidad que figura en la Declaración de sostenibilidad;
- revisado la documentación de apoyo relativa a la integridad y exactitud de la información de sostenibilidad seleccionada en la Declaración de Sostenibilidad sobre la base de una muestra;
- evaluado la idoneidad de los métodos, la razonabilidad de las hipótesis y la exhaustividad y exactitud de los datos, para elaborar determinadas estimaciones e información de futuro; y
- comprendido el proceso de la Compañía para identificar las actividades económicas elegibles y alineadas con la taxonomía y las revelaciones correspondientes en la subsección de Taxonomía de la UE de la Declaración de sostenibilidad.

Detroit, Michigan
28 de abril de 2026*

* NOTA: Esta versión de nuestro informe es una traducción no certificada al español del informe original preparado en inglés. En todas las cuestiones relativas a la interpretación de la información, puntos de vista u opiniones, la versión original en inglés de nuestro informe prevalecerá sobre esta traducción,

Ford Motor Company
One American Road
Dearborn, MI 48126, EE. UU..

sustainability.ford.com
shareholder.ford.com