



Memoria Sostenibilidad 2019

Autoridad Portuaria De Bilbao

Índice

1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	PÁGINA
1.1. Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria	2
1.2. Funciones y Forma Jurídica	7
1.3. Gobierno y Calidad de Gestión	8
1.4. Infraestructuras y capacidad	12
1.5. Mercados Servidos	15
1.6. Servicios	19
1.7. Calidad de Servicio	23
1.8. Integración en el sistema de Transporte. Movilidad Sostenible	26
1.9. Comunidad Institucional	30
1.10. Promoción Comercial	35
1.11. Compromiso Institucional	
2. DIMENSIÓN ECONÓMICA	
2.1. Descripción de la Política económica de la Autoridad Portuaria	42
2.2. Situación Económico-Financiera	43
2.3. Nivel y Estructura de las Inversiones	46
2.4. Negocio y Servicios	48
2.5. Valor generado y productividad	50
2.6. Impacto Económico-Social	51
3. DIMENSIÓN SOCIAL	
3.1. Capital Humano de la Autoridad Portuaria	53
3.2. Empleo y Seguridad en el Trabajo en la Comunidad Portuaria	64
3.3. Relaciones con el Entorno	66
4. DIMENSIÓN AMBIENTAL	
4.1. Estrategia Ambiental	67
4.2. Gestión Ambiental	68
4.3. Calidad del Aire	71
4.4. Calidad del Agua	76
4.5. Ruido	80
4.6. Gestión de Residuos	83
4.7. Ecoeficiencia	88
4.8. Comunidad Portuaria	90
Anejo 1. Relación y definición de indicadores OPPE	91

1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

1.1. Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad

(G4-1) (G4-30) (G4-50)

Presentación - Declaración del presidente

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, establece en su Artículo 55.4 que el Proyecto Anual de Plan de Empresa vaya acompañado por una Memoria de Sostenibilidad, que refleje el cumplimiento de la política portuaria en los 4 aspectos de sostenibilidad: **institucional, económica, social y ambiental**.

En el ámbito **institucional**, en 2019 se han cumplido la previsión de acciones del Plan Estratégico que la Autoridad Portuaria aprobó en Julio de 2018 con horizonte hasta el año 2022, con los objetivos de diversificar y recuperar los tráficos, ampliar la zona de influencia, impulsar la intermodalidad y potenciar la red de puertos secos. En relación con la **sostenibilidad económica**, el tráfico de mercancías en 2019 ha alcanzado un total de **35,4 Millones de Toneladas** con un ligero descenso respecto al año 2018 de 0,2 MT y del 0,39%.

Los envases en los graneles líquidos presentaron un comportamiento positivo con un incremento del 1,62%, creciendo el gasoil y el gas natural (récord de 4,2 MI de Tn) y bajando el crudo y el fuel por la parada técnica de Petronor, en cambio, en los graneles sólidos han descendido un 1,61.

La mercancía general descendió un 3,79%, el tráfico de contenedores sumó 628 mil TEUs, un 1,57% menos que en 2018.

La cifra de negocio en 2019 ha sido de 69,3 M€ inferior en un 1,87% a la del año anterior. Este descenso es debido a que, en línea con la estrategia de hacer un puerto más competitivo, comenzamos a aplicar, en julio de 2018, una bajada del 10% en la Tasa a la Mercancía (T3) y, en mayo de 2019, una nueva valoración de terrenos y lámina de agua. Ambas medidas han supuesto a los usuarios del Puerto un ahorro de 3,8 millones de euros anuales en tasas portuarias y explican esta menor facturación, conforme a lo previsto en nuestro Plan Estratégico 2018-2022.

En 2019 se han dispuesto 10 millones de endeudamiento adicional en el Banco Europeo de Inversiones para financiar la primera fase del Espigón Central, y la deuda bancaria neta se sitúa en 36,4 millones, 1,05 veces Ebitda. Mantenemos, por tanto, un perfil de endeudamiento medio-bajo y unos indicadores de solvencia robustos, que nos permite continuar con nuestro plan de inversiones – 36 millones en 2019- centrado, sobre todo, en la creación de nueva superficie para atender la demanda de suelo y poder albergar proyectos estratégicos.

La inversión de la APB en el 2019 ha sido de **39,3** Millones de € y la previsión para 2020 es de 58 M€.

Seguimos trabajando para ser un puerto sostenible en otros dos ámbitos: el medioambiental y el social, para ello hemos puesto en marcha proyectos para reducir nuestro consumo eléctrico y contribuir a la reducción de GEI, y nos hemos convertido en el primer puerto del mundo que ha obtenido la Declaración Ambiental de Producto.

Junto a la sostenibilidad, seguimos dando pasos para ser un puerto referente en digitalización e impulsar la innovación.

En el ámbito **social** se ha mantenido la relación con el entorno a través del programa de visitas guiadas, didácticas e informativas con 8.397 asistentes, La Fundación Puerto y Ría de Bilbao ha proseguido el desarrollo de aspectos socioculturales.

La actividad comercial se ha intensificado de conformidad con las directrices del Plan Estratégico.

El aspecto **medioambiental**, recogido expresamente en el Plan Estratégico, sigue su mejora tanto en lo que se refiere a la Autoridad Portuaria, en cuanto a ruidos, vertidos y material de dragados como a los concesionarios de terminales en relación con buenas prácticas de manipulación de mercancías.

La Memoria se completa con el Anejo 1, que incluye la relación y definición de indicadores propuestos con carácter general por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), que sirven de base para la redacción de esta Memoria. **(G4-18) (G4-19) (G4-20) (G4-21) (G4-DMA)**

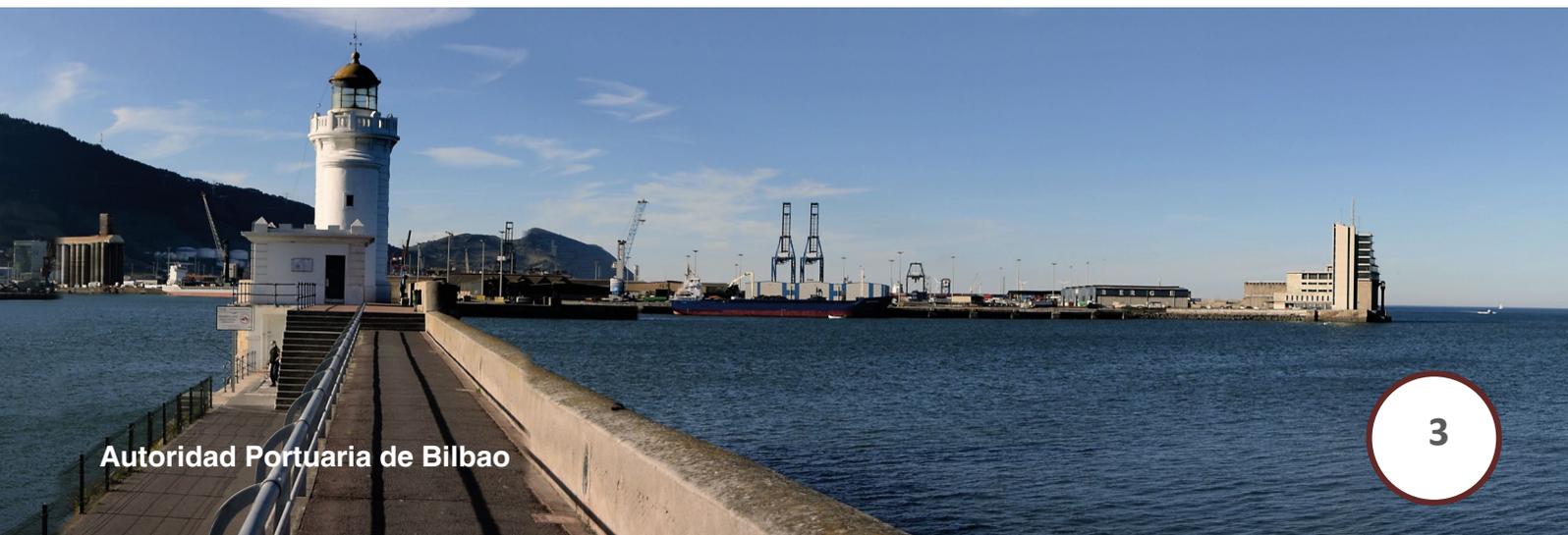
La publicación de la **Memoria de Sostenibilidad 2019** que tengo el honor de presentar, tiene continuidad desde el año 2010, lo que permite comprobar el seguimiento de los Planes Estratégicos y el

de la política de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Bilbao, así como comparar su nivel de calidad con el resto de Autoridades Portuarias, dependientes del OPPE. **(G4-28) (G4-29)**

ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA (G4-18) (G4-19) (G4-20) (G4-21)

La memoria de sostenibilidad GRIG-4 se ha redactado de conformidad con los contenidos, cobertura e indicadores que se definen en la guía del OPPE para la redacción de las Memorias anuales de Sostenibilidad que deben presentarse junto con el Plan de Empresa. La Memoria se ha complementado con las directrices e indicadores necesarios para obtener el alcance de la GRI G4 en la opción de **conformidad exhaustiva**. El Índice de esta Memoria recoge la lista de Aspectos Materiales que se desarrollan en ella.

En la memoria se presentan en rojo los indicadores de GRIG-4 en la ubicación de los distintos contenidos básicos generales y específicos.



ESTRATEGIA (G4-2) (G4-3)

En el **Plan estratégico 2018-2022**, la Autoridad Portuaria dibuja las bases para que Bilbao sea el puerto de referencia en los tráficos del eje atlántico, dé respuesta a las necesidades logísticas de los sectores industriales estratégicos de su zona de Influencia, y siga contribuyendo a la mejora de la competitividad de sus clientes en el comercio internacional.

- Centra el Plan en **cinco ejes** estratégicos para superar los 37 millones de toneladas en cinco años.
- Busca afianzar su liderazgo y recuperación de tráficos en el hinterland más próximo, así como en el resto de fachadas atlánticas como Norte y Centro América.
- Para conseguirlo, junto con la elaboración de un nuevo Plan comercial, contempla aplicar gradualmente una bajada de precios para contribuir a la competitividad del Puerto.

La Autoridad Portuaria de Bilbao presenta un Plan estratégico centrado en el cliente, y pone las bases para que Bilbao sea el puerto de referencia en los tráficos del eje atlántico, dé respuesta a las necesidades logísticas de los sectores industriales estratégicos de su zona de influencia, y siga contribuyendo a la mejora de la competitividad de sus clientes en el comercio internacional.

En cuanto a la eficiencia, el Puerto busca optimizar su operativa y ayudar a la competitividad de toda la cadena de valor en un entorno en el que existe una gran competencia entre grandes operadores logísticos.



Plan Estratégico 2018 - 2022 de la Autoridad Portuaria

En líneas generales, el Plan estratégico 2018-2022 de la Autoridad Portuaria se centra en cinco grandes ejes estratégicos, tres externos y dos internos:

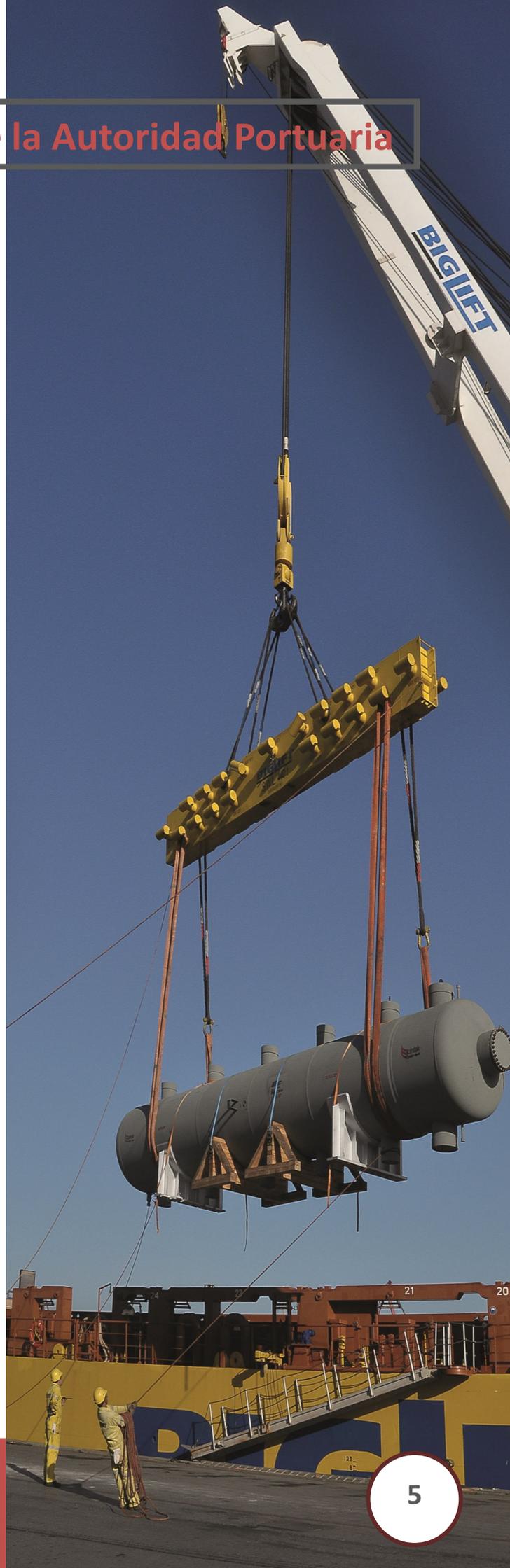
1. Crecimiento y competitividad, que engloba la optimización de coste y calidad de los servicios ofrecidos al buque y a la mercancía, mejorar la conectividad para consolidarse como principal punto de entrada y salida del Eje Atlántico, afianzar el liderazgo en su hinterland más cercano, incrementar las implantaciones logístico-portuarias y seguir promoviendo el concepto de smart-port.

2. Impacto económico, para lo que debe dar respuesta a necesidades logísticas de clústeres estratégicos, crear infraestructura intermodal y priorizar una ocupación de suelo que maximice la generación de valor y potenciar el tráfico de cruceros

3. Beneficio social, enfocado en los grupos sociales de su entorno, ser un elemento abierto a la comunidad y reforzar la gestión medioambiental.

4. Excelencia en la gestión, que implica una organización que sitúa al cliente como elemento central de la actividad, potenciando el trabajo en equipo mediante proyectos y procesos de atención al cliente y manteniendo una actitud constante de anticipación a los cambios del entorno.

5. Sostenibilidad económico-financiera, la Autoridad Portuaria mantendrá un adecuado equilibrio económico financiero considerando ingresos, generación de recursos, inversiones y gastos de explotación para los próximos años.



Con estos ejes estratégicos, el Puerto de Bilbao aspira a superar los 37 millones de toneladas en 2022, lo que implica un crecimiento medio anual del **2,7%**.

Para lograrlo, se ha elaborado un **Plan comercial específico** que segmenta los principales tráficos en función de su atractivo y capacidad de actuación, y que debe permitir, además, afianzar el liderazgo y recuperación de los tráficos en el hinterland más próximo, así como captar foreland estratégico en Europa Atlántica y en el resto de fachadas atlánticas, como Norte y Centro América, y en India y China.

Para conseguirlo, la Autoridad Portuaria:

- ◆ Contempla aplicar, gradualmente en el horizonte del Plan Estratégico, una **bajada de precios** de hasta 5,6 millones de euros anuales en el 2022 para contribuir a la competitividad del Puerto.
- ◆ Cuenta con una **ubicación idónea** en el Golfo de Bizkaia, siendo el puerto que más tráfico genera en la región y con una sólida situación económico-financiera.
- ◆ Posee unas infraestructuras diversificadas, en fase de ampliación, que le permiten acoger todo tipo de mercancías. Bilbao es, asimismo, líder destacado en tráfico de contenedores, convencional y líquidos en el Atlántico Norte; y en los últimos cuatro años ha tenido un crecimiento superior a la media del sistema portuario.

A ello se añade que la firme voluntad global de lucha contra el cambio climático debería contribuir al fomento y empleo del transporte marítimo como medio de bajas emisiones relativas .

El Plan se basa en la visión de lo que el Puerto de Bilbao quiere seguir representando y de los valores que quiere que lo sustenten. En este sentido persigue ser el puerto de referencia de la Península en los tráficos del eje atlántico, dando respuesta a las necesidades logísticas de los sectores industriales estratégicos del territorio, y contribuyendo a la mejora de su competitividad en el comercio internacional.

Se fija como **misión (G4-4)** impulsar la competitividad de los clientes del Puerto de Bilbao, contribuyendo al desarrollo socio económico sostenible de su zona influencia y expone como **valores (G4-56)**: orientación al cliente; excelencia, ética y profesionalidad; trabajo en equipo; compromiso con las personas; y responsabilidad social.



1.2. Funciones y Forma jurídica

(G4-7) (G4-35) (G4-36) (G4-38) (G4-39) (G4-40) (G4-41) (G4-42) (G4-43) (G4-44)

I_01 La Autoridad Portuaria de Bilbao **(G4-3)** es una entidad de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propios, independientes de los del Estado, con plena capacidad de obrar para el desarrollo de sus fines, que actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y de contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

Se rige por su legislación específica, “Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante” (TRLPEMM) y, además, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria y de la Ley General Tributaria que le sean de aplicación y supletoriamente por la ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado.

El TRLPEMM ha sido objeto de sucesivas modificaciones puntuales:

- Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013;
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas;
- Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014;
- Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, de control de la deuda comercial en el sector público;
- Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas;
- Orden FOM/163/2014, de 31 de enero, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre;
- Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia;
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima;
- Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia;

La sede de la Autoridad Portuaria de Bilbao **(G4-5)** se encuentra en Campo Volantín 37, 48007 Bilbao.

1.3. Gobierno y Calidad de gestión

I_02 I_03 La estructura del consejo de administración de la Autoridad Portuaria y las instituciones, los grupos y asociaciones en él representados se indican a continuación.

Composición del Consejo de Administración

Presidente

D. Ricardo Barkala Zumelzu

Vicepresidente

D. Antonio Aiz Salazar

Director

D. Carlos Alzaga Sagastasoloa

Secretario

D. Juan Carlos Verdeal Pinto

Vocales Consejeros

Capitán Marítimo

D. Carlos García Buendía

Administración General del Estado

D. Francisco Javier Asúa Pinedo,

D. Mikel Torres Lorenzo,

D. Leandro Melgar Casillas;

Ayuntamiento de Bilbao

D^a. Miren Gotzone Sagardui Goikoetxea;

Ayuntamiento de Zierbena

D. Iñigo de Loyola Ortuzar Angulo;

Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación

D. Juan Andrés Diez De Ulzurrun Moreno,

D. Gerardo Toro Arrúe;

Diputación Foral de Bizkaia

D. Imanol Pradales Gil;

Organización Empresarial de Bizkaia (CEBEK)

D. Iñaki Garcinuño Zabala;

Organización Sindical ELA-STV

D. Esteban Pereda Esteban;

Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco

D. Elena Moreno Zaldibar,

D^a Aintzane Urkijo Sagredo.

El Director y el Secretario asisten al Consejo con voz pero sin voto.

El Presidente es designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma del País Vasco. El Director es nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente.

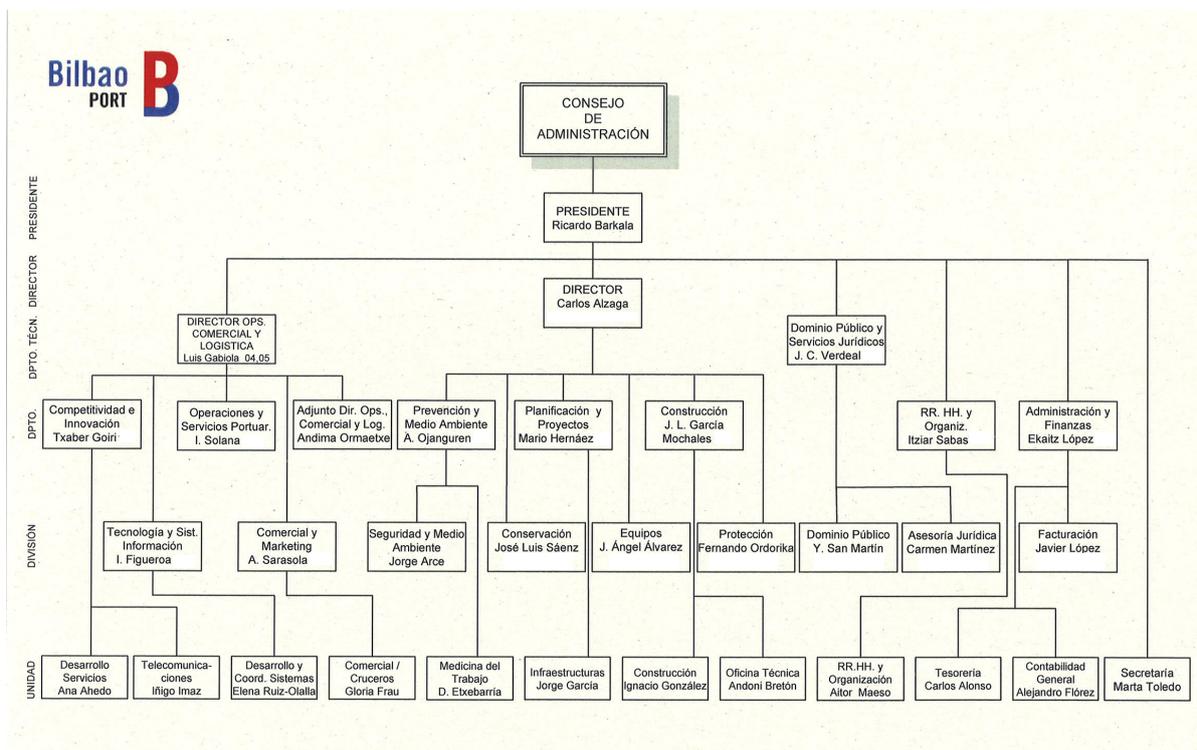
Las funciones del Consejo de Administración son, entre otras, regir y administrar el Puerto, aprobar los presupuestos, los programas de actuación plurianual y las cuentas anuales; autorizar las inversiones, aprobar los proyectos, ejercer las facultades de policía, otorgar concesiones y autorizaciones y favorecer la libre competencia. **(G4-45) (G4-46) (G4-47).**

Corresponde al Presidente representar a la Autoridad Portuaria y a su Consejo en todo tipo de actos; convocar y fijar el Orden del Día de las reuniones del Consejo; establecer directrices generales de gestión, velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos del Consejo y presentar a éste el Plan de Empresa, las previsiones de actuaciones, inversiones y financiación; disponer los gastos y ordenar, conjuntamente con el Director, los pagos. **(G4-14) (G4-45)**

En las cuestiones jurídicas y en el ámbito interno se cuenta con el asesoramiento del departamento de Dominio Público y Asuntos Jurídicos. En el ámbito externo el control institucional corresponde a la IGAE (Intervención General de la Administración del Estado) **(G4-57) (G4-58)**

Al Director le corresponden la dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios con arreglo a las directrices generales que reciba de los Órganos de Gobierno y la incoación, tramitación e información técnica de concesiones y autorizaciones.

Organigrama de la Autoridad Portuaria



I_04 (G4-14) Durante 2019 se han superado las auditorias de mantenimiento de la **ISO 9001, 14001 y OHSAS 18001**, fundamentos del Sistema de Gestión Integrado de la Calidad, Prevención y Medio Ambiente, así como las de adhesión al reglamento de **Empresa Saludable** (Portu Osasuntsua).

En paralelo, se ha llevado a cabo todo el proceso de desarrollo de procedimientos, instrucciones y documentos base para la certificación **ISO 27001 en Seguridad de la Información**. Se trata de una protección inmejorable para asegurar a los clientes la disponibilidad de los servicios y para cumplir con el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) y con los requerimientos exigibles a las infraestructuras como es el caso del Puerto. Las empresas concesionarias, asimismo, han renovado satisfactoriamente el referencial de calidad del servicio del Puerto de Bilbao, que marca una serie de pautas sobre aspectos de la operativa portuaria, eficiencia, mantenimiento de instalaciones, satisfacción del cliente y comunicaciones telemáticas.

La APB mantiene en vigor, la certificación **EMAS III (Eco-Management and Audit Scheme)**, Reglamento Comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría, normativa voluntaria de la Unión Europea relativa al seguimiento del Sistema de Gestión Medioambiental (SGMA) que reconoce a aquellas organizaciones que han implantado este sistema y han adquirido un compromiso de mejora continua, verificado mediante auditorías independientes.

Además, y, en consonancia con las líneas estratégicas establecidas por la APB, se han inscrito las huellas de carbono de la Autoridad Portuaria de Bilbao correspondientes a los años 2015 y 2018 en el **Registro de Huella de Carbono**, Compensación y Proyectos de Absorción de CO₂, obteniendo el sello “calculado”.



El objetivo de la APB va dirigido a ser un **puerto de referencia** desde el punto de vista medioambiental susceptible de acogerse a la política de la Unión Europea (UE) de promoción de los “Green Corridors”, destinados al desarrollo de servicios sostenibles de transporte marítimo de corta distancia. Las posibles ventajas para la APB que se derivan de la adhesión al reglamento son: una gestión medioambiental de calidad, un aseguramiento del cumplimiento de la legislación medioambiental, una reducción de costes (consumos de energía, agua), favorecer la relación con empresas e instituciones.

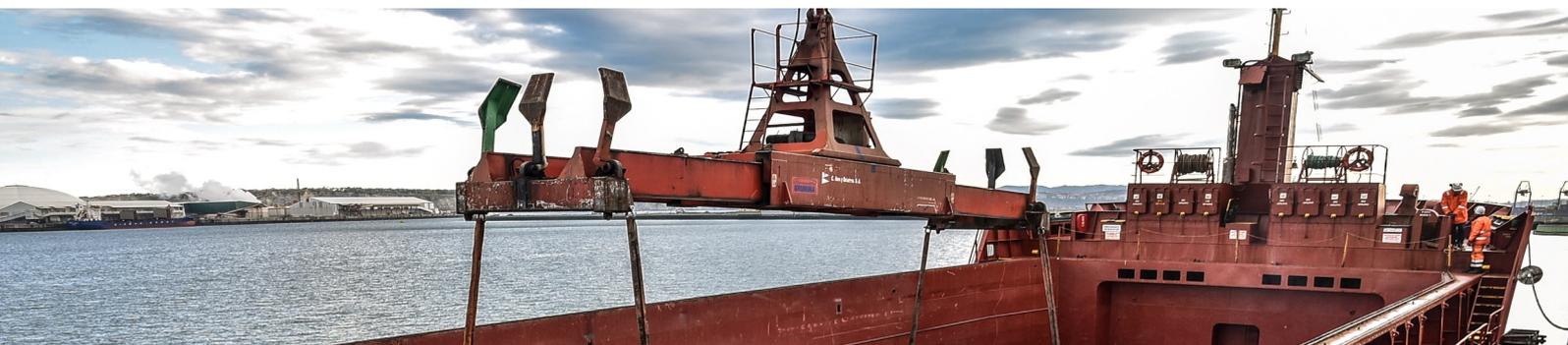
En 2019 se han actualizado los objetivos, iniciativas e Indicadores del Cuadro de Mando Integral (CMI) y se han adaptado al **Plan Estratégico de la APB** de manera que el CMI sea la herramienta de referencia para la implantación y seguimiento del Plan.

I_05 En el ámbito de la gestión interna opera un **Comité** formado por Presidente, Director, Director de Operaciones, Comercial y Logística, Jefe del Departamento Dominio Público y Servicios Jurídicos, Jefa del Departamento de Recursos Humanos y Organización y Jefe del Departamento de Administración y Finanzas.

I_06 Los comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración son el Consejo de Navegación y Puertos, el Comité de Servicios Portuarios, el Comité Consultivo de Protección y la Comisión Delegada para la prevención de riesgos laborales.

El Consejo de Navegación y Puertos, compuesto por representantes de empresas e instituciones con intereses relevantes en las actividades portuarias; asiste al Consejo en cuestiones que tienden al buen y eficaz funcionamiento del Puerto. En el Consejo de Navegación y Puerto se conforma un Comité de servicios portuarios del que forman parte los representantes de los estamentos interesados y sus clientes, sus funciones son las de un órgano consultivo del que la Autoridad Portuaria podrá recabar información sobre tarifas, organización y calidad de los distintos servicios portuarios.

Las retribuciones en la Autoridad Portuaria son fijas, no tienen relación con el salario mínimo y se determinan por normas de ámbito estatal. **(G4-51) (G4-52) (G4-53) (G4-54) (G4-55) (G4-EC5)**



1.4 Infraestructuras y capacidad

I_07 Infraestructuras El Puerto de Bilbao está formado por **cuatro zonas** bien diferenciadas.

1

•La primera zona la forman los muelles del servicio situados en la Ría, con un calado de 6/8 metros y una longitud de 2.900 m.

3

•La tercera zona la forman los muelles situados al abrigo del Dique de Zierbena, con un calado entre 20 y 21 m. y una longitud de 4.601m.

2

•La segunda zona la componen los muelles situados al abrigo de los Diques de Santurtzi y Arriluce, con un calado entre 7 y 14 m. y una longitud de 5.069 m. además Incluye 1.037 m.l. de muelles para cruceros turísticos.

4

•La cuarta zona y la más exterior la componen los muelles situados entre los Diques de Punta Lucero y Zierbena con calados entre 25/32 m. y una longitud de 3.145 m.

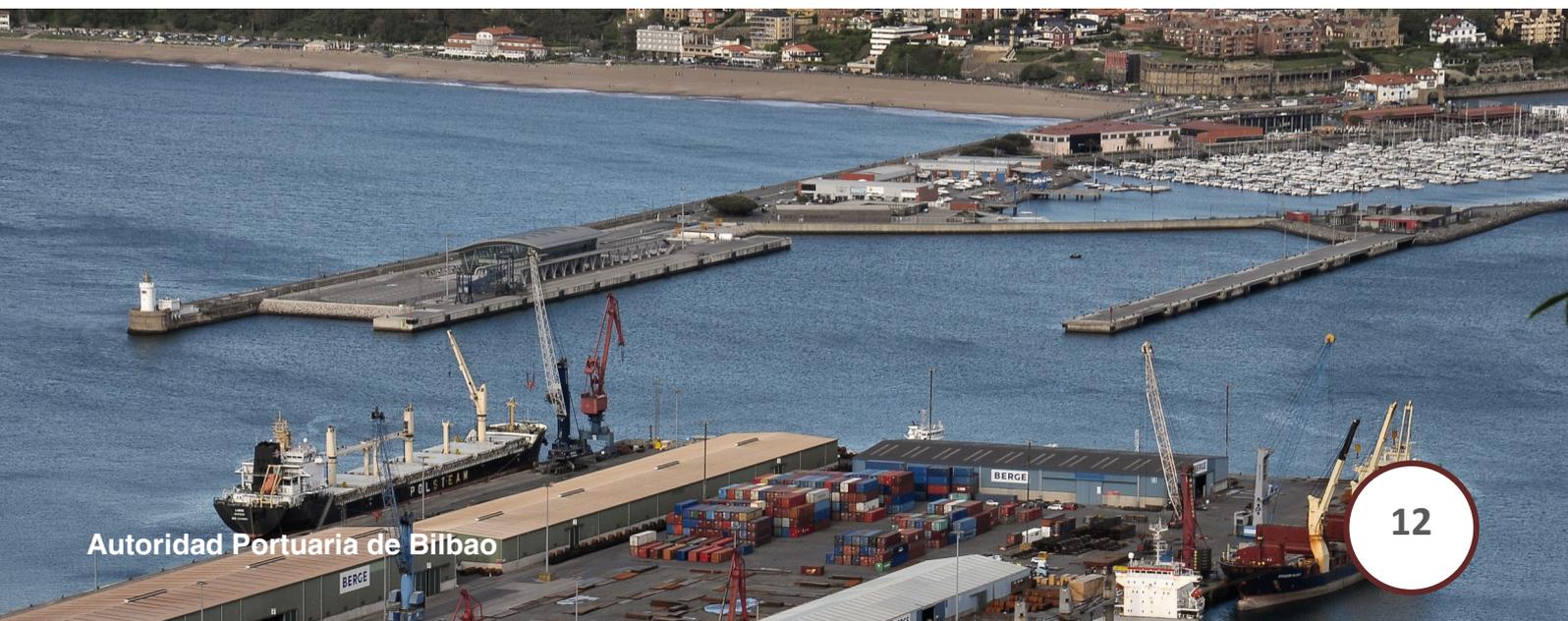
En conjunto, el puerto de Bilbao tiene **15.715 metros** de muelles activos de mercancías con calado entre 6 y 32 m y con capacidad para servir a todo tipo de tráficos.

La A.P.B. dispone en servicio de **5 rampas Ro-Ro**.

El servicio del tráfico de cruceros está cubierto por dos estaciones marítimas, un pantalán con dos atraques de 350 metros lineales y por un muelle de 355 m de longitud, 11/12 m de calado y 23.200m² de superficie en tierra. El conjunto está situado al abrigo del Contradique de Algorta.

El **83%** de los muelles de mercancías y del suelo comercial están concesionados y en ellos los servicios básicos los realizan empresas privadas. El **95%** de las mercancías se manipulan por muelles y terminales en concesión.

La Autoridad Portuaria desempeña las funciones de “puerto propietario” que planifica y construye las infraestructuras básicas y coordina en todos sus aspectos la actividad portuaria.



I_08 Infraestructuras ejecutadas en el año o en ejecución y fines a los que sirven.

(G4-12) (G4-13)

Urbanización del apartadero de mercancías de Arasur

El proyecto ha supuesto una inversión de 4,4 millones de euros y ha comprendido los trabajos de urbanización de la zona de almacenamiento adyacente de la terminal ferroviaria de Arasur, la construcción de un edificio de oficinas y un almacén. Este es el último paso de este proyecto para la instalación de una base operativa ferroviaria del Puerto de Bilbao en esta plataforma logística.

Primera fase del Espigón Central y estabilización de la antigua cantera de Punta Lucero

En el año 2018 continuaron las obras de la primera fase del nuevo muelle del Espigón Central ubicado en la zona abrigada por el dique de Zierbena y su contradique. Las obras han permitido generar 334.000 m² de superficie y 1.081 m de línea de atraque, con un calado de 21 m. En 2020 se procederá a la urbanización de dicho muelle.

La superficie obtenida supondrá algo más de la mitad de los 600.000 m² que tendrá el muelle una vez concluido. El proyecto también comprende los trabajos de estabilización de la antigua cantera de Punta Lucero.

La inversión global ha sido de 84 millones de euros. La Comisión Europea ha aportado el 20% del importe, en el ámbito del programa Connecting Europe Facility (CEF). En 2019 se han cobrado 7.173.000 euros de la Comisión Europea y su contribución total es de 16,8 millones. Paralelamente, la Autoridad Portuaria destina 1,5 millones al plan de seguimiento ambiental.

Relleno de la dársena de Udondo (Erandio)

Este relleno generará una explanada de 22.700 m² en la Ría para actividades industriales con acceso a muelles de carga. Las obras, iniciadas en febrero de 2018, tienen un importe de 2,7 millones y finalizaron en la primavera de 2019.



I_09 Iniciativas de promoción industrial o logística. (G4-13) (G4-15)

Toro y Betolaza Nueva Terminal

Ha acondicionado su nueva terminal ro-ro en el muelle A-6. Inversión: 5 millones.

ASK Chemicals

Empresa de referencia internacional en el sector químico, lleva a cabo la segunda fase para concentrar en el Puerto de Bilbao las instalaciones de producción que tiene fuera de Bizkaia. Inversión: 5 millones.

Cespa Gestión de Residuos

Construye una planta de tratamiento de residuos industriales. Inversión: 1,4 millones.

Saisa Port

Ha construido un almacén para graneles sólidos. Inversión: 1,3 millones.

Dentro de la estrategia de impulsar el tráfico ferro portuario, la Autoridad Portuaria prosigue el desarrollo de la Terminal Logística Ferro portuaria (TELOG) de Pancorbo (Burgos) donde operó el primer tren el 7 de noviembre de 2.017.

La Autoridad Portuaria sigue colaborando con los Puertos Secos de Azuqueca de Henares (Guadalajara), Coslada (Madrid), Villafría (Burgos), Júndiz-Vitoria (Alava) y Noaín (Navarra).

La APB participa en las sociedades que explotan las terminales ferroviarias en PLAZA (Zaragoza) y en Nonduermas (Murcia) especializada en productos perecederos.

El tráfico que entra o sale por ferrocarril ha decrecido un 5% respecto a 2018. La mercancía general que utiliza el ferrocarril supone ya el 19%.

En el año 2.019, la Terminal ADIF, situada en el Puerto, operó 4.130 trenes, un 17,1 % menos que el año anterior, de ellos 3.593 de naturaleza portuaria.

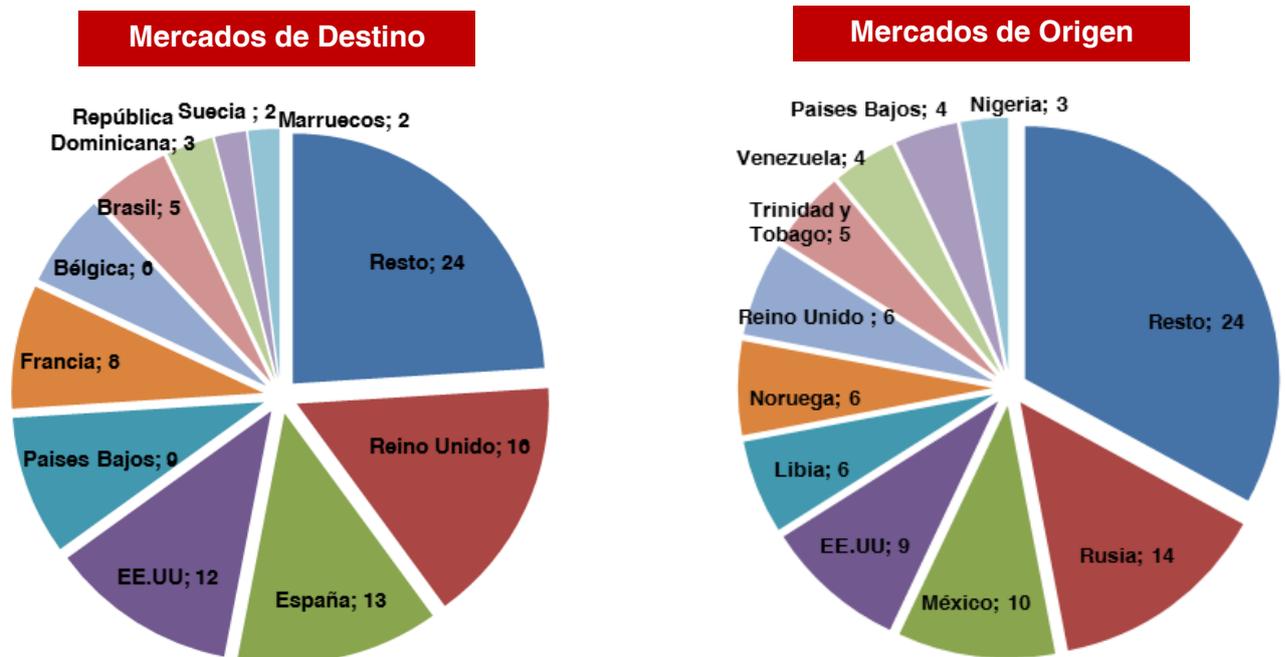


1.5. Mercados servidos

Mercados

Los mercados de **Importación** de mayor tráfico para el Puerto de Bilbao son, Rusia 14%, México 10%, EE.UU. 9%, Libia 6%, Noruega 6%, Reino Unido 6%.

Los mercados de **Exportación** más importantes son Reino Unido 16%, España 13%, EE.UU. 12%, y Países Bajos 9%.



En cuanto a la distribución por países y tipos de tráfico;

Mercancía general en contenedores

El Reino Unido ocupa el primer lugar con 1,7 millones de Toneladas y el 25% del total, seguido por China con 0,6 M T y el 9%.

Mercancía general convencional

El Reino Unido está a la cabeza con 800milT y el 25% del total, seguido por Turquía con 327 milT y el 10%.

Graneles sólidos

Brasil con 939 milT y un 20% del total ocupa el primer lugar, el segundo lugar lo ocupa el Reino Unido con 521milT y un 11%.

Graneles líquidos

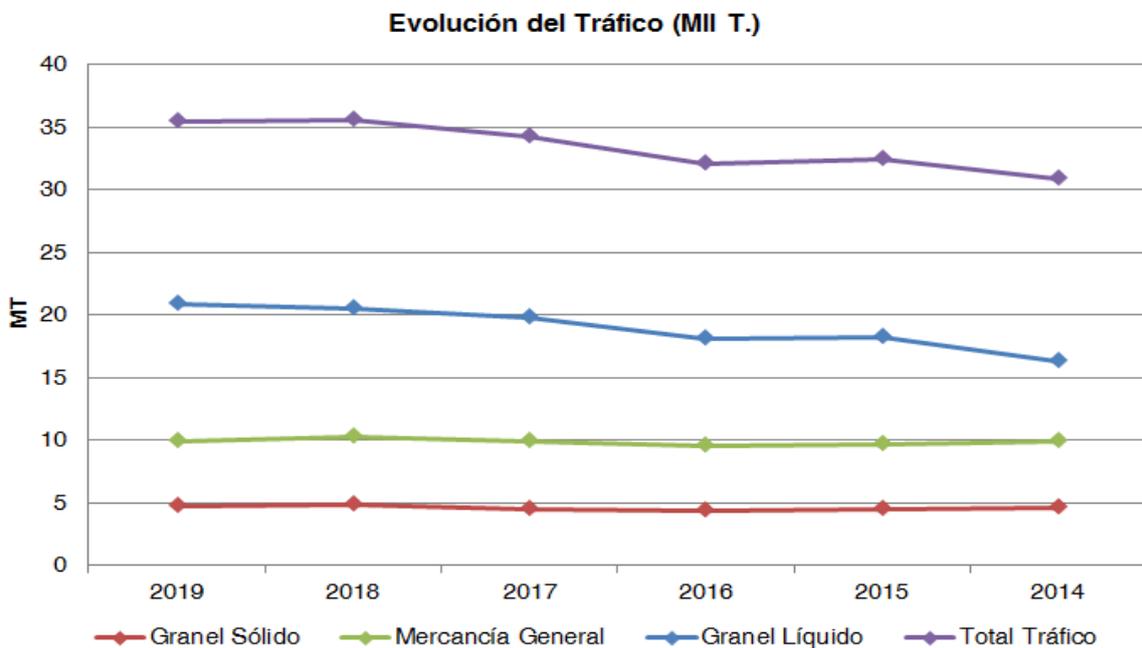
El más destacado es Rusia con 3.003milT y un 14% del total, le sigue en importancia EE.UU. con 2.656milT y un 13%.

I_10 (G4-8) (G4-9) En el cuadro y en el gráfico que se acompañan se indica la evolución de los tráficos en los últimos cinco años expresados en millones de toneladas (MT) movidas, así como la proporción en % de cada uno de los tipos de mercancías en relación con el total.

	2019		2018		2017		2016		2015		2014	
	MT	% Tot										
1. Granel Líquido	20,8	59	20,5	58	19,8	58	18,1	56	18,2	56	16,3	53
2. Granel Sólido	4,7	13	4,8	13	4,5	13	4,4	14	4,5	14	4,6	15
- M. General contenedor	6,7	19	6,8	19	6,5	19	6,4	20	6,5	20	6,6	21
- Otra M. general	3,2	9	3,5	10	3,4	10	3,1	10	3,2	10	3,3	11
3. Mercancía General	9,9	28	10,3	29	9,9	29	9,5	30	9,7	30	9,9	32
1+2+3 TOTAL TRÁFICO	35,4	100	35,6	100	34,2	100	32,1	100	32,4	100	30,8	100

Puede estimarse como distribución media constante del tráfico, un **59%** de Graneles Líquidos, un **13%** de Graneles Sólidos y un **28%** de Mercancía General.

El tráfico en 2019 desciende en un **0,38 %** con respecto al de 2018. El número de TEUs movidos ha sido de 628.425 unidades, un **1,6%** inferior al año anterior.



En 2019 el número de pasajeros ha sido de **161mil**, un 20% inferior al de 2018; 105 mil han utilizado el ferry Bilbao-Portsmouth en 129 escalas y 55 mil han viajado en **50** cruceros turísticos.

I_11 Hinterland y Foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías. (G4-6) (G4-8) (G4-9)

El **foreland** del Puerto de Bilbao se ha definido en el apartado 1.3. dónde figuran los países más destacados de destino y origen de las mercancías embarcadas y desembarcadas en ellos.

Los tráficos de importación de graneles tienen como destino, en gran proporción, el País Vasco y como origen los principales países productores.

En el Puerto de Bilbao recalaron en 2019; **30** líneas feeder y **66** líneas marítimas regulares directas, de ellas 21 de contenedores, 28 de mercancía general convencional, 5 de tráfico de ferry y Ro-Ro, 6 de Graneles Líquidos y 6 de Graneles Sólidos.

El Puerto de Bilbao se estima que está conectado con 900 puertos de todo el mundo.

El **hinterland** se extiende a toda la mitad Norte de España y con el desarrollo de Puertos Secos se ha ampliado hasta captar en el Sur productos perecederos.

I_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales expresado en tanto por ciento del total facturado.

El **48,6** % de la facturación del puerto en el año 2019 recayó en sus cinco principales clientes según lo recogido en la siguiente tabla:

Total Facturado en 2019 (€)	Total 5 Clientes principales 2019 (€)	%
69.277.247 €	33.649.197 €	48,6%

I_13 (G4-8) Las empresas locales, para las que el puerto es un elemento básico en su desarrollo, se sitúan en diversos sectores entre los que destacan por su importancia los energéticos, siderometalúrgicos, químicos, materiales de construcción, agroalimentario y navales (construcción y reparación de buques).

El sector de mayor importancia es el **energético**, con un total de productos movidos por el puerto de 18,7 Millones de Toneladas. Destacan el crudo de petróleo para la refinería de Petronor, el gas natural licuado (GNL) para la empresa receptora y distribuidora Bilbao Bizkaia Gas, y los productos refinados de petróleo para empresas de distribución nacional, con base en el puerto, y para su exportación por vía marítima.

También el sector **siderúrgico** tiene gran importancia, con la manipulación de 2,7 Millones de Toneladas, para empresas de importación y exportación.

El sector **químico** alcanza 0,7 Millones de Toneladas para diversas compañías distribuidoras.

El sector de **materiales de construcción** mueve 1,2 Millones de Toneladas.

El sector **agroalimentario** tiene gran importancia, con un total de 1,9 Millones de Toneladas, y destaca el tráfico de 1 MT de habas de soja para una molturadora local. El resumen de los tráficos sectoriales se indica en el cuadro adjunto.

Sectores (Millones Toneladas)

Energético	18,7	Agroalimentario	1,9
Crudo Petróleo	9,5	Habas de Soja	1
Prod Refinados	4,2	Vinos Bebidas Alcohol	0,6
Otros Prod petrolíferos	0,8	Otros	0,3
Gas Natural	4,2	Papel y Pasta	0,4
Siderúrgico	2,7	Maquinaria	0,7
Químico	0,7	Automóviles	0,3
Mat. Construcción	1,2	Resto	8,8
TOTAL	35,4		

Proyectos

La manipulación y la carga/descarga de piezas de gran peso y/o de grandes dimensiones denominada operación de “Proyectos” es cada vez más frecuente en el puerto de Bilbao .

En el año 2019 se han realizado **4.099** operaciones de “proyectos”, con piezas de hasta 500 Toneladas de peso y con dimensiones de hasta 70 m de longitud, 7’5 m de anchura y 8 m de altura.

Destacan, en especial, los componentes eólicos que convierten a Bilbao en un puerto hub para este sector. En total se han embarcado cerca de 142.000 toneladas de eólicos que incluye motores, hélices, palas o cualquier soporte, algunos de ellos producidos en las propias instalaciones del puerto por empresa punteras.

Entre las piezas especiales embarcadas el año pasado se encuentran dos grúas. Una de ellas fabricada por URSSA y con destino al puerto belga de Gante, y otra diseñada por Paceco y construida y montada por Kalmar, con destino a Guadalupe, en el mar Caribe.

La de mayores dimensiones, la grúa del tipo STS de Danieli (107 x 37,50 x 64 m) y 2.450 toneladas de peso.

1.6. Servicios

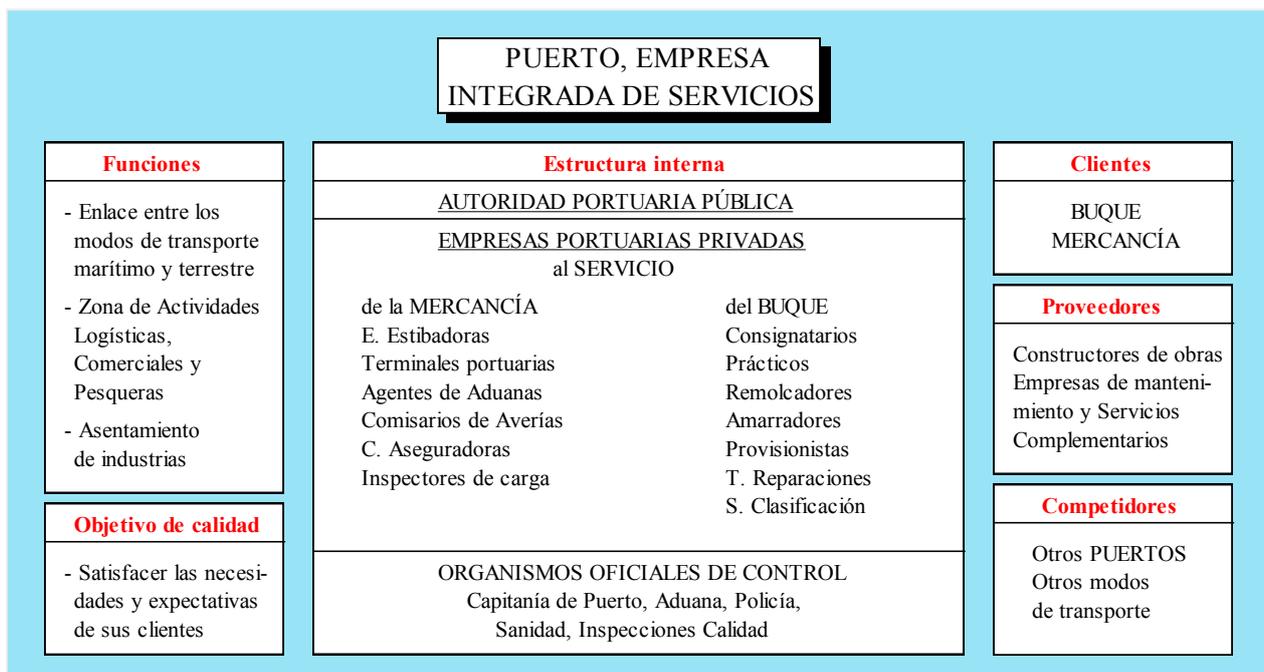
I_14 Como ya se ha indicado en la Visión Estratégica, la Autoridad Portuaria de Bilbao desempeña las funciones de puerto propietario, lo que puede comprobarse a través de los siguientes indicadores relacionados con la Colaboración Público- Privada.

En los últimos cinco años la inversión privada ha sido 1,1 veces superior a la pública, con un importe conjunto de **441,0 M €** y una media anual de **88,2 M €**.

Millones de €	2019	2018	2017	2016	2015	Total
Inversión privada	12,7	48,2	70,0	4,8	94,2	229,9
Inversión pública	39,3	49,2	61,5	30,8	30,3	211,1
I.Privada + I.Pública	52,0	97,4	131,5	35,6	124,5	441,0

De conformidad con el estudio más reciente de **Impacto Económico del Puerto de Bilbao (2015)** , la facturación total de la Empresa Puerto en su conjunto fue de 882 Millones de € y la facturación de la Autoridad Portuaria de 65,2 M. €, lo que representa un 7,4 % sobre el total, valor inferior al 15%, cifra por debajo de la cual puede considerarse que un puerto tiene las características de Puerto Propietario.

En el esquema organizativo y funcional de un Puerto Comercial Propietario, que se acompaña, pueden observarse las empresas privadas que forman parte de la Empresa Puerto y que están al Servicio y en relación directa con los Clientes del Puerto, el Buque y la Mercancía. **(G4-24) (G4-25) (G4-26)**



Al Servicio de la Mercancía destacan los Terminalistas, concesionarios de explanadas y atraques, que prestan servicios de carga, descarga, estiba, desestiba, almacenamiento, recepción y entrega de mercancías. Al servicio del comercio exterior, destacan los Agentes de Aduanas y las Zonas y Depósitos Francos.

El Servicio al Pasaje comprende el embarque y desembarque de pasajeros, de sus equipajes y de los vehículos que los acompañan.

Al Servicio del Buque se encuentran los consignatarios que actúan en nombre y representación del naviero en su relación con las actividades portuarias y están obligados al abono de Tasas y Tarifas. Así mismo, se ocupan de la tramitación de documentación y de cuantos servicios les demande el naviero.

Al buque en Puerto se le prestan los servicios técnico-náuticos de Practicaje, Remolque y Amarre, así como Servicios de recepción de desechos.

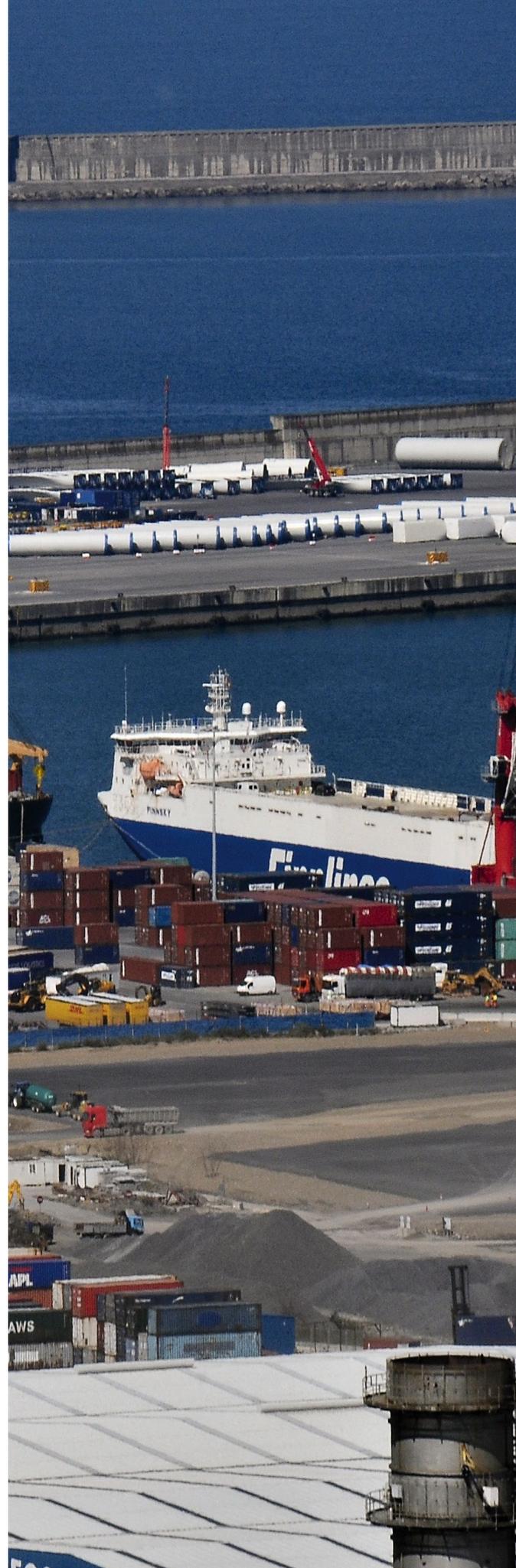
El Servicio de **Practicaje** comprende el asesoramiento a los capitanes de buques en la entrada y salida del Puerto y en las maniobras interiores.

El Servicio de **Remolque** comprende las ayudas por remolcadores en las maniobras del buque remolcado siguiendo las instrucciones de su capitán.

El Servicio de **Amarre y Desamarre** tiene por objeto recoger, fijar a los muelles y largar las amarras de un buque, siguiendo las instrucciones de su capitán.

La recogida y posterior tratamiento de desechos líquidos y sólidos de buques, **MARPOL**, es otro de los Servicios prestados al buque en puerto.

La Autoridad Portuaria regula y controla la actividad de las empresas privadas que prestan servicio a la Mercancía, al Pasaje y al Buque.



Los mecanismos de control a los **Terminalistas** que prestan servicio a la Mercancía y al Pasaje vienen determinados por los propios **términos de la concesión de la Terminal y por los Pliegos Regulares en los Servicios** de manipulación de mercancías y de embarque y desembarque de pasajeros.

Los Servicios al Buque son regulados por la Autoridad Portuaria a través de los correspondientes Pliegos de Prescripciones. En todos los mecanismos de control se fijan las condiciones para acceso al servicio y sus características de tarifas máximas e indicadores de calidad.

La Autoridad Portuaria deberá velar por que se cumplan, en todos los servicios, las condiciones básicas de Calidad, Competencia y Permanencia. Las funciones de control y coordinación son las básicas de la Autoridad Pública de un Puerto Propietario en relación con las empresas prestatarias de servicios.

Las Terminales y muelles concesionados, su ubicación y las empresas concesionarias son:

Zierbena

Punta Lucero: Petronor

Punta Ceballos: Tepsa, Acideka, Petronor, Esergui y Bahía de Bizkaia Gas.

Punta Sollana: DBA Bilbao Port, Bunge Ibérica, Atlántica de Graneles y Moliendas, ASK Chemicals España y C.L.H.

Muelle AZ-1: Consignaciones Toro y Betolaza, Ineos Sulphur Chemical Ibérica, Fertiberia, Petronor, Toro y Betolaza, Saisa Port y Cespa Gestión de Residuos.

Muelle AZ-2: Cronimet Hispania, Lointek Heavy Industries, Servicios Logísticos Portuarios y Haizea Wind.

Muelle AZ-3: Gamesa Eólica.

Santurtzi

Muelle A-2: CSP Iberian Terminal Bilbao.

Muelle A-1: CSP Iberian Terminal Bilbao.

Muelle A-6: Consignaciones Toro y Betolaza.

Muelle Princesa de España: Bergé Marítima Bilbao.

Muelle Adosado: Servicios Logísticos Portuarios.

Espigón nº 2: Bergé Marítima Bilbao y Servicios Logísticos Portuarios.

Espigón nº 3: Consignaciones Toro y Betolaza y Bergé Marítima Bilbao.

Muelle Reina Victoria: Servicios Logísticos Portuarios.

I_15 Empresas Prestadoras de Servicios en 2019

Tipo de Servicios	Nº de Empresas
Estiba	4
MARPOL	1
Practicaje	1
Remolque	1
Amarre	1

En el puerto operan **163** empresas en régimen de concesión o autorización. (G4-24)

Empresas concesionarias o con autorización de ocupación privativa del dominio público ligadas al movimiento de mercancías, pasaje, náutico deportivo o construcción y reparación naval.	
Tipo de ocupación	Número de Empresas
Concesiones	88
Autorizaciones	75
Total	163

I_16

Superficie terrestre concesionable (m ²)	3.109.342 m ²
Superficie terrestre en concesión (m ²)	2.707.952 m ²
RATIO (%)	87,10 %

I_17 Se estima que el **96 %** de las toneladas movidas en el puerto corresponden a terminales marítimas de mercancías, concesionadas o autorizadas.

En el Puerto de Bilbao la Autoridad Portuaria, con funciones de Puerto Propietario, planifica, construye y conserva las infraestructuras básicas y coordina toda la actividad portuaria.

Cada servicio portuario básico al buque, remolque, amarre y MARPOL es prestado por una empresa privada. Las condiciones concesionales regulan la ocupación y explotación del dominio público y para la prestación de servicios a buques y mercancías se fijan unas tarifas máximas.



1.7. Calidad de servicio

I_18 (G4-37)

- La Dirección Comercial y de desarrollo logístico de la Autoridad Portuaria canaliza la relación con los posibles concesionarios y a través de contactos directos, jornadas informativas, ferias y congresos, tal como se detalla en el Apartado **I-30**, así se garantiza la información sobre concesiones y autorizaciones. En esta labor de difusión colabora Uniport en su función de promoción del Puerto de Bilbao.
- La información específica sobre concesiones del Puerto de Bilbao no figura en internet; se ha optado por complementar los aspectos legales generales con información directa y personalizada.
- Se han regulado las condiciones de prestación de servicios generales como el PIF (Punto de Inspección Fronterizo)
- Los procedimientos operativos para clientes están disponibles en la plataforma telemática e-puertobilbao.

I_19 (G4-37) Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

En los Pliegos de Bases y en los contratos concesionales figura la posibilidad de obtener bonificaciones por mejoras en la eficiencia, calidad y rendimiento de los servicios, en el año 2019 se han beneficiado **12** empresas al servicio de las mercancías y **3** navieras.

- UNIPORT, con la asistencia y apoyo de la AP, organiza Mesas de Trabajo para estudiar la resolución de problemas e introducir mejoras en las distintas actividades portuarias
- La APB ha aprobado unas Referenciales de Servicio que las empresas deben cumplir para poder recibir las bonificaciones, Las referenciales de Calidad de servicio sirven de base para la relación con los operadores portuarios.
- El Grupo de Armonización de Procedimientos del Puerto de Bilbao (GAP Bilbao) identifica áreas de mejora, analiza flujos, procesos y lleva a cabo reingenierías de estos para mejorarlos. Como ejemplo, cabe señalar la coordinación en la instalación y funcionamiento del Puesto de Inspección Fronterizo (PIF).



- El área de optimización de procesos de la APB se ocupa, entre otros aspectos, de la mejora de servicios, la trazabilidad de buques y mercancías y la reducción de tiempos de operaciones.
- En las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento la APB fija rendimientos mínimos en las operaciones de carga/descarga y entrega/recepción de mercancías y controla el desarrollo y mantenimiento del sistema de gestión integrado de calidad, prevención y medio ambiente. También se ocupa de la gestión de los referenciales de calidad de los concesionarios y armadores. Finalmente mantiene y gestiona el Cuadro de Mando Integral para el despliegue y seguimiento de objetivos, tanto del plan de empresa, como del Plan Estratégico del Puerto.
- La Autoridad Portuaria publica en su página web las tasas e índices correctores que aplica.
- En las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen rendimientos mínimos en las operaciones de carga/descarga y entrega/recepción de mercancías, así como, la exigencia de disponer de certificación ISO 9001.

I_20 En 2019, las empresas concesionarias han renovado las características de calidad de servicio en base a los Referenciales Específicos del Puerto de Bilbao, desarrollados en 2013 y de aplicación a lo largo del 2019. Referenciales que marcan una serie de pautas de calidad sobre aspectos de la operativa portuaria como eficiencia, mantenimiento de instalaciones, satisfacción del cliente y comunicaciones telemáticas de conformidad con las Certificaciones oficiales de calidad, gestión y medioambiente.

En este sentido, han renovado la certificación correspondiente las empresas:

Referenciales mercancías y buques

Empresa	Tipo Referencial
Servicios Logísticos Portuarios, S.A. (SLP)	Granel/Convencional
Terminales Portuarias, S.A. (TEPSA)	Granel
CSP Iberian Bilbao Terminal	Contenedor
Estaciones de Servicio de Guipúzcoa, S.A. (ESERGUI)	Granel
Bergé Marítima Bilbao, S.L.	Granel/Convencional/Ro-ro
Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.	Granel/Convencional
Petróleos del Norte, S.A. (PETRONOR)	Granel
Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH)	Granel
Bunge	Granel
Petronor (SAPS)	Granel
Bahía de Bizkaia Gas	Granel
Haizea Wind	Convencional

Empresa	Tipo Referencial
Mediterranean Shipping Company, S.A. (MSC)	Compañía naviera
RCL Cruises - Royal Caribbean	Compañía naviera
RCL Cruises - Celebrity Cruises	Compañía naviera

La renovación conlleva el mantenimiento de la bonificación correspondiente en la tasa de actividad. Estas empresas concesionarias de Terminales, se estima que mueven la mitad del tráfico total del puerto.

El proceso de mejora de la calidad en la prestación de servicios de las navieras va acompañado de la bonificación correspondiente en la tasa del buque.

Se han actualizado los Objetivos, iniciativas e Indicadores del **Cuadro de Mando Integral (CMI)** para incorporar los objetivos y líneas de actuación identificadas en el Plan estratégico de la APB de manera que el CMI sea la herramienta de referencia para la implantación y seguimiento del Plan.

I_21 (G4-37) (G4-49) (G4-PR5) La Autoridad Portuaria, a través de su **Dirección de Operaciones, Comercial y Logística**, recibe y canaliza las quejas o sugerencias de los clientes del puerto, los armadores y sus consignatarios, así como los cargadores, bien directamente o bien a través de sus agentes de aduanas y transitarios.

En los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios básicos se introducen varias cláusulas referentes a la calidad, entre ellas la obligación de cumplir con estándares de indicadores de calidad detallados y medibles.

La evaluación de calidad se realiza a través de reuniones con clientes y operadores.

El contacto y el responsable para cuestiones relativas a la Memoria de Sostenibilidad o su contenido, es el departamento de Prevención y Medioambiente de la APB **(G4-31) (G4-48)**



1.8. Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible.

I_22 Accesos viarios y ferroviarios actuales y previstos.

Una autovía enlaza la Zona Portuaria de Santurtzi con la **Autopista A-8** y desde ésta con la Red de Autopistas que conecta Bilbao con Santander, Madrid, Zaragoza y con la frontera francesa.

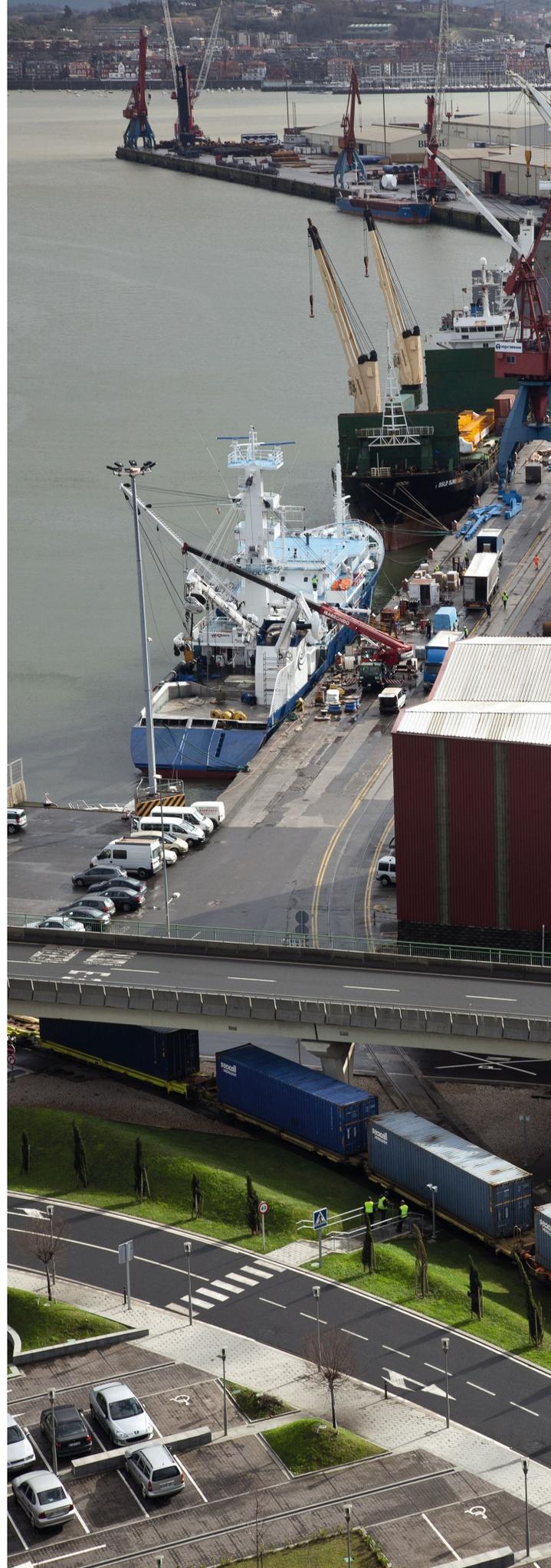
Las Terminales de Punta Lucero están enlazadas con la **A-8** a través de una carretera de dos carriles. Los muelles de Zorroza y los de Cruceros en Getxo se enlazan con la A-8 a través de carreteras locales.

En septiembre de 2011 entró en servicio la variante Sur Metropolitana de Bilbao o “Supersur”, una circunvalación por carretera de Bilbao destinada especialmente para el tráfico pesado con mejora de los accesos al puerto. En 2018, se llegó a un acuerdo con la Diputación foral para facilitar su uso.

Los accesos por ferrocarril enlazan el Puerto de Bilbao con la Red nacional de vía ancha hasta Miranda de Ebro, donde se bifurca a Burgos-Madrid y a Zaragoza.

La coincidencia en el tramo Santurtzi-Bilbao con el tráfico de cercanías de pasajeros limita la capacidad para el transporte de mercancías. Actualmente la línea Puerto, Santurtzi, Ortuella, Barakaldo, Bilbao es de vía doble excepto el tramo Ortuella-Barakaldo que es de vía única y está prevista duplicarla.

En la Ampliación del Abra Exterior está ubicada una estación TECO: de cuyos servicios el **87%** son portuarios. Para evitar totalmente la concurrencia del tráfico de mercancías y pasajeros y su paso en superficie por zonas urbanas se ha alcanzado el acuerdo entre el Gobierno vasco y el Ministerio de Fomento del enlace directo del puerto con la **solución Sur ferroviaria**.



En 2011 se terminó totalmente su primer tramo, el túnel bajo el Monte Serantes, con un importe de **50M€**, que está pendiente de conexión y puesta en servicio.

El presupuesto estimado para el total de la obra es de 548,7 millones de euros (IVA incluido), de los cuales 464 se destinan a las **dos fases de actuación** establecidas en el convenio, que comprenden las obras del túnel Serantes-Olabeaga y del tramo entre Barakaldo-Basauri. Estas dos fases serán ejecutadas por el Gobierno Vasco con cargo al Cupo. Los 84,7 millones restantes se destinan a la superestructura, que será directamente ejecutada por ADIF.

El Puerto está enlazado en Barakaldo con la línea de vía estrecha Bilbao – Santander.

Dado que el Puerto de Bilbao en los últimos años ha realizado importantes inversiones en infraestructuras, que le permiten disponer de suficiente longitud de muelle de atraque con calados superiores a 21 m bien dotados de amplias superficies de almacenamiento, ahora se dispone a potenciar la utilización de dichas infraestructuras. Para el crecimiento del hinterland del Puerto el ferrocarril es el modo de transporte terrestre que resulta más ventajoso, ya que a medida que aumenta la distancia es más competitivo que el camión, siempre y cuando se potencie su utilización.

Las medidas encaminadas a incrementar la cuota del ferrocarril en el transporte terrestre comprenden mejoras en la gestión, en las infraestructuras y en la comercialización.

- ◆ A continuación, se presentan las medidas previstas por la Autoridad Portuaria.

Terminal logística ferro portuaria (TELOF) de Pancorbo (Burgos)

Inició en noviembre de 2017 el servicio ferroviario con el Puerto de Bilbao. Estas operaciones intermodales suponen la creación de un puente logístico entre el puerto de Bilbao y los exportadores e importadores de la zona de Burgos.

El puerto seco de Pancorbo es propiedad de la Autoridad Portuaria y su terminal ferroviaria cuenta con modelo de gestión externalizado adjudicado a Transita.

Otras terminales.

Potenciar el desarrollo de ZALes y Puertos Secos y su enlace ferroviario con el Puerto de Bilbao en los principales mercados interiores: área de Madrid (Azuqueca de Henares y Coslada), Burgos (Villafría), Álava (Júndiz y Arasur), Zaragoza (PLAZA), Navarra (Noaín) y Murcia (Nonduermas) para la captación de productos perecederos.

Trenes mixto-multicliente

Se está impulsando desde la Autoridad Portuaria, la creación de “servicios regulares” de trenes grafiados multicliente con horarios y destinos establecidos .

Para la mejora de la intermodalidad, en 2019 se han llevado a cabo estas acciones dentro del recinto portuario:

- La ampliación de la estación ferroviaria de CSP Iberian Terminal Bilbao, la empresa concesionaria de la terminal de contenedores, que permite el acceso de trenes de 550 metros.
- La mejora en la coordinación y operativa del tren en el recinto portuario.

En los puertos secos de interés de Bilbao:

- La construcción de un apartadero ferroviario en el parque industrial y logístico de Arasur (superficie de 63.440 m², dos vías de expedición y dos de carga de al menos 450m de longitud).
- Adif adjudicó a Sibport, del que la Autoridad Portuaria es accionista, la gestión de la terminal ferroviaria de Jundiz.
- En cuanto a próximas acciones, se ha redactado el proyecto para construir un nuevo apartadero en Orduña que permita trenes de mayor longitud y mejorar, así, la red general próxima al Puerto.

El Puerto de Bilbao es referente en uso del tren y dispone de una red de **puertos secos** que le permite recibir y expedir composiciones de contenedores de las provincias cercanas al Puerto como Levante, Madrid, Aragón, Cataluña y Andalucía.

Respecto a las **previsiones a futuro**, la Autoridad Portuaria de Bilbao sigue apostando por el tren y trabaja para que en 2022 el **25%** de los contenedores entren o salgan por tren, definido en el vigente Plan Estratégico. Además, también se estima que crezcan otros tráficos ferroportuarios, como, por ejemplo, el granel líquido de la Terminal TEPESA.

A medio y largo plazo, para seguir incrementando la carga por ferrocarril, el Puerto promueve diferentes **iniciativas**, siendo las principales;

- 1 • La puesta en marcha de los Puertos Secos de Arasur y Pancorbo, los cuales disponen de espacio disponible para nuevas implantaciones logístico-industriales
- 2 • La gestión de la terminal de Jundiz
- 3 • La construcción de un nuevo apartadero en Orduña para garantizar trenes de mayor longitud y mejorando así la Red General próxima al Puerto
- 4 • La nueva terminal ferroviaria de CSP Spain; y la mejora en la coordinación y operativa del tren en el recinto portuario

I_23 Respecto al tráfico Ro-Ro se dispone en el Muelle A-6 de una rampa, con servicio de tres escalas semanales, Bilbao-Portsmouth, y también se dispone en Muelle AZ-3 de otra rampa con servicio Bilbao-Rosslare con dos escalas semanales, ambas para el tráfico del ferry realizado por la naviera Brittany Ferries.

Además, en el Muelle A-6 atracan los Ro/Ro de la naviera Finnlines, con servicio semanal, y destino los siguientes puertos: Zeebrugge, Amberes, Helsinki, Paldiski, San Petersburgo, Kotka, Tilbury, Rostock, Travemunde y Lubeck.



I_24 Tráfico Carretera y Ferrocarril

En 2019, el tráfico de mercancías por ferrocarril del Puerto de Bilbao fue de **1,93** millones de toneladas, y se operaron un total de 4.130 trenes en las terminales portuarias, -4%. El **23%** de la mercancía con- tinerizada y el **19%** de la mercancía general utilizaron el tren.

Tráfico Carretera y Ferrocarril

en Mil T.	2019		2018		2017		2016		2015		2014	
Carretera	88%	14,0	82%	13,9	83%	13,4	87,3%	14,5	89,3%	14,2	90,0%	12,7
Ferrocarril	12%	1,9	18%	3,1	17%	2,8	12,7%	2,1	10,7%	1,7	10,0%	1,4
carretera + ferrocarril	100%	15,9	100%	17,0	100%	16,2	100%	16,6	100%	15,9	100%	14,1

Tráfico Ro/Ro

	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Tráfico Ro/Ro	0,8	0,9	0,8	0,6	0,5	0,8
Total Mercancía Gral.	9,9	10,3	9,9	9,5	9,7	9,9
%Ro/Ro / M. General	8,1	8,7	8,2	6,3	5,2	8,1

Si bien en 2019 descendió el tráfico ferroportuario, la mercancía total, contenedores y número de trenes fueron superiores a 2017. En cuanto a la evolución de los últimos años, desde 2012 hasta 2019, las toneladas y TEUS acumulan un crecimiento anual medio de **+7%** y **+5%** respectivamente.

1.9. Comunicación Institucional

I_25 La relación de los grupos de interés (stakeholders), identificados por la Autoridad Portuaria, se indica en el cuadro adjunto. **(G4-15) (G4-16) (G4-24) (G4-25)**

<p>Profesionales de la APB Visitantes</p>	<p>270 3.887 escolares, 3.298 universitarios y 1.212 adultos. Total 8.397</p>
<p>Proveedores APB</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Contratistas de obras - Servicios externalizados - Suministradores
<p>UNIPOINT BILBAO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comunidad Portuaria de Bilbao: 135 empresas e instituciones asociadas, 86 del sector privado, 11 % del sector público
<p>Empresas Portuarias al servicio del Buque</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Consignatarios / Agentes Marítimo - Bunkering - Servicios auxiliares - Suministros y avituallamiento - Corporación Prácticos - Remolcadores - Amarradores - Recogida residuos MARPOL - Reparaciones - Sociedades de Clasificación / Inspección - Stella Maris – Seamen’s Club(- Sociedades de Gestión de tripulaciones -Navieras
<p>Empresas Portuarias al servicio de la Mercancía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Agentes de Aduanas/Comisionistas - Estibadoras - Terminalistas - Depósitos Francos/Aduaneros - ZAD Zona Almacenaje y Depósito - Empresas Transporte ferroviario /carretera - Transitarios / Operadores logísticos - Fletamento - Comisarios averías - Inspectores de carga - Compañías aseguradoras - Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios

<p>Concesionarios</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Astilleros - Empresas industriales - Servicios portuarios y comerciales - Puertos Deportivos
<p>Organismos Oficiales</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Administración de Aduanas - Guardia Civil - Capitanía Marítima - SOIVRE - Servicios Fitosanitarios - Policía Nacional - Sanidad - Salvamento Marítimo - Cruz Roja del Mar
<p>Administraciones. y Organismos Públicos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gobierno del Estado: Subdelegación en Bizkaia. <ul style="list-style-type: none"> - Ministerio de Fomento - Ministerio de Hacienda - Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino - Organismo Público Puertos del Estado - Gobierno Vasco - Diputación Foral de Bizkaia -Ayuntamientos (9) Bilbao, Baracaldo, Sestao, Portugalete, Santurtzi, Zierbena, Erandio, Leioa, Getxo - Cámara de Comercio
<p>Clientes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Navieras - Cargadores
<p>Otros</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ZALES y Puertos Secos - Otros puertos

I_26 (G4-26) (G4-27) La relación con los grupos de interés exteriores al Puerto la desempeña la APB a través de las acciones que realiza su **Dirección de Operaciones, Comercial y Logística**.

La comunicación de la APB con los grupos de interés que forman parte de la empresa puerto es directa y personalizada y cuenta con la colaboración de **Uniport**, que conforma Mesas de Trabajo para tratar temas concretos de coordinación y productividad en las que están presentes los interesados y representantes de la APB.

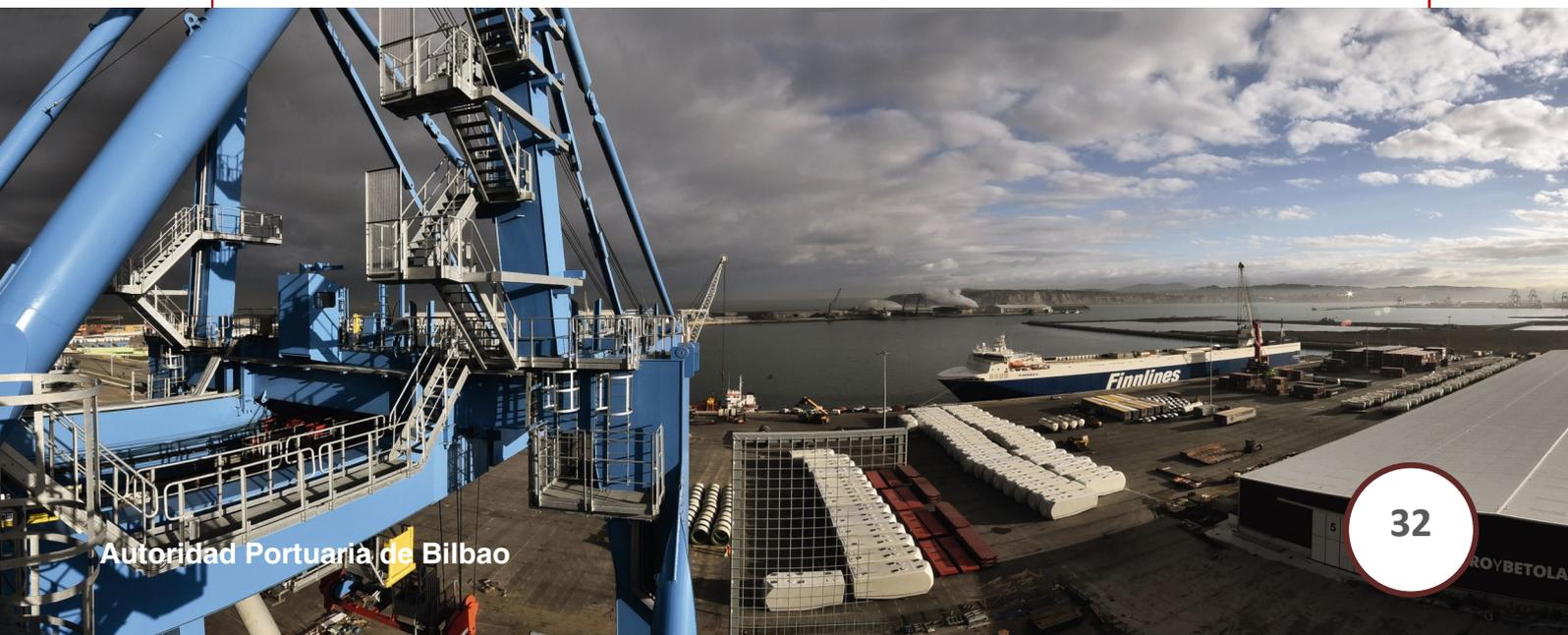
En cuanto a la comunicación de la APB con Uniport, es muy fluida. El Presidente del Puerto es miembro de su Junta Directiva y en las actividades de Promoción y Coordinación de Uniport colaboran representantes de la APB.

Para la difusión de las actividades, las ventajas competitivas y el impacto económico y social del Puerto, la Autoridad Portuaria mantiene una relación permanente con los medios de comunicación especializados y generalistas a los que facilita la información específica que los medios solicitan o les puede interesar.

La APB cuenta y mantiene al día la página Web www.bilbaoport.eus con una completa información sobre el puerto y sus servicios.

Las acciones realizadas en el 2019 por el **Departamento comercial** han sido:

1. **Contrarrestar** la caída en mercados prioritarios para el puerto de Bilbao en contenedor y convencional: Reino Unido, Holanda, Bélgica, Estados Unidos, Chile, México, y Rusia.
2. **Aprovechar** las tendencias de crecimiento en otros países para impulsar las conexiones marítimas que se ofrecen desde Bilbao: Marruecos, Tailandia, China, para contenedor, y Corea del Sur, Irán, Ucrania y Taiwán.
3. **Acompañar** a las navieras en el desarrollo de servicios existentes o nuevos: Finnlines, MacAndrews, Brittany Ferries, Macs, COSCO, MSC, Condor/Volans,.
4. **Impulsar** el liderazgo en TMCD y de las autopistas del mar en particular: Irún/Sur de Francia.
5. **Promover** el desarrollo de nuevos tráficos y mercados: cargas reefer, automóviles, graneles, productos químicos.
6. **Intensificar** la presencia en el hinterland con acciones en: Burgos, Valladolid, Madrid y Barcelona.
7. **Mejorar** la conectividad para el transporte de contenedores con el continente americano.



I_27 (G4-27) Los grupos que forman la Comunidad Portuaria manifiestan su interés en que la APB desempeñe con eficacia sus funciones de proveedor de infraestructuras y zonas logísticas y de coordinador de la actividad portuaria, para beneficio tanto de la Sociedad como de los componentes de la Empresa Puerto.

Las **navieras y los cargadores**, como clientes del puerto, demandan la satisfacción de sus necesidades y expectativas, es decir, la Calidad de los Servicios.

La identificación y el compromiso con los grupos de interés internos de la Comunidad Portuaria están bien resueltos en el Puerto de Bilbao a través de **Uniport**, como ya se ha indicado.

Los grupos de interés externos, que en principio eran las navieras y cargadores, se ha extendido a transitarios y operadores logísticos y, más recientemente, a los transportistas terrestres por carretera y ferrocarril, elementos básicos en el transporte intermodal y en el Short Sea Shipping (SSS), de contenedores, camiones, plataformas y coches.

I_28 (G4-27) El desempeño de la función de coordinación específica del Puerto Propietario es, en líneas generales, fluida, tanto en el aspecto administrativo a través del **e-puerto Bilbao**, como en el aspecto logístico.

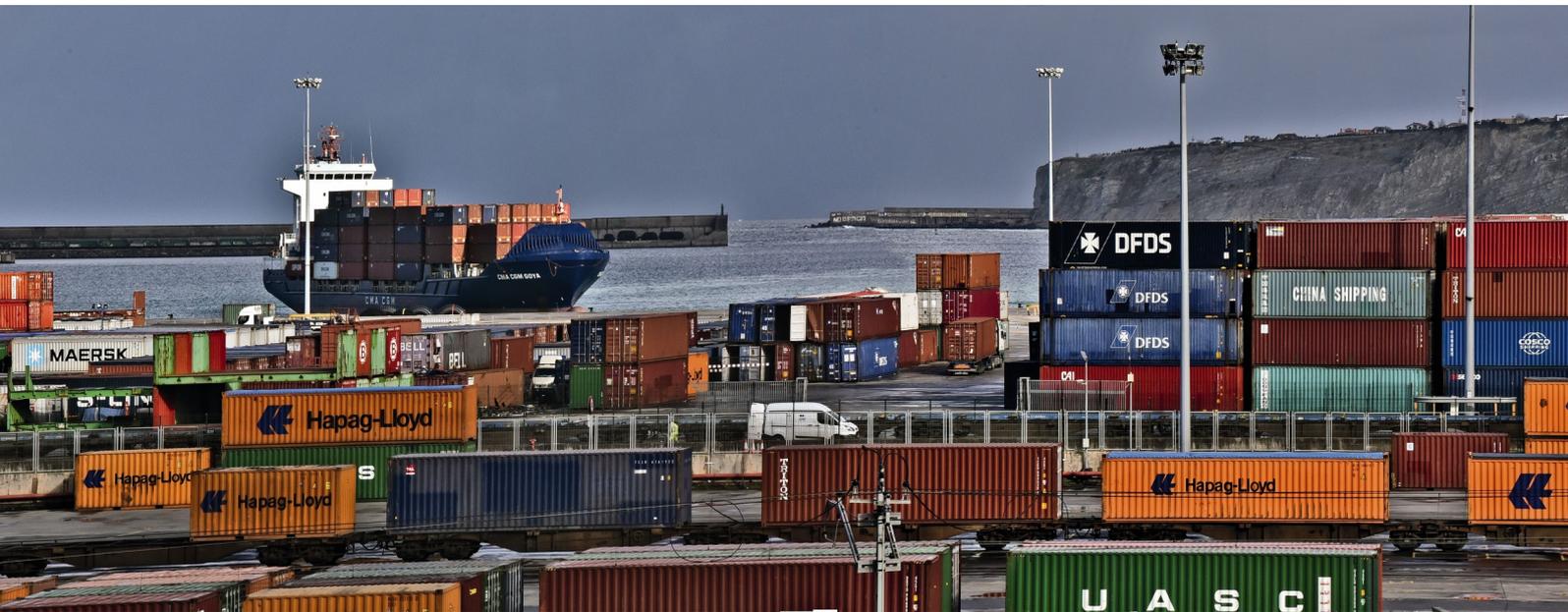
En el apartado **I_32** se indican los servicios informáticos que la APB pone a disposición de las empresas portuarias con el fin de potenciar la eficiencia interna, la eficacia y la coordinación.

I_29 (G4-16) La Autoridad Portuaria de Bilbao participa activamente en diferentes asociaciones de carácter técnico o empresarial.

De entre ellas señalamos:

- ♦ La ya citada Asociación **Uniport Bilbao**, para la promoción del puerto, expresión corporativa del puerto en su conjunto como Empresa Integrada de Servicios.
- ♦ **El Cluster de Movilidad y Logística del País Vasco**, instrumento para la mejora de la competitividad del transporte y de la logística.
- ♦ **European Sea Ports Organisation ESPO**, es la voz de los puertos, asociaciones y administraciones portuarias de los países miembros y Noruega, ante la Comisión Europea.
- ♦ **Asociación Internacional Ciudades y Puertos (AIVP)**, que congrega a los actores urbanos y portuarios del desarrollo de ciudades y puertos, al igual que a sus socios, para hacer avanzar las ciudades portuarias hacia una mayor competitividad mejorando al mismo tiempo la calidad de vida de sus habitantes.

- ◆ Asociación Internacional de Puertos, **International Association of Ports and Harbours** (IAPH), cuyo principal objetivo es desarrollar y fomentar las buenas relaciones y la cooperación entre todos los puertos en el mundo, conformando un foro para intercambiar opiniones y compartir experiencias sobre las últimas tendencias de la gestión y operaciones portuarias.
- ◆ **Cruise Europe**, asociación que integra a más de 100 puertos de Europa Atlántica y el Báltico, y cuyo objetivo es promocionar Europa del Norte como destino de cruceros
- ◆ **IPCSA**, Internacional Port Community Association
- ◆ **Costa Verde**, asociación constituida por los puertos de Bilbao, Santander, Gijón y Coruña para promocionar estos puertos del norte de España en el sector del turismo de cruceros.



La Autoridad Portuaria de Bilbao es socio de la Oficina Española de Promoción del **“Short Sea Shipping”**. Y del:

- Foro Marítimo Vasco
- Basque Country Logistics
- ATPYC Asociación Técnica de Puertos y Costas
- SMDG Shipping Message Design Group
- UNECE Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa
- DTLF Digital Transport Logistic Forum
- BBCF Bilbao Bizkaia Cruise Forum
- Transmodal

1.10. Promoción Comercial

I_30 En el último año el Puerto de Bilbao ha reforzado su gestión comercial con incremento en el gasto, con la mejora de los sistemas de información y con mayor coordinación de actividades de promoción con Uniport y el Gobierno Vasco.

El desarrollo del **Plan Comercial del Puerto de Bilbao** se concretó en 2019 en las siguientes acciones y asistencias:

Primer Trimestre

1. Fruit Logistica
2. World Maritime Week

Tercer Trimestre

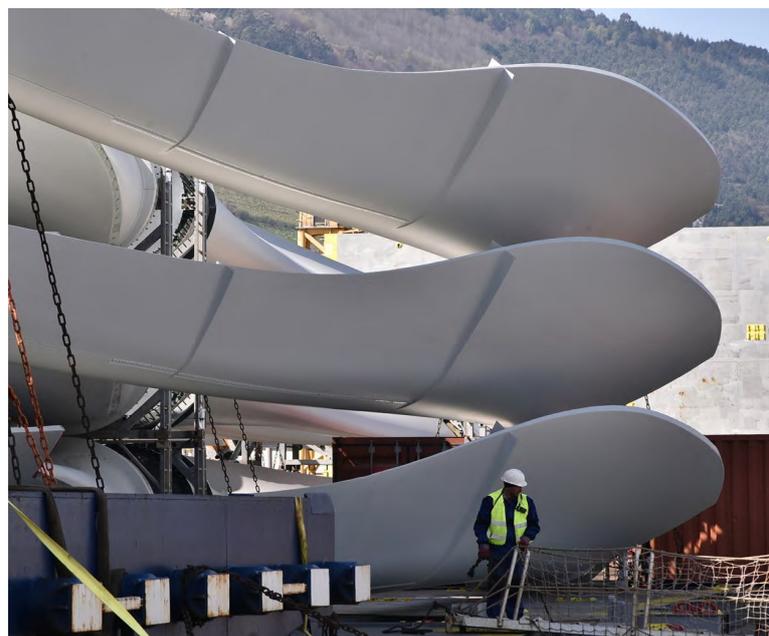
9. Seatrade Europe
10. Bolsa Internacional de Cereales Valladolid

Segundo Trimestre

3. Wind Europe
4. Seatrade Cruise Global
5. Intergune
6. Breakbulk Europe
7. Transport Logistic
8. SIL.Barcelona

Cuarto Trimestre

11. Transmodal
12. Presentación Puerto de Bilbao en Madrid
13. Fruit Attraction
14. Congreso de emprendimiento BVenture
15. Smart Port en Barcelona
16. Wind Europe Offshore Copenhagen
17. International Cruise Summit



I_31 Los gastos destinados a la Promoción Comercial en 2019 ascienden a **1.290 miles €**; incluyendo sueldos y salarios de las personas dedicadas a tiempo completo a estas actividades.

Gastos de promoción comercial del puerto Miles de €	
1-Gastos promoción comercial	1.290
2-Gastos de explotación	64.797
% Promoción/ Explotación	2 %

1.11. Compromiso institucional (G4-15)

I_32 La Autoridad Portuaria viene desarrollando una serie de servicios telemáticos a través de la plataforma de comercio electrónico **e-puertobilbao** para conseguir una mayor rapidez y eficiencia en la gestión del paso de buques y mercancías a través del puerto.

En la actualidad, los servicios disponibles para las empresas de la comunidad logístico-portuaria del Puerto de Bilbao son:

1. Servicio integrado de gestión de entradas y salidas de buques (PIDE).
2. Servicio de gestión de mercancías peligrosas.
3. Servicio de gestión de declaraciones sumarias
4. Servicios de manifiestos de carga.
5. Servicio de coordinación del posicionamiento de contenedores en el Puesto de Inspección Fronterizo (PIF).
6. Servicios de preavisos de entrada de transporte por carretera al control de entrada al puerto y gestión de puertas de terminales.
7. Lista de carga o levante sin papel de exportación.
8. Servicio de admítase y entréguese.
9. Servicio de Gestión de la Declaración Sumaria de Entrada (ENS)
10. Servicio de Gestión de la Declaración Sumaria de Salida (EXS)
11. Servicio de Orden de Transporte
12. Servicio de entrada/salida de mercancías vía transporte ferroviario.
13. Servicio de trazabilidad de medios de transporte y mercancías

I_33 En el ámbito de Innovación, la Autoridad Portuaria participa en el proyecto “Adimen Portua” para desarrollar un prototipo sobre los servicios de valor añadido siguiendo el esquema de “Smart Port”. Este proyecto se enmarca en el programa Etorgai de SPRI y en él participan proveedores especializados en el sector, junto con varios clientes del Puerto. En 2019 no ha habido **gastos en I+D+i**;

Gastos en I+D+i. (Miles de €)	
1-Gastos en Innovación	0
2-Gastos de Explotación	64.797
% Innovación / Explotación	0 %

I_34 Fundación Puerto y Ría de Bilbao y actividades sociales. (G4-16)

La Fundación Puerto y Ría de Bilbao – Bilboko Portua eta Itsasadarra Fundazioa, constituida en marzo de 2011, es una organización sin ánimo de lucro, que goza de personalidad jurídica y patrimonio propios e independientes de los Organismos e Instituciones fundadoras, y con plena capacidad para el cumplimiento de sus fines, tal y como disponen sus Estatutos.

La Fundación está integrada por diez patronos fundadores: Autoridad Portuaria de Bilbao, Ayuntamientos de Barakaldo, Bilbao, Erandio, Getxo, Leioa, Portugalete, Santurtzi, y Zierbena.

Tiene por objeto promover y desarrollar planes y actuaciones de interés general con una amplia proyección sociocultural y recreativa que permita un mejor conocimiento de la relevancia presente e histórica del Puerto de Bilbao en el desarrollo económico, social y cultural y la integración de los municipios ribereños de la Ría del Nervión, así como el fomento y desarrollo de proyectos e iniciativas vinculadas a la innovación en el sector portuario.

La Fundación cuenta con la asistencia de 12 Colaboradores de Honor con aportación de 5.000 € anuales y 25 Colaboradores de Número con aportación de 2.000 € año.

Situación, planes y programas de la Fundación Puerto Ría de Bilbao

El programa de la Fundación tiene dos ejes de actuación, en los que se integran las diferentes actividades, actuaciones transversales y actuaciones de cada municipio:

1. Actuaciones transversales

“**Bilbao Port Lab**” se inauguró en 2019, se trata de un centro de innovación e investigación que acogerá a empresas, startups, estudiantes de doctorado e investigadores y permitirá impulsar el Fondo estatal Puertos 4.0. El objetivo es fomentar la innovación en la comunidad logístico – portuaria, facilitando el desarrollo de proyectos innovadores y aportando los medios necesarios para conceder soluciones tecnológicas aplicables en el sector.



Kai Jai - Día del Puerto de Bilbao.

Se trata del diseño de una actividad de gran formato, festiva y que, tomando como base el ocio familiar compartido, la educación en valores y la actividad lúdica y cultural, sirve para acercar al público a la realidad del Puerto de Bilbao y sus municipios ribereños, difundiendo su aportación a la historia, la economía y la vida, no sólo de nuestra comarca, sino de todo el País Vasco.

El año 2019 la actividad se celebró el 27 de octubre con un horario ininterrumpido de 10.30 a 14.30 h.



Programa de prácticas en la empresa.

El “Programa de Prácticas en Empresa” se desarrolló, en el marco de la colaboración entre los miembros del patronato, en las áreas funcionales de los distintos departamentos de la Autoridad Portuaria de Bilbao. Las plazas ofertadas fueron quince, y estaban dirigidas, por un lado, a jóvenes titulados/as en estudios universitarios o en ciclos formativos de Grado Superior, menores de 30 años, en situación de desempleo, que no cuenten con experiencia cualificada relacionada con su formación, tal y como establecen los requisitos de la Fundación Novia Salcedo que gestiona este tipo de becas. Asimismo, podían optar a ellas alumnos/as matriculados/as en Formación profesional del segundo año del Ciclo de Grado Superior, en Centros pertenecientes a Ikaslan.

Todos ellos deben estar empadronados en alguno de los nueve municipios que componen el patronato de la Fundación.



BILBOKO PORTUA ETA ITSASADARRA FUNDAZIOA
FUNDACIÓN PUERTO Y RÍA DE BILBAO

2. Actuaciones realizadas a iniciativa de cada uno de los nueve municipios integrantes de la fundación.

Se trata de programas vinculados a los ámbitos culturales, formativos, deportivos y sociales, en sintonía con los fines fundacionales, y que son desarrollados bien por iniciativa y organización exclusivamente municipal, bien en colaboración con diferentes entidades de carácter cultural y deportivo que trabajan en cada uno de los municipios. Algunos ejemplos de estas actividades son: recorridos guiados por los municipios, organización de regatas, trofeos de vela, préstamo de piraguas, triatlones, etc.

Actuaciones de la APB

Port center Centro de divulgación del Puerto de Bilbao

La tecnología, el diseño y la comunicación son los tres pilares sobre las que pivota el Port Center, el centro de divulgación del Puerto de Bilbao que la Autoridad Portuaria ha promovido en el Museo Marítimo Ría de Bilbao. El centro tiene una finalidad didáctica con un importante componente de entretenimiento. Los binomios educativo-entretenido y docente-atractivo equilibran la propuesta.



Club de navegación

Asimismo, la Autoridad Portuaria, el Museo Marítimo y el Palacio Euskalduna han impulsado Bela-kluba, una iniciativa que pretende acercara los más pequeños el gusto por la navegación a vela a través de embarcaciones a escala.

Museo Marítimo Ría de Bilbao-Bilboko Itsasadarra Itsas Museoa fue inaugurado en 2003 y la Autoridad Portuaria es patrono nato junto con el Ayuntamiento de Bilbao, la Cámara de Comercio de Bilbao y la Diputación Foral de Bizkaia.

Durante 2019, en la zona de servicio del Puerto de Bilbao, la APB ha autorizado la celebración de múltiples regatas y otras competiciones deportivas, así como cursos y jornadas sobre distintas actividades (paddle surf, préstamo de piraguas), organizadas por diferentes Clubes, Asociaciones y Administraciones Locales.



Aportaciones

La APB ha realizado aportaciones a las siguientes instituciones y organismos:

- Instituto Municipal de Deportes de Santurtzi para incentivar la práctica deportiva, con el fin de conseguir una mejora de la salud de profesionales de la APB, y ofrecer un lugar de esparcimiento y socialización en el municipio del centro de trabajo.
- Fundación Bizkaia Bizkaialde para la promoción y desarrollo del deporte vizcaíno.
- Fundación Athletic Club.
- Foro Marítimo Vasco, organización sin ánimo de lucro para la representación, defensa, consolidación, promoción y mejora de la competitividad de las empresas del sector marítimo vasco.
- Cluster de Movilidad y Logística de Euskadi, asociación privada sin ánimo de lucro, que agrupa a empresas e instituciones con sede en el País Vasco y cuya actividad se desarrolla en los campos de la Movilidad, la Logística y los Sistemas Inteligentes de Transporte.
- Bilbao Turismo, S.A., para la promoción turística y comercial de Bilbao.
- Club Promotor de la Regata Ingenieros – Deusto.
- Museo Guggenheim Bilbao.
- Basket Bilbao Berri. S.A.D.
- Asociación de Navieros Vascos, que tiene entre sus principales objetivos la formación de las nuevas promociones de marinos.
- Bilbao Metrópoli 30.
- Asociación Internacional Villes & Ports, organismo internacional que congrega a los actores públicos y privados del desarrollo de las ciudades portuarias.
- Fundación Derandain.
- Asociación Ibilaldia Elkartea.

La APB ha impulsado y apoyado a la Asociación del Patronato del Apostolado del Mar de Bilbao – Club Stella Maris, asociación sin ánimo de lucro dedicada a atender, en tierra, a los tripulantes de los buques que atracan en el puerto. Autorización de uso de un edificio en Santurtzi.



Puesta a disposición de Cruz Roja de locales en la Casa de Salvamento de Arriluce y un almacén en Zorroza, con destino a sus servicios asistenciales.

La aportación de la APB a distintas fundaciones y actividades además de la aportación a la Fundación Puerto y Ría de Bilbao ha sido de **353 mil €** que suponen un **0,54%** de los Gastos de Explotación.

La Mejora de la integración Puerto-Ciudad se confía a la Fundación Puerto y Ría de Bilbao cuyo objeto se ha descrito en el apartado **I-34**. La inversión y gasto para la mejora de la Interface Puerto-Ciudad ha sido de **229 mil €** un **0,35%** de los gastos de explotación de la APB.

I_35-36 Los gastos en materia de seguridad y protección en 2019 fueron de **30 mil €** y su relación con el gasto total de la APB fue del **0,05 %**.

Gastos e Inversiones en seguridad y protección miles €	
Gastos e Inversiones Seguridad y protección	30
Gastos de Explotación	64.797
% Seguridad y protección/ Explotación	0,05 %

I_37 Los gastos e inversiones empleados en materia medioambiental fueron en 2019 de **774 mil €**, lo que representa un **1,15 %** sobre el total de los gastos de Explotación de la APB. **(G4-EN31)**

Gastos e Inversiones ambientales miles €	
Gastos e Inversiones en Medio Ambiente	774
Gastos de Explotación	64.797
% Medio Ambiente/Explotación	1,15 %

Durante el año 2019 el Sistema de Gestión Integrado de la Calidad, Prevención y Medio Ambiente se ha consolidado con la gestión de procesos de la Autoridad Portuaria de Bilbao. **(G4-56)**

En lo referente a Calidad, en colaboración con el Área de Protección, se han revisado y actualizado todos los procedimientos, instrucciones y documentos para incluirlos en el ámbito de la **Certificación ISO 9001**, de manera que a lo largo de 2019 han sido monitorizados, auditados y optimizados como el resto de procesos de la APB.

En 2019 se ha renovado la **Certificación EMAS** (Eco-Management and Audit Scheme, o Reglamento Comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría) normativa voluntaria de la Unión Europea que reconoce a aquellas organizaciones que han implantado un **SGMA** (Sistema de Gestión Medioambiental) y han adquirido un compromiso de mejora continua, verificado mediante auditorías independientes.

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

2.1. Descripción de la Política económica de la Autoridad Portuaria

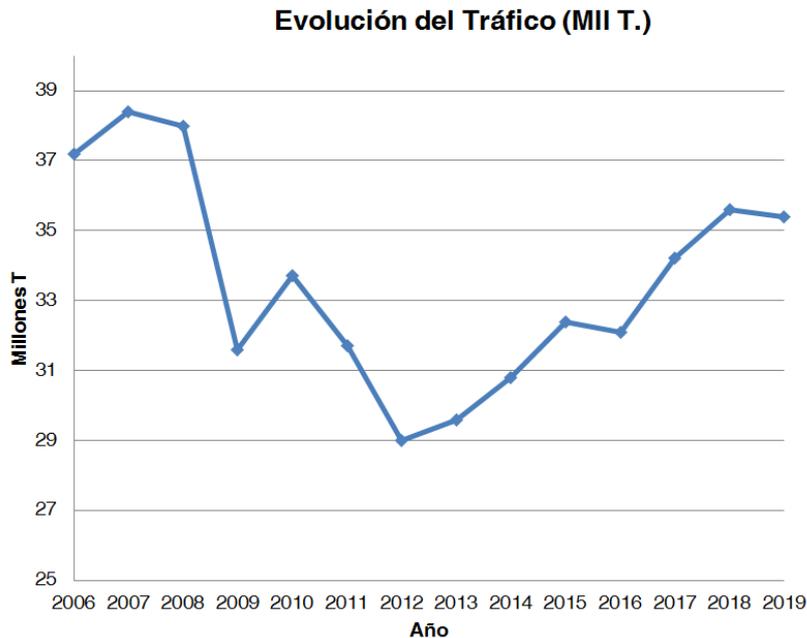
En este apartado se analiza la situación de la Autoridad Portuaria y su evolución frente al entorno, en cuyo desarrollo socioeconómico participa el puerto.

El tráfico portuario y su evolución es un buen indicador tanto del aspecto interno como el de la relación del Puerto con su entorno.

En el cuadro y en el gráfico adjunto se indican los tráficos en el período 2007-2019, en los que se observan los efectos de la crisis que, desde un crecimiento hasta 2007, lleva a una fuerte caída en el año 2009, con un principio de recuperación en 2010 y nuevos descensos coyunturales en 2011 y 2012.

La tendencia alcista se inicia en 2013 y prosigue hasta 2018, en 2019 se registra un ligero descenso alcanzando los **35,4** MT.

Año	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Millones T	37,2	38,4	38	31,6	33,7	31,7	29	29,6	30,8	32,4	32,1	34,2	35,6	35,4



A continuación, se detallan una serie de indicadores que contemplan distintos aspectos socioeconómicos relacionados con la Autoridad Portuaria, como son la Situación Económico Financiera, las inversiones, los Servicios y sus ingresos, el Valor generado y la Productividad, así como el Impacto económico y social relacionado con la Empresa Integrada de Servicios Puerto de Bilbao en su conjunto.

2.2. Situación Económico-Financiera

(G4-9) (G4-EC1) (G4-EC2)

La vigente normativa portuaria marca como Objetivo básico, en el aspecto económico financiero, la autosuficiencia económica y sostenibilidad de la Autoridad Portuaria y establece como Objetivo empresarial una razonable rentabilidad, compatible con el Objetivo principal de la prestación de Servicios en la intermodalidad del transporte.

E_01

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, define en su artículo 157 la Rentabilidad de las Autoridades Portuarias como el cociente de dividir a / b.



a) El resultado del ejercicio después de impuestos, excluyendo del mismo el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, así como el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido.

b) El activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad durante el ejercicio, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes.

	2019
Resultado Ejercicio (miles €)	9.005
Activo no corriente neto medio (miles €)	831.626

$$\text{RENTABILIDAD} = (a / b) \times 100$$

$$\text{RENTABILIDAD} = 1,08 \%$$

E_02

Un indicador muy utilizado en el ámbito empresarial es el EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*), “beneficios antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones”, que da una clara idea del resultado neto de una empresa. Los datos para su obtención se toman de la contabilidad de la APB, en miles de €.



Miles €	2019
a) Importe neto de la cifra de negocios	69.277
b) Otros ingresos de explotación (excluyendo el importe del Fondo de Compensación recibido)	1.225
c) Gastos de personal	15.216
d) Otros gastos de explotación (excluyendo el importe del Fondo de Compensación aportado)	19.013

$$\text{EBIDTA (miles €)} = (a + b) - (c + d)$$

$$\text{EBIDTA} = \mathbf{36.273 \text{ miles €}}$$

EVOLUCIÓN DEL EBIDTA, DEL TOTAL DE TONELADAS MOVIDAS, DEL RATIO EBIDTA FRENTE A TONELADA MOVIDA Y DEL PORCENTAJE DE VARIACIÓN DEL EBIDTA, EXPRESADO COMO TANTO POR CIENTO RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EBIDTA (miles €)	31.348	33.073	32.433	38.440	39.056	36.273
Toneladas movidas (Tm)	30.820	32.400	31.949	34.195	35.583	35.446
EBIDTA/Toneladas €/Ton	1,02	1,021	1,015	1,194	1,097	1,02
Evolución EBIDTA n/(n-1)	0,95	1,06	0,99	1,19	0,92	0,93

E_03

En el aspecto financiero el Servicio de la Deuda.

$$\text{SERVICIO DEUDA} = 100 \times \frac{\text{(Amortización + Intereses)}}{\text{Cash Flow}}$$

SERVICIO DE LA DEUDA = 7,82 %

	2019
Amortizaciones (miles €)	2.180
Intereses (miles €)	584
SUMA	2.764
Cash Flow (miles €)	35.343
RATIO (%)	7,82

E_04

En cuanto a los Activos, existe una serie de terrenos que en 2019 no tuvieron actividad y están en reserva para su potencial puesta en valor, ya sea económico, social o ambiental, su importe se indica a continuación relacionado con el total de los activos no corrientes netos medios.

	2019
Terrenos sin actividad (miles €)	57.461
Activos no corriente neto medio (miles €)	831.626
RATIO (%)	6,91

E_05

EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN RESPECTO DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Miles €	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gastos de explotación	61.858	60.435	61.518	61.397	64.152	64.797
Ingresos de explotación	62.506	65.206	66.962	68.779	70.594	69.277
RATIO (%)	0,99	0,93	0,92	0,89	0,91	0,94

En los estados financieros de la APB figuran el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), el Banco Europeo de Inversiones y la Comunidad Europea. **(G4-17)**

2.3. Nivel y Estructura de las Inversiones

(G4-EC9)

Dentro de la empresa integrada de servicios Puerto, cuya esquema funcional se indica en el cuadro del apartado **I-14 servicios y concesiones**, es fundamental la Colaboración Público-Privada, en la que la Autoridad Portuaria controla e impulsa la actividad portuaria y provee al conjunto de las infraestructuras básicas, diques, dragados, muelles y accesos terrestres, mientras que las empresas privadas habilitan muelles, los equipan, desarrollan sus instalaciones específicas y prestan servicios directamente a los clientes del Puerto, el Buque y la Mercancía.

En el Puerto de Bilbao el esfuerzo inversor de la Autoridad Portuaria y de las empresas privadas ha sido importante, como se puede comprobar en los siguientes indicadores y en su evolución durante 2014-2019.

En la inversión de la APB se incluye la aportación de la Unión Europea.

E_06

(G4-EC4)

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA A CARGO DE LA APB EN RELACIÓN AL CASH FLOW

Miles €	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Inversión pública	46.329	28.946	30.832	65.450	49.198	39.324
Cash Flow	32.106	33.355	34.214	37.377	42.412	35.343
RATIO (%)	1,44	0,87	0,9	1,75	1,16	1,11

E_07

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA FRENTE A LA INVERSIÓN PÚBLICA A CARGO APB

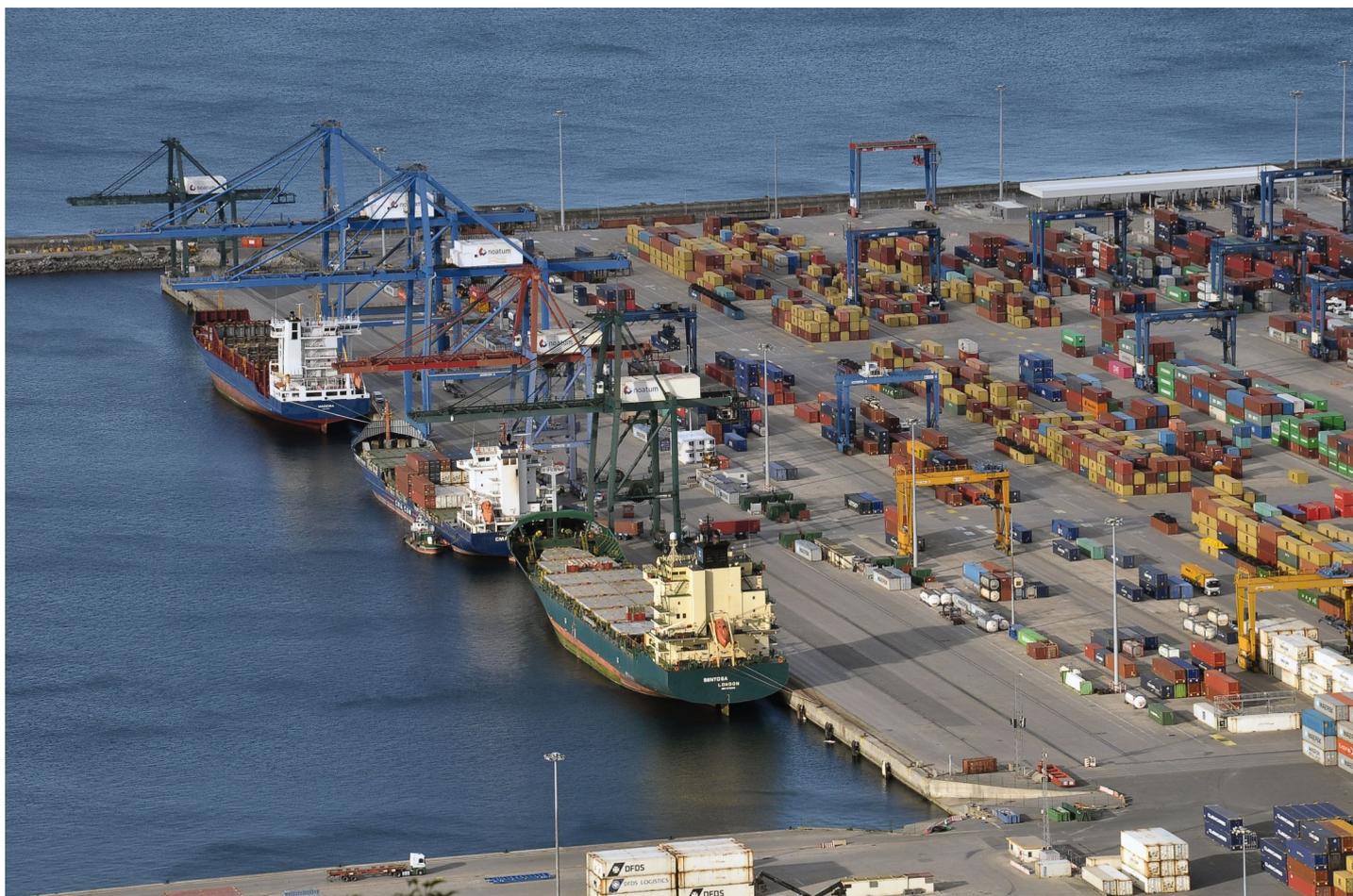
Miles €	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Inversión privada	106.631	93.900	4.815	15.051	48.173	12.700
Inversión pública	46.329	28.946	30.832	65.450	49.198	39.324
RATIO (%)	2,3	3,2	0,16	0,23	0,98	0,32



E_08

Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado).

	2019
Inversión pública (miles €)	39.324
Activo no corriente neto medio (miles €)	831.626
RATIO (%)	0,047



2.4. Negocio y servicios

Para facilitar la prestación de servicios por la empresa privada, la APB concede y autoriza la ocupación y actividad privadas en terminales específicas.

En el apartado anterior se ha señalado la participación de la empresa privada en las inversiones, participación que se complementa con la prestación de servicios en las concesiones y que puede cuantificarse a través del indicador que relaciona (en miles de €) los ingresos de la APB por tasas de Ocupación y Actividad procedentes de concesiones, con el total de la cifra de negocio de la APB.

E_09

EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS POR TASAS DE OCUPACIÓN Y ACTIVIDAD, ASÍ COMO PORCENTAJE DE CADA UNO DE ELLOS RESPECTO DEL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (INCN)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
INCN (miles €)	62.506	65.206	65.211	68.779	70.594	69.277
T. Ocupación (miles €)	19.921	20.224	20.704	21.339	22.812	22.747
100 x (T. Ocupación/INCN)	32%	31%	32%	31%	32%	33%
T. Actividad (miles€)	6.290	6.257	6.304	6.327	6.553	6.547
100 x (T. Actividad/INCN)	10%	9,6%	9,7%	9,1%	9%	9,4%



Para estudios comparativos entre puertos y para la fijación de objetivos de productividad se emplean indicadores que relacionan las Toneladas movidas con los metros cuadrados de superficie portuaria de uso comercial y con los metros lineales de muelles en activo.



E_010

EVOLUCIÓN DE LAS TONELADAS MOVIDAS POR METRO CUADRADO DE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE CARACTERIZADA COMO USO COMERCIAL

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Toneladas totales movidas (Tm)	30.820	32.400	31.949	34.195	35.583	35.446
Superficie para concesiones (m²)	2.985	2.985	2.985	2.985	2.985	3.109
Toneladas / m²	10,3	11,2	10,6	11,5	11,9	11,4

E_011

EVOLUCIÓN DE LAS TONELADAS MOVIDAS POR METRO LINEAL DE MUELLE EN ACTIVO.

ENTENDIENDO POR MUELLE ACTIVO AQUEL QUE HA REGISTRADO ACTIVIDAD DURANTE LOS TRES ÚLTIMOS AÑOS

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Toneladas totales movidas (Tm)	30.820	32.400	31.949	34.195	35.583	35.446
Metros lineales de muelle en activo	14.656	14.656	14.656	15.217	15.217	15.217
Toneladas / m²	2,102	2,211	2,179	2,247	2,338	2,329

2.5. Valor generado y productividad

(G4-EC1)



Tanto para control interno como para la comparación con otros centros de actividad análogos, son interesantes los indicadores que definen resultados en relación con el nº de trabajadores/as y, entre ellos, los más comúnmente utilizados son los que a continuación se señalan.

E_012

EVOLUCIÓN DEL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO POR TRABAJADOR/A

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
INCN (miles €)	62.506	62.506	65.211	68.779	70.594	69.277
Plantilla media anual	272	268	270	270	265	270
INCN / nº trabajadores/as (miles € / trabajadores/as)	230	243	241	255	266	257

E_013

EVOLUCIÓN DEL EBIDTA POR TRABAJADOR/A (PLANTILLA MEDIA ANUAL)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EBIDTA (miles €)	31.348	33.073	32.433	38.440	39.056	36.273
Plantilla media anual	272	268	270	270	265	270
EBIDTA / nº trabajadores/as (miles € / trabajadores/as)	115	123	120	142	147	134

2.6. Impacto económico-social (G4-EC7) (G4-EC8)

La sociedad contempla al puerto como un todo, como una empresa integrada de servicios compuesta por administraciones públicas y empresas privadas, tal como se ha indicado en el apartado 2.2.

Los estudios de impacto económico definen cuál es la participación del puerto en la actividad general de una provincia, una región o un país, sirven y se han empleado tanto para comunicar a la Sociedad la importancia del puerto y recabar apoyos económicos y sociales como para reforzar la gestión de la Calidad interna a través del benchmarking en la comparación con otros puertos.

Los indicadores básicos del Impacto socioeconómico se refieren a la generación de empleos y al Valor Añadido Bruto en comparación con los valores totales de la provincia, región o país.

Los estudios para la determinación de los impactos directos se han basado en el análisis y cuantificación de los elementos socioeconómicos de la empresa integrada de servicios puerto y para los efectos indirectos e inducidos en las correspondientes tablas input-output del País Vasco.

El nº de empleos y el PIB directos, indirectos e inducidos de la empresa puerto en su conjunto, se indican en el cuadro adjunto.

Como complemento, y para apreciar la importancia de la actividad del Puerto de Bilbao, se señala la proporción de empleos y PIB del puerto comparados con los de Bizkaia y los del País Vasco.

E_014 y E_015

ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE EMPLEOS DIRECTOS, INDIRECTOS E INDUCIDOS POR LA COMUNIDAD PORTUARIA

ESTIMACIÓN DEL VALOR AÑADIDO BRUTO DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

	Directos	Indirectos	Inducidos	TOTAL Puerto	% Bizkaia	% P. Vasco
Empleo	4.700	3.900	2.900	11.500	2,53	1,3
PIB	338	334	210	882	2,55	1,29



Estos datos se desprenden del estudio de **Análisis de la contribución socioeconómica del Puerto de Bilbao (2015)**, encargado por la Autoridad Portuaria. En dicho estudio se han analizado además el impacto de cuatro actividades: el transporte de mercancías, las empresas industriales, el tráfico de cruceros y las inversiones; y desde seis perspectivas de contribución: capital económico, capital organizativo, capital medioambiental, capital social, capital relacional y capital reputacional.

Dentro del **capital económico**, se desprende que las empresas se ahorran 318,5 millones de euros anuales por la existencia del Puerto de Bilbao, y que las exportaciones/importaciones realizadas por la CAPV a través de este enclave alcanzaron los 13.162 millones de euros en 2016.

En cuanto al **capital organizativo**, destaca que Bilbao es un puerto sin limitaciones a la hora de recibir un buque; sus clientes, el buque y la mercancía, valoran la calidad de sus servicios y experiencia profesional con un 7,3 sobre 10; las empresas se han ahorrado más de 78.600 horas en trámites gracias a la puesta en marcha por parte de la Autoridad Portuaria de la plataforma e-puertobilbao; y está conectado con 900 puertos de todo el mundo.

En el **capital medioambiental**, se hace hincapié en que el **46%** de los residuos recogidos en sus instalaciones son clasificados como valorizables; el **80%** de las empresas han implementado medidas para reducir el consumo eléctrico.

El 99,5% de los días del año la calidad del aire es buena o admisible en los municipios ribereños; y que 3.150 millones de litros de agua no fueron contaminados por la recogida de residuos peligrosos en el periodo 2011-2015.

En el **capital social** hay tres puntos destacados: el 5,3% de los escolares de Bizkaia conocieron el Puerto en 2014 a través del programa Ezagutu Portua; el ratio de inserción laboral del programa de formación online para personas desempleadas en municipios ribereños es del 46%; y en el periodo 1993-2016 ha contribuido al desarrollo de 830.000 metros cuadrados de infraestructuras sociales.

Por su parte, en el **capítulo relacional**, más de 2.800 agentes públicos y privados mantienen relación con él y cuenta con 60 partners para el desarrollo de proyectos internacionales.

Y, por último, en el **capital reputacional**, el índice de satisfacción global de las empresas clientes del Puerto es del 75%, y el 80% de la población tiene una valoración buena o muy buena.

Como conclusión general, del análisis del estudio se confirma que el Puerto de Bilbao se configura como motor fundamental de la economía de Bizkaia y de toda la CAPV, contribuyendo a la generación de riqueza y empleo, facilitando al tejido empresarial vasco la apertura a nuevos mercados internacionales.



3. DIMENSIÓN SOCIAL

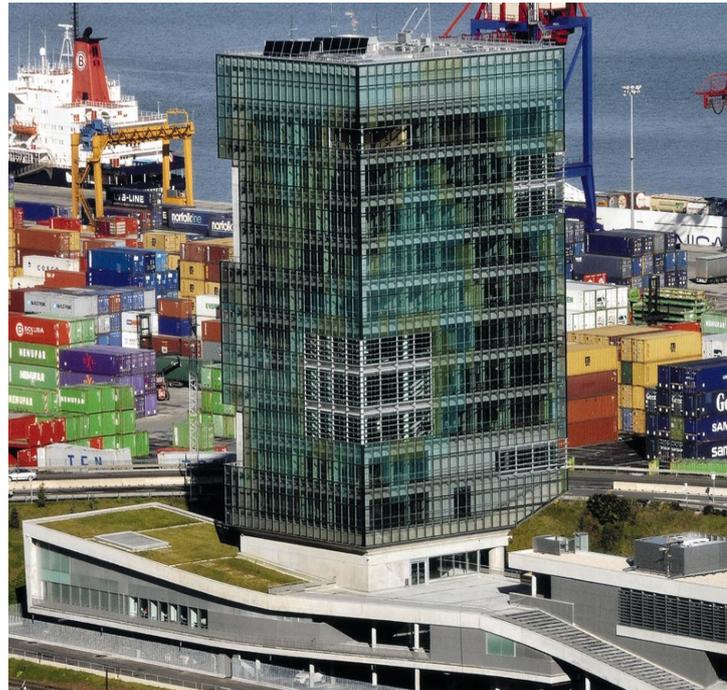
3.1. Capital Humano de la Autoridad Portuaria

Política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria **(G4-EC3)**

Dentro de los Grupos de Interés de la APB destaca el de sus propios/as empleados/as.

La Autoridad Portuaria, con los grados de libertad que permite un Organismo Público, siempre se ha fijado como Objetivo una política de Recursos Humanos positiva y atenta, que supere las limitaciones y rigideces propias de la Administración, mediante la aplicación de una gestión avanzada de Recursos Humanos.

En este sentido, la aplicación del modelo de “Gestión por Competencias” viene a introducir nuevos conceptos que faciliten la flexibilización en la gestión de los recursos humanos para poder adaptarla a las necesidades de organización de la empresa. Los principios de la gestión por competencias son los siguientes:



(G4-LA10) (G4-LA11)

1. Los recursos humanos constituyen el input esencial para la definición de la estrategia de la empresa.
2. Las competencias son el principal activo de los Recursos Humanos.
3. El puesto de trabajo no es algo imprescindible en la organización.
4. La compensación se debe hacer con base en las competencias y a la actuación.

Se pasa de una gestión estática de los puestos a otra dinámica del desempeño de las personas.

Por ello las implicaciones de la gestión por competencias son múltiples: en materia de Selección, Planes de Carrera, Movilidad Funcional, Clasificación Profesional diferente y Sistema de Retribución adaptado a dicha clasificación.

Asimismo, y en el ámbito más social, se tiene en cuenta el bienestar de las personas (prestaciones sanitarias), actividades de tipo social, cultural y recreativo, así como la concesión de ayudas y prestaciones sociales (Plan de Pensiones, Ayudas de estudios). **(G4-LA8)**

Empleo en la Autoridad Portuaria

S_01

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO TOTAL DE TRABAJADORES/AS DE LA APB y RELACIÓN LABORAL
(G4-9) (G4-10) (G4-11) (G4-LA1)

	2016	2017	2018	2019
Plantilla Media	270	270	265	270

	2016	2017	2018	2019
Fuera de Convenio	32	32	33	32
Dentro de Convenio	238	238	232	238
TOTAL	270	270	265	270

S_02

PORCENTAJE DE TRABAJADORES/AS EVENTUALES SOBRE EL TOTAL DE FIJOS. PARA EL CÁLCULO DE ESTE INDICADOR, EN EL DEL CÓMPUTO DE TRABAJADORES/AS EVENTUALES SE EXCLUIRÁN LOS CONTRATOS CONDICIONADOS A CIRCUNSTANCIAS DE LA PRODUCCIÓN

	2016	2017	2018	2019
% Trabajadores/as eventuales	17,3	15	15	12,96

S_03

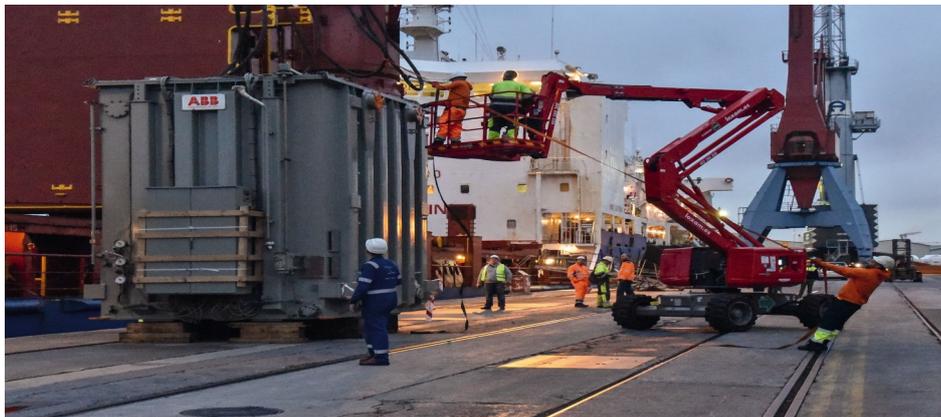
Distribución plantilla por áreas de actividad

Presidencia	3	1%
Asesoría Jurídica y Dominio Público	14	5%
Operaciones Comercial y Logística	57	21%
Dirección	178	66%
Administración y Finanzas	10	4%
RRHH y Organización	8	3%
TOTAL	270	100%

S_04

PORCENTAJE DE TRABAJADORES/AS CUBIERTOS POR CONVENIOS COLECTIVOS

	2016	2017	2018	2019
Fuera de Convenio	12%	12%	12%	12%
Dentro de Convenio	88%	88%	88%	88%



Comunicación interna y participación

S_05

Las relaciones laborales se canalizan entre la representación empresarial y las centrales sindicales, a través de: **(G4-HR4)**

- ⇒ Comité de Empresa, sin establecer periodicidad de las reuniones y cuando los asuntos a tratar requieran más amplia representatividad.
- ⇒ Distintas comisiones de trabajo, conforme a los asuntos a tratar:
 - De seguimiento del Acuerdo de Empresa.
 - Local de Gestión por Competencias.
 - Acción Social.
 - Tribunales de selección y promociones internas.
 - Seguridad y Salud Laboral.
 - Comisión de Formación.

La representatividad sindical en las distintas comisiones se determina atendiendo a las mayorías o grado de representación en el Comité de Empresa.

Hay un representante sindical en el consejo de administración de la Autoridad Portuaria.

Tras las últimas elecciones sindicales, la representación sindical en la APB es la siguiente:

Sindicato	Nº de representante
ELA	5
UGT	6
LAB	1
CCOO	1

S_06

La participación de los/las trabajadores/as en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria se realiza a través del Comité de Seguridad y Salud Laboral. **(G4-LA5)**

El sistema de gestión integrado de calidad, prevención y medio ambiente, habilita procedimientos muy precisos (comunicación de incidentes, no conformidades, etc.) a fin de comunicar o transmitir aspectos relacionados con la actividad del puerto.

Además, existen los siguientes comités y comisiones:

- ⇒ Comisión Local de Gestión por Competencias.
- ⇒ Comisión de seguimiento de acuerdos de empresa.
- ⇒ Comisión de Euskera.
- ⇒ Comisión de Fondo Social.
- ⇒ Comisión de Formación.
- ⇒ Comité de Empresa.



Formación

S_07

(G4-LA9)

PORCENTAJE DE TRABAJADORES/AS QUE SIGUEN PROGRAMAS DE FORMACIÓN, DIFERENCIANDO ENTRE TRABAJADORES/AS DE DENTRO Y FUERA DE CONVENIO

En el año 2019 participaron en programas formativos **194** trabajadores/as incluidos en convenio, un 81,5% de este colectivo y 32 trabajadores/as excluidos de convenio, lo que representa el 100% de ese colectivo.

	%
Dentro de convenio	81,5%
Fuera de convenio	100%

S_08

(G4-LA9)

EVOLUCIÓN DEL PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN POR TRABAJADOR/A, DIFERENCIANDO ENTRE TRABAJADORES/AS DE DENTRO Y FUERA DE CONVENIO.

En 2019 se impartieron un total de **14.847** horas de formación, 12.461 destinadas a empleados incluidos en convenio y 2.385 para los de fuera de convenio.

En términos de media suponen **52,35** horas por trabajador/a para los incluidos en convenio y 74,53 horas para los de fuera de convenio.

Sobre el total de plantilla, la media resulta de **55** horas por trabajador/a.

	Total Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	12.461	238	52,35
Fuera de convenio	2.385	32	74,53



Plan Formativo 2019. (G4-LA9) (G4-LA10)

31 acciones formativas relacionadas con el modelo de gestión por competencias.

	Proveedor	Duración	Participantes	Horas
Calidad. Nivel I	Externo	16	4	64
Calidad. Nivel II	Externo	25	1	25
Comercial y Marketing. Nivel I	Externo	12	4	48
Contabilidad y Auditoría. Nivel I	Externo	15	2	30
Contabilidad y Auditoría. Nivel II	Externo	25	1	25
Gestión Económico-Financiera y Presupuestaria. Nivel I	Externo	12	4	48
Gestión de mercancías. Nivel I	Externo	15	1	15
Gestión de mercancías. Nivel II	Externo	25	1	25
Hojas de cálculo. Nivel II (Office 2010)	Externo	20	1	20
Internet y Correo Electrónico. Nivel II	Externo	20	1	20
Logística e Intermodalidad. Nivel I	Externo	16	7	112
Logística e Intermodalidad. Nivel II	Externo	25	4	100
Medio Ambiente. Nivel I	Externo	15	1	15
Medio Ambiente. Nivel II	Externo	25	2	50
Náutica Portuaria. Nivel I	Externo	12	4	48
Normativa Portuaria. Nivel I	Externo	16	1	16
Normativa Portuaria. Nivel II	Externo	25	4	100
Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel II	Externo	25	2	50
Prevención de Riesgos Laborales. Nivel I	Externo	15	1	15
Prevención de Riesgos Laborales. Nivel II	Externo	25	1	25
Procesadores de Textos. Nivel I (Office 2010)	Externo	15	1	15
Procesadores de Textos. Nivel II (Office 2010)	Externo	20	1	20
Relaciones Laborales. Nivel I	Externo	14	4	56
Relaciones Laborales. Nivel II	Externo	16	1	16
Sector y Estrategia Portuaria. Nivel I	Externo	16	4	64
Sector y Estrategia Portuaria. Nivel II	Externo	20	3	60
Seguridad Industrial. Nivel II	Externo	25	5	125
Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel I	Externo	14	1	14
Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel II	Externo	25	1	25
Tráfico de Pasajeros. Nivel I	Externo	16	3	48
Tráfico de Pasajeros. Nivel II	Externo	25	4	100

Estructura de la plantilla y equidad

La APB cumple el *Plan de Igualdad de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias* cuyos objetivos generales son: **(G4-LA13)**

- 1.- Compromiso con la efectividad del derecho constitucional de igualdad entre mujeres y hombres.
- 2.- Integración del principio de igualdad de trato y de oportunidades en el conjunto de sus políticas, el cual informará, con carácter transversal, todas sus actividades.
- 3.- Remover los obstáculos que impliquen la pervivencia de cualquier tipo de discriminación con el fin de ofrecer condiciones de igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el acceso al empleo público y en el desarrollo de la carrera profesional.
- 4.- Facilitar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, sin menoscabo de la promoción profesional.
- 5.- Fomentar la formación en igualdad, tanto en el acceso al empleo público como a lo largo de la carrera profesional.
- 6.- Promover la presencia equilibrada de mujeres y hombres en los órganos de selección y valoración.
- 7.- Establecer medidas efectivas de protección frente al acoso sexual y al acoso por razón de sexo.
- 8.- Establecer medidas efectivas para eliminar cualquier discriminación retributiva, directa o indirecta, por razón de sexo.

Hombres	217
Mujeres	53
TOTAL	270

S_ 10 PORCENTAJE DE MUJERES SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES/AS
(G4-LA1) (G4-LA12)

% de mujeres sobre el total de trabajadores/as	20%
--	------------

S_12 **(G4-LA12)**
PORCENTAJE DE TRABAJADORES/AS FIJOS DE MÁS DE 50 AÑOS

% Trabajadores/as fijos > 50 años	58,89 %
-----------------------------------	----------------

S_11
PORCENTAJE DE MUJERES NO ADSCRITAS A CONVENIO SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES/AS Y SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES/AS FUERA DE CONVENIO **(G4-LA1) (G4-LA12)**

% de mujeres fuera de convenio	25%
--------------------------------	------------

S_13 **(G4-LA12)**
PORCENTAJE DE TRABAJADORES/AS FIJOS DE MENOS DE 30 AÑOS

% Trabajadores/as fijos < 30 años	0
-----------------------------------	----------

Seguridad y Salud en el Trabajo

El Área de Seguridad del Departamento de Prevención es una de las cuatro áreas que dentro de la estructura que la Autoridad Portuaria de Bilbao, y a propuesta de la Comisión Delegada para la Prevención, optó por desarrollar al constituir Servicio de Prevención propio, de entre las diferentes modalidades que contempla la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

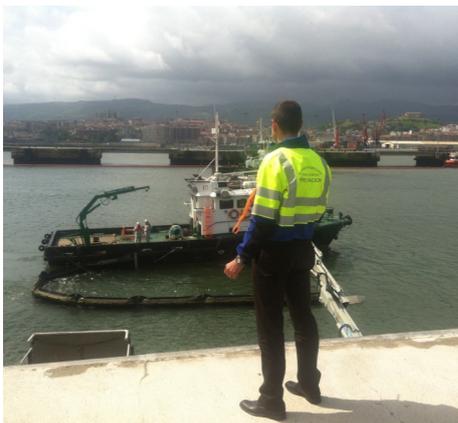
Para este fin se cuenta con locales independientes y equipos pertinentes, tal como especifica la normativa vigente, con el fin de desarrollar de forma correcta las funciones de las citadas áreas.

El Área de Seguridad dispone de los medios humanos que a continuación se detallan: **(G4-LA5)**

- Un Jefe de División, para el área de Seguridad y Medio Ambiente.
- Tres responsables para el área de Seguridad y Medio Ambiente.
- Doce técnicos para la atención, las 24 horas de día y 365 días al año, del Centro de Control de Emergencias.



El Jefe de División de Seguridad y Medio Ambiente, además de las funciones inherentes a su puesto, es miembro de la Comisión Delegada para la Prevención.



Esta comisión fue constituida en mayo de 1997 y actúa por delegación de la Presidencia y Dirección de la AP, siendo sus principales funciones las siguientes:

- Velar por el cumplimiento de los deberes empresariales que la norma impone.
- Garantizar el derecho de los profesionales a participar en el diseño, adopción y cumplimiento de medidas preventivas.
- Aprobar la “Evaluación de Riesgos” y el “Plan de Prevención”, así como el seguimiento y control de su ejecución.
- Impulsar y favorecer la formación en seguridad y salud laboral, aprobando, los planes formativos correspondientes.
- Informar a todos los niveles jerárquicos de la empresa de las decisiones tomadas en sus reuniones, así como elevar propuestas a la Dirección y Presidencia, que por su relevancia no puedan ponerse en práctica directamente por la comisión.

El Departamento de Prevención ha elaborado un “Sistema de Gestión de la Prevención” basado en la norma **OHSAS 18001**, que define y documenta la metodología a seguir para asegurar el cumplimiento de los requisitos relativos a la Seguridad y Salud Laboral.

En marzo de 2007 se obtuvo la Certificación del sistema por el Lloyd’s Register Quality Assurance.

Durante el año 2019 han tenido lugar de forma satisfactoria las auditorías de mantenimiento realizadas por la empresa certificadora.

Seguridad y Salud en el Trabajo

Promoción de la Salud

La Autoridad Portuaria de Bilbao, con fecha 24 de noviembre de 2014, está adherida a la Declaración de Luxemburgo, por lo que se compromete a integrar los principios básicos de la promoción de la salud en el trabajo, en la gestión de la salud de sus trabajadores/as, además del cumplimiento de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos.

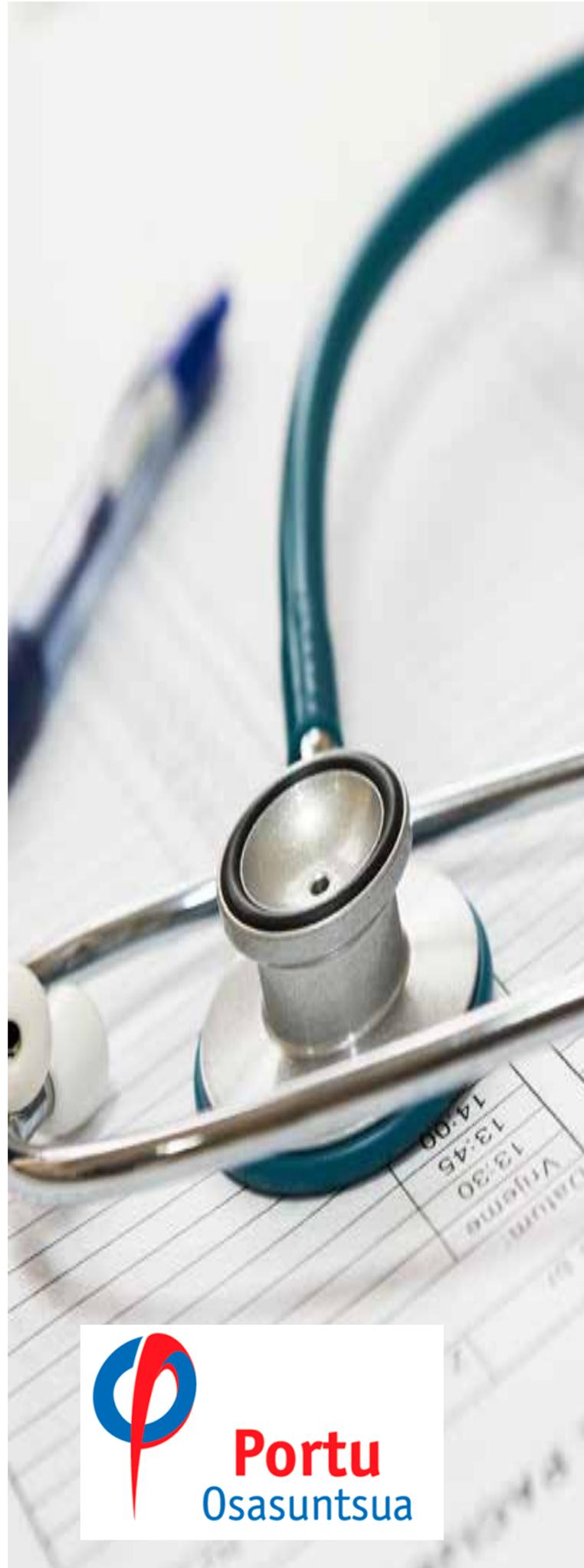
Esta adhesión supone un paso más en la consecución de un entorno de trabajo saludable, definido por la OMS como "aquel en el que los trabajadores/as y el personal superior colaboran en la aplicación de un proceso de mejora continua para proteger y promover la salud, la seguridad y el bienestar de todos los trabajadores/as y la sostenibilidad del lugar de trabajo, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones establecidas sobre la base de las necesidades previamente determinadas":

La salud y la seguridad concernientes al ambiente físico de trabajo.

La salud, la seguridad y el bienestar concernientes al medio psicosocial del trabajo incluyendo la organización de este y la cultura del espacio de trabajo. Los recursos de salud personales en el ambiente de trabajo.

Las formas en que la comunidad busca mejorar la salud de los trabajadores/as, sus familias y de otros miembros de la comunidad.

Esta adhesión derivó en la puesta en marcha de un ambicioso proyecto llamado Portu Osasuntsua, que es el encargado de la promoción de la salud de los trabajadores/as de la Autoridad Portuaria de Bilbao.





Seguridad y Salud en el Trabajo

Líneas de trabajo del proyecto Portu Osasuntsua relativas al ámbito de los recursos personales de salud.

El proyecto se compone de diferentes acciones, programas, campañas y estrategias diseñadas con el fin de lograr un entorno de trabajo saludable.

Entre ellas vamos a destacar las siguientes:

- ◆ Estrategia de Prevención de la enfermedad cardiovascular y promoción de hábitos cardiosaludables.
- ◆ Programa de alimentación saludable.
- ◆ Programa de ejercicio físico.
- ◆ Programa de deshabituación tabáquica.
- ◆ Campaña de prevención del cáncer colorrectal.
- ◆ Campaña de prevención del cáncer de próstata.
- ◆ Campaña de prevención de la muerte súbita.
- ◆ Acciones de donación de sangre.
- ◆ Acción de donación de médula ósea.

Entre las actividades realizadas dentro del proyecto Portu Osasuntsua, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha participado en congresos, seminarios y charlas.

Este proyecto ha recibido premios, reconocimientos y menciones, destacando el sello Gosagun, que es el reconocimiento al compromiso con el fomento, en Euskadi, de hábitos de vida saludables en alimentación, actividad física y salud emocional o la mención especial al "Mejor programa de Control de la Salud", en reconocimiento al trabajo desarrollado dentro de su programa de promoción de la salud dentro de los "II Premios Empresa Saludable", convocados por PSYA, ORH-Observatorio de RR.HH y e-saludable.

Seguridad y Salud en el Trabajo

S_14

(G4-LA6)

EVOLUCIÓN DEL **ÍNDICE DE FRECUENCIA ANUAL DE ACCIDENTES (IF)**, EXPRESADO COMO LA RELACIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES CON BAJA REGISTRADOS EN UN AÑO, RESPECTO DEL NÚMERO TOTAL DE HORAS TRABAJADAS EN DICHO AÑO

	2016	2017	2018	2019
IF	0	0	7,83	2,60

S_15

(G4-LA6)

EVOLUCIÓN DEL **ÍNDICE DE GRAVEDAD ANUAL DE ACCIDENTES (IG)**, EXPRESADO COMO LA RELACIÓN DEL NÚMERO DE JORNADAS PERDIDAS (NÚMERO DE DÍAS HÁBILES PERDIDOS) POR ACCIDENTE EN UN AÑO, RESPECTO DEL NÚMERO TOTAL DE HORAS TRABAJADAS EN DICHO AÑO

	2016	2017	2018	2019
IG	0	0	0,07	0,01

S_16

(G4-LA6)

Estadísticas de Siniestralidad

EVOLUCIÓN DEL **ÍNDICE DE ABSENTISMO ANUAL**, EXPRESADO COMO LA RELACIÓN DEL NÚMERO DE DÍAS NATURALES PERDIDOS POR BAJA, RESPECTO DEL NÚMERO DE TRABAJADORES/AS

	2016	2017	2018	2019
IA	2	3,91	4,21	4,24

	2016	2017	2018	2019
Nº Total de Accidentes	0	0	3	1
Índice de Gravedad	0	0	0,07	0,01
Índice de Frecuencia	0	0	7,83	2,60
Nº de Enfermedades profesionales	0	0	0	0
Nº de días perdidos por enfermedad	1.96	3.852	4.165	4.485
Índice de absentismo laboral por enfermedad	2	3,91	4,21	4,24
Índice de absentismo laboral por accidente	0	0	0,14	0,01
Índice de absentismo laboral por acumulado	2	3,91	4,35	4,25
Nº de consultas médicas	907	541	338	500

Seguridad y Salud en el Trabajo

S_17

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores/as.

$$260 / 270 = 0,96$$

Denominación	Proveedor	Duración	Asistentes	Horas
Formación teórico-práctica de trabajos en altura	Externo	6	8	48
Primeros Auxilios	Interno	4	7	28
Curso básico de manejo de Extintores y BIE	Externo	5	15	75
Primeros Auxilios: Soporte Vital Básico y Manejo de Desfibriladores	Interno	4	7	28
Primeros Auxilios	Interno	4	9	36
Grupo de Orden	Interno	5	9	45

S_18

Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.

N^a de ejercicios o simulacros en materia de protección y seguridad

6



3.2. Empleo y Seguridad en el Trabajo en la Comunidad Portuaria

S_19

EMPLEO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

El número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios es de 4.700. Este dato se ha obtenido del último impacto económico realizado por la **APB en 2015**.

S_20

SEGURIDAD LABORAL Y FORMACIÓN EN SERVICIOS Y CONCESIONES PORTUARIOS

Los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios indican que el prestador del servicio deberá cumplir la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo, disponer de los medios humanos y materiales suficientes que permitan desarrollar las operaciones en condiciones de seguridad y deberá integrarse en el Plan de Emergencia Interior de la Autoridad Portuaria y, en su caso, en el Plan de Protección del Puerto, con todos sus medios, tanto humanos como materiales.

Así mismo el prestador deberá mantener la formación continua de su personal, de acuerdo con las previsiones formativas que se establezcan y con los planes que, en su caso, determine la Autoridad Portuaria. **(G4-LA14, G4-LA15, G4-LA16)**

S_21

La Autoridad Portuaria de Bilbao realiza la Coordinación de Actividades Empresariales con las empresas dentro del recinto portuario en su calidad de puerto propietario.

Para la Coordinación la Autoridad Portuaria de Bilbao dispone de un portal web (CTAIMA) en el cual las empresas tienen acceso a los riesgos laborales en el recinto portuario, así como a la documentación que deben cumplimentar para la Coordinación de Actividades Empresariales.

La Coordinación está estructurada de la siguiente manera:

- Contratas de propia actividad.
- Contratas de no propia actividad.
- Contratas de especial peligrosidad.
- Empresas concurrentes.

S_22

En el Puerto de Bilbao **11** empresas disponen de sistema OHSAS

El Departamento de Prevención recopila periódicamente información sobre la implantación de sistemas de gestión en las empresas instaladas en el recinto portuario, mediante cuestionarios.

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un sistema OHSAS de prevención de riesgos laborales

Tipo de terminal / servicio	Nº Total con OHSAS	% con OHSAS
Terminal de mercancías	3	75
Terminal de pasajeros	1	100
Servicio estiba	4	100
Servicio MARPOL	0	0
Servicio técnico náutico	3	100

S_23

En 2019 no se realizó ninguna acción formativa en relación a la seguridad y protección, coordinada por la Autoridad Portuaria y dirigida a la comunidad portuaria.



3.3. Relaciones con el Entorno

Política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social

El principal reto de la APB con el entorno es la relación Puerto-Ciudad y, para resolverlo, la APB y los nueve municipios ribereños han constituido la Fundación Puerto y Ría de Bilbao – Bilboko Portua eta Itsasadarra Fundazioa, cuyo objeto y actuaciones se han detallado en el apartado **I-34**.

Dentro de estos amplios objetivos, desarrollará entre otras las actividades específicas que sin que tengan carácter exhaustivo o limitativo se relacionan a continuación:

- Investigación, conservación y difusión del legado histórico, cultural y económico del Puerto de Bilbao en los municipios ribereños de la Ría, fomentando la realización de labores formativas, trabajos y actuaciones sobre la materia, directamente o en colaboración con otras iniciativas públicas o privadas, o en programas de colaboración con entidades y organismos de otros ámbitos.
- Convenios de colaboración y patrocinio de actividades en los ámbitos sociales, culturales o deportivos.
- Organización de Congresos y Jornadas técnicas, Seminarios, encuentros sectoriales y cursos de formación dentro de los sectores portuarios.
- Publicaciones, concesión de becas y ayudas para formación dentro del ámbito portuario.

S_24

La Autoridad Portuaria de Bilbao cumple con la normativa vigente en lo que se refiere a las necesidades de accesibilidad de discapacitados a los medios de transporte marítimo.



4. DIMENSIÓN AMBIENTAL

4.1. Estrategia Ambiental

La Autoridad Portuaria de Bilbao considera la Gestión de la Calidad, de la Prevención y Medioambiental actividades prioritarias dentro de la organización, entendiéndolas como:

- La satisfacción de las necesidades y expectativas de los clientes y usuarios en cada momento.
- El reconocimiento del derecho de sus trabajadores/as y otros sectores involucrados a la protección de su salud e integridad en el ámbito laboral.
- La realización de un adecuado control de aquellos aspectos significativos, derivados de su actividad y servicios, que pudieran tener un impacto negativo en el medio ambiente.

En el apartado Medioambiental la APB se compromete a la protección del medio ambiente en el ámbito de sus actividades, identificando y actualizando las exigencias legales, normativa vigente u otros requisitos como criterio básico para establecer los compromisos medioambientales en sus servicios y actividades. **(G4-42) (G4-EN27)**

La APB realiza planes anuales de formación para su personal, manteniendo actualizados los conocimientos y mejorándolos para garantizar el control de los aspectos medioambientales, e introduciendo las oportunas mejoras técnicas y de sistemas.

Asimismo, la APB se compromete a identificar los aspectos medioambientales derivados de sus actividades y servicios, y aquellos sobre los que pueda tener influencia, tomando las medidas oportunas para su minimización y control, y poniendo su Política Medioambiental a disposición de los empleados, clientes, usuarios, terceros involucrados, Administraciones y público en general.

Durante 2019 la Autoridad Portuaria no ha recibido ninguna sanción por incumplimiento de la normativa ambiental **(G4-EN29, G4-EN33, G4-EN34, G4-SO8)**.



4.2. Gestión Ambiental (G4-56)

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha renovado en 2019 el certificado **EMAS III** (Eco-Management and Audit Scheme, o Reglamento Comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría). (G4-14)

Esta normativa de la Unión Europea es de carácter voluntaria y reconoce a aquellas organizaciones que han implantado un **SGMA** (Sistema de Gestión Medioambiental) y han adquirido un compromiso de mejora continua, verificado mediante auditorías independientes.

Para la Autoridad Portuaria es un paso más dentro del objetivo de ser un **“Puerto de referencia en el ámbito medioambiental”**, marcado en el plan estratégico, además del compromiso de la entidad con la responsabilidad social, encaminada a que las responsabilidades externas de la empresa pública coincidan con los derechos de los ciudadanos.

Para que los criterios de gestión respeten los derechos de los ciudadanos, la Autoridad Portuaria lleva a cabo las siguientes actuaciones:

- Medidas para garantizar **la calidad del agua**, entre las que se encuentra un ambicioso proyecto de recogida de vertidos tierra-mar mediante un acuerdo de colaboración con URA -la Agencia Vasca del Agua- y el Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia. En febrero de 2019 fue presentado el Proyecto Constructivo del Saneamiento del Puerto de Bilbao.
- Control de la **calidad del aire** mediante el establecimiento de una red de cabinas de control de diversos parámetros. En esta línea, y para poder mejorar la fiabilidad de los datos aportados por estas, se llevo a cabo la renovación de un equipo de medición (PM10)
- Actualización, aún sin ser un requisito legal, del **“Mapa de Ruido”** a fin de conocer cuál es su situación y ponerlo a disposición de los Ayuntamientos cercanos y de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Medidas encaminadas a mejorar la **eficiencia energética** y disminuir el consumo de recursos naturales, tales como la sustitución de los viales y zonas comunes por tecnología LED, que ha supuesto una reducción del consumo eléctrico en un 14,61% con respecto al año 2018.
- Firma de **convenios de “buenas prácticas”** con las terminales portuarias para el fomento de la inversión en mejoras medioambientales.
- Obtención del **certificado EPD International** (Environmental Product Declaration) para las operaciones portuarias. Este detallado estudio basado en el Análisis del Ciclo de Vida de un producto o servicio nos ha permitido cuantificar los impactos ambientales de nuestra actividad, así hemos podido detectar áreas de mejora en las que implantar medidas que tengan una eficacia real en la mitigación de los impactos ambientales.

Durante el año 2019 el Sistema de Gestión Integrado de la Calidad, Prevención y Medio Ambiente ha dado los pasos necesarios para renovar las certificaciones asociadas a las normas **ISO14001-EMAS III, ISO 9001**. Esto ha supuesto formación para los gestores del sistema, revisiones de procedimientos e instrucciones y el llevar a cabo un GAP análisis.

También, en estrecha colaboración con el área de prevención y medio ambiente, se ha auditado satisfactoriamente la APB bajo las directrices del modelo de empresa saludable de AENOR. De esta manera todas las acciones del proyecto “Portu Osasuntsua” tienen un marco de referencia para su seguimiento y la definición de objetivos sobre la base de un proceso de mejora continua.

En el ámbito de nuestros clientes, las empresas concesionarias han renovado satisfactoriamente el referencial de calidad del servicio del Puerto de Bilbao. El referencial marca una serie de pautas de calidad sobre aspectos de la operativa portuaria, eficiencia, mantenimiento de instalaciones, satisfacción del cliente y comunicaciones telemáticas. Las empresas certificadas son:

Empresa	Tipo Referencial
Servicios Logísticos Portuarios, S.A. (SLP)	Granel
Terminales Portuarias, S.A. (TEPSA)	Granel
Noatum Container Terminal Bilbao, S.A.	Contenedor
Estaciones de Servicio de Guipúzcoa, S.A. (ESERGUI)	Granel
Bergé Marítima Bilbao, S.L.	Granel/Convencional/Ro-ro
Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.	Granel/Convencional
Petróleos del Norte, S.A. (PETRONOR)	Granel
Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH)	Granel
Bunge	Granel
Petronor (SAPS)	Granel
Bahía de Bizkaia Gas	Granel
Haizea Wind	Convencional
Mediterranean Shipping Company, S.A. (MSC)	Compañía naviera
RCL Cruises - Royal Caribbean	Compañía naviera
RCL Cruises - Celebrity Cruises	Compañía naviera

Esta renovación conlleva el mantenimiento de la bonificación correspondiente en la tasa de actividad. Finalmente, siguiendo con clientes, han renovado la certificación en el apartado de “Referencial de Calidad de Servicio para Compañías Navieras” las empresas Mediterranean Shipping Company, S.A. (MSC), MSC Crociere, S.A., S.L.U., RCL Cruises - Royal Caribbean y RCL Cruises - Celebrity Cruises.

Este proceso de mejora de la calidad en la prestación de servicios de las navieras va acompañado de la bonificación correspondiente en la tasa del buque.

A_01 Los recursos económicos empleados en la implantación, certificación y mantenimiento del sistema de gestión ambiental fueron en 2019 de **9.355 €**, lo que supone un **0,014%** de los gastos totales de explotación. **(G4-EN31)**

A_02 La APB dedicó en 2019 a la monitorización y caracterización medioambiental **438.000 €**, estos fueron gastos en caracterización ambiental, lo que supone un **0,68 %** del total de gastos de la APB. Las inversiones en este apartado fueron de 0 €, un 0% de la inversión total.

Se han caracterizado y medido la calidad del agua y sedimentos, la calidad del aire y los ruidos. **(G4-EN31)**

La APB desarrolla un Plan de vigilancia biológica del puerto en colaboración con la Universidad del País Vasco. Además, lleva a cabo un programa de vigilancia ambiental referido a la calidad del aire y acústico, para lo que cuenta con una red de control de la calidad del aire compuesta por una estación meteorológica automática y tres cabinas fijas de medición y con dos terminales de monitorización acústica.

Las aguas del Puerto de Bilbao están incluidas en la Red de seguimiento del estado ecológico de las aguas de transición y costeras de la Comunidad Autónoma del País Vasco. **(G4-EN6)**

A_03 El gasto total en limpieza correspondiente a las zonas comunes de tierra y a la lámina de agua, en 2019, ha sido de **1.074.315 €**, incluida la gestión de residuos. **(G4-EC9) (G4-EN31)**

Gasto limpieza terrestre	995.655	€
Superficie Zona Servicio	4.526.159	m2
Gasto / Superficie	0,22	€/m2
Gasto Limpieza Agua	78.660	€
Superficie Zona 1	19.196.000	m2
Gasto/Superficie	0,0041	€/m2

Los concesionarios son responsables de la limpieza de sus correspondientes superficies, así como de los vertidos generados. **(G4-EN27)**

A_04 La APB cuenta con dos personas dedicadas a la gestión y supervisión medioambiental. En 2019 el **3%** del personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, recibió formación ambiental.



4.3. Calidad del Aire

La política ambiental de la Unión Europea ha establecido una legislación básica orientada a la precaución, la prevención y la responsabilidad ambiental promoviendo iniciativas que contribuyen de forma eficaz a su aplicación y actualización. Una de estas iniciativas fue el Instrumento Financiero para el Medio Ambiente LIFE.

Encuadrado dentro del Programa LIFE estaba el proyecto HADA, que Puertos del Estado desarrolló en colaboración con varios puertos estatales, entre ellos el Puerto de Bilbao.

En la actualidad las instalaciones ubicadas en el Puerto de Bilbao pertenecientes al Proyecto HADA han pasado a formar parte del patrimonio de esta Autoridad Portuaria que, junto con las derivadas del Plan de Vigilancia Ambiental establecido en la Declaración de Impacto Ambiental de las Obras de Ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior, forman el Sistema de Monitorización que controla y permite dar respuesta en tiempo real tanto a los problemas de contaminación sonora como de contaminación atmosférica.

A_05 Los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto son los referidos al almacenamiento de materiales pulverulentos al aire libre, chimeneas de calefacción y chimeneas de las empresas situadas en la zona industrial entre el Puerto de Santurce y Punta Lucero.

En el siguiente cuadro se muestran los focos de emisiones presentes en el puerto y su relevancia (1 más relevante) **(G4-EN30)**

Tipo de actividad	Relevancia	Nº de focos
Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie	1	3
Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales	2	3
Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos	-	-
Actividades industriales en concesiones	3	6
Limpieza y pintura de cascos de barcos	-	-
Obras	4	-
Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar	6	-
Emisiones procedentes de motores de vehículos	5	-
Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados	7	-

A_06 En 2019 se ha recibido **1** queja relativa a emisiones de polvo o a la calidad del aire.

La Autoridad Portuaria no dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales.

	2016	2017	2018	2019
Número de quejas	3	3	2	1

A_07 Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar **las emisiones** ligadas a la actividad del conjunto del puerto.

- Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmósfera.
- Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios.
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire en tiempo real además de la realización de campañas periódicas.
- Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles.
- Firmas de convenios de buenas prácticas ambientales.
- Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como sistemas de riego de acopios de gráneles y viales.



La Autoridad Portuaria, al presentar la solicitud de concesiones y operadores de servicios, requiere la firma del **Convenio de Buenas Prácticas Ambientales. (G4-EN32)**

La APB viene desarrollando diversos estudios e informes para el control y seguimiento de las emisiones al aire ligadas a la actividad del conjunto del puerto y entre otras las siguientes: **(G4- EN27)**

- Programa de vigilancia ambiental del Puerto de Bilbao: Calidad del aire y acústica, Tecnalia, Informe Anual 2019.
- Declaración Ambiental anual.
- Declaración Ambiental de Producto basado en el Análisis de Ciclo de vida de las operaciones portuarias de todo el Puerto de Bilbao.

La APB cuenta con protocolos de requisitos medioambientales exigibles a concesionarios y a contratistas, con un apartado específico referido a la gestión de las emisiones atmosféricas.

Red de estaciones de control de la calidad del aire

A_08 La red de estaciones de control de la calidad del aire de la Autoridad Portuaria de Bilbao está compuesta por una Estación Meteorológica Automática y tres cabinas fijas de medición (Las Arenas, Santurtzi y Contradique).

La red proporciona la información necesaria para conocer las condiciones climatológicas existentes en el recinto portuario, así como la concentración de partículas (partículas sedimentables, PM₁₀, PM_{2,5}, y SO₂) en tiempo real.

El **Centro de Control de Emergencias** (C.C.E.) de la Autoridad Portuaria de Bilbao realiza un seguimiento de todas las operaciones que se efectúan con mercancías pulverulentas en el Puerto de Bilbao y elabora informes diarios que reflejan todas las operaciones de acarreo, tanto horizontal como vertical, de mercancías susceptibles de originar una contaminación pulverulenta en los distintos muelles.

Se hace uso también de los datos que proporciona la **red de vigilancia de la calidad del aire** perteneciente al Gobierno Vasco, en concreto los correspondientes a las estaciones de Santurtzi, Zierbena y Náutica, por estar situadas en la zona de previsible impacto de las actividades del Puerto de Bilbao.



Una vez recogida la información que proporciona la Estación Meteorológica, la de los Analizadores y la resultante de los informes del C.C.E., se efectúa una intercomparación de los datos de manera que se puede llevar un seguimiento de la evolución de la dispersión de partículas en tiempo real.

De la misma forma, mediante una aplicación informática se puede simular y prever posibles episodios de contaminación por partículas, lo que permite disponer en cada momento de la información necesaria para la toma de decisiones acorde con las situaciones de contaminación planteadas.

En 2019 se han realizado campañas experimentales para la caracterización de los focos emisores de partículas en las actividades portuarias.

A_09 Las conclusiones del informe anual 2019 de Tecnalía respecto a la calidad del aire son las siguientes: **(G4-EN21) (G4-EN30)**

- Partículas sedimentables

Durante el año 2019, los niveles de partículas sedimentables registrados en Santurtzi (224 mg/m²día) y en Contradique (251 mg/m²día).

Estos valores con relación a normas alemanas y holandesas (ya que no hay valores límite en la legislación española) que consideran límite de exposición severa para la salud humana 350 mg/m²día, son inferiores al límite de exposición en cuestión.

- Partículas PM₁₀

En ninguna estación se han superado los valores límite de PM₁₀, ya que:

- **Las concentraciones promedio han sido:** 21 µg/m³ en Las Arenas; 20 µg/m³ en Santurtzi-APB; 19 µg/m³ en Contradique; 18 µg/m³ en Zierbena y 13 µg/m³ en Santurtzi-GV.
- **Se han registrado concentraciones diarias > 50 µg/m³:** 6 ocasiones en Contradique; 1 ocasiones en Santurtzi-APB y en ninguna ocasión en Las Arenas, Zierbena y Santurtzi-GV, pero está establecido que se podrán registrar hasta 35 ocasiones al año.

- Partículas PM_{2,5}

En ninguna de las estaciones se supera el valor límite anual para las partículas PM_{2,5} (25 µg/m³), ya que se han obtenido promedios de 12 µg/m³ en Santurtzi-APB y 9 µg/m³ en Algorta y Santurtzi-GV.



- Dióxido de azufre (SO₂)

En ninguna estación se han superado los valores límite ni el umbral de alerta de SO₂ para la protección de la salud, ni el nivel crítico para la protección de la vegetación, ya que las concentraciones han sido:

- **Máximas horarias:** 108 µg/m³ en Las Arenas, 63 mg/m³ en Santurtzi-GV, 15 µg//m³ en Algorta y 70 µg//m³ en Santurtzi-APB.
- **Máximas diarias:** 25 µg/m³ en Las Arenas, 21 µg//m³ en Santurtzi-APB, 20 µg//m³ en Santurtzi- GV y 7 µg//m³ en Algorta.
- **Promedio anual:** 11 µg/m³ en Santurtzi-APB, 6 µg/m³ en Las Arenas, 5 µg//m³ en Santurtzi- GV y 3 µg//m³ en Algorta.
- **Promedio invern:** 8 µg/m³ en Las Arenas, 9 µg//m³ Santurtzi-APB, 5 µg//m³ en Santurtzi-GV y en Algorta.

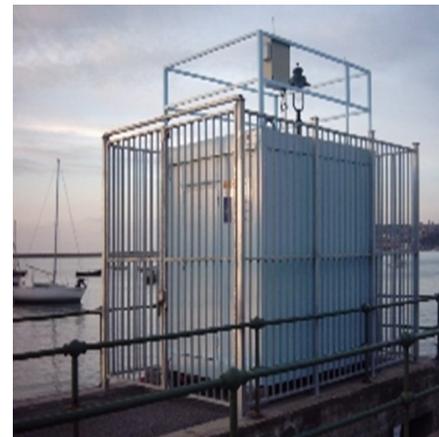
-Emisiones difusas de partículas

Se han comparado los promedios obtenidos en cada una de las estaciones considerando:

- Promedios de todas las horas del año 2019 (8760 horas)
- Promedios de sólo las horas en las que se han manipulado graneles (4565 horas)
- Promedios de sólo las horas en las que no se han manipulado graneles (4195 horas)

De estas comparaciones se puede interpretar el impacto de la actividad del Puerto. Sin embargo, siempre hay que tener en cuenta la variabilidad de las emisiones tanto del Puerto como de los **focos del entorno**: industrias, tráfico externo y toda la contaminación que podría llegar desde el resto del Bajo Nervión. Además, la influencia meteorológica puede crear cierta horquilla de incertidumbre.

Cuando se comparan los **promedios anuales** de todas las horas del año 2019 con los promedios de las horas en las que ha habido movimiento de graneles o con el promedio de las horas en las que no ha habido ningún tipo de movimiento, se aprecia que la media anual de PM10 en todas las estaciones varía cuando hay movimiento de graneles.



En todas las estaciones, la diferencia entre la media de todas las horas y la media de las horas con movimiento de graneles es de $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. En cambio, cuando no hay movimientos de graneles, la concentración disminuye $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en todas las estaciones de medida excepto en Algorta y Zierbena. Esto indica la relación directa con el movimiento de graneles portuario.

Al observar los **ciclos diarios de PM10**, se aprecian diferencias entre las evoluciones de las horas en las que no ha habido movimiento de graneles con las evoluciones de las horas en las que sí ha habido movimiento de graneles. Y esta diferencia es más significativa cuando la estación de medida está más cerca del puerto.

4.4. Calidad del Agua

El cuidado de la calidad de la lámina de agua es uno de los aspectos que más control exigen en un puerto debido a las múltiples y variadas presiones que recibe.

La implementación de las actuaciones derivadas de la aplicación de la **Directiva Marco del Agua** al ordenamiento jurídico estatal conllevará una mayor vigilancia de la calidad de las aguas y, por consiguiente, un incremento de los presupuestos destinados a tal fin. **(G4-EN27)**

A_10 La siguiente tabla muestra los focos de contaminación del agua presentes en el puerto y su relevancia (1 más relevante) **(G4-EN22)**

Procedencia del vertido	Relevancia
Ríos, arroyos, ramblas o acequias	6
Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar	2
Vertidos industriales de concesiones portuarias	1
Obras	7
Vertidos no reglamentarios procedentes de buques	8
Derrames en carga/descarga de graneles sólidos	3
Repostado y avituallamiento de buque en muelle	4
Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos	5

Se pueden considerar como la principal causa de deterioro de la calidad de las aguas del puerto los vertidos aguas arriba en ríos, los vertidos de concesiones y los vertidos accidentales.

En 2019 no ha habido vertidos (ni puntuales, ni difusos) con un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto. **(G4-EN24)**

La APB ha firmado un convenio con el Consorcio de Aguas de Bilbao Bizkaia (CABB) y con la Agencia Vasca del Agua (URA), para la redacción del Anteproyecto de Alternativas al Saneamiento en el Puerto de Bilbao que incluye el inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del puerto. En 2019 fue presentado el proyecto de construcción.

A_11 Para dar respuesta a las exigencias que se plantean en el cuidado y control de la calidad de las aguas, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha dispuesto dos tipos de mecanismos **(G4-EN27)**

Mecanismos de respuesta ante emisiones de fuentes puntuales.

Mecanismos de respuesta ante emisiones de fuentes difusas.

Tras la elaboración del **Estudio e Inventario** de la situación de la red de alcantarillado y de las fuentes emisoras, durante el año 2007, el Departamento de Prevención y Medio Ambiente inició los contactos con la Agencia Vasca del Agua del Gobierno Vasco con el objetivo de obtener la autorización de vertido tierra – mar de las aguas residuales.

Se ha elaborado un plan de adecuación cuyo fin es que todas las aguas residuales generadas en el recinto portuario sean recogidas por el colector del Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia, o bien reciban tratamiento previo a su vertido en aguas del dominio público portuario.

Además, la APB ha implantado una serie de medidas para mejorar y controlar la calidad de las aguas del puerto, en concreto:

- Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
- Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
- Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
- Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escurrimientos en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- Convenios de buenas practicas
- Aprobación y desarrollo de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.

La Autoridad Portuaria verifica si las concesiones disponen de los permisos necesarios en materia de vertidos.

Los resultados del Anteproyecto de Alternativas al Saneamiento en el Puerto de Bilbao firmado por la APB, CABB y URA figuran en el Plan Hidrológico.

A_12 Al objeto de tener un conocimiento lo más exhaustivo posible, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha emprendido diversos estudios sobre calidad del agua y su afección por circunstancias derivadas de las actividades de su propio funcionamiento, además de dar cumplimiento a los **Programas de Vigilancia Ambiental** derivados de las Declaraciones de Impacto Ambiental acordadas por las autoridades medioambientales competentes en virtud de la sucesiva ejecución de las obras portuarias. Entre estos estudios se encuentran los siguientes: **(G4-EN26) (G4-EN27)**

- Plan de Vigilancia Biológica del Puerto de Bilbao y la Evaluación de los riesgos potenciales del fitoplancton tóxico introducido por aguas de lastre en el Puerto de Bilbao y sus implicaciones para la gestión.
- Estudio de condiciones ambientales, meteorológicas y oceanográficas en el entorno portuario de Bilbao en la evolución de posibles vertidos de hidrocarburos.
- Programa BILBOIL: Modelo de dispersión de contaminantes en las aguas del Puerto de Bilbao que permite realizar una simulación personalizada de la dispersión de un vertido teniendo en cuenta las características del producto en cuestión, así como datos del estado de la marea, la velocidad y dirección del viento) y su representación (trayectorias, mapas de densidad).
- Estado ecológico de las aguas costeras y de transición de la CAPV.
- Análisis de la calidad del agua del Puerto
- Desarrollo de un Programa de control de la calidad del agua en zonas portuarias.

A_13 El **100%** de la superficie de la zona de servicio cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales, que o bien se depuran o están conectadas a colectores del Consorcio de Aguas de Bilbao para su posterior tratamiento. **(G4-EN22)**

A_14 El **5 %** de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales.



A_15 En la retirada de residuos se utilizaron los siguientes medios:

- ◇ Embarcación “IBAI GARBI BERRIA” (en propiedad)
- ◇ Empresa de servicios URGARBI S.L. para limpiezas no habituales de la lámina de agua
- ◇ Embarcación Gure Itsaso Garbia (a casco desnudo)

La frecuencia de la limpieza es diaria. Los residuos flotantes inertes recogidos fueron **217.900 kg** en 2019.

A_16 La Autoridad Portuaria de Bilbao cuenta desde 2015 con un **Plan Interior Marítimo** para sucesos de contaminación marina accidental (PIM). **(G4-EN27)**

La APB es la encargada de dirigir, coordinar y poner en marcha dicho Plan.

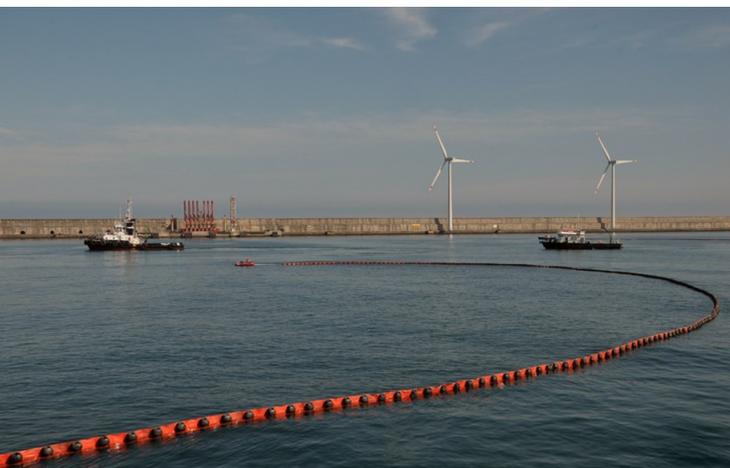
El PIM se actualiza cuando se producen cambios significativos en la zona portuaria, tras la activación del Plan Interior Marítimo y periódicamente con una frecuencia mínima cuatrianual. Se realizan tres prácticas por año para equipos de respuesta para verificar la operatividad del Plan.

La APB cuenta con los siguientes **medios materiales** para atender las contingencias por vertidos:

- 1.250 m de barrera inflable y equipo necesario para su inflado, manipulación, despliegue y fijación.
- 1 Skimmer de casetes intercambiables
- 400 m de barrera autoinflable
- Mantas y absorbentes para la contención de la contaminación
- Cubetas colectoras para la recogida de aceites
- Sistema portátil de aplicación de dispersantes
- Remolcador Evaristo de Churruca II
- Embarcación multipropósito Hirurak bat

Además, existen otros medios de los que son titulares **empresas** privadas u organismos públicos.

- 2.150 m de barreras anticontaminación
- Embarcaciones dotadas con medios (dispersantes, tangones...)
- Embarcaciones auxiliares
- Skimmers
- Materiales absorbentes



En 2019 no se ha activado el Plan Interior Marítimo (PIM).

La limpieza de los vertidos accidentales que no suponen activación del PIM la realizan las embarcaciones de la APB.

Nº de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM.	17
Nº de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto (“situación 0”)	0
Nº de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto (“situación 0”)	0
Nº de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional (“situación 1 o superior”)	0

A_17 Las actividades de la APB que generan vertidos de aguas residuales, ya sean urbanas (ARU), industriales (ARI) o mixtas son las siguientes.

- Puestos de Control de accesos (ARU)
- Dependencias de Aduana (ARU)
- Oficinas y Talleres (mixtas)

El destino de estas aguas residuales es el colector municipal y el tratamiento propio. **(G4-EN22)**

4.5. Ruido

Dentro de las tareas incluidas en el **proyecto HADA**, se encontraba la caracterización del ambiente acústico del conjunto de operaciones desarrolladas en la zona portuaria y en conjunción con el Mapa de Ruidos, el establecimiento de un sistema de control que alerte de la posibilidad de impacto acústico en la zona residencial, a partir de la superación de un cierto límite sonoro de los niveles medidos asociados a una actividad concreta del puerto.

La Autoridad Portuaria de Bilbao cuenta con **dos terminales de monitorización acústica**, uno portátil y otro móvil.

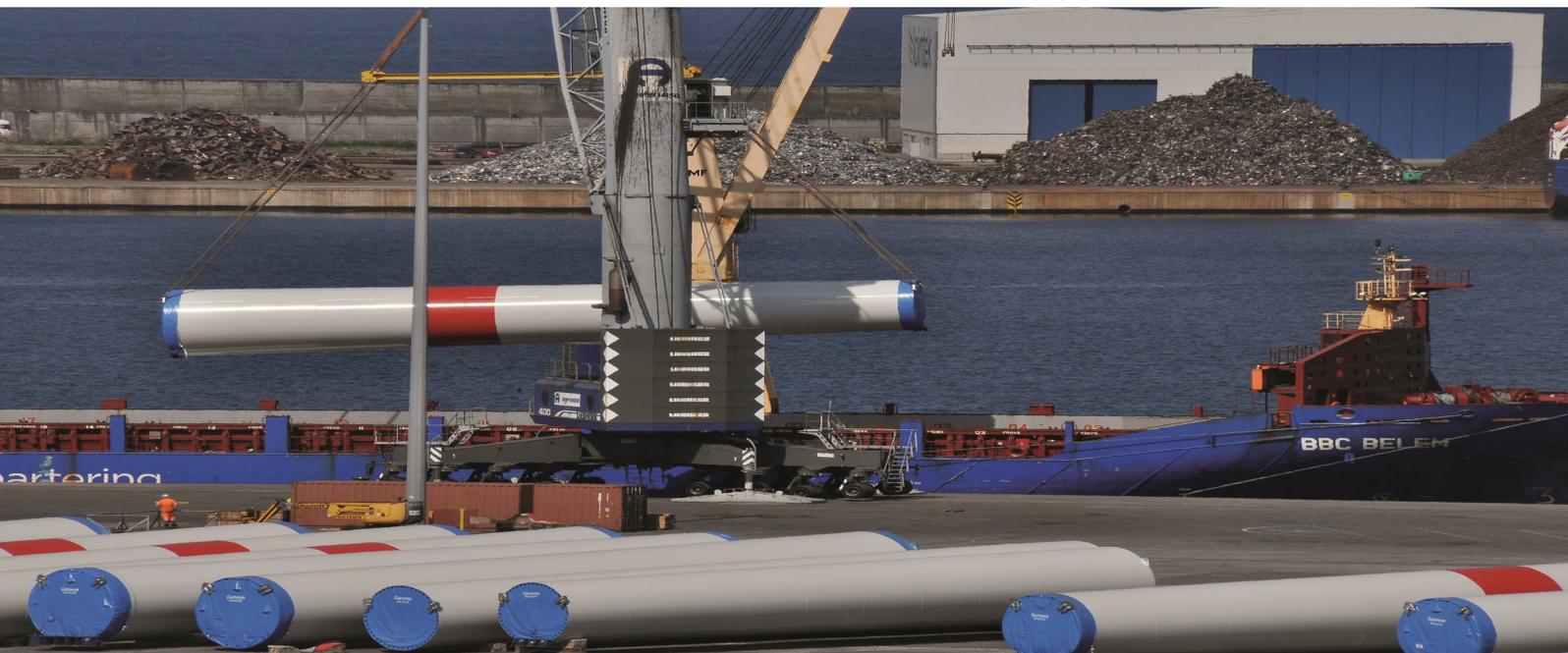
En el primer terminal se realiza el control de las diferentes actividades que conforman el movimiento de contenedores en el muelle A- 1: carga y descarga, movimientos de grúa, movimientos de camiones, etc.

Con el segundo terminal, situado en la vivienda más cercana a la zona portuaria de Zierbena se busca la caracterización ciudad-puerto.

A_18 En la siguiente tabla se muestran los focos de ruido presentes en el puerto y su relevancia (1 más relevante)

Tipo de actividad	Relevancia
Tráfico de camiones	2
Tráfico ferroviario	5
Maquinaria portuaria	3
Manipulación de chatarra	1
Manipulación de contenedores	4
Movimiento terminales RO-RO	9
Actividad industrial en concesiones.	8
Buques atracados	7
Obras	6

En ninguna de las campañas trimestrales efectuadas a lo largo de los últimos años se ha producido impacto acústico debido a las actividades del puerto de Bilbao en la zona de influencia de los municipios de Zierbena y Santurtzi, tanto en el periodo diurno como en el nocturno, habiéndose registrado en todos los casos, niveles de ruido menores de 65 y 55 dBA respectivamente.



A_19 La Autoridad Portuaria en 2019 no ha registrado quejas relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria.

Evolución del nº de quejas por ruido

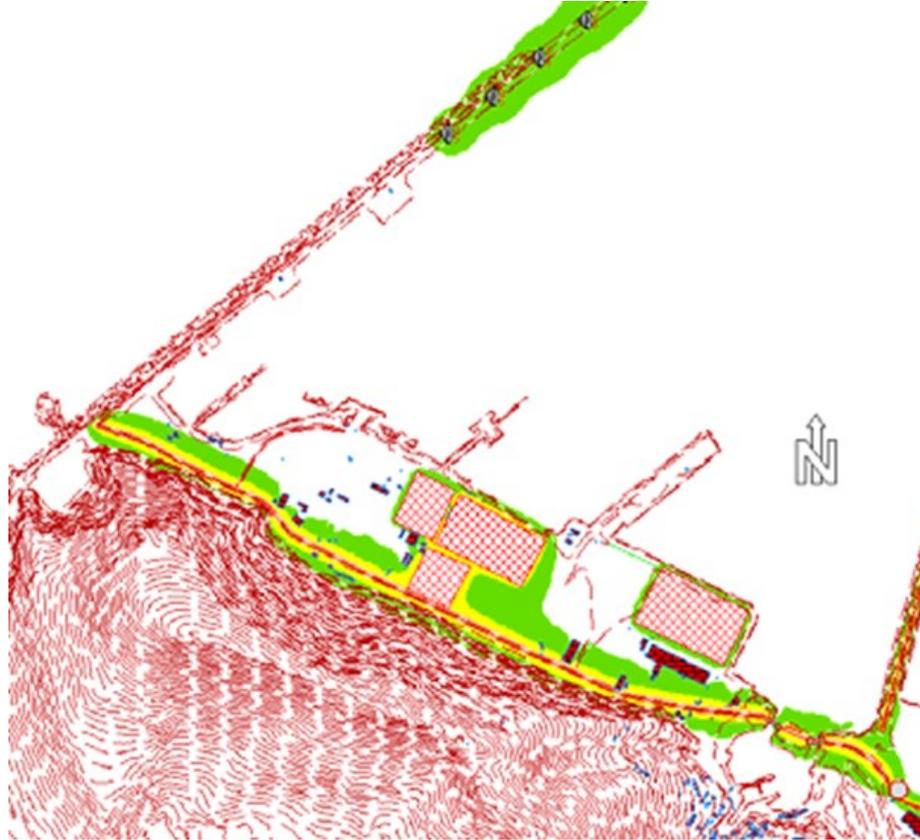
	2015	2016	2017	2018	2019
Número de quejas	1	1	0	0	0

A_20 Como resultado de las mediciones efectuadas se obtiene el correspondiente mapa de ruido del recinto portuario.

La actualización del mapa de ruido efectuada en el año 2013 ha permitido comprobar la evolución desde el año 2004 en que se realizó el anterior.

Además de este sistema de monitorización acústica, y dentro del proyecto **“Vigilancia Ambiental de las Actividades del Puerto de Bilbao”** en el apartado correspondiente al control de los niveles sonoros, el Puerto de Bilbao tiene un convenio con Tecnalía que tiene por objeto efectuar campañas de medición de los niveles acústicos registrados a lo largo del año en la zona del Abra Exterior en el municipio de Zierbena y dentro de las instalaciones portuarias en el Edificio Aulas de APB.

Se efectúan anualmente **cuatro campañas** de medición y se emiten informes con los resultados.



En ninguna de las campañas efectuadas a lo largo de los últimos años se ha producido impacto acústico debido a las actividades del Puerto de Bilbao en la zona de influencia de los municipios de Zierbena y Santurtzi, tanto en el periodo diurno como en el nocturno.

El Plan de Vigilancia asociado a la Declaración de Impacto Ambiental de las obras de ampliación del Puerto de Bilbao en la construcción del nuevo Espigón Central, incluye el control de la calidad del aire.

Durante el año 2016 durante la fase preoperacional se actualizó el mapa de ruido y como resumen, cabe destacar que los niveles asociados al escenario base 2015 del mapa de ruido, no generan afección en fachadas en ninguno de los casos.

Durante la fase de construcción se han introducido nuevos puntos de control de la calidad del aire y una nueva actualización deberá efectuarse en la fase de explotación de los nuevos muelles.

A_21 Las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del puerto.

- Redes de medida acústica estables
- Campañas de medición de la calidad acústica.

4.6. Gestión de Residuos

Conviene distinguir dos tipos de residuos; aquellos que la propia Autoridad Portuaria genera en los edificios, talleres e instalaciones de su competencia, y los procedentes de la limpieza de lugares de uso común en el recinto portuario y de emergencias, que gestiona con el fin mantener un puerto limpio.

La empresa de limpieza contratada por la Autoridad Portuaria de Bilbao para el mantenimiento de las zonas a las que da servicio efectúa una recogida y una separación selectiva.

Inicialmente se recogen los residuos potencialmente reciclables o valorizables.

Dentro de un recinto portuario, atendiendo al agente generador de los residuos, se puede establecer la siguiente clasificación:

Residuos terrestres

La Autoridad Portuaria de Bilbao, para dar cumplimiento a uno de los procedimientos de su Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Seguridad y Medioambiente, dispone de instrucciones para la recogida y gestión de los residuos generados en sus instalaciones, en las que se especifica cómo y quién debe recogerlos, dónde deben almacenarse temporalmente y quién debe gestionarlos.

Residuos marinos (MARPOL)

Una empresa privada autorizada por la APB gestiona la recogida y el tratamiento de residuos marinos MARPOL cuyo detalle se indica en el cuadro adjunto. **(G4-EN23)**

Anexo	M ³
I Hidrocarburos	12.111
IV Aguas Sucias	7.641
V Basuras	132
TOTAL	19.884

La Autoridad Portuaria de Bilbao tiene como objetivo contribuir al aprovechamiento de recursos naturales y cumplir con las indicaciones de la **ley 10/1998** de residuos, evitando la eliminación de estos residuos potencialmente reciclables o valorizables en todos los casos posibles.

El resto de los residuos son separados en **dos fracciones**, una orgánica y otra inerte, para poder ser trasladados a vertedero respetando los parámetros de admisión establecidos por el gestor.

Aquellos residuos que figuren en la lista de residuos peligrosos aprobada en el Real Decreto 952/1997 así como los recipientes y envases que los hayan contenido, y los incluidos en la Lista Europea de Residuos, son separados y gestionados por un gestor autorizado.

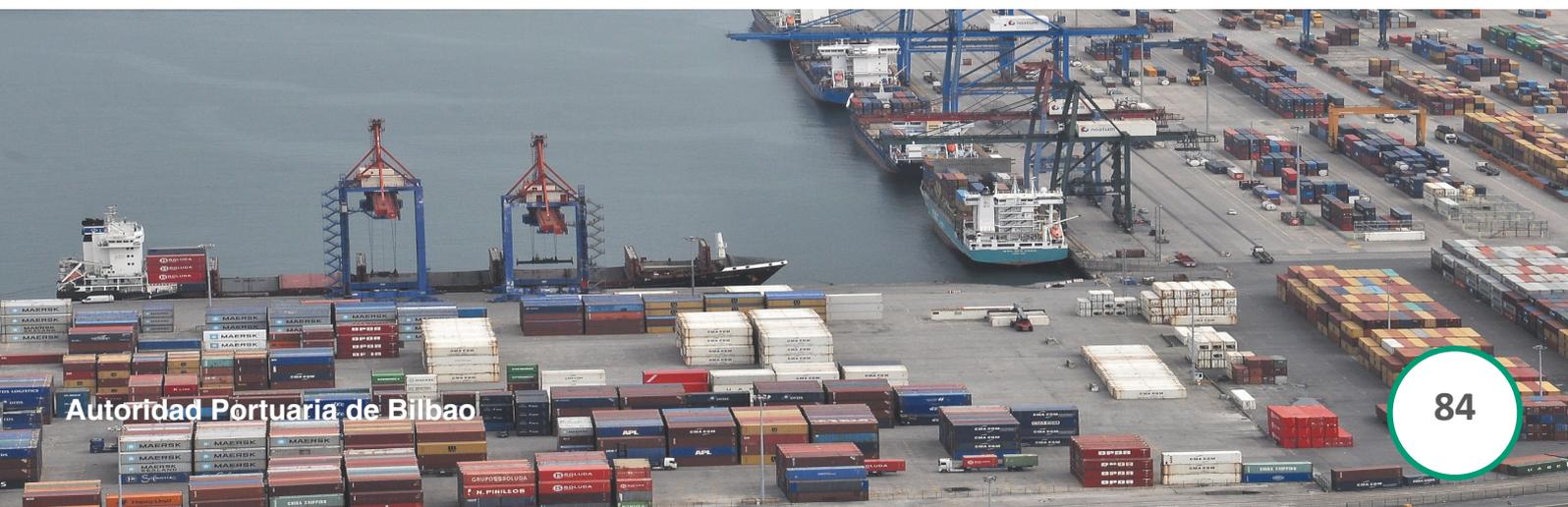
A_22 La Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos y contabiliza el volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. **(G4-EN2) (G4-EN23) (G4-EN25)**

La Autoridad Portuaria no dispone de un plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluida limpieza).

Tipo de residuo	Recogida Separada (Tm residuos separados / Tm residuos totales generados) *100	Valorización (Tm residuos valorizados / Tm residuos totales generados) *100
Residuos Sólidos Urbanos	56,48	26,56
Residuos Peligrosos	0,47	0
Aceites	0,062	-

La Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos.

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en Mlkg	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	1.722	30,08
No Peligrosos	3.984	69,59
Peligrosos	19,1	0,33



A_23 La Autoridad Portuaria realiza el inventariado y caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios dentro del SGA al estudiar los impactos ambientales y su gestión en función de la significancia.

La siguiente tabla muestra las fuentes de residuos presentes en el puerto y su relevancia. (1 más relevante)

Tipo de fuente o actividad	Relevancia
Entrega de desechos MARPOL	1
Residuos de carga y estiba	4
Restos de barraduras de movimiento de gráneles sólidos.	3
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	2
Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)	5
Limpieza de vertidos accidentales	6
Obras	8
Limpieza de fosas sépticas	7

A_24 La APB cuenta con **tres garbigunes** (puntos limpios) **propios** en el recinto portuario, donde se depositan, en función de su naturaleza, los residuos que la propia APB genera en sus edificios, talleres e instalaciones, los procedentes de la limpieza de viales y zonas comunes, así como los generados en situaciones de emergencia:

- **Garbigune inertes** (Landeta y AZ 2-3): para residuos industriales inertes, asimilables a urbanos y valorizables. La APB utiliza un compactador para los residuos sólidos urbanos y otro para el papel y cartón.
- **Garbigune residuos peligrosos** (Higarillo): lámparas, baterías plomo-ácido, pilas, aceite usado, sprays agotados, material contaminado con aceites y grasas.

La APB cuenta además con tres puntos de recogida para CD_s/DVD_s y pilas en sus instalaciones.



En los distintos muelles hay puntos de recogida de residuos generados en las operaciones de carga/descarga, manipulación y transporte de mercancías.

Estos puntos de recogida fueron acordados con los responsables de cada muelle o terminal y se establecieron las condiciones de recogida (**correcta segregación** de cada tipo de fracción).

La contrata de limpieza recoge en esos puntos los residuos que se han depositado:

1º Se recogen los residuos potencialmente reciclables o valorizables.

2º El resto de residuos de la limpieza de viales y zonas comunes son separados en dos fracciones, una orgánica y otra inerte, para poder ser trasladados a vertedero respetando los parámetros de admisión establecidos por el gestor

La APB utiliza un compactador para los residuos sólidos urbanos y otro para el papel y cartón.

La APB ha implantado el proceso de verificación del cumplimiento de los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos para los concesionarios y prestadores de servicios. **(G4-EN27)**

Gestión de material dragado

A_25 Los dragados realizados en 2019 han sido los siguientes:

1.- Dragados por adecuación de calados en Santurtzi y Deusto: **18.000 m³**.

2.- Ejecución de relleno de 64.000 m³ en explanada del Espigón Central con material procedente del dragado de acondicionamiento de varias zonas del Puerto de Bilbao: **68.754 m³**.

Total dragado en el ejercicio 2019: **86.754 m³**

El 100% de los materiales dragados se han depositado en el interior de un recinto confinado como relleno general en formación de las explanadas de muelle de las obras de construcción del Espigón Central, habiéndose caracterizado de forma previa por AZTI.



A_26 En la actualidad el Puerto de Bilbao no cuenta con zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes o del dominio público portuario. **(G4-EN11) (G4-EN12)**

A_27 En cuanto a los trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes, la APB desarrolló el siguiente trabajo en colaboración con la Universidad del País Vasco

Nombre	Plan de Vigilancia Biológica del Puerto de Bilbao
Lugar	Puerto y en zonas adyacentes
Estado	Desarrollado
Año	2018
Objetivo	Realizar una valoración sobre las tendencias generales detectadas en la evolución de las comunidades bentónicas (flora y fauna) del Abra de Bilbao.
Descripción	Trabajos de caracterización e inventariado del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes, disponiendo de cartografía bionomía submarina de las aguas del puerto.

Por otro lado, con motivo de la entrada en vigor del **Convenio para la Gestión de Aguas de Lastre (BWMC)**, la Autoridad Portuaria de Bilbao junto con AZTI realizó un estudio de referencia para conocer la biodiversidad existente en el Puerto, y especialmente de las especies invasoras existentes:

Basado en métodos genéticos: El estudio adaptó el protocolo HELCOM-OSPAR para los métodos genéticos con el fin de facilitar la identificación de especies.

Posibilidad de solicitar exenciones:

El estudio proporcionó datos sobre las especies existentes así como de las características del Puerto, información válida para la solicitud de exenciones.

A_28 Proyectos de regeneración del entorno natural.

En el mes de Junio la organización internacional Surfrider dedicada a la protección y puesta en valor del océano organizó, en colaboración con la APB, una recogida y clasificación de residuos (plásticos etc.) en la playa de la Bola dentro de uno de sus programas de voluntariado.

Dicha recogida se llevó a cabo con el principal objetivo de tratar la contaminación de las basuras marinas a través de la educación y la concienciación ciudadana.



4.7. Ecoeficiencia

Uno de los principales aspectos ambientales considerados en la gestión sostenible del Puerto, es el consumo de recursos naturales. Por ello, la Autoridad Portuaria de Bilbao lleva a cabo anualmente un análisis exhaustivo de sus consumos, intentado establecer estrategias de minimización en línea con su política medioambiental.

Como principales tipos de **recursos naturales** consumidos por la Autoridad Portuaria de Bilbao se ha contabilizado la energía eléctrica, los combustibles fósiles y el agua potable. Así mismo todo el papel que se ha utilizado en la Autoridad Portuaria es papel 100 % reciclado, certificado como “Blue Angel”.



A_29 El **94%** de la zona de servicio está ocupada por instalaciones activas, propias de la APB o concesionadas.

A_30 Evolución, en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria. La gestión de la red primaria de distribución de agua del puerto la realiza la APB, la gestión de la red secundaria la realiza el Consorcio de Aguas.

	2017	2018	2019
Consumo en m ³	84.640	70.421	67.514
Superficie zona de servicio en m ²	4.395.116	4.526.159	4.526.159
Ratio m³/m²	0,020	0,016	0,015

La Autoridad Portuaria, controla entre el 50 % y el 75 % del total de agua que consume.

Consumo estimado de agua de la APB por usos durante el 2019 en red primaria **(G4-EN8)**

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	58
Riego zonas verdes	25
Sistemas de prevención de polvo por riego	-
Limpieza y Obras	17

Las medidas de ahorro de agua comprenden el control de contadores y la mejora de la red de riego.

A_31 La eficacia de la red primaria de distribución de agua, en el año 2019, ha sido del 75% y se ha revisado la red.

A_32 Evolución en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la APB y alumbrado de zonas de servicio común.

La gestión de la red de distribución de energía corresponde a Iberdrola Distribución SAE. La venta de energía eléctrica a operadores se realiza en el mercado libre. La Autoridad Portuaria controla más del **78%** de la energía que consume.

Consumo anual de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria (G4-EN3)

	2017	2018	2019
Consumo en Kwh	5.635.848	5.355.651	4.749.074
Superficie zona de servicio en m ²	4.395.116	4.526.159	4.526.159
Ratio Kwh/m²	1,28	1,18	1,05

El consumo estimado en alumbrado de viales es el **50%** del total, el consumo en oficinas es el **50%**.

A_33 Evolución en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria. (G4-EN3)

	2017	2018	2019
Consumo total de combustibles en Kwh	1.266.419	1.266.838	1.010.905
Superficie zona de servicio en m ²	4.395.116	4.526.159	4.526.159
Ratio lts/m²	0,29	0,28	0,25

Consumo por tipo de combustible durante 2019

Tipo de combustible	%
Gas natural kgs	0,01
Gas propano kgs	0,35
Gasolina lts	15,44
Gasóleo A transporte	49,95
Autogas/GLP	2,98
Gasóleo B embarcaciones	11,70
Gasóleo C calefacción	18,96
Gasóleo B generadores	0,30
Gasóleo A carretillas elevadoras	0,31

Fuentes de Consumo	%
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	19,32
Vehículos	68,38
Embarcaciones	11,70
Generadores	0,30
Carretillas elevadoras	0,31

La APB prosigue con la modernización de sus medios de transporte. (G4-EN19)

4.8. Comunidad Portuaria

A_34 Las empresas prestadoras de servicios deberán cumplir la normativa aplicable en materia medioambiental, así como las normas medioambientales específicas que, en su caso, se establezcan.

En el plazo de un año a partir de la fecha de otorgamiento de la licencia, los prestadores deberán estar inscritos en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental EMAS o tener implantado y certificado un sistema de gestión medioambiental ISO-14001:2015

Así mismo, los prestadores deberán disponer de un protocolo o, en su caso, un Plan de Contingencia para posibles vertidos, tanto propios como para intervención a solicitud de la administración competente.

La APB cuenta con Protocolos de Requisitos Medioambientales Exigibles tanto para concesionarios como para contratistas, que les obligan a cumplir con la normativa medioambiental vigente y con los requisitos medioambientales de la APB que les sean aplicables. **(G4-EN27)**

A_35

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA		
Tipo de terminal/ servicio	Nº Total con SGA	% con SGA
Terminal de mercancías	12	100
Terminal de pasajeros	-	-
Servicio estiba	-	-
Servicio MARPOL	1	100
Servicio técnico náutico	1	100

De estas 14 empresas, que prestan sus servicios en el puerto y están certificadas según la norma ISO 14001:2015, cinco cuentan además con la acreditación EMAS III.

La Autoridad Portuaria ha adoptado una serie de iniciativas para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones. **(G4-EN27)**

- Aprobación de un convenio de buenas prácticas genérico para la regulación de bonificaciones a la tasa de actividad.
- Inclusión del requisito de disponer de SGA en pliegos de servicios y condiciones de otorgamiento.

Anexos

Anexo I. Relación y definición de indicadores OPPE (G4-DMA)

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	
ÍNDICE	
I_01	Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con la nueva Ley 33/2010).
I_02	Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración.
I_03	Estructura del consejo de administración de la autoridad portuaria, informando sobre Grupos y asociaciones representados en el mismo
I_04	Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la autoridad portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.
I_05	Existencia de comité de dirección y su estructura.
I_06	Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al consejo además del Consejo de navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad, etc.
I_07	Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo de gestión LandLord. Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie concesionable, muelles y funciones de estos, y accesos terrestres.
I_08	Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.
I_09	Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.
I_10	Evolución durante, al menos, los últimos tres años de los tráficos representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total
I_11	Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías Entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto
I_12	Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.
I_13	Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.
I_14	Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.
I_15	Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

Anexo I. Relación y definición de indicadores OPPE (G4-DMA)

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	
ÍNDICE	
I_16	Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como de uso comercial, concesionado.
I_17	Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas sobre total de tráfico de mercancías.
I_18	Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.
I_19	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.
I_20	Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.
I_21	Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de estos con los servicios prestados por el puerto.
I_22	Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones prevista para la mejora de estos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los planos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de la gestión comercial. .
I_23	Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro)
I_24	Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.
I_25	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.
I_26	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de estos.
I_27	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.
I_28	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.
I_29	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.
I_30	Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.

Anexo I. Relación y definición de indicadores OPPE (G4-DMA)

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	
ÍNDICE	
I_31	Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación.
I_32	Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.
I_33	Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de estos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.
I_34	Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.
I_35	Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.
I_36	Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.
I_37	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

Anexo I. Relación y definición de indicadores OPPE (G4-DMA)

DIMENSIÓN ECONÓMICA	
ÍNDICE	
E_00	Evolución del Tráfico
E_01	Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición dada en la disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado.
E_02	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).
E_03	Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{amortización de la deuda} + \text{intereses}) / (\text{cash flow})$
E_04	Activos sin actividad definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.
E_05	Evolución durante, al menos, los tres últimos años de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.
E_06	Evolución durante, al menos, los tres últimos años de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación con el cash flow.
E_07	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.
E_08	<i>Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado).</i>
E_09	Evolución durante, al menos, los últimos tres años de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como del porcentaje de cada uno de ellos respecto del importe neto de la cifra de negocio (INCN).
E_10	Evolución durante, al menos, los últimos tres años de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial. (superficie para concesiones).
E_11	Evolución durante, al menos, los últimos tres años de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.
E_12	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).
E_13	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).
E_14	Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.
E_15	Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

Anexo I. Relación y definición de indicadores OPPE (G4-DMA)

DIMENSIÓN SOCIAL	
ÍNDICE	
S_01	Número total de trabajadores/as de la Autoridad Portuaria.
S_02	Porcentaje de trabajadores/as eventuales sobre el total de fijos.
S_03	Distribución de plantilla por áreas de actividad.
S_04	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.
S_05	Mecanismos de representación de los trabajadores/as y de comunicación de estos con la dirección.
S_06	Mecanismos de participación técnica de los trabajadores/as en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria.
S_07	Porcentaje de trabajadores/as que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores/as de dentro y fuera de convenio.
S_08	Evolución del promedio de horas de formación por trabajador/a, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.
S_09	Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias.
S_10	Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores/as.
S_11	Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores/as y sobre el total de trabajadores/as fuera de convenio.
S_12	Porcentaje de trabajadores/as fijos de más de 50 años.
S_13	Porcentaje de trabajadores/as fijos de menos de 30 años.
S_14	Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (I.F.),
S_15	Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (I.G.),
S_16	Evolución del índice absentismo anual.
S_17	Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales.
S_18	Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.
S_19	Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.
S_20	Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, dentro en pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.
S_21	Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales, existentes en la Comunidad Portuaria, en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.
S_22	Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.
S_23	Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación con la seguridad y protección, coordinadas por la autoridad portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.
S_24	Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes, entre otras).

Anexo I. Relación y definición de indicadores OPPE (G4-DMA)

DIMENSIÓN AMBIENTAL	
ÍNDICE	
A_01	Recursos económicos asociados a la implantación, certificación y mantenimiento del sistema de gestión ambiental de la AP conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2015 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.
A_02	Recursos económicos en monitorización y caracterización medioambiental.
A_03	Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua.
A_04	Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.
A_05	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas como puedan ser: Construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias; emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de gránulos sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.
A_06	Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.
A_07	Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.
A_08	Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y la zona donde se ubican.
A_09	Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto.
A_10	Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con gránulos sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.
A_11	Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas.
A_12	Número y descripción de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.
A_13	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas
A_14	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas
A_15	Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua,
A_16	Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contami-
A_17	Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipo.

Anexo I. Relación y definición de indicadores OPPE (G4-DMA)

DIMENSIÓN AMBIENTAL	
ÍNDICE	
A_18	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.
A_19	Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto, relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.
A_20	Descripción de la situación del puerto en relación con la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica.
A_21	Número de actuaciones y características de dichas actuaciones acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria.
A_22	Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (tonelada tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).
A_23	Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de gráneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maqui-
A_24	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.
A_25	Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España (materiales de categorías II o III) expresados como [(metros cúbicos de material dragado tipos II y III) / (metros cúbicos totales de material dragado)] x 100.
A_26	Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.
A_27	Trabajos de caracterización e inventariado del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.
A_28	Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.
A_29	Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.
A_30	Evolución, al menos en los últimos 3 años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o
A_31	Evolución, al menos en los últimos 3 años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.
A_32	Evolución, al menos en los últimos 3 años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como Kwh totales y como Kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.
A_33	Evolución, al menos en los últimos 3 años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de zona de servicio.
A_34	Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.
A_35	Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2015 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad".

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
1.- Estrategia y análisis							
G4-1	Declaración del máximo responsable de la toma de decisiones de la organización	Completo	Declaración del Presidente	2			
G4-2	Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades	Parcial	Estrategia	4			
2.- Perfil de la Organización							
G4-3	Nombre de la organización	Completo	Autoridad Portuaria de Bilbao I_01	4 7			
G4-4	Principales marcas, productos y servicios	Completo	Misión	6			
G4-5	Lugar donde se encuentra la sede de la organización.	Completo	I_01	7			
G4-6	Países en los que opera la organización y nombre aquellos países donde la organización lleva a cabo operaciones significativas o que tienen una relevancia específica para los asuntos de sostenibilidad objeto de la memoria.	Completo	Hinterland y Foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías. I_11	17			
G4-7	Naturaleza de la propiedad y forma jurídica	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao I_01	7			
G4-8	Mercados servidos (con desglose geográfico, los sectores y tipos de clientes y destinatarios)	Completo	Mercados servidos I_10 Hinterland y Foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías. I_11 I_13	16 17 17			
G4-9	Dimensiones de la organización informante	Completo	Mercados servidos I_10 I_11 2.2. Situación Económico-Financiera Empleo S_01	16 17 43 54			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-10	Número de empleados y Tamaño de la plantilla	Completo	Empleo S_01	54			
G4-11	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.	Completo	Empleo S_01	54			
G4-12	Cadena de suministro de la organización.	Completo	I_08 Infraestructuras ejecutadas o en ejecución y fines a los que sirven	13			
G4-13	Cambios significativos durante el periodo cubierto por la memoria en el tamaño, estructura y propiedad de la organización	Completo	I_08 Infraestructuras ejecutadas o en ejecución y fines a los que sirven I_09	13 14			
G4-14	Cómo aborda la organización, si procede, el principio de precaución.	Completo	I_02, I_03, I_04 4.4 Gestión Ambiental	9 10 68			
G4-15	Lista de las cartas, los principios u otras iniciativas externas de carácter económico, ambiental y social que la organización suscribe o ha adoptado	Completo	I_09 Iniciativas de promoción industrial o logística. I_25 1.9. Compromiso institucional	14 30 36			
G4-16	Lista de las asociaciones y las organizaciones de promoción nacional o internacional a las que la organización pertenece	Completo	I_25 I_29 I_34	30 33 37			
G4-17	Lista de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización	Completo	E_05	45			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-18	Proceso que se ha seguido para determinar el contenido de la memoria y la cobertura de cada Aspecto.	Completo	Aspectos Materiales y cobertura	3			
G4-19	Lista de los Aspectos materiales que se identificaron durante el proceso de definición del contenido de la memoria.	Parcial	Aspectos Materiales y cobertura	3			
G4-20	Cobertura dentro de la organización de cada Aspecto material.		Aspectos Materiales y cobertura	3			
G4-21	Cobertura fuera de la organización de cada Aspecto material.	Parcial	Aspectos Materiales y cobertura	3			
G4-22	Consecuencias de las reformulaciones de la información facilitada en memorias anteriores y sus causas.		No ha habido reformulaciones				
G4-23	Cambio significativo en el Alcance y la Cobertura de cada Aspecto con respecto a memorias anteriores.		No ha habido cambios				
G4-24	Grupos de interés vinculados a la organización.	Completo	I_14 I_15 I_25	19 22 30			
G4-25	Indicar en qué se basa la elección de los grupos de interés con los que se trabaja.	Completo	I_14 I_25	19 30			
G4-26	Enfoque de la organización sobre la participación de los grupos de interés,	Completo	I_14 I_26	19 31			
G4-27	Cuestiones y problemas clave han surgido a raíz de la participación de los grupos de interés y describa la evaluación hecha por la organización, entre otros aspectos mediante su memoria.	Completo	I_26 I_27 I_28	31 33 33			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
3.- Perfil de la Memoria							
G4-28	Periodo objeto de la memoria (por ejemplo, año fiscal o año calendario).	Completo	2019	3			
G4-29	Fecha de la última memoria (si procede).	Completo	2018	3			
G4-30	Ciclo de presentación de memorias (anual, bienal, etc.).	Completo	Anual	2			
G4-31	Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria o su contenido	Completo	Contacto y responsable	25			
G4-32	Opción «de conformidad» con la Guía ha elegido la organización.	Completo	Anexo III				
G4-33	Política y práctica actual en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria	Completo	Anexo III				

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
Estructura de gobierno y su composición							
G4-34	Indicar la existencia de limitaciones del alcance o cobertura de la memoria	Completo	No existen limitaciones				
G4-35	Proceso mediante el cual el órgano superior de gobierno delega su autoridad a la alta dirección y a determinados empleados en cuestiones de índole económica, ambiental y social.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao	7			
G4-36	Indicar si existen en la organización cargos ejecutivos o con responsabilidad en cuestiones económicas, ambientales y sociales, y si sus titulares rinden cuentas directamente ante el órgano superior de gobierno.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao	7			
G4-37	Procesos de consulta entre los grupos de interés y el órgano superior de gobierno con respecto a cuestiones económicas, ambientales y sociales.	Completo	I_18 I_19 I_21	23 23 25			
G4-38	Composición del órgano superior de gobierno y de sus comités	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao	7			
G4-39	Indicar si el presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao	7			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
Estructura de gobierno y su composición							
G4-40	Procesos de nombramiento y selección del órgano superior de gobierno y sus comités.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao	7			
G4-41	Procesos mediante los cuales el órgano superior de gobierno previene y gestiona posibles conflictos de intereses.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao	7			
G4-42	Funciones del órgano superior de gobierno y de la alta dirección en el desarrollo, la aprobación y la actualización del propósito, los valores o las declaraciones de misión, las estrategias, las políticas y los objetivos relativos a los impactos económico, ambiental y social de la organización.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao 4.1. Estrategia Ambiental	7 67			
G4-43	Medidas adoptadas para desarrollar y mejorar el conocimiento colectivo del órgano superior de gobierno con relación a los asuntos económicos, ambientales y sociales.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao I-01	7			
G4-44	Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao	7			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
Estructura de gobierno y su composición							
G4-45	Función del órgano superior de gobierno en la identificación y gestión de los impactos, los riesgos y las oportunidades de carácter económico, ambiental y social	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao I_02, I_03	9 9			
G4-46	Función del órgano superior de gobierno en el análisis de la eficacia de los procesos de gestión del riesgo de la organización en lo referente a los asuntos económicos, ambientales y sociales.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao, I-02, I-03.	9			
G4-47	Con qué frecuencia analiza el órgano superior de gobierno los impactos, los riesgos y las oportunidades de índole económica, ambiental y social.	Completo	1.2. Funciones y Forma jurídica de la Autoridad Portuaria de Bilbao, I-02, I-03.	9			
G4-48	Comité o cargo de mayor importancia que revisa y aprueba la memoria de sostenibilidad de la organización y se asegura de que todos los Aspectos materiales queden reflejados.	Completo	Contacto	25			
G4-49	Proceso para transmitir las preocupaciones importantes al órgano superior de gobierno.	Completo	I_21	25			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
Estructura de gobierno y su composición							
G4-50	Naturaleza y número de preocupaciones importantes que se transmitieron al órgano superior de gobierno; describa asimismo los mecanismos que se emplearon para abordarlas y evaluarlas.	Completo	1.1. Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria	2			
G4-51	Políticas de remuneración para el órgano superior de gobierno y la alta dirección	Completo	I_06	11			
G4-52	Procesos mediante los cuales se determina la remuneración.	Completo	I_06	11			
G4-53	Cómo se solicita y se tiene en cuenta la opinión de los grupos de interés en lo que respecta a la retribución	Completo	I_06	11			
G4-54	Relación entre la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con la retribución total anual media de toda la plantilla	Completo	I_06	11			
G4-55	Relación entre el incremento porcentual de la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con el incremento porcentual de la retribución total anual media de toda la plantilla		I_06	11			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
Estructura de gobierno y su composición							
G4-56	Valores, principios, estándares y normas de la organización, tales como códigos de conducta o códigos éticos.	Completo	Valores I_37 4.2. Gestión ambiental	6 41 68			
G4-57	Mecanismos internos y externos de asesoramiento en pro de una conducta ética y lícita, y para consultar los asuntos relacionados con la integridad de la organización.	Completo		9			
G4-58	Mecanismos internos y externos de denuncia de conductas poco éticas o ilícitas y de asuntos relativos a la integridad de la organización.	Completo		9			
G4-DMA	Indicar por qué el Aspecto es material. Señalar qué impactos hacen que este Aspecto sea material. Describir cómo gestiona la organización el Aspecto material o sus impactos. Facilitar la evaluación del enfoque de gestión, entre otros: los mecanismos para evaluar la eficacia del enfoque de gestión; los resultados de la evaluación del enfoque de gestión; y cualquier modificación relacionada del enfoque de gestión.	Completo	Aspectos Materiales y cobertura Anexo I	3 91			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Indicadores							
Categoría Económica							
Desempeño Económico							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplica-ble, indi-que la par-te que fue reportada	Razón por omi-sión	Explicación
G4-EC1	Valor económico directo generado y distribuido, incluyendo ingresos, costes de explotación, retribución a empleados, donaciones y otras inversiones en la comunidad, beneficios no distribuidos y pagos a proveedores de capital y a gobiernos.	Completo	2.2. Situación Económico-Financiera 2.5. Valor generado y productividad	43 50			
G4-EC2	Consecuencias económicas y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático	Parcial	2.2. Situación Económico-Financiera	43			
G4-EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización derivadas de su plan de prestaciones	Completo	Política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria	53			
G4-EC4	Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno.	Completo	E_06	46			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Indicadores							
Categoría Económica							
Presencia en el Mercado							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-EC5	Relación entre el salario inicial desglosado por sexo y el salario mínimo local en lugares donde se desarrollan operaciones significativas.	Completo	I_06	11			
G4-EC6	Porcentaje de altos directivos procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollan operaciones significativas.	Completo	Todos los directivos proceden del ámbito local				
Impacto Económico indirecto							
G4-EC7	Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios	Completo	2.6. Impacto Económico y Social	51			
G4-EC8	Impactos económicos indirectos significativos y alcance de los mismos.	Completo	2.6. Impacto Económico y Social	51			
G4-EC9	Porcentaje del gasto en los lugares con operaciones significativas que corresponde a proveedores locales	Completo	2.3. Nivel y estructura de las inversiones A_03	46 70			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Medio Ambiente							
Materiales							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplica-ble, indi-que la par-te que fue reportada	Razón por omi-sión	Explicación
G4-EN1	Materiales por peso o volu-men					No es relevante	
G4-EN2	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales reciclados	Completo	Residuos a valorizar A_22	84			
Energía							
G4-EN3	Consumo energético interno	Completo	4.5. Ecoeficiencia A_32	89			
G4-EN4	Consumo energético externo						
G4-EN5	Intensidad energética	NO	No se aportan ci- fras.				
G4-EN6	Reducción del consumo ener-gético	Completo	A_02	70			
G4-EN7	Reducciones de los requisi-tos energéti-cos de los productos y servicios	NO	No se aportan cifras.				

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Medio Ambiente							
Agua							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-EN8	Captación total de agua según la fuentes	Completo	4.7. Ecoeficiencia A-30	88			
G4-EN9	Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua.	Completo	Ninguna fuente ha sido afectada.				
G4-EN10	Porcentaje y volumen total de agua reciclada y reutilizada	Completo	No se recicla ni reutiliza agua				
Biodiversidad							
G4-EN11	Instalaciones operativas propias, arrendadas, gestionadas que sean adyacentes, contengan o estén ubicadas en áreas protegidas y áreas no protegidas de gran valor para la biodiversidad	Completo	A_26	87			
G4-EN12	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, los productos y los servicios	Completo	A_26	87			
G4-EN13	Hábitats protegidos o restaurados	Completo	Restauración debida a la implantación de diques de blo-				
G4-EN14	Número de especies incluidas en la lista roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentran en áreas afectadas por las operaciones, según el nivel de peligro de extinción de la especie	Completo	No existen especies de este tipo en peligro de extinción				

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Medio Ambiente							
Emisiones							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-EN15	Emisiones directas de gases de efecto invernadero	No			No disponible		
G4-EN16	Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía	No			No disponible		
G4-EN17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero	No			No disponible		
G4-EN18	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero	No			No disponible		
G4-EN19	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	Completo	A_33	89			
G4-EN20	Emisiones de sustancias que agotan el ozono	Completo	No se han encontrado fuentes de emisión de sustancias destructoras de la capa de ozono en las instalaciones de la APB				
G4-EN21	Nox, sox y otras emisiones atmosféricas significativas	Completo	A_9	74			
Efluentes y residuos							
G4-EN22	Vertido total de aguas, según su calidad y destino	Completo	A_10 A_13 A_17	76 78 80			
G4-EN23	Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento	Completo	Residuos Marinos (MARPOL) A_22	83 84			
G4-EN24	Número y volumen totales de los derrames significativos	Completo	No ha habido vertidos con un impacto significativo	76			
G4-EN25	Peso de los residuos transportados, importados, exportados o tratados que se consideran peligrosos en virtud de los anexos i, ii, iii y viii del convenio de basilea2, y porcentaje de residuos transportados internacionalmente	Completo	A_22	84			
G4-EN26	Identificación, tamaño, estado de protección y valor de biodiversidad de las masas de agua y los hábitats relacionados afectados significativamente por vertidos y escorrentía procedentes de la organización	Completo	A_12	78			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Medio Ambiente							
Productos y servicios							
Perfil	Descripción	Informa- do	Referencia en el índice de contenido o respuesta di- recta	Página	Si apli- cable, indique la parte que fue reporta- da	Razón por omi- sión	Ex- plica ción
G4-EN27	Grado de mitigación del impacto ambiental de los productos y servicios	Completo	4.1. Estrategia Ambiental A_03 A_07 4.4. Calidad del agua A_11 A_12 A_16 A_24 A_34 A_35	67 70 73 76 77 78 79 86 90 90			
G4-EN28	Porcentaje de los productos vendidos y sus materiales de embalaje que se recuperan al final de su vida útil, por categorías de productos	Completo	La APB únicamente es prestadora de servicios y por tanto este indicador no es de aplicación a la misma				
Cumplimiento regulatorio							
G4-EN29	Valor monetario de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa ambiental	Completo	4.1. Estrategia Ambiental	67			
Transporte							
G4-EN30	Impactos ambientales significativos del transporte de productos y otros bienes y materiales utilizados para las actividades de la organización, así como del transporte de personal	Completo	A_05 A_09	71 74			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

General							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplica, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-EN31	Desglose de los gastos y las inversiones ambientales	Completo	I_37 A_01 A_02 A_03	41 69 70 70			
Evaluación ambiental de los proveedores							
G4-EN32	Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios ambientales	Completo	A_07	73			
G4-EN33	Impactos ambientales negativos significativos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas al respecto	Completo	4.1. Estrategia Ambiental	67			
Mecanismos de reclamación ambiental							
G4-EN34	Número de reclamaciones ambientales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación	Completo	4.1. Estrategia Ambiental	67			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Desempeño Social							
Prácticas laborales y trabajo digno							
Empleo							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-LA1	Número total de empleados y rotación media de empleados, desglosados por grupo de sexo y región	Completo	Empleo S_01 S_10, S_11	54 58			
G4-LA2	Prestaciones sociales para los empleados a jornada completa que no se ofrecen a los empleados temporales o a media jornada, desglosadas por ubicaciones significativas de actividad	Completo	Condiciones reguladas por los convenios aprobados				
G4-LA3	Índices de reincorporación al trabajo y de retención tras la baja por maternidad o paternidad, desglosados por sexo	Completo	Condiciones reguladas por los convenios aprobados				
Relaciones entre los trabajadores/as y la dirección							
G4-LA4	Plazos mínimos de preaviso de cambios operativos y posible inclusión de estos en los convenios colectivos	Completo	No hay establecido un periodo mínimo de notificación para comunicar los cambios organizativos permitidos, salvo los establecidos por la legislación laboral vigente en				

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Desempeño Social							
Prácticas laborales y trabajo digno							
Salud y Seguridad en el Trabajo							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplica, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-LA5	Porcentaje del total de trabajadores/as que está representado en comités de salud y seguridad conjuntos de dirección-empleados, establecidos para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de salud y seguridad en el trabajo	Completo	S_06 Seguridad y salud en el trabajo	55 59			
G4-LA6	Tipo y tasa de lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región y por sexo	Completo	S-14, S_15 S_16	62			
G4-LA7	Trabajadores/as cuya profesión tiene una incidencia o un riesgo elevados de enfermedad	Completo	No hay Trabajadores cuya profesión tenga una incidencia o un riesgo elevados de enfermedad				
G4-LA8	Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con sindicatos	Completo	3.1. Capital Humano Política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria	53			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Capacitación y educación							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplica, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-LA9	Promedio de horas de capacitación anuales por empleado, desglosado por sexo y por categoría laboral	Completo	Formación S_07 S_08 S_09	56 56 57			
G4-LA10	Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomenten la empleabilidad de los trabajadores y que les apoyen en la gestión del final de sus carreras	Completo	3.1. Capital Humano Política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria Formación S_09	53 57			
G4-LA11	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional	Completo	3.1. Capital Humano Política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria	53			
Diversidad e Igualdad de Oportunidades							
G4-LA12	Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad	Parcial	Estructura de la plantilla y equidad S_10, S_11 S_12, S_13	58			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Igualdad de retribución entre mujeres y hombres							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplica, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-LA13	Relación entre el salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosada por categoría profesional y por ubicaciones significativas de activi-	Completo	Estructura de la plantilla y equidad	58			
Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores							
G4-LA14	Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a las prácticas	Completo	S_20	64			
G4-LA15	Impactos negativos significativos, reales y potenciales, en las prácticas laborales en la cadena de suministro, y medidas al respecto	Completo	S_20	64			
Mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales							
G4-LA16	Número de reclamaciones sobre prácticas laborales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación	Completo	S_20	64			

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Derechos Humanos							
Inversión							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplica, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-HR1	Porcentaje y número total de acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas de derechos humanos o que hayan sido objeto de análisis en materia de derechos humanos	Completo	Ninguna de las inversiones efectuadas en 2019, por su naturaleza y localización, ha precisado de un análisis específico en materia de derechos humanos				
G4-HR2	Horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aquellos aspectos de los derechos humanos relevantes para sus actividades, incluyendo el porcentaje de empleados formados	Completo	En 2019, la Autoridad Portuaria no ha dado formación sobre derechos humanos. No es un aspecto identificado como relevantes en Organismos Públicos pertenecientes a la Administración General del Estado				
No discriminación							
G4-HR3	Número de casos de discriminación y medidas correctivas adoptadas	Completo	No han tenido lugar incidentes de discriminación				
Libertad de Asociación y Convenios Colectivos							
G4-HR4	Identificación de centros y proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados, y medidas adoptadas para defender estos derechos	Completo	Comunicación interna y participación S_05	55			
Trabajo Infantil							
G4-HR5	Identificación de centros y proveedores con un riesgo significativo de casos de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a la abolición de la explotación infantil	Completo	No se han denunciado ni identificado actividades que conlleven un riesgo de explotación infantil. No es un aspecto identificado como relevante en Organismos Públicos pertenecientes a la Admón. General del Estado				

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Derechos Humanos							
Trabajo Forzoso							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-HR6	Centros y proveedores con un riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzoso, y medidas adoptadas para contribuir a la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso	Completo	No se han identificado actividades que conlleven un riesgo de episodios de trabajo forzoso. No es un aspecto identificado como relevante en Organismos Públicos pertenecientes a la Admón. General del Estado				
Medidas de Seguridad							
G4-HR7	Porcentaje del personal de seguridad que ha sido formado en las políticas o procedimientos de la organización en aspectos de derechos humanos relevantes para las actividades	Completo	Al no considerar relevante el aspecto de derechos humanos no se ha formado personal en este tema				
Derechos de la población Indígena							
G4-HR8	Número de casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas y medidas adoptadas	Completo	No se pueden dar este tipo de Incidentes.			No relevante	
Trabajo Infantil							
G4-HR9	Número y porcentaje de centros que han sido objeto de exámenes o evaluaciones de impactos en materia de derechos humanos	Completo	Cumplimiento de la normativa vigente				

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Derechos Humanos							
Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-HR10	Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a los derechos humanos	Completo	Cumplimiento de la normativa vigente				
G4-HR11	Impactos negativos significativos en materia de derechos humanos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas adoptadas	Completo	No se han producido este tipo de impactos negativos				
Mecanismos de reclamación en materia de derechos humanos							
G4-HR12	Número de casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas y medidas adoptadas	Completo	No se pueden dar este tipo de Incidentes.			No relevante	

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Sociedad							
Comunidades locales							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-SO1	Porcentaje de centros donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de la comunidad local	Completo	Aplicación de la normativa				
G4-SO2	Centros de operaciones con efectos negativos significativos, posibles o reales, sobre las comunidades locales	Completo	No es significativo				
Lucha contra la corrupción							
G4-SO3	Número y porcentaje de centros en los que se han evaluado los riesgos relacionados con la corrupción y riesgos significativos detectados	Completo	No se ha analizado ninguna unidad de negocio con respecto a riesgos relacionados con la corrupción. Su funcionamiento está controlado por la Intervención General de la Administración del Estado				La APB entidad de derecho público sometida a la legislación de Puertos del Estado y Marina Mercante, es parte de la Administración General del Estado. Su funcionamiento contable está analizado por la Intervención General de la Administración del Estado, órgano de control interno de la gestión económico financiera del sector público estatal. Durante 2019 no se han denunciado ni identificado prácticas de corrupción en la Autoridad Portuaria.

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Sociedad							
Lucha contra la corrupción							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-SO4	Políticas y procedimientos de comunicación y capacitación sobre la lucha contra la corrupción	Completo	La Autoridad Portuaria de Bilbao, como entidad de derecho público sometida a la legislación de Puertos del Estado y Marina Mercante, es parte de la Administración General del Estado y por lo tanto asume lo establecido en la Ley del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas. Durante 2019 no se han denunciado ni identificado prácticas de corrupción en la AP, por lo que no es un aspecto reconocido como relevante en esta memoria de sostenibilidad.		No se han desarrollado iniciativas anticorrupción		
G4-SO5	Casos confirmados de corrupción y medidas adoptadas	Completo	No ha sido necesario tomar medidas ya que no se han denunciado ni identificado prácticas de corrupción en la Autoridad Portuaria				
Política Pública							
G4-SO6	Valor de las contribuciones políticas, por país y destinatario	Completo				No aplicable	. La Autoridad Portuaria de Bilbao, como entidad de derecho público, no puede efectuar aportaciones a partidos políticos ni instituciones relacionadas.

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Derechos Humanos							
Prácticas de Competencia Desleal							
Perfil	Descripción	Informa- do	Referencia en el índice de conte- nido o respuesta directa	Página	Si aplica- ble, indi- que la par- te que fue reportada	Razón por omi- sión	Explica- ción
G4-SO7	Número de deman- das por competen- cia desleal, prácti- cas monopolísticas o contra la libre competencia y resultado de las mismas	Completo	Durante 2019 no se han dado este tipo de causas.				
Cumplimiento regulatorio							
G4-SO8	Valor monetario de las multas signifi- cativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa	Completo	En 2019 no se han producido sanciones por incumplimiento de normas	67			
Evaluación de la repercusión social							
G4-SO9	Porcentaje de nuevos proveedo- res que se exami- naron en función de criterios relacio- nados con la reper- cusión social	Completo	Aplicación de la nor- mativa vigente				
G4-SO10	Impactos negativos significativos y potenciales para la sociedad en la cadena de sumi- nistro, y medidas adoptadas	Completo	No significativo				
Mecanismos de reclamación por impacto social							
G4-SO11	Número de recla- maciones sobre impactos sociales que se han presen- tado, abordado y resuelto mediante mecanismos for- males de reclama- ción	Completo	No ha habido recla- maciones				

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Responsabilidad sobre productos							
Salud y Seguridad del Cliente							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-PR1	Porcentaje de categorías de productos y servicios significativos cuyos impactos en materia de salud y seguridad se han evaluado para promover mejoras	Completo			En la APB no se evalúan los impactos en seguridad del cliente del ciclo de vida de los servicios portuarios prestados, siendo esto responsabilidad de los prestadores		
G4-PR2	Número de incidentes derivados del incumplimiento de la normativa o de los códigos voluntarios relativos a los impactos de los productos y servicios en la salud y la seguridad durante su ciclo de vida, desglosados en función del tipo de resultado de dichos incidentes	Completo	No ha habido incumplimientos de la regulación relativos a los impactos de los productos y servicios en la salud y la seguridad durante su ciclo de vida				
Etiquetado de Productos y Servicios							
G4-PR3	Tipo de información que requieren los procedimientos de la organización relativos a la información y el etiquetado de sus productos y servicios, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos que están sujetas a tales requisitos	Completo	Anualmente, la Autoridad Portuaria de Bilbao remite información sobre la prestación de los servicios al OPPE a través de los Planes de Empresa establecidos en el marco normativo del sistema portuario de titularidad estatal. Información adicional sobre tráfico, tarifas, etc. se puede consultar disponible en la web www.puertobilbao.com				

Anexo II. Índice de contenidos del GRI-G4 y su relación con la Memoria de Sostenibilidad 2019

Responsabilidad sobre productos							
Salud y Seguridad del Cliente							
Perfil	Descripción	Informado	Referencia en el índice de contenido o respuesta directa	Página	Si aplicable, indique la parte que fue reportada	Razón por omisión	Explicación
G4-PR4	Número total de incumplimientos de la regulación y de los códigos voluntarios relativos a la información y al etiquetado de los productos y servicios, desglosados en función del tipo de resultado	Completo	Durante 2019 no ha habido incumplimientos de la regulación y de los códigos voluntarios relativos a la información y al etiquetado de los servicios portuarios.				
G4-PR5	Resultados de las encuestas para medir la satisfacción de los	Completo	I_21	25			
Comunicaciones de mercadotecnia							
G4-PR6	Venta de productos prohibidos o en litigio	Completo	No aplicable				
G4-PR7	Número de casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de mercadotecnia, tales como la publicidad, la promoción y el patrocinio, desglosados en función del tipo de resultado	Completo	Durante 2019 no ha habido incidentes debidos al incumplimiento de las regulaciones sobre marketing.				
Privacidad de los Clientes							
G4-PR8	Número de reclamaciones fundamentadas sobre la violación de la privacidad y la fuga de datos de los clientes	Completo	Durante 2019 la Autoridad Portuaria de Bilbao no ha recibido reclamaciones sobre la aplicación de la LOPD.				
Cumplimiento regulatorio							
G4-PR9	Costo de las multas significativas por incumplir la normativa y la legislación relativas al suministro y el uso de productos y servicios.	Completo	Durante 2019 la APB no ha recibido multas ni sanciones significativas en relación a la prestación de servicios				