

**BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L.
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**



ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

**BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L.
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Estado de Información No Financiera al 31 de diciembre de 2021

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

El presente documento recoge la información requerida por el Estado de Información No Financiera de Boluda Corporación Marítima, S.L. y Sociedades Dependientes, que ha sido preparado por el Administrador de la Sociedad Dominante en cumplimiento de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre de 2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

El EINF detalla los principales aspectos del modelo de negocio y riesgos a corto, medio y largo plazo del Grupo consolidado, así como información relativa a cuestiones medioambientales, sociales, referentes al personal, la lucha contra la corrupción y el soborno y a los derechos humanos concernientes al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021, utilizándose de referencia en el marco internacional de reporte Global Reporting Initiative - GRI, siendo este un marco de reporte recomendado por la misma Ley de Información No Financiera de 2018, y adaptando sus contenidos a la realidad del modelo de negocio y actividad del Grupo.

Asimismo, se informa de que el presente Estado de Información No Financiera forma parte del Informe de Gestión Consolidado (en adelante IGC) de Boluda Corporación Marítima, presentándose en un documento separado.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

INDICE

Carta del presidente.....	4
1. Sobre la compañía.....	7
1.1 Modelo de negocio.....	7
1.2 Objetivos.....	7
1.3 Estructura y organización	9
1.4 Entorno de mercado	9
2. Políticas	10
2.1 Política de Seguridad, Calidad y Medioambiente	10
2.2 Política de Seguridad de la información	12
3. Gestión de riesgos	13
4. Cuestiones medioambientales	16
4.1 Contaminación.....	18
4.2 Economía circular, prevención y gestión de residuos	18
4.3 Uso sostenible de los recursos	20
4.4 Cambio climático	22
4.5 Iniciativas cambio climático.....	24
5. Cuestiones sociales y relativas al personal	26
5.1 Empleo.....	26
5.2 Organización del trabajo	38
5.3 Salud y seguridad	39
5.4 Relaciones sociales	41
5.5 Formación	43
5.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.....	43
5.7 Igualdad	44
6. Respeto a los Derechos Humanos.....	44
7. Corrupción y soborno	46
8. Compromisos con la sociedad y el desarrollo sostenible.....	46
8.1 El impacto de la actividad de la corporación en el empleo y el desarrollo local, en las poblaciones y en el territorio	46
8.2 Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con éstos.....	53
8.3 Las acciones de asociación y patrocinio	57
8.4 Aportaciones a fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro y acción social	60
8.5 Proveedores.....	63
8.6 Consumidores.....	64
8.7 Información Fiscal.....	65
9. Acerca del Estado de Información No Financiera Tabla de cumplimiento de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre.....	69

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Carta del presidente

Tras un complejo año 2020, resultado de la afección sanitaria internacional a la economía mundial por la COVID-19, el ejercicio de 2021 supuso el inicio para poder afrontar de nuevo una normalidad en el sector marítimo, por todos deseada. Gracias al reconocido esfuerzo de todos los agentes implicados en el sector marítimo- especialmente empresarios, tripulaciones, comerciales y empleados administrativos -, hemos sabido desafiar a todos los retos que han ido surgiendo para seguir nuestro rumbo hacia la expansión internacional, la consolidación y el crecimiento de la empresa con nuevas adquisiciones y nuevos proyectos; un desarrollo comercial en el que hemos mantenido nuestra excelencia en el servicio prestado. Por todo ello, vaya por delante mi agradecimiento a todos y a todas, y mi satisfacción por los resultados obtenidos.

Una muestra de esta internacionalización de nuestras actividades marítimas en 2021 es la adquisición de la empresa neerlandesa Iskes Towage & Salvage, que nos permitió reforzar nuestra posición como operador líder en remolque portuario y soluciones marítimas sostenibles, al ampliar la flota y nuevos puertos en Alemania y Países Bajos. También iniciamos el servicio de salvamento marítimo en el mar Báltico, frente a la costa de Alemania, con base en el puerto de Rostock, y adquirimos la compañía de remolque escocesa Caledonian Towage para operar en la zona del Cromarty Firth.

En el ámbito de España, reforzamos nuestra posición en el sur, con la compra de la Compañía Gaditana de Contenedores, que nos ha servido para impulsar y complementar la movilidad de las mercancías que presta la línea comercial diaria de la naviera Boluda Lines, entre Cádiz y Canarias, denominada Daily Canarias. Una ruta marítima que en 2021 cumplió su primer aniversario, y de la que estamos orgullosos de ser la primera naviera que conecta cada día la Península Ibérica con los puertos del archipiélago canario para ofrecer un servicio de mayor calidad de productos perecederos. Esta expansión, además, incluyó la compra de la empresa Amarradores del Puerto de Cádiz y la adjudicación de la concesión para la creación de una terminal de contenedores en el puerto de Arrecife (Lanzarote).

En un año tan importante para la Compañía, también hemos sido capaces de dar respuestas rápidas y eficaces en situaciones complicadas para mantener nuestro compromiso con la seguridad y la estabilidad laboral de los empleados de Boluda Corporación Marítima y sus sociedades dependientes. Una acción empresarial que demuestra la fortaleza de esta empresa familiar, líder en ofrecer servicios marítimos globales de máxima calidad, gracia a contar con los mejores profesionales del sector.

En ese sentido, cabe destacar que, a pesar de los dos años de la inestabilidad surgida en el mercado internacional por las consecuencias de la pandemia, el Grupo empresarial ha conseguido mantener sus niveles de empleo y plantillas en términos similares a años anteriores, con un descenso en la ratio en cuanto a personal despedido.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Es más, nuestra responsabilidad social ha seguido haciendo hincapié en la formación de los empleados, porque para llevar a cabo una buena gestión del capital humano de la empresa es fundamental apostar por la competitividad futura de la Corporación Marítima. Un objetivo que ha originado un incremento de horas de formación en 2021, respecto al año anterior. También estamos orgullosos de que las tasas de gravedad y frecuencia de los índices de accidentalidad hayan disminuido considerablemente, en un año en el que, una vez más, se han mantenido a nivel 0 las enfermedades profesionales.

En el ámbito medioambiental, el esfuerzo más importante de la Compañía ha sido alinear nuestros objetivos comerciales y empresariales con las nuevas directrices y planes internacionales, tanto de la organización marítima internacional como de los objetivos de sostenibilidad de la Unión Europea.

La evolución registrada por Boluda Corporación Marítima y sus sociedades dependientes en los últimos años, a través de la consolidación internacional de las actividades emprendidas, ha permitido la adopción de medidas globales en medioambiente. Esta trayectoria nos permite ser referentes en la transición energética emprendida hacia la sostenibilidad y, para ello, se han alineado nuestros propósitos a largo plazo con los planes de la Organización Marítima Internacional y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas con su agenda 2030.

Con la finalidad de obtener estos resultados, estamos inmersos en varios proyectos piloto de utilización de biocombustibles, que nos permitirán, cuando se obtengan resultados positivos, tanto desvincularnos de la dependencia de los combustibles fósiles, como continuar con los proyectos de tomas eléctricas en los puertos, de cara a aumentar el uso de energía eléctrica cuando la flota de remolcadores está a la espera de ser requerida para algún servicio. De hecho, nuestra apuesta empresarial por la sostenibilidad y la ecoeficiencia se apoya en la mejora de la eficiencia de los procesos y en asumir el liderazgo para dirigirse, en la transición energética, hacia combustibles alternativos que ayuden a la disminución de la huella de carbono.

En los datos ofrecidos en este Estado de Información No Financiera de 2021, se observa una disminución global de la producción de residuos, especialmente en el perímetro de España, una reducción más significativa en la División de Boluda Shipping, como resultado de la mejora de la gestión.

Respecto a la sostenibilidad de los recursos, hemos registrado una disminución del consumo de combustible, alrededor de un 3%, en especial en el área de la actividad en Europa. Este descenso obedece, fundamentalmente, a la incorporación de nuevas unidades de remolcadores y buques portacontenedores, y al uso del transporte ferroviario en el traslado de mercancías en Boluda Shipping, que supuso una disminución significativa de las emisiones frente al transporte por carretera. En cuanto a materias primas, resulta significativa la disminución del número de cabos utilizados, al apostar por cabos sintéticos, con mayor vida útil y por lo tanto de mayor durabilidad.

Quiero resaltar que, para fortalecer nuestro compromiso con los Derechos Humanos, desde Boluda Corporación Marítima y sus sociedades dependientes se ha formalizado la creación del

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

“Comité de Compliance”, y se ha aprobado y distribuido el código ético a todo el personal, en el perímetro de España.

Para finalizar, quiero resaltar nuestra gran labor en responsabilidad social con nuestro apoyo a proyectos solidarios y de investigación, manteniendo nuestro patrocinio en importantes entidades, como la Fundación Mujeres por África, la Fundación Valenciana de Estudios Avanzados, la Fundación Premios Rei Jaime I, la Fundación Puerto de Las Palmas, o la Fundación Lab Mediterráneo, entre otras.

Por todo ello, y como presidente de Boluda Corporación Marítima y sus sociedades dependientes, miro con optimismo el liderazgo de esta empresa familiar, a la que auguro un gran futuro en su crecimiento y expansión geográfica, y me enorgullece gestionar una compañía que fomenta la creación de empleo y el incremento del desarrollo económico en países de Europa, África, Latinoamérica y puertos del océano Índico.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

1. Sobre la compañía

1.1 Modelo de negocio

Boluda Corporación Marítima, S.L., holding de un grupo empresarial (“Boluda Corporación Marítima, S.L. y sociedades dependientes”, en adelante, el Grupo) dedicado a servicios portuarios, cuenta con un patrimonio neto consolidado de 198.001 miles de euros y una cifra de negocio de 686.388 miles de euros en 2021. Entre sus actividades destacamos dos principales divisiones:

Boluda Towage, área de negocio principal del Grupo, centra su función en el remolque portuario. Además, también realiza labores de remolque costero y de altura, offshore y salvamento marítimo. Cuenta con un indiscutible liderazgo en el ámbito nacional e internacional, con una flota cercana a 350 embarcaciones repartidas por los principales puertos de Europa, África, América y Océano Índico.

Boluda Shipping a través de su naviera filial Boluda Lines, explota diversas líneas comerciales que unen la península Ibérica, el archipiélago canario, Baleares, Italia, el norte de Europa, la costa occidental de África y Cabo Verde. En tierra, las delegaciones repartidas por las principales ciudades y puertos atienden las necesidades específicas de cada cliente, ofreciendo un servicio personalizado, puerta a puerta, de todo tipo de cargas, tanto secas como refrigeradas. Se deberían de destacar igualmente en esta división, los servicios de transitaria y consignataria, por medio de Boluda Cargo Int'l, y Miller Y Cía, quien ofrece la más completa oferta de servicios logísticos como: transporte marítimo internacional y de cabotaje en contenedor, fletamentos, transporte aéreo, transporte terrestre, almacenamiento y distribución, cargas especiales, despachos de aduana, asesoramiento en comercio exterior, seguros y proyectos. Boluda Shipping con su filial Boluda Maritime Terminals, participa en la logística portuaria y en la gestión de diversas terminales marítimas a lo largo de toda la costa española, donde se atiende a las principales navieras y a todo tipo de buques con transportes heterogéneos. Finalmente, a través de su filial Miller Logística, Boluda Shipping presta servicio de almacenaje, ubicación, manipulación y distribución de mercancías en su almacén logístico de Las Palmas de Gran Canaria y de transporte terrestre, a través de Boluda Truck.

El Grupo presta también servicios de amarre en determinados puertos, a través de Boluda Port Services y de peritaje y seguros, a través de VB Comisarios de Averías.

Una de las principales metas del Grupo se centra en lograr una colaboración plena con todos los agentes que prestan su trabajo en las labores portuarias y logísticas, una acción que ayuda al Grupo a ser más competitivo y en mantenerse como una referencia por su excelencia en los servicios prestados.

1.2 Objetivos

Boluda Corporación Marítima es una de las compañías del sector marítimo más importantes del mundo, con más de 180 años de historia. En el ejercicio 2021 la Corporación ha centrado sus objetivos fundamentalmente en:

- Continuar con la expansión internacional.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Mejorar la eficiencia de los procesos para disminuir la huella de carbono y contribuir a la sostenibilidad.

La firme apuesta por la aplicación de los avances más tecnológicos, tanto en su flota, como en las herramientas de trabajo de su personal en mar y en tierra, de cara a contribuir a la sostenibilidad.

Tres estrategias empresariales sobre las que se seguirá apostando en 2022 para seguir siendo un Grupo sostenible en sus servicios marítimos responsables con el medio ambiente.



El Grupo considera fundamental mantener su estrategia de internacionalización de todos sus servicios de transporte, remolque y gestión logística de mercancías para mantener su nivel de liderazgo en el sector marítimo. Por eso, durante 2022, se priorizará en la necesidad de mantener su crecimiento empresarial para atender las demandas de unos clientes cada vez más globalizados.

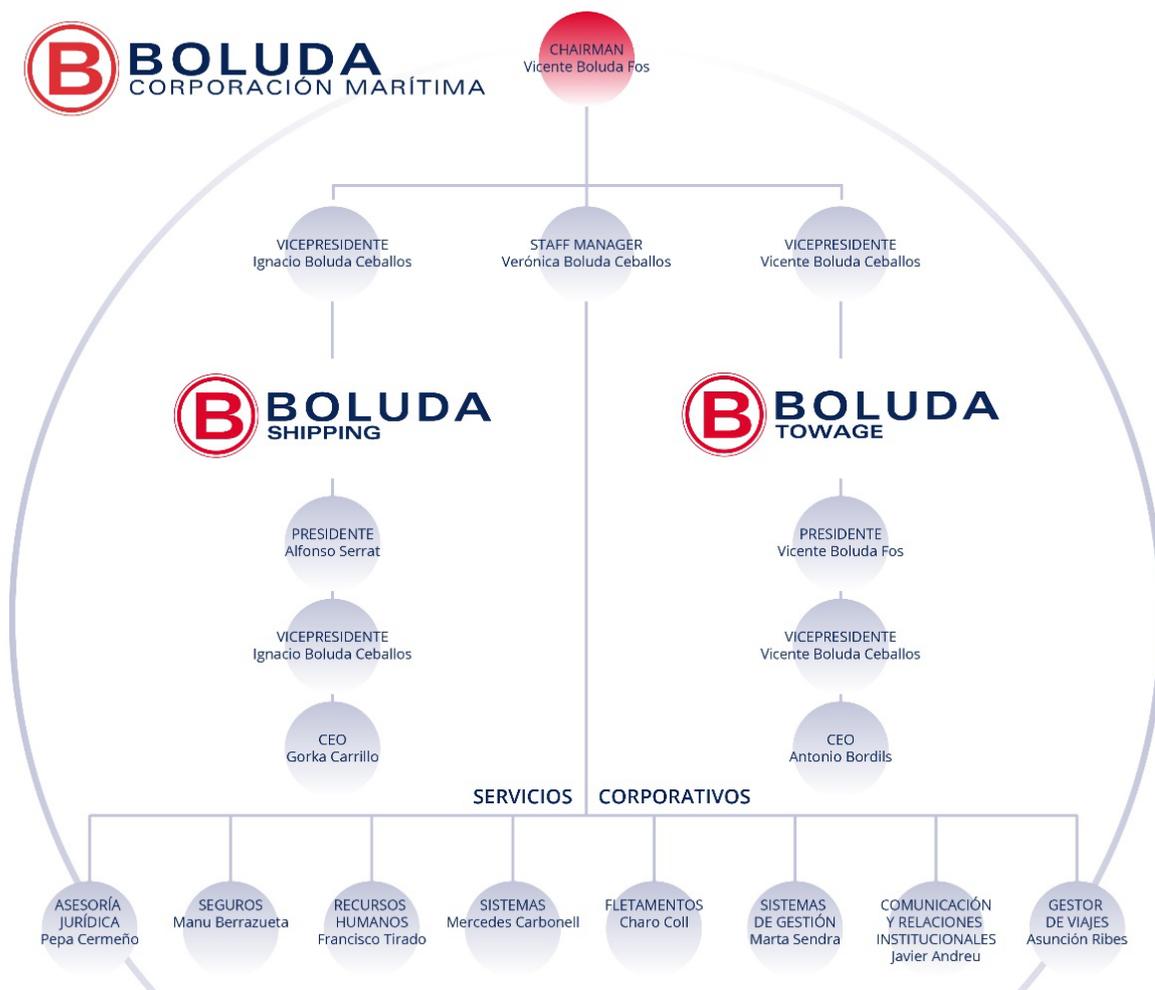
Además, la expansión geográfica conllevará otro de los objetivos empresariales, esto es, la creación de empleo y la colaboración en las posibilidades de crecimiento económico en los países donde se ofrecen sus servicios marítimos.

Es significativo señalar que la dispersión geográfica y el tamaño empresarial proporciona cada año al Grupo una herramienta fundamental para poder gestionar mejor los costes económicos, una ventaja que permite ser más competitivos en la oferta de precios y fidelizar las relaciones con los clientes.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

1.3 Estructura y organización

A continuación, se muestra la estructura organizacional del Grupo:



1.4 Entorno de mercado

Las actividades de Boluda Corporación Marítima dependen de la evolución de la economía y del tráfico de mercancías. No obstante, el Grupo desarrolla su actividad en un entorno globalizado diversificando sus áreas de negocio y geográficas para mitigar el riesgo de mercado.

La crisis energética que existe a nivel mundial desde 2021, afecta de forma desigual a las distintas empresas del Grupo dependiendo donde desempeñen su actividad, siendo evidente que la disminución de la disponibilidad de recursos naturales afecta a todo el Grupo en especial en aquellos países donde ha habido un aumento significativo de los precios de los combustibles derivados del petróleo y la electricidad.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Los objetivos a medio y largo plazo de Boluda Corporación Marítima se encuentran alineados con los objetivos de reducción de gases de efecto Invernadero de la Organización Marítima Internacional, así como con los Objetivos de desarrollo sostenible. Para ello actualmente ya se están utilizando carburantes de bajo contenido en azufre, se está estudiando el uso de biocombustibles y avanzando en el diseño de remolcadores más eficientes.

Uno de los objetivos que el Grupo se ha marcado es la mejora de la eficacia de sus procesos y se encuentra inmerso en la búsqueda de combustibles alternativos que le permitan disminuir la dependencia de los combustibles fósiles.

En el mercado shipping Boluda Corporación Marítima se afianza como operador mundial, manteniendo sus estándares de calidad y servicio con grandes corporaciones internacionales.

2. Políticas

El Grupo manifiesta su compromiso de lograr la calidad en la realización del servicio de transporte de forma que los clientes sientan satisfechas sus expectativas contractuales, con un Sistema de gestión conforme a las normas ISO 9001 y 14.001, que fortifica la interacción entre los procesos, estableciendo metas y objetivos específicos para desarrollar y promover la mejora continua.

Para el Grupo, la Responsabilidad Social es un compromiso que los miembros de una sociedad tienen, bien como individuos o como miembros de un grupo, tanto para sí como para la sociedad en su conjunto. En este sentido, la Responsabilidad Social en el Grupo se lleva a cabo de forma continuada desde hace muchos años, habiendo asumido voluntariamente su responsabilidad para minimizar el impacto negativo que sus actividades puedan tener sobre la sociedad y el ambiente y manteniendo una actitud proactiva en beneficio de sus grupos de interés. Asimismo, el Grupo está comprometido con el cumplimiento de la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

Cabe destacar que en las diferentes Políticas de Calidad, Seguridad y Ambientales de las diferentes Divisiones y empresas que conforman el Grupo se manifiesta el compromiso con una política ambiental que potencie la prevención de la contaminación, el cumplimiento permanente de las normas legales y reglamentarias, así como otros requisitos que la organización suscriba, que son de aplicación a todos aquellos aspectos ambientales sobre los que el Grupo puede ejercer un control e influencia.

Estos Sistemas de Gestión, disponen de los elementos organizativos, procesos, procedimientos y recursos, con especificación de las responsabilidades y evaluación de los resultados obtenidos, de forma que se conozca la eficacia del sistema, para obtener los objetivos que se declaran a continuación, relativos a los principios de la gestión:

2.1 Política de Seguridad, Calidad y Medioambiente

Se mantiene la Política de Seguridad, Calidad y Ambiental que presenta los siguientes objetivos:

- Garantizar a los empleados de la compañía un entorno de trabajo seguro y saludable, mediante el compromiso de prevención de los daños y del deterioro de la salud.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Fomentar la mejora continua en las prácticas de gestión de la Seguridad a través de la formación.
- Garantizar la seguridad, la calidad y la protección del medio ambiente a través de la prohibición del consumo de alcohol y drogas.
- Retroalimentarse de los clientes identificando sus necesidades.
- Ofrecer un servicio de transporte que cumpla con las especificaciones contractuales en vigor.
- Fomentar la mejora continua del servicio, promocionando planes de mejoras para la aceptación del servicio por los clientes.
- Evitar las agresiones al entorno marino como consecuencia de la explotación de los buques.
- Fomentar la protección del medio ambiente, la biodiversidad y los ecosistemas, así como el uso sostenible de recursos y la mitigación y adaptación al cambio climático.
- Promover el conocimiento y la aplicación de los reglamentos y prácticas de preservación del entorno marino.
- Prepararse para responder de forma eficaz ante las posibles emergencias originadas por un accidente marítimo.
- Mejorar el desempeño ambiental de la organización.

Para dar cumplimiento a esta Política se dispone del Sistema de Gestión Integrado, que persigue dar a conocer en todo momento qué se debe hacer, quién debe hacerlo, con qué medios debe hacerlo y cómo debe hacerlo, de forma integrada en las competencias propias de cada nivel jerárquico.

El Sistema de Gestión dispone del procedimiento para realización, al menos una vez al año y cada vez que las circunstancias así lo requieran, de una revisión de todo el Sistema de Gestión por la Dirección.

Cada país / área realiza su propia revisión del sistema, atendiendo a los requisitos de las distintas partes interesadas y sus requisitos legales.

No obstante, desde Boluda Corporación Marítima, se realiza un consolidado de datos y se emiten directrices para toda la Corporación.

En 2021, cabe mencionar el esfuerzo continuo del Grupo por mantener la Seguridad y Salud de sus trabajadores de todo el mundo frente al Covid-19, la crisis energética debida a la escasez de combustibles fósiles y alternativos, la apuesta por la digitalización del grupo y la importancia de la ciberseguridad.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

2.2 Política de Seguridad de la información

El Grupo, en el marco de la Política de Seguridad de la Información, establece los siguientes compromisos para el propio Grupo y su personal:

- No revelar a persona alguna ajena a la compañía sin su consentimiento por escrito, ningún tipo de información referente a los clientes y/o proveedores y/o empleados de la compañía a que haya tenido acceso en el desempeño de sus funciones en la misma, excepto en el caso de que ello sea necesario para dar debido cumplimiento a las obligaciones del puesto o de la compañía impuestas por normas que resulten de aplicación, o sea requerido para ello por mandato de la autoridad competente con arreglo al Derecho vigente.
- Utilizar la información a que alude el punto anterior únicamente en la forma que exija el desempeño de las funciones en la compañía y no disponer de ella de ninguna otra forma o con otra finalidad, incluso una vez finalizada la relación laboral que une al empleado con la compañía.
- No utilizar, en forma alguna, cualquier otra información que hubiese podido obtener prevaleándose de su condición de empleado de la compañía y que no sea necesaria para el desempeño de sus funciones en la misma.
- Cumplir en el desarrollo de las funciones en la compañía la normativa vigente, nacional y comunitaria, relativa a la protección de datos de carácter personal y en particular, las disposiciones complementarias, o cualquier otra norma que las sustituya en el futuro.
- No revelar a ninguna persona, propia o ajena a la compañía, las contraseñas facilitadas por la misma para el uso y empleo en sus correspondientes sistemas informáticos.
- No revelar a ninguna persona ajena a la compañía, los sistemas, procedimientos y mecanismos, dispuestos en la misma para la seguridad de las instalaciones.
- Cumplir los compromisos anteriores incluso después de extinguida, por cualquier causa, la relación laboral que une al empleado con la compañía. Los firmantes del Política de Seguridad de la Información se hacen responsables frente al Grupo y frente a terceros, de cualquier daño que pudiera derivarse para unos u otros del incumplimiento de los compromisos establecidos en la Política y resarcirá al Grupo de las indemnizaciones, sanciones o reclamaciones que el mismo se vea obligado a satisfacer como consecuencia de dicho incumplimiento.
- Evitar cualquier tipo de actuación a través de los equipos informáticos y de comunicaciones puestos a disposición de los usuarios que pueda considerarse como atentatorio a la dignidad personal de los usuarios, o como acoso o intimidación en el trabajo. Por consiguiente, no se debe, entre otras actuaciones, instalar o visualizar salvapantallas, fotos, videos, animaciones, y/o cualquier otro medio de reproducción o visualización de contenido ofensivo o atentatorio contra la dignidad de las personas, y/o de contenido sexual.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Para la distribución de la Política de Seguridad de la Información el Grupo dispone de una aplicación web de creación propia en la que se encuentra disponible archivo digital de la misma, siendo de obligado cumplimiento su lectura.

3. Gestión de riesgos

El Grupo tiene implantados los Sistemas de Gestión apropiados para el desarrollo de la gestión de las distintas empresas del Grupo. De esta manera, en cada una de las empresas en las que se ha implantado, existe un único Sistema de Gestión en el que se integran los distintos puntos de vista desde los cuales se puede analizar la gestión de la empresa.

La Corporación cuenta con numerosas certificaciones tanto en España, Francia, África, Alemania, Bélgica, México y Uruguay, siguiendo la estructura de alto nivel (SQL), ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISM, MLC, como puede verse en la siguiente tabla:

ESPAÑA	Certificaciones
Empresas:	35
Total de certificaciones:	103
• Calidad - ISO 9001:2015	14
• Marca de Garantía - Autoridad Portuaria	1
• Medio Ambiente - ISO 14001:2015	10
• Buenas Prácticas Medio Ambientales-A. Port	2
• Seguridad y salud laboral - ISO 45001	4
• Referencial de Puertos del Estado	3
• MLC - Maritime Labour Convention. OIT	2
• ISM - Document of Compliance. IMO	3
• ISM - International Safety Management IMO	23
• ISPS - International Ship and Port Facility Security Code - IMO	21
• OEA - Operador Económico Autorizado - UE	1
FRANCIA	Certificaciones
Empresas	15
Total de certificaciones:	23
• Calidad - ISO 9001:2015	15
• ISM - Document of Compliance	4
• ISM - International Safety Management	4
ALEMANIA	Certificaciones
Empresas:	1
Total de certificaciones:	6
• Calidad - ISO 9001:2015	1
• Medio Ambiente – ISO 14001:2015	1
• ISM - Document of Compliance	2

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

• ISM - International Safety Management	2
BÉLGICA	Certificaciones
Total de certificaciones:	1
• ISM - Document of Compliance	1
MARRUECOS	Certificaciones
Empresas:	2
Total de certificaciones:	3
• ISM - Document of Compliance	1
• Calidad - ISO 9001:2015	2
MAURITANIA	Certificaciones
Empresas:	1
Total de certificaciones:	1
• Calidad – ISO 9001:2015	1
SENEGAL	Certificaciones
Empresas:	1
Total de certificaciones:	2
• ISM – Document of Compliance	1
• Calidad – ISO 9001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	1
COSTA DE MARFIL	Certificaciones
Empresas:	3
Total de certificaciones:	4
• ISM – Document of Compliance	1
• Calidad – ISO 9001:2015	3
CAMERÚN	Certificaciones
Empresas:	1
Total de certificaciones:	1
• Calidad – ISO 9001:2015	1
MÉXICO	Certificaciones
Empresas:	1
Total de certificaciones:	3
• Calidad – ISO 9001:2015	1
• Medio Ambiente – ISO 14001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	1

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Todos los Sistemas de Gestión de las distintas empresas del Grupo, excepto la Marca de Garantía de la APV, gozan de la estructura SQL de alto nivel de la Organización Internacional de Normalización y de una metodología común.

Durante el 2021 se ha realizado la unificación de la certificación de la División de Remolcadores España, obteniéndose la certificación Multi-Site, en marzo del 2021 y se ha certificado Miller y CIA en ISO 45.001 y 14.001 en sus centros de Tenerife y Gran Canaria.

Asimismo, se está trabajando con vistas a alcanzar una integración formal en un único Sistema de Gestión del Grupo en cada área señalada.

De esta manera, el Grupo una vez define el alcance del Sistema y la Política a implantar y/o los compromisos asumidos en las empresas, identifica las Partes Interesadas y hace un análisis de los riesgos, los cuales son evaluados en función de su probabilidad e impacto asociado, tomándose las medidas necesarias para anular o mitigar los impactos, y marcándose los objetivos y metas a alcanzar.

Cada una de las distintas áreas de negocio evalúa la posibilidad de nuevos riesgos valorando los riesgos identificados al menos una vez al año, remitiendo sus análisis a la Dirección de División, quien revisa los riesgos más significativos los cuales pueden tener impacto a medio y largo plazo.

Siguiendo esta metodología, los principales riesgos detectados han sido:

- Riesgos estratégico / Negocio
- Riesgos Operativos / Prestación del servicio
- Riesgos Financiero / Administración
- Riesgos en RRHH
- Riesgos legales y Jurídicos
- Riesgos Informáticos.
- Riesgos Ambientales y de Seguridad
- Riesgos Económicos por Emergencia sanitaria

Se ha seguido manteniendo como riesgo la emergencia sanitaria, dado que durante 2021 ha evolucionado de diversas maneras en función de las distintas variantes del virus.

Cada categoría de riesgos se desglosa en ítems correspondientes a los riesgos detectados, los cuales son evaluados en términos de probabilidad e impacto.

Asimismo, los principales riesgos no financieros detectados que pueden afectar a la consecución de objetivos son:

- Proceso Estratégico:
 - Cambios en el mercado
 - Pérdida de cuota mercado / pérdida de clientes
 - Nuevos requisitos legales
 - Incumplimientos legales
 - Nuevas líneas de negocio
 - Nuevos requisitos de partes interesadas

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Competencia
- Requisitos de financiación
- Proceso Estratégico - Gestión de Recursos
(Relativo a Infraestructuras, Organización, comunicaciones):
 - Incorporación de activos al Grupo
 - Personal en puestos sensibles con formación insuficiente
 - Averías de equipos
 - Daños a las infraestructuras
 - Ataques de seguridad / secuestro de buques
 - Proceso Operativo
 - Prestación de servicios
 - Satisfacción de clientes
 - Captar y fidelizar Clientes
 - Requisitos de disminuir emisiones
 - Requisitos de Ciberseguridad
- Procesos de Apoyo (BCI):
 - Sistemas de gestión
 - Financiero / Administración
 - Cuestiones laborales y de Recursos Humanos
 - Informática / Ciberseguridad

En este punto también se han detectado nuevos riesgos

- Requisitos de disminuir emisiones
- Ciberseguridad

Manteniéndose

- Riesgos Seguridad y salud de los trabajadores: Pandemia (Covid-19)
- Riesgos en RRHH (personal de oficinas en Teletrabajo, y creación de burbujas de aislamiento para la protección de los trabajadores de la flota)

4. Cuestiones medioambientales

El compromiso del Grupo con el medio ambiente queda definido en sus Políticas Ambientales de los distintos Sistemas de Gestión, en las cuales se recogen objetivos de desempeño, poniendo de manifiesto los siguientes compromisos:

- Compromiso con la protección del medio ambiente, la biodiversidad y los ecosistemas, así como el uso sostenible de recursos y la mitigación y adaptación al cambio climático.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Cumplimiento legal tanto de legislación nacional de cada país, como internacional. Compromiso con el Pacto mundial, y el paquete “Fit for 55” de la Comisión Europea y los objetivos de la IMO.

Adicionalmente, las distintas áreas realizan un análisis de riesgos y oportunidades para evaluar los que puedan afectar a la gestión de las distintas áreas y puertos. Dicha evaluación se realiza al menos una vez al año, y siempre que existan situaciones potencialmente peligrosas que indique la necesidad de la revaluación de los impactos.

Como resultado de la evaluación del presente ejercicio los riesgos más significativos vienen marcados por la crisis energética y los objetivos marcados por los Organismos internacionales para la reducción de los gases de efecto invernadero.

Se mantienen como impactos ambientales derivados de las actividades del Grupo, el consumo de energías, y la generación de residuos

Se han mantenido los certificados ambientales de la Norma 14.001 en función de los distintos ámbitos geográficos y de las distintas actividades de las compañías que lo integran, incorporándose en el perímetro de España dos centros en la certificación de Miller y Cía.

Con relación al principio de precaución, la totalidad de la flota que gestiona el Grupo, donde existe más posibilidad de impacto ambiental, dispone de planes de actuación para la prevención de accidentes ambientales, mediante un “Plan de Contingencias por Derrame de Hidrocarburos (SOPEP)”, donde se describen las directrices y procedimientos para evitar incidentes de este tipo y su impacto, así como seguros emitidos por nuestro club de Protección (Britannia P&I), que cubren estas posibilidades, y que son certificados y reconocidos por el país de bandera sobre Contaminación por el Combustible, incluyendo la remoción de los restos de un naufragio en caso de hundimiento del buque.

Asimismo, los buques de navegación internacional y mayores de 500 GT también disponen de planes para la protección frente actos ilícitos, como terrorismo, sabotajes, asaltos y polizones, entre otros, que podrían ser causas de contaminación.

En el 2021, el Grupo ha consolidado su expansión tanto nacional como internacional. En España se han consolidado las líneas regulares con servicio Daily Canarias, donde se ha optado por la explotación de buques propios y fletados para obtener una mejor gestión, además se ha adquirido la empresa Compañía Gaditana de Contenedores (Concasa) en Cádiz.

La actividad de Terminales Marítimas, con alcance España y que continua con la puesta en marcha de la terminal de Concasa, dispone de “Planes Interiores marítimos”, donde también se reflejan las medidas y acciones a tomar para evitar incidentes durante las distintas operativas.

Se mantiene el impacto significativo en la mayoría de los indicadores Ambientales, que se irán analizando en los distintos puntos del informe. Durante el 2021 se ha continuado con la emergencia sanitaria, y las “Recomendaciones de operación y mantenimiento de los sistemas de climatización y ventilación de Edificios y Locales para la Prevención de la propagación del SARS-CoV-2”. Dichas medidas han afectado directamente a las buenas prácticas ambientales, priorizando la seguridad del personal, a la eficiencia del uso de la energía.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

4.1 Contaminación

En el ámbito de la contaminación, el Grupo dispone de procedimientos de trabajo que fomentan el mantenimiento preventivo, para de ese modo optimizar la flota del Grupo, y consecuentemente el consumo de combustible y las emisiones asociadas, tratándose en mayor profundidad en los puntos de cambio climático y uso sostenible de los recursos.

Cabe destacar el objetivo de instalación de OPS en todos los puertos en los que sea posible. En el caso concreto de Alemania actualmente se conectan a la corriente de tierra cuando están en puerto para disminuir el consumo de MGO y disminuir la contaminación atmosférica por emisiones y ruido. En España también se está desarrollando el proyecto para conexión a tierra de los remolcadores siempre que las Autoridades Portuarias así lo permitan. Actualmente se dispone de conexiones a tierra de todos los remolcadores de Valencia y Castellón, encontrándose parcialmente implementado en puertos como Almería, Alicante y Sevilla. Dicho proyecto es extensible a todo el grupo como objetivo a largo plazo

El Grupo además de la contaminación atmosférica, no considera relevantes los datos de la contaminación lumínica y el ruido, no obstante, las nuevas construcciones se han diseñado con bajos niveles sonoros, que junto a la utilización de conexiones a tierra para la toma de energía eléctrica proporciona una mejora significativa en la habitabilidad y confort de los trabajadores.

4.2 Economía circular, prevención y gestión de residuos

En esta etapa de consolidación del grupo, la División Naviera, Boluda Shipping ha optado por una fórmula mixta, donde se combina la gestión de buques fletados con nuevo buques en propiedad con el objetivo de mejorar la gestión y eficiencia de los tráficos, es el caso del Nieves B, Veronica B, Lola B, Candelaria B y Anne-Marie, afianzando los tráficos en de Boluda Lines.

Todos los buques de la flota del Grupo, incluyendo las nuevas incorporaciones, con un tonelaje superior a las de 400 GT disponen de un plan gestión de basuras, donde se contemplan las directrices a cumplir con respecto a los distintos residuos generados a bordo.

En todas las flotas, incluidas las de reciente incorporación, cumpliendo con la legislación vigente, todos los residuos se gestionan adecuadamente con los distintos gestores autorizados designados por las distintas Autoridades Portuarias de los distintos países. En todos los casos la entrega de residuos va acompañada del correspondiente recibí del Certificado Marpol del residuo entregado, como establece la legislación.

Los residuos peligrosos derivados del combustible se entregan a gestores homologados para su valorización.

En el ámbito de España, se ha de referenciar la actividad de Terminales, donde se dispone de las correspondientes altas como gestores de residuos y se gestionan los residuos de acuerdo con la legislación vigente.

En el ámbito de Latam, los remolcadores actualmente se encuentran fletados a casco desnudo, por lo que no se dispone de datos.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

La División Boluda Shipping, mantiene un Plan de Gestión de Basuras para la flota de su naviera Boluda Lines que ha sido reconocida por las Autoridades Portuarias con una bonificación en la tarifa fija de recepción de desechos de los buques que opera bajo la certificación ISO 14.001

A continuación, se presentan los datos sobre los residuos generados durante 2020 y 2021 por las compañías de las distintas áreas de actuación del grupo:

	2020		2021	
	Residuos peligrosos (m ³)	Residuos no peligrosos (m ³)	Residuos peligrosos (m ³)	Residuos no peligrosos (m ³)
España¹	4.227 ²	2.571	2.236	1.337
Boluda Towage France	5.471	469	2.683	804
Boluda Towage Europe	528	183	486	281
Boluda Towage México	77	110	53	85
Boluda Towage Latam	0	32	-	-
Boluda Offshore³			-	-
Total	10.303	3.365	5.458	2.507

Durante el 2021, se ha consolidado la recopilación de datos, por lo que se dispone de datos de los siguientes ámbitos; España, Francia, Marruecos, Mauritania, Senegal, Costa Marfil, Togo, las Islas Mauricio y Reunión (Boluda Towage France), Alemania, Bélgica, Países Bajos y Reino Unido (Boluda Towage Europa), México (Boluda Towage México) y Boluda Offshore (Países Bajos).

En el análisis de residuos se aprecia un descenso muy significativo en el perímetro de España, en especial en Boluda Lines y terminales. Esta oscilación en los residuos peligrosos depende del tiempo de estancia de los buques fletados en la compañía y de la capacidad de almacenaje de los mismos para este tipo de residuos, ya que no se realizan descargas en todos los puertos. Adicionalmente los buques adquiridos este año, entran a formar parte de la flota a mediados del 2021. En el caso de las terminales, se han realizado mejoras en la gestión de los residuos mediante la instalación de puntos limpios dentro de las instalaciones.

En lo referente al desperdicio de los alimentos, esto se considera no material, ya que en todos los buques se hace una gestión adecuada de los víveres y basuras, de manera que son mínimos los restos producidos, y no es relevante frente al resto y la naturaleza de los residuos generados.

¹ España, incluye las actividades de Boluda Towage Spain, Boluda Shipping, Boluda Corporación Marítima.

² Los datos de 2020 de residuos peligrosos y no peligrosos han sido recalculados en el presente ejercicio debido a una mejora en el proceso de obtención y recopilación de la información y en los sistemas de información utilizados a nivel local por las Terminales, lo que ha permitido obtener un dato más preciso.

³ Boluda Offshore en el punto de residuos se considera no material

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

4.3 Uso sostenible de los recursos

Todos los recursos se utilizan de forma sostenible ya que son un bien escaso. Todas las actividades realizadas por el Grupo tienen presentes que los recursos naturales son finitos y por ello se realiza un uso adecuado de los mismos, realizando jornadas de sensibilización ambiental, así como control operacional, principalmente sobre los consumos de agua y combustible.

Los buques de más de 400 GT's disponen de un plan de eficiencia energética y, en el ámbito de España, en los puertos donde es posible se conectan a tierra para tomar la electricidad necesaria cuando se encuentran amarrados al muelle, con la consiguiente disminución de las emisiones de CO₂. Se ha empezado a introducir el uso de energías renovables, mediante placas solares, para la recarga de las baterías de emergencia, consiguiendo así un doble beneficio: ahorro de consumo de energía eléctrica no renovable y ahorro en residuos de baterías por su mayor durabilidad.

En la actividad de terminales, que se realiza en España, el Grupo está mejorando las infraestructuras para un mejor aprovechamiento de los recursos, optimizando las instalaciones y adquiriendo maquinaria más eficiente.

En la siguiente tabla se muestra el consumo de energía (Gasoil, Fueloil y Electricidad)⁴:

	2020			2021		
	Gasoil (GJ)	Fueloil (GJ)	Electricidad (GJ)	Gasoil (GJ)	Fueloil (GJ)	Electricidad (GJ)
España¹	940.444	2.157.005	19.616	1.129.457	2.745.945	26.518
Boluda Towage France	641.850	49	22.201	670.716	0	22.099
Boluda Towage Europe	1.382.448	0	39.272	1.054.325	0	5.181
Boluda Towage México	60.504	0	1.968	92.423	0	1.857
Boluda Towage Latam²	22.568	0	4.565	0	0	0
Boluda Offshore	-	-	-	-	87.389	0
Total	3.047.814	2.157.054	87.621	2.946.921	2.833.334	55.655

⁴ Para el cálculo de los consumos se han utilizado los datos de DEFRA de 2020 y 2021 respectivamente. Por otra parte, en dichos indicadores el dato referente a Francia centraliza, en línea con la organización operativa de la Corporación, el propio dato de Francia, así como de los siguientes países incluidos en el perímetro de reporte: Costa de Marfil, Marruecos, Mauritania, Senegal y Togo. Europe engloba a Reino Unido, Alemania, Bélgica y Países Bajos. ¹ buques fletados a casco desnudo.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

En lo referente al consumo global puede verse una disminución por la renovación de la flota, en especial la ubicada en Europa, pasando de un total de 3.047.814 GJ en 2020 a 2.946.921 GJ en 2021. En cuanto al fueloil, tras la adquisición de nuevos remolcadores de altura a finales del 2020, se ha producido un incremento al crearse una división de negocio independiente (Boluda Offshore) con la adquisición de la empresa neerlandesa Iskes Towage and Salvage.

En la siguiente tabla se muestra el consumo de agua:

	Consumo agua (m ³) ²	
	2020	2021
España¹	14.895	15.055
Boluda Towage France	8.464	22.165
Boluda Towage Europe	3.968	4.279
Boluda Towage México	4069	4.067
Boluda Towage Latam	1452	-
Boluda Offshore	-	470
Total	32.847	46.036

En lo referente al consumo de agua, hay que mencionar que toda la consumida por el Grupo proviene en su gran mayoría de la red pública de suministro. Se aprecia un ascenso en el consumo de agua global con respecto al año 2020, siendo el principal motivo, una discrepancia en las unidades de medida en África, al igual, que en el punto anterior cabe mencionar el aumento del perímetro con la inclusión de Boluda Offshore.

En la siguiente tabla se muestra el consumo de materias primas:

	2020					2021				
	Aceite (t)	Pinturas y disolventes (t)	Cabos / estachas (t)	Baterías (t)	Otros (t)	Aceite (t)	Pinturas y disolventes (t)	Cabos / estachas (t)	Baterías (t)	Otros (t)
España¹	283	35	31	2	38	251	31	18	1	30
Boluda Towage France	200	33	23	3	4	210	35	16	5	5
Boluda Towage Europe	232	23	12	15	1	216	37	9	16	1

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Boluda Towage México	22	6	3,06	0,54	0,07	25	5	3	1	0
Boluda Towage Latam	6	1	2	0	0,05	-	-	-	-	-
Total	744	97	71	21	43	702	108	46	24	36

A modo de resumen, se aprecia un leve descenso en el consumo de algunas materias primas como el aceite, ya que día a día los lubricantes mejoran sus propiedades y permiten mayor cantidad de horas de trabajo. En relación a los cabos y estachas se han seleccionado los de mayor durabilidad, por lo que aumenta el número de maniobras que se pueden realizar sin perder seguridad. Por otra parte, en el resto de los parámetros puede decirse que se mantienen los rangos del 2020 en el 2021.

4.4 Cambio climático

Las principales actividades de la Corporación son el remolque portuario, el transporte marítimo y el terrestre, lo que conlleva un importante consumo de recursos energéticos, con las correspondientes emisiones de gases de efecto invernadero.

Por ello, uno de los objetivos fundamentales del grupo es fomentar la eficiencia en todos los procesos para afrontar con garantías la transición climática.

En la división Boluda Shipping, en concreto en el transporte terrestre, para aquellos transportes que así lo permita la logística se están priorizando el transporte sostenible, mediante ferrocarril, con Renfe Mercancías. Durante 2021 se transportaron por este medio 205.558,80 t, produciéndose un ahorro de emisiones en comparación con el tráfico por carretera que se estima en 9.523,90 t.

Desde Boluda Towage se potencia la utilización de las conexiones a tierra (OPS) en todos los puertos en los que se actúa y son viables.

El Grupo a través de sus distintos Sistemas de Gestión tiene identificados y evaluados los distintos riesgos, entre ellos los riesgos ambientales de sus actividades.

⁵En la siguiente tabla se muestran las emisiones por sus diferentes orígenes, siendo el total de emisiones del 2021, 445.802 t de CO₂

De los resultados obtenidos, se puede apreciar un ascenso en las toneladas de CO₂ derivadas de los consumos de combustible, debida a un aumento de la actividad en determinados puertos de México, y al aumento progresivo de las GT's de los barcos a los que se asiste en las distintas operativas y puertos; al ser buques con mayor volumen requieren de mayor consumo energético.

⁵ El cálculo de t de CO₂ del consumo eléctrico para 2020 y 2021 se ha realizado para España, Francia, Bélgica, Países Bajos, Alemania y Reino Unido con los datos proporcionados por la base de datos Carbon Footprint de junio 2020 y 2021, en el resto de los países se han utilizado como referencia los datos IAE de 2013.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

	2020		2021	
	Consumo combustible (t CO ₂)	Consumo eléctrico (t CO ₂)	Consumo combustible (t CO ₂)	Consumo eléctrico (t CO ₂)
España¹	242.311	1.201	298.756	1.266
Boluda Towage France	48.814	3.055	50.279	666
Boluda Towage Europe	105.545	229	80.492	483
Boluda Towage México	4.619	1	7.078	1
Boluda Towage Latam	1.723	20	-	-
Boluda Offshore	-	-	6.781	-
Total	403.013	4.506	443.386	2.416

En este contexto el Grupo, desde las distintas áreas geográficas y departamentos, está implementando proyectos que mejoren la eficiencia energética y la disminución de emisiones, alineándose con las propuestas de la OMI y el paquete de medidas de la comisión Europea “Fit for 55”, así como el pacto mundial, con el fin de reducir la huella de carbono y utilizando todos los medios tecnológicos necesarios para contribuir a que la Unión Europea sea la primera región del mundo climáticamente neutra en 2050.

Para ello se mantienen los objetivos estratégicos enfocados hacia la mejora de la eficiencia energética y la reducción de la huella de carbono.

A modo de resumen se enumeran a continuación algunas de las acciones establecidas por el Grupo a medio y largo plazo:

- Renovación de la flota, nuevas construcciones de remolcadores de puerto:
 - Mejora de los diseños constructivos y la hidrodinámica de los buques, aumentando su eficiencia energética y disminuyendo la contaminación acústica.
 - Instalación de motores con mejores rendimientos y menos contaminantes.
 - Instalación de saltos de revoluciones en los motores principales.
 - Instalación de equipos de medición con sistema de recopilación de datos.
- Mejoras de Flota operativa en general:
 - Planes de eficiencia energética.
 - Utilizaciones de pinturas de silicona para la obra viva, con menor resistencia al avance.
 - Conexiones a tierra para los motores auxiliares en aquellos puertos que así lo permitan.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Navegación con regímenes económicos, estableciendo un régimen adecuado de la carga de los motores tanto para el remolque como para la navegación.
 - Colocación de filtros para la reducción de emisiones.
 - Elección de rutas de navegación adecuadas.
 - Pruebas con uso de biocombustibles.
 - Participación con las autoridades portuarias en proyectos de interés, como “Greening Ports Projects”.
- Buques Portacontenedores:
- Navegaciones en los calados idóneos para disminuir el consumo.
 - En contacto continuo con la Dirección para realizar la navegación a la velocidad más económica (ahorro de consumo) y llegada a tiempo a las terminales.
 - Análisis continuo de los consumos para que, tras la aparición de incrementos, se realicen las acciones correctivas oportunas.
- Grupos de trabajo para identificar oportunidades de mejora:
- Seguimiento de la legislación OMI y del paquete “Fit for 55” de la Comisión Europea, como punto de partida para poder elaborar planes de acción para afrontar los cambios normativos y los retos de reducción de emisiones de una forma planificada, siendo este un punto de base significativo para la identificación de oportunidades de mejora.
 - Diagnóstico ambiental. Se llevan a cabo auditorías ambientales planificadas en las distintas actividades y ámbitos, lo que permite evaluar el nivel de cumplimiento de las distintas normas.

En lo referente a otros gases perjudiciales para el medio ambiente, como son los SO_x, la flota de remolcadores consume gasoil en lugar de VLSFO, con niveles inferiores de azufre, por lo que las emisiones de Sox son mucho menores que las de otros buques de similares características. Anticipándose a la normativa que obliga a los buques a consumir combustibles de muy bajo contenido en azufre.

Respecto a los NO_x, los buques mayores de 400 Gt’s disponen del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica IAPP, emitidos y verificados por las distintas administraciones marítimas, donde se verifica periódicamente que los motores de los buques del Grupo cumplen con los exigentes requerimientos que respecto a estos gases tiene la Organización Marítima Internacional. La contribución del Grupo a la emisión a la atmósfera de este tipo de gases es tan pequeña que no es considerada material, y tampoco está actualmente entre las posibilidades el Grupo el disminuir dichas emisiones, por lo que no se cuentan con objetivos al respecto.

4.5 Iniciativas cambio climático

El Grupo, consciente de su responsabilidad ambientales, ha llevado a cabo las siguientes iniciativas:

- Todos los buques utilizan pinturas sin estaño para las zonas sumergida, para minimizar el impacto en las especies acuáticas, obteniéndose una certificación de ello. Asimismo,

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

está utilizando pinturas de silicona para disminuir la resistencia y el consumo de combustible.

- Todos los buques de más de 400 GT's del Grupo disponen de un "Plan de Emergencias por Derrame de Hidrocarburos", disponiendo de "Kits antiderrame" para intervención. Del mismo modo las Terminales disponen de PIM "Plan Interior Marítimo" donde se analizan los riesgos ambientales, las zonas más vulnerables y la forma más adecuada de abordar aquellos riesgos que puedan materializarse.
- Además, todos los buques de más de 400 GT's que realizan viajes internacionales, donde existen zonas marinas de diversa vulnerabilidad, disponen de un "Plan de gestión del agua de lastre", para asegurar que no se realicen contaminación cruzadas accidentales, al transportar microorganismos de una zona otra.
- URAG / L&R es miembro de "Partnerschaft Umwelt Unternehmen" desde noviembre de 2017. PUU es una alianza ambiental de empresas que se dedican a la protección del medio ambiente y la biodiversidad, la responsabilidad social corporativa, el cambio climático y la eficiencia energética. Los miembros de PUU tienen la capacidad de intercambiar información, conocimientos y experiencias.
- Priorización del transporte terrestre sostenible, mediante tracción eléctrica proveniente de fuentes renovables.
- Digitalización de los procesos de producción para obtener una mejor eficiencia.

El Grupo no realiza operaciones en áreas protegidas por lo que este ámbito se considera no material. Además, el Grupo mantiene un estricto compromiso con el medio ambiente marino y cumple escrupulosamente con la legislación internacional, pintando la parte sumergida de los cascos de sus buques con pinturas libres de estaño inocuas para vida marina y evitando el vertido de cualquier tipo de residuo al mar.

En relación con los proveedores / subcontratistas, el Sistema de Gestión prevé, controles sobre las obligaciones legales y responsabilidades medioambientales de aquellos que pueden desempeñar trabajos en nombre de alguna de las áreas de negocio del Grupo.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

5. Cuestiones sociales y relativas al personal

5.1 Empleo

El Grupo cuenta con un total de 3.689 empleados (3.782 en 2020), que se distribuyen por sexo, edad, país y clasificación profesional tal y como se muestra en las tablas que se recogen a continuación ⁶:

Alemania							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	2	0	2	<30	7	2	9
Administración	22	12	34	30-50	104	8	112
Tripulación y personal operativo	175	2	177	>50	88	4	92
Total	199	14	213	Total	199	14	213
Total %	93,43%	6,57%	100,00%	Total %	93,43%	6,57%	100,00%

Alemania (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	3	1	4	<30	9	2	11
Administración	22	13	35	30-50	110	10	120
Tripulación y personal operativo	196	4	200	>50	102	6	108
Total	221	18	239	Total	221	18	239
Total %	92,47%	7,53%	100,00%	Total %	92,47%	7,53%	100,00%

Bélgica							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	2	0	2	"<30"	31	0	31
Administración	24	13	37	"30-50"	132	12	144
Tripulación y personal operativo	267	4	271	">50"	130	5	135
Total	293	17	310	Total	293	17	310
Total %	94,52%	5,48%	100,00%	Total %	94,52%	6,91%	101,43%

⁶ Malta, Mauricio y Uruguay no disponen de empleados.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Bélgica (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	2	0	2	<30	36	2	38
Administración	27	15	42	30-50	133	12	145
Tripulación y personal operativo	290	6	296	>50	150	7	157
Total	319	21	340	Total	319	21	340
Total %	93,82%	6,18%	100,00%	Total %	93,82%	18,75%	112,57%

Cabo Verde							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	1	1	2
Administración	8	8	16	30-50	7	7	14
Tripulación y personal operativo	0	0	0	>50	0	0	0
Total	8	8	16	Total	8	8	16
Total %	50,00%	50,00%	100,00%	Total %	50,00%	50,00%	100,00%

Cabo Verde (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	2	4	6
Administración	8	8	16	30-50	6	4	10
Tripulación y personal operativo	0	0	0	>50	0	0	0
Total	8	8	16	Total	8	8	16
Total %	50,00%	50,00%	100,00%	Total %	50,00%	50,00%	100,00%

Costa de Marfil							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	2	0	2	<30	15	4	19
Administración	12	7	19	30-50	172	11	183
Tripulación y personal operativo	214	10	224	>50	41	2	43
Total	228	17	245	Total	228	17	245
Total %	93,06%	6,94%	100,00%	Total %	93,06%	6,94%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Costa de Marfil (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	15	6	21
Administración	12	7	19	30-50	61	8	69
Tripulación y personal operativo	84	9	93	>50	20	2	22
Total	96	16	112	Total	96	16	112
Total %	85,71%	14,29%	100,00%	Total %	85,71%	14,29%	100,00%

España							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	18	6	24	"<30"	83	26	109
Administración	225	166	391	"30-50"	647	120	767
Tripulación y personal operativo	810	17	827	">50"	323	43	366
Total	1053	189	1242	Total	1053	189	1242
Total %	84,78%	15,22%	100,00%	Total %	84,78%	15,22%	100,00%

España (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	15	5	20	<30	94	22	116
Administración	243	169	412	30-50	620	116	736
Tripulación y personal operativo	748	1	749	>50	292	37	329
Total	1006	175	1181	Total	1006	175	1181
Total %	85,18%	14,82%	100,00%	Total %	85,18%	14,82%	100,00%

Francia							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	9	2	11	<30	33	2	35
Administración	75	43	118	30-50	393	35	428
Tripulación y personal operativo	549	14	563	>50	207	22	229
Total	633	59	692	Total	633	59	692
Total %	91,47%	8,53%	100,00%	Total %	91,47%	8,53%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Francia (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	9	1	10	<30	41	3	44
Administración	73	48	121	30-50	416	38	454
Tripulación y personal operativo	569	14	583	>50	194	22	216
Total	651	63	714	Total	651	63	714
Total %	91,18%	8,82%	100,00%	Total %	91,18%	8,82%	100,00%

Países Bajos							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	6	1	7	"<30"	29	0	29
Administración	45	14	59	"30-50"	140	15	155
Tripulación y personal operativo	240	3	243	">50"	122	3	125
Total	291	18	309	Total	291	18	309
Total %	94,17%	5,83%	100,00%	Total %	94,17%	5,83%	100,00%

Países Bajos (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	6	0	6	<30	37	2	39
Administración	49	20	69	30-50	130	14	144
Tripulación y personal operativo	256	1	257	>50	144	5	149
Total	311	21	332	Total	311	21	332
Total %	93,67%	6,33%	100,00%	Total %	93,67%	6,33%	100,00%

Marruecos							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	5	0	5	"<30"	6	1	7
Administración	10	2	12	"30-50"	125	1	126
Tripulación y personal operativo	149	0	149	">50"	33	0	33
Total	164	2	166	Total	164	2	166
Total %	98,80%	1,20%	100,00%	Total %	98,80%	1,20%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Marruecos (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	1	0	1
Administración	12	1	13	30-50	57	1	58
Tripulación y personal operativo	72	0	72	>50	26	0	26
Total	84	1	85	Total	84	1	85
Total %	98,82%	1,18%	100,00%	Total %	98,82%	1,18%	100,00%

Mauritania							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	3	0	3	"<30"	4	0	4
Administración	1	2	3	"30-50"	26	2	28
Tripulación y personal operativo	31	0	31	">50"	5	0	5
Total	35	2	37	Total	35	2	37
Total %	94,59%	5,41%	100,00%	Total %	94,59%	5,41%	100,00%

Mauritania (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	4	0	4
Administración	1	1	2	30-50	15	1	16
Tripulación y personal operativo	20	0	20	>50	2	0	2
Total	21	1	22	Total	21	1	22
Total %	95,45%	4,55%	100,00%	Total %	95,45%	4,55%	100,00%

México							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	12	0	12	"<30"	25	2	27
Administración	17	18	35	"30-50"	86	12	98
Tripulación y personal operativo	123	0	123	">50"	41	4	45
Total	152	18	170	Total	152	18	170
Total %	89,41%	10,59%	100,00%	Total %	89,41%	10,59%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

México (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	2	0	2	<30	59	4	63
Administración	42	26	68	30-50	175	21	196
Tripulación y personal operativo	278	2	280	>50	88	3	91
Total	322	28	350	Total	322	28	350
Total %	92,00%	8,00%	100,00%	Total %	92,00%	8,00%	100,00%

Portugal							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	3	0	3	"<30"	1	2	3
Administración	3	5	8	"30-50"	5	3	8
Tripulación y personal operativo	0	0	0	">50"	0	0	0
Total	6	5	11	Total	6	5	11
Total %	54,55%	45,45%	100,00%	Total %	54,55%	45,45%	100,00%

Portugal (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	1	2	3
Administración	5	3	8	30-50	4	1	5
Tripulación y personal operativo	0	0	0	>50	0	0	0
Total	5	3	8	Total	5	3	8
Total %	62,50%	37,50%	100,00%	Total %	62,50%	37,50%	100,00%

Reino Unido							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	1	0	1	"<30"	5	1	6
Administración	17	4	21	"30-50"	45	2	47
Tripulación y personal operativo	88	0	88	">50"	56	1	57
Total	106	4	110	Total	106	4	110
Total %	96,36%	3,64%	100,00%	Total %	96,36%	3,64%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Reino Unido (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	1	0	1	<30	4	2	6
Administración	10	3	13	30-50	33	1	34
Tripulación y personal operativo	67	0	67	>50	41	0	41
Total	78	3	81	Total	78	3	81
Total %	96,30%	3,70%	100,00%	Total %	96,30%	3,70%	100,00%

Senegal							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	1	0	1	<30	1	1	2
Administración	12	5	17	30-50	25	4	29
Tripulación y personal operativo	37	0	37	>50	24	0	24
Total	50	5	55	Total	50	5	55
Total %	90,91%	9,09%	100,00%	Total %	90,91%	9,09%	100,00%

Senegal (2020)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	0	1	1
Administración	13	6	19	30-50	28	5	33
Tripulación y personal operativo	38	0	38	>50	23	0	23
Total	51	6	57	Total	51	6	57
Total %	89,47%	10,53%	100,00%	Total %	89,47%	10,53%	100,00%

Togo							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	1	1	"<30"	4	1	5
Administración	9	1	10	"30-50"	79	0	79
Tripulación y personal operativo	102	0	102	">50"	28	1	29
Total	111	2	113	Total	111	2	113
Total %	98,23%	1,77%	100,00%	Total %	98,23%	1,77%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Togo (2020)							
Categoría profesional	Hombres			Mujeres			Total
	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	
Directores	0	0	0	<30	9	1	10
Administración	8	3	11	30-50	75	1	76
Tripulación y personal operativo	107	0	107	>50	31	1	32
Total	115	3	118	Total	115	3	118
Total %	97,46%	2,54%	100,00%	Total %	97,46%	2,54%	100,00%

A continuación, se presenta la distribución del personal total, segregado por modalidades de contratación.

	Contratos indefinidos				Contratos Temporales			
	Jornada completa	Jornada parcial	Total	%	Jornada completa	Jornada parcial	Total	%
2021	3192	83	3275	88,49%	421	5	426	11,51%
2020	3264	79	3343	87,97%	448	9	457	12,03%

A continuación, se presentan los promedios del personal contratado, desagregado por sexo, edad y clasificación profesional ⁷.

Promedio de contratos de jornada parcial									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	0	1	2	3	0	0	0	0	3
Administración	1	5	10	16	5	17	8	30	45
Tripulación y personal operativo	1	3	18	22	0	0	0	0	22
Total	2	9	30	41	5	17	8	30	71

⁷ El promedio de contratos ha sido calculado sumando el personal de alta a último día de cada mes, dividiendo el número resultante entre las 12 mensualidades.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Promedio de contratos de jornada parcial (2020)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	0	1	1	2	0	0	0	0	2
Administración	0	6	16	22	3	25	13	41	63
Tripulación y personal operativo	1	3	22	26	0	0	2	2	28
Total	1	10	39	50	3	25	15	43	93

Promedio de contratos de jornada completa									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	14	182	53	249	2	16	4	22	271
Administración	36	244	173	453	26	165	69	260	713
Tripulación y personal operativo	183	1467	837	2487	5	23	3	31	2518
Total	233	1893	1063	3189	32	204	76	313	3502

Promedio de contratos de jornada completa (2020)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	5	53	34	92	0	19	4	24	115
Administración	35	261	169	465	33	159	67	259	724
Tripulación y personal operativo	255	1615	920	2790	12	25	1	38	2828
Total	295	1929	1123	3347	45	203	72	320	3667

Promedio de contratos Temporales									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	10	22	5	37	1	1	0	2	39
Administración	3	12	1	16	8	23	3	34	50
Tripulación y personal operativo	64	230	55	349	3	3	1	7	356
Total	77	264	61	402	12	27	4	43	445

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Promedio de contratos Temporales (2020)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	0	0	3	3	0	0	0	0	3
Administración	9	16	5	30	9	14	5	28	58
Tripulación y personal operativo	67	191	39	297	2	3	0	5	302
Total	76	207	47	330	11	17	5	33	363

Promedio de contratos Indefinidos									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	11	171	53	235	1	16	4	21	256
Administración	27	228	177	432	22	159	74	255	687
Tripulación y personal operativo	120	1240	799	2159	2	20	2	24	2183
Total	158	1639	1029	2826	25	195	80	300	3126

Promedio de contratos Indefinidos (2020)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	5	54	33	92	0	19	4	23	115
Administración	26	251	180	457	27	170	75	272	729
Tripulación y personal operativo	189	1428	902	2519	10	22	3	35	2554
Total	220	1733	1115	3068	37	211	82	330	3398

A continuación, se reportan los datos relativos a la plantilla con relación al número de despidos ocurridos en el ejercicio, segregados por sexo, edad y clasificación profesional.

Despidos									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	"<30"	"30-50"	">50"	Total	"<30"	"30-50"	">50"	Total	
Directores	1	0	0	1	0	0	0	0	1
Administración	1	7	5	13	1	5	2	8	21
Tripulación y personal operativo	7	11	15	33	0	0	0	0	33
Total	9	18	20	47	1	5	2	8	55

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Despidos (2020)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	"<30"	"30-50"	">50"	Total	"<30"	"30-50"	">50"	Total	
Directores	0	3	0	3	1	1	0	2	5
Administración	1	9	13	23	1	5	6	12	35
Tripulación y personal operativo	5	27	14	46	0	2	0	2	48
Total	6	39	27	72	2	8	6	16	88

A continuación, se reportan las remuneraciones medias desagregadas por sexo, edad y categoría profesional.

Remuneraciones Medias (€)						
Categoría profesional	Hombres			Mujeres		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Directores	275.975,00	100.766,80	113.120,99	118.240,95	71.353,60	116.273,17
Administración	19.630,05	35.451,27	49.839,78	15.463,46	30.695,54	47.614,15
Tripulación y personal operativo	33.899,07	40.642,83	48.256,24	21.412,44	41.591,99	53.160,99

Remuneraciones Medias (€)⁸⁹ (2020)						
Categoría profesional	Hombres			Mujeres		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Directores	0,00	152.481,36	158.887,38	185.598,19	63.633,34	123.470,35
Administración	17.749,53	37.341,02	55.092,24	14.102,11	27.905,41	36.198,31
Tripulación y personal operativo	30.815,41	40.935,50	47.936,26	21.251,40	50.407,64	37.209,52

⁸ Las remuneraciones medias se han estructurado en base a los salarios reales anuales de los empleados objeto del estudio, para todo el ejercicio 2020. No existen proyecciones ni anualizaciones.

⁹ Los cambios de divisa a EUROS se han realizado tomando como referencia la fecha 31/12/2020, tomando como fuente <https://www1.oanda.com/lang/es/currency/convert/>.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

A continuación, se reporta el análisis de las remuneraciones medias totales por categoría profesional y sexo, así como el análisis de la brecha salarial ¹⁰.

	Remuneraciones Medias (€)		Ratio y Brecha	
	Hombres	Mujeres	Ratio Mujeres Hombres	Brecha
Directores	108.716,35	98.502,12	90,60%	9,40%
Administración	39.350,83	33.311,68	84,65%	15,35%
Tripulación y personal operativo	42.599,67	39.057,41	91,68%	8,32%

2020	Remuneraciones Medias (€)		Ratio y Brecha	
	Hombres	Mujeres	Ratio Mujeres Hombres	Brecha
Directores	155.251,53	115.249,47	74,230%	25,77%
Administración	42.376,05	28.188,28	66,52%	33,48%
Tripulación y personal operativo	42.175,18	40.925,72	97,14%	2,96%

En euros, desglosadas por sexo¹¹.

	Remuneración Media Administrador único (€)	
	2021	2020
Hombres	2.000.000,00	2.000.000,00
Mujeres	N/A	N/A

	Remuneración Media Alta Dirección (€) ¹²	
	2021	2020
Hombres	180.679,48	178.727,48
Mujeres	117.545,92	120.417,71

¹⁰ La brecha salarial es un cálculo estadístico del porcentaje de los ingresos de las Mujeres en comparación con el de los hombres, resultante de la división de las retribuciones medias de las Mujeres entre la media de los hombres.

¹¹ Los empleados de Alta Dirección se encuentran incluidos en la categoría profesional Directores tablas reportadas el apartado "5. Cuestiones sociales y relativas al personal" del presente EINF.

¹² El concepto de Alta Dirección se ha modificado a efectos del EINF del 2020 a 2021, teniéndose en consideración, a los efectos del presente informe, solamente las retribuciones medias del personal de Alta Dirección. Las cuantías especificadas en "Remuneraciones Medias Alta Dirección" (2020) se han modificado con el nuevo concepto.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

5.2 Organización del trabajo

Nuestra corporación aglutina sus puestos de trabajo según la clasificación profesional que venimos estructurando en todo el apartado social, constando de:

	Número de empleados	Porcentaje sobre el total
2021		
Directores	74	2,01%
Administración	780	21,14%
Tripulación y personal operativo	2835	76,85%
Total	3689	100,00%
2020		
Directores	45	1,19%
Administración	865	22,87%
Tripulación y personal operativo	2872	75,94%
Total	3782	100,00%

El personal de las diferentes compañías que componen nuestro grupo de empresas tiene perfectamente regulados sus tiempos de trabajo.

Como se puede comprobar en el cuadro anterior, más del 75% de nuestros empleados están directamente relacionados con las actividades de personal a bordo de buques, personal de amarre, terminales marítimas, talleres y transporte por carretera. Todos ellos tienen sus cuadrantes de trabajo, diferenciando sus tiempos de prestación de servicios y descanso, garantizando de esta forma el servicio durante las 24 horas los 365 días del año.

Esto quiere decir, que todos los empleados del Grupo, en sus diferentes escalones, tienen su jornada laboral definida, habiendo un pequeño grupo de responsables de bases, reparación y servicios ligados a la navegación que están en disponibilidad de atender cualquier incidencia que se produzca a fin de garantizar los servicios y operatividad de la flota.

Hasta la fecha, el Grupo no ha recibido denuncia alguna referente a situaciones de "No desconexión laboral".

La organización del trabajo, dentro de las diferentes normativas nacionales de los países en los que el Grupo tiene presencia, es facultad del nivel de Dirección del Grupo. En este sentido, el Grupo desarrolla esta gestión en el marco del cumplimiento de la legislación de cada país, de las necesidades de específicas de cada negocio y de los acuerdos laborales negociados con la representación de los empleados.

Debido a las características diversas del Grupo, el marco regulatorio de la organización del tiempo de trabajo se ajusta al cumplimiento de lo establecido con carácter general en las normativas nacionales de los países en los que se desarrollan las operaciones, respetando siempre los máximos de jornada establecida y los descansos entre jornadas.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

En este sentido, las diferentes normativas internacionales tales como las que se recogen a continuación, constituyen la base sobre la que el Grupo diseña los cuadrantes de trabajo y periodos de embarques:

- MLC. Labour Convention
- STCW. Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar
- IGS. Código Internacional de la gestión de la seguridad
- Código ISPS. Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias
- Directivas europeas

Como ejemplo de normativa nacional para la flota y chóferes, además del marco del Estatuto de los Trabajadores hay una regulación específica en el Real Decreto de Jornadas Especiales de Trabajo (R.D. Ley 1961/95), en el cual, se establecen y delimitan los parámetros a respetar para la organización del tiempo de trabajo.

Para el desarrollo y aplicación de la normativa reseñada, se establecen mecanismos dentro de los Convenios Colectivos de aplicación y se plasma en los diferentes calendarios laborales que se confeccionan con carácter anual.

En materia de conciliación familiar y fomento del ejercicio responsable de los descansos maternales y paternales para ambos progenitores, el Grupo ha facilitado el 100% de las solicitudes que los empleados han solicitado. En este sentido, el Grupo siempre ha establecido las medidas necesarias para no retrasar el permiso en ningún caso durante todo el ejercicio 2021 (y durante toda su vigencia, acumula cero días de retraso en este sentido).

Adicionalmente y como medida de ayuda a la tramitación, los departamentos de Recursos Humanos del Grupo, tanto centrales como nacionales, ponen a disposición de los empleados recursos para la gestión de trámites ante el propio Grupo, así como ante los diferentes organismos públicos responsables del pago de prestaciones.

A fecha de hoy, el Grupo no ha recibido denuncia alguna en materia de organización del trabajo.

En relación con el absentismo, a continuación, se reporta el número de horas de absentismo del ejercicio:

	Total absentismo (h)	
	2021	2020
Número de horas de absentismo	299.000	116.341 ¹³

5.3 Salud y seguridad

¹³ Dadas las especiales condiciones del año 2020, con el acaecimiento de la pandemia global causada por el virus COVID-19, tan solo se integran los datos de absentismo y accidentalidad de España.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

El Grupo garantiza la seguridad y salud de todos sus empleados durante la prestación de sus servicios, desarrollando, por un lado, revisiones periódicas del estado de salud de todos los empleados y por otro, planes de prevención de los riesgos en el trabajo, encaminados a la eliminación de todo riesgo existente en el escenario laboral.

Como partners de acompañamiento a largo plazo, el Grupo cuenta con los sistemas públicos de protección nacional de los diferentes países en los que operamos, entes privados médicos, para la recuperación de los daños que hayan podido sufrir nuestros empleados, así como para la realización de reconocimientos médicos iniciales y periódicos, y servicios externos de ayuda para implementar nuestras políticas de prevención y seguridad en el 100% de nuestros puestos de trabajo.

Contando con la participación de los representantes de los trabajadores en cada centro, se lleva a cabo la siguiente política preventiva:

- Todos nuestros centros de trabajo cuentan con una Evaluación de Riesgos por puesto de trabajo.
- Se elabora un Plan de Prevención, que recoge todas las acciones necesarias para garantizar la seguridad.
- Todos los empleados son informados de los riesgos existentes, y formados en la realización segura del trabajo.
- Antes de la incorporación de un empleado, se realiza una revisión médica para obtener el certificado de aptitud, posteriormente y con periodicidad anual, se pone a disposición de los empleados una revisión médica del estado de salud.
- En el caso del personal de flota, la revisión la realiza el sistema público pertinente en cada país (organismo competente en esta materia), ya que para la prestación de sus servicios es obligatorio el certificado médico de aptitud, con las especificaciones fijadas en el Maritime Labour Convention, normativa internacional.

Igualmente, el Grupo está sujeto a otras normativas y certificaciones en materia de seguridad y salud de los trabajadores, de ámbito nacional e internacional, tales como las que a continuación enumeramos:

- IGS. Código Internacional de la gestión de la seguridad
- STCW. Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar
- OSHAS. Occupational health and safety management systems

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

A continuación, se reportan los indicadores de seguridad y salud para las plantas que componen las divisiones del Grupo:

	Índices de accidentalidad			
	2021		2020	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Accidentes de Trabajo	110 ¹⁴	2	49	4
Tasa de Gravedad	0,56	0,02	1,22	0,07
Tasa de Frecuencia	14,76	0,27	22,55	1,84
Enfermedades Profesionales	0	0	0	0

Las fórmulas utilizadas para el cálculo de la tasa de gravedad y tasa de frecuencia son las siguientes:

Tasa de gravedad:
Número de jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja x 10 ³
Número total de horas trabajadas

Se contabilizan las jornadas perdidas como la diferencia entre los días naturales (sin descontar festivos ni vacaciones en el cómputo) entre la fecha de alta y la de baja. Las jornadas pérdidas son una representación de la gravedad del accidente ocurrido en el ejercicio o periodo de referencia.

Tasa de frecuencia:
Número de accidentes de trabajo en jornadas laboral x 10 ⁶
Número total de horas trabajadas

En el cálculo de horas trabajadas, se incluyen las horas efectivas de trabajo en las que los trabajadores de referencia estuvieron “expuestos al riesgo” de sufrir un accidente de trabajo. De este cómputo se excluyen las horas no trabajadas por permisos, vacaciones, bajas por enfermedad, absentismo, etc. El cálculo de horas trabajadas incluye también las horas extraordinarias. Las horas no trabajadas ocasionadas por los accidentes incluidos en el cómputo se descuentan del total de horas trabajadas.

5.4 Relaciones sociales

Dentro del marco de las relaciones sociales cabe distinguir dos ámbitos diferenciados, por una parte, las relaciones con los sindicatos más representativos a nivel local, autonómico o nacional, y, por otra parte, las relaciones con la representación de los trabajadores en cada empresa.

¹⁴ No se incluyen en el informe los accidentes que no hayan tenido baja médica.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

A nivel institucional, el Grupo mantiene reuniones con cierta periodicidad con los sindicatos más representativos, para abordar cuestiones generales, marco normativo, planes de futuro, etc.

El Grupo en línea con la legislación de los diferentes países en los que opera, establece la representación de los trabajadores considerando el número de empleados representados.

Las normativas nacionales dan desarrollo específico en cada territorio y regula los derechos de representación, garantías y derechos de información y consulta.

Con la representación de los trabajadores, se negocian y acuerdan convenios colectivos y acuerdos laborales:

- Trimestralmente se facilita información relativa a las horas extraordinarias realizadas en cada uno de ellos centros de trabajo, así como el porcentaje de absentismo que se ha producido en el periodo.
- Periódicamente se realizan reuniones con los representantes de los trabajadores para tratar asuntos relativos al centro de trabajo, como por ejemplo:
 - Calendario laboral anual
 - Aspectos relacionados con la Seguridad y Salud
 - Cuestiones de interés de la representación de los trabajadores

Igualmente, se informa a los representantes de los trabajadores de cualquier cambio, que pueda suponer una modificación de condiciones de trabajo en materia de tiempo de trabajo, rotación de turnos, régimen de retribuciones etc., estableciendo los procedimientos regulados en la legislación vigente. Igualmente, informamos de cualquier expediente disciplinario y/o sanción que afecte a sus representados.

Estando dentro de un sector internacional como es el sector marítimo, las directivas europeas de obligada transposición a las normativas nacionales, establecen medidas de procedimientos de quejas; así pues, el Maritime Labour Convention establece las garantías necesarias para que todo trabajador de la mar tenga los canales precisos para interponer sus reclamaciones tanto a bordo como en tierra y que no pueda quedar desasistido ante un problema.

Porcentaje de cobertura del personal por convenios colectivos en los países en los que la compañía está implantada.

	2021	2020
Alemania	100,00%	100,00%
Bélgica	100,00%	100,00%
Cabo Verde	0,00%	0,00%
Camerún	100,00%	100,00%
Costa de Marfil	63,27%	29,46%
España	100,00%	100,00%
Francia	96,10%	96,40%
Países Bajos	85,53%	80,72%
Marruecos	50,60%	100,00%
Mauritania	0,00%	0,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

México	0,00%	0,00%
Portugal	100,00%	100,00%
Reino Unido	100,00%	100,00%
Senegal	100,00%	100,00%
Togo	100,00%	100,00%

En los convenios colectivos, existe, o bien un desarrollo de aplicación en materia de seguridad y salud, o una referencia a la normativa nacional vigente en materia de prevención de riesgos laborales, seguridad y salud laboral.

5.5 Formación

En materia de formación, se disponen de diferentes planes, a nivel nacional y también sectorial, mediante los cuales se forma a todo el personal en aquellas necesidades que son detectadas, bien por los responsables de las áreas de desarrollo o bien por los propios empleados.

Estos planes de formación abarcan a todas las clasificaciones profesionales de las que disponemos en la corporación:

- Administración
- Flota
- Amarradores
- Terminales
- Talleres
- Chóferes

A continuación, se presentan el total de horas de formación por clasificación profesional.

	2021	2020
Directores	4.261	1.773
Administración	4.541	439
Tripulación y personal operativo	26.323	29.616
Total	35.125	31.828

5.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad

El Grupo cumple con las diferentes leyes nacionales aplicables relativas a la inclusión de personas con discapacidad, procediendo en su caso con el cumplimiento de las reservas de

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

empleo y con los conciertos con centros especiales para el fomento de empleo con personas con discapacidad.

Además del cumplimiento estricto de la ley, el Grupo realiza compras con centros especiales colaboradores en este ámbito.

El Grupo implementa todas las medidas necesarias para facilitar el acceso, tanto físico -eliminado barreras arquitectónicas a oficinas y centros de trabajo-, como laboral -fomentando la inclusión en los procesos de selección - de las personas discapacitadas.

	Empleados con discapacidad	
	2021	2020
Hombres	10	24
Mujeres	1	2
Total	11	26

5.7 Igualdad

En relación con la igualdad de oportunidades, medidas y protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo cabe distinguir por un lado el marco regulatorio aplicable y por otro lado, la sensibilidad que el conjunto del Grupo aplica en esta materia, no permitiendo en ningún caso discriminaciones por razón de sexo. Cabe destacar que todos los convenios colectivos que negocia el Grupo incluyen los siguientes aspectos:

- Igualdad de trato y oportunidades: *“Las partes firmantes del presente Convenio Colectivo declaran su voluntad de respetar el principio de igualdad de trato en el trabajo a todos los efectos, no admitiéndose discriminaciones por razón de sexo, estado civil, edad, raza o etnia, religión o convicciones, discapacidad, orientación sexual, (...).”*
- Acoso sexual: *“Acoso Sexual: Cualquier comportamiento, verbal o físico, de naturaleza sexual que tenga el propósito o produzca el efecto de atentar contra la dignidad de una persona, en particular cuando se crea un entorno intimidatorio, degradante u ofensivo. Acoso por Razón de Sexo: Cualquier comportamiento realizado en función del sexo de una persona, con el propósito o el efecto de atentar contra su dignidad y de crear un entorno intimidatorio, degradante u ofensivo.”*

No obstante lo anterior, el Grupo se encuentra estudiando el establecimiento, en caso de que proceda, de planes concretos en esta materia.

6. Respeto a los Derechos Humanos

El Grupo dispone de un Código Ético en Francia orientado al respeto y salvaguarda de los derechos humanos en su entorno. En España durante el 2021 se ha conseguido el objetivo marcado en años anteriores de la creación y formalización del Comité de Compliance, junto a la identificación y evaluación de los distintos riesgos que pueden incidir en la Corporación.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Finalmente, a mediados de octubre del 2021, se aprobó el Código Ético y se realizó la distribución a todo el personal.

Asimismo, para evitar la explotación de los trabajadores del mar, los buques de la flota del Grupo que realizan viajes fuera de los límites del puerto disponen de la certificación de cumplimiento del convenio MLC 2006, siendo obligatorio para aquellos buques de más de 500 GT's y que realicen viajes internacionales. En este sentido, actualmente se encuentran certificados todos los buques gestionados por Boluda Lines, así como los remolcadores Bremen Fighter, VB Matador y VB Maestro, y los remolcadores de Boluda Offshore.

Entre los compromisos del mencionado convenio MLC 2006, el Grupo, a través de sus empresas filiales, formaliza a través de elementos documentales las siguientes declaraciones:

- No contratar menores de 18 años, quedando englobado el trabajo infantil.
- Disponer de un procedimiento de quejas a disposición de todo el personal embarcado.
- Seguro de repatriación en caso de fallecimiento.

El convenio MLC 2006 es un acuerdo suscrito entre la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional de Trabajadores (OIT), que establece unas condiciones mínimas de trabajo y de vida para todos los trabajadores de los barcos fijando en un sólo instrumento el derecho de marinos y marineros a condiciones de trabajo decentes en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros, refundiendo más de 60 normas y convenios existentes entre los que destacan de la OIT:

- Convenio sobre el trabajo forzoso, de 1930 (núm. 29)
- Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, de 1948 (núm. 87)
- Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, de 1949 (núm. 98)
- Convenio sobre igualdad de remuneración, de 1951 (núm. 100)
- Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, de 1957 (núm. 105)
- Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), de 1958 (núm. 111)
- Convenio sobre la edad mínima, de 1973 (núm. 138)
- Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, de 1999 (núm. 182)

El Grupo tiene presente asimismo que la gente de mar está amparada por las disposiciones de otros instrumentos de la OIT y tiene otros derechos reconocidos como derechos y libertades

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

fundamentales que rigen para todas las personas, y que el Grupo suscribe totalmente, como las normas internacionales relativas a la seguridad de los buques, la protección de las personas y la calidad de la gestión de los buques contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado, así como los requisitos sobre formación y competencias de la gente de mar contenidos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado.

En la actualidad el Grupo no ha registrado ninguna denuncia por parte de las tripulaciones.

Adicionalmente, el resto de flota dispone de convenios colectivos específicos donde también se contemplan todos los puntos anteriormente mencionados.

7. Corrupción y soborno

En el ámbito de España, en particular en determinadas actividades de Boluda Cargo y Terminales de Fuerteventura y La Luz, se han incluido en el Sistema de Gestión los requisitos del Operador Económico Autorizado (OEA), y a través del cual se requiere un compromiso de los Socios Comerciales (Proveedores/Clientes) en relación a conductas relacionadas con la corrupción y soborno, con lo que se ha iniciado el camino para documentar que la Corporación es contraria a cualquier práctica corrupta o ilegal para alcanzar beneficios empresariales.

En 2020 se iniciaron los trabajos encaminados a la elaboración del Sistema Corporativo de Gestión de Compliance, que estará integrado en los Sistemas de Gestión implantados actualmente en las empresas del Grupo, y que protegerá al mismo de posibles prácticas delictivas como la corrupción o el soborno.

Durante el 2020 y el 2021 se ha trabajado en la elaboración de procedimientos para cumplimiento al Compliance Penal, habiendo realizado su formalización e inicio de implantación en octubre del 2021, habiéndose constituido el Comité de Compliance y habiendo distribuido de forma interna el Código Ético.

Durante la implantación se han realizado jornadas formativas por parte del Comité a los distintos grupos de trabajadores.

Durante 2021 el Grupo en el ámbito de España, no ha recibido ninguna denuncia por temas de corrupción, soborno o blanqueo de capitales.

8. Compromisos con la sociedad y el desarrollo sostenible

8.1 El impacto de la actividad de la corporación en el empleo y el desarrollo local, en las poblaciones y en el territorio

El desarrollo de la actividad empresarial de Boluda Corporación Marítima y sus diferentes divisiones estratégicas, como Boluda Towage, responsable en el ámbito internacional de los servicios de remolque portuario, costero, offshore y salvamento marítimo, y Boluda Shipping,

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

encargada de los servicios de transporte y logística internacional, gracias a su expansión geográfica tanto nacional como internacional en los últimos 40 años, origina año tras año un importante impacto positivo en las economías de los países y las comunidades donde está presente. Este beneficio colectivo lo generan también las otras dos divisiones de menor envergadura: Boluda Port Services, empresa de avituallamiento de enseres y tripulación de buques y VB Comisarios de Averías, agencia de peritaje de siniestros marítimos.

Acciones frente a la COVID-19

La Corporación desarrolla diferentes actividades: transporte marítimo, terrestre y ferroviario de mercancías, consignación de buques, estiba y desestiba en sus terminales marítimas, agencia transitaria, transporte de carga de proyectos, así como servicios de remolque, salvamento marítimo, amarre de buques, peritaje de siniestros y suministro y transporte de material y tripulaciones con lanchas y gabarras a buques, que la han convertido en un holding empresarial, líder en servicios marítimos, y en un agente que contribuye significativamente al progreso económico y social de las zonas donde está implantada la compañía.

En 2021, a pesar de transcurrir dos años seguidos de crisis económica internacional surgida de la pandemia ocasionada por la COVID-19, Boluda continuó llevando a cabo un importante esfuerzo para mantener los puestos de trabajo en el ámbito geográfico en el que opera y volvió a apostar por el teletrabajo y por incrementar las medidas de seguridad para complementar los mecanismos de previsión gubernamental de medidas sanitarias.

Dada la misión de responder y atender las necesidades de transporte marítimo y de logística portuaria demandadas por la sociedad de una manera eficaz, responsable y profesional, se continuó garantizando las diferentes actividades que se desarrollan en la Corporación Marítima. Servicios como transporte de mercancías, logística internacional y operativa de remolque de buques mantuvieron su ritmo de trabajo por ser inherentes al ámbito del sector estratégico y esencial para colaborar en que no hubiera un desabastecimiento a la ciudadanía en el suministro de mercancías.

Para ello y durante los primeros meses de 2021, la práctica totalidad de empleados y empleadas que trabajaron en las oficinas del holding en los continentes en los que se ofrecen los servicios marítimos empezaron a desempeñar su labor desde sus casas y, con la mejora paulatina de la situación, volvieron a sus puestos con el uso de la mascarilla. Al tiempo, las tripulaciones de los remolcadores y buques siguieron las más estrictas medidas de seguridad sanitaria recomendadas por los respectivos departamentos de Sanidad de los países en los que opera para evitar nuevos contagios.

Crecimiento y expansión en pleno COVID 19

Cabe destacar que, en un año de plena crisis por la COVID-19, la Corporación Marítima, a través de su división Boluda Shipping, con la naviera Boluda Lines, continuó con su particular visión empresarial de mantener toda la flota operativa para garantizar el suministro de bienes de primera necesidad en todos los puertos en los que opera.

Esta estrategia motivó un gran esfuerzo económico en España y la consolidación de la nueva línea directa entre la península ibérica (a través de Cádiz) y Canarias, con periodicidad diaria, para ofrecer un mejor servicio de calidad del mercado canario, ya que la naviera es una compañía de referencia en Canarias, con una cuota de mercado superior al 40%. Una línea comercial denominada Daily Canarias, que el 1 de diciembre de 2021 cumplió su primer aniversario.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

De esta forma, Boluda Lines, empresa que lleva 185 años presente en el tráfico marítimo de mercancías en España - su origen data de 1837 con Naviera Fos, creada por la quinta generación, por parte materna, del actual presidente, Vicente Boluda Fos -, demostró que supo mantener su responsabilidad con la sociedad canaria en el abastecimiento de productos y mercancías; en el mantenimiento de empleos y en la generación de riqueza, en un segundo año marcado por la situación sanitaria de la COVID-19.

La línea Daily Canarias, que durante 2021 cambió el sistema de distribución y logística en el archipiélago, supuso una inyección económica tanto en las islas Canarias, como también para Cádiz y Sevilla, donde ambos puertos andaluces y los del archipiélago han notado una reactivación de sus actividades comerciales, con movimientos diarios de estiba y desestiba de productos perecederos. Para potenciar esta interrelación comercial con los clientes y la sociedad gaditana, la compañía, a principios de año, abrió nuevas oficinas en Cádiz, ubicadas en la avenida del Puerto, 1 - 6º B, Edificio Trocadero. A su vez, en septiembre adquirió la empresa Amarradores del Puerto de Cádiz, incorporada a la división Boluda Port Services, y en diciembre se hizo efectiva la compra de la Compañía Gaditana de Contenedores, agregada a la división Boluda Shipping.

Este hito histórico de la primera conexión diaria entre Canarias y la península ibérica conlleva, de cara al consumidor y al cliente, una mayor calidad para las cargas sensibles y los productos perecederos y, de cara a los clientes, ha introducido importantes mejoras en tiempos de distribución y en los stocks de productos, así como un ahorro económico en costes de almacenaje.

Asimismo, este enlace diario no sólo consolida el liderazgo de Boluda Lines entre Canarias y el territorio peninsular, sino que, además de disminuir la congestión del tráfico terrestre, reduce el impacto de la huella de carbono en el medio ambiente.

Además, la obtención de la concesión de la terminal de contenedores en el puerto de Arrecife (en la isla de Lanzarote), a Boluda Maritime Terminals, filial de Boluda Shipping, aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, el 20 de diciembre de 2021, prevé ofrecer una mayor calidad de servicios y precios a los clientes. Su operatividad se prevé que pueda estar en verano de 2022.

En el ámbito mundial, este esfuerzo de Boluda por mantener el liderazgo en la prestación de servicios marítimos de calidad y en la expansión geográfica nacional e internacional a pesar de la crisis de la COVID 19, llevó a la división Boluda Towage a engrosar la flota y el ámbito operativo portuario y marítimo de la filial Boluda Towage Europe, con el siguiente calendario:

- El 16 de febrero se adquiere la empresa neerlandesa Iskes Towage & Salvage. Vicente Boluda Ceballos, de Boluda Towage, firmó un acuerdo con Jim Iskes, de la empresa familiar neerlandesa Iskes Towage & Salvage, para adquirir sus actividades de remolque portuario en Eemshaven (Países Bajos) y Lübeck (Alemania), así como sus actividades *offshore*, además de la dirección y el personal de la oficina central en Ijmuiden, en los Países Bajos.
- El 5 de marzo se inicia el servicio de salvamento marítimo en el mar Báltico, con el remolcador Bremen Fighter. Las Autoridades Federales de Vías Navegables de Alemania otorgaron a Boluda Deutschland GmbH un contrato de salvamento marítimo en el mar Báltico. El Bremen Fighter, el remolcador más potente de la flota de Boluda Towage, con

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

una potencia de tiro a punto fijo de 104 toneladas, luce los colores oficiales de la guardia costera, con el compromiso de proteger la seguridad marítima en el este del mar Báltico.

- En septiembre, se amplía la actividad de remolque en el mar Báltico, concretamente en el puerto alemán de Rostock. La presencia de Boluda Towage en el puerto de Rostock supone un paso más hacia el fortalecimiento y la expansión de las actividades de la compañía en el noroeste de Europa y en la zona del mar Báltico.
- El 20 de diciembre se amplía la internacionalización de Boluda Towage con la adquisición de la compañía de remolque escocesa Caledonian Towage, que opera en la zona del Cromarty Firth desde 1969, a través del acuerdo de compra con GEG (Holdings) Ltd. La operación ha reforzado el liderazgo mundial de la división de remolque y servicios marítimos sostenibles de Boluda Corporación Marítima. Este acuerdo de compra incluyó su dirección, personal de oficina y tripulación, con sede en Invergordon, Escocia.

Al margen de las acciones que tuvo que emprender la compañía marítima para afrontar las secuelas que ocasionó la COVID-19 en 2021, exponemos los impactos más relevantes de la actividad de la Corporación en el empleo y el desarrollo local en las principales localizaciones donde está presente.

ESPAÑA

El año 2021 la compañía tuvo una especial presencia y vinculación con la sociedad como representantes de las patronales. De hecho, el 21 de julio el presidente de Boluda Corporación Marítima, Vicente Boluda Fos fue elegido presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) y su hijo, Vicente Boluda Ceballos, fue elegido el 22 de julio, presidente de la Asociación Nacional de Remolcadores de España (ANARE).

Canarias

Desde que en 1994 Boluda Corporación Marítima comprara la consignataria Miller y Cía. al Grupo Gor y se produjera su consecuente desembarco en el mercado canario, el holding marítimo no ha hecho sino mantener y reforzar año tras año su apuesta por el desarrollo de la logística en el archipiélago, llegando a gestionar en la actualidad cuatro terminales marítimas, ofrecer ocho rutas marítimas con escalas en las islas y articular una oferta logística que abarca prácticamente toda la cadena logística.

En estos 27 años, las divisiones de Boluda Towage – a través de su filial Boluda Towage Spain– Boluda Shipping, Boluda Port Services y VB Comisarios de Averías han impulsado un fuerte compromiso con el desarrollo estratégico y el futuro del sector marítimo en Canarias, tanto en materia de seguridad en el tráfico portuario, como en ofrecer un servicio de transporte marítimo, logística y peritaje de siniestros de máxima calidad y plenamente fiable para los clientes.

El mercado canario presenta unas peculiaridades relacionadas directamente con su insularidad. Por ello, contar con una oferta logística integral en Canarias es fundamental para responder a las necesidades de los clientes, sobre todo los relacionados directamente con el sector turístico. En un contexto de recuperación económica tras las diferentes etapas de crisis, Boluda está avanzando hacia escenarios de actuación que conlleva la creación de nuevas oportunidades sociales y económicas dentro del archipiélago, como es el caso de la obtención de la concesión de la terminal de contenedores en el puerto de Arrecife, en Lanzarote, con el objetivo de promover la competitividad del tejido empresarial en las islas y favorecer la creación de empleo.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Para la Corporación, la conectividad del territorio es primordial. De ahí toda su oferta en servicios marítimos y, sobre todo, el lanzamiento del Daily Canarias, la primera línea de periodicidad diaria que une Canarias con el sur de la península ibérica. La aportación e impacto en la sociedad canaria y en su desarrollo social, constituye un vector clave de cambio que reduce las limitaciones que su lejanía con el resto del territorio nacional puede ocasionarle; proporciona un marco idóneo para el impulso de su internacionalización y aporta recursos necesarios con el objetivo de conllevar a un nuevo ciclo económico, con un crecimiento ambicioso en su estructura de empleo.

Pero el holding empresarial va más allá ya que, en los próximos años, considerar el archipiélago canario como una plataforma *hub* a nivel mundial para prestar servicios es un objetivo real. De hecho, en la actualidad, Boluda establece en Canarias su centro neurálgico a nivel administrativo y financiero, con una plantilla de más de 400 personas. Esta multinacional ofrece en Canarias todos los servicios de la compañía: transporte marítimo y terrestre, terminales de estiba y desestiba, transitaria, consignación de buques, transporte de proyectos de carga, remolque, salvamento marítimo, almacén logístico, amarre, transporte de empleados y avituallamiento de buques, y peritaje de siniestros. Unos servicios que brindan un valor añadido a la competitividad de la economía isleña y a su calidad laboral, abarcando sectores más allá de los ya consolidados en el archipiélago como es el turístico.

La conectividad con otros territorios, especialmente de la costa oeste de África, es uno de los principales objetivos estratégicos de la empresa, mediante la oferta de servicios cuyo equilibrio calidad/coste refleja el poder de las sinergias implantadas por el holding en Canarias.

En el ámbito social, diferentes eventos y patrocinios promocionados por Boluda dejan patente el compromiso y respeto con la sociedad canaria, aunque en 2021 y debido a la pandemia no pudo celebrarse el Concierto Sinfónico en la terminal marítima de Las Palmas (Boluda Maritime Terminals Las Palmas), pero sí el concierto de Navidad organizado por la Autoridad Portuaria de Tenerife, aunque tuvo que celebrarse a puerta cerrada. Debido a la situación que vivió la isla de La Palma por la erupción del volcán Cumbre Vieja, la mitad del patrocinio, 17.552 euros, sin el IGIC, se destinó como donación de Boluda Corporación Marítima a la campaña "Todos con La Palma", en la que se recogieron fondos para los damnificados por esa catástrofe natural. El resto, 17.552 euros más el 6,5% (1.140,88 euros) de IGIC, es decir 18.692,88 euros, se destinó al concierto de Navidad.

Colaboración con La Palma

Desde el inicio de la erupción volcánica de Cumbre Vieja, Boluda Lines puso al servicio del Gobierno de Canarias y del Cabildo de La Palma su entidad corporativa dedicada a RSC, Humanitarian Transport, para el transporte gratuito de medios y mercancías de ayuda humanitaria desde la península hasta a la isla.

Durante el año 2021, se transportaron de forma gratuita, a través de la línea Daily Canarias, 33 equipos de contenedores de 20', 40' y 45' cargados de productos solidarios de primera necesidad. La mercancía donada por entidades, ONGs y asociaciones incluía desde alimentos no perecederos, piensos para ganado, mantas, medicamentos hasta mobiliario para las nuevas viviendas de los palmeros afectados por el volcán. Los equipos salieron principalmente desde el

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

puerto de Cádiz, que posee una conexión con La Palma, pero también se trasladaron containers desde otros puntos de España como Sevilla, Valencia, Alicante, Las Palmas o Tenerife. El valor de los fletes cubiertos por la compañía supone una aportación de más de 44.500€, en concreto 44.619€.

De entre los servicios de transporte humanitario desempeñados, destaca la participación en el transporte por tierra y por mar de dos desaladoras que garantizan el suministro de riego de mantenimiento a los cultivos localizados en el suroeste de la isla cuando la única tubería que permitía el riego quedó inutilizada por la presión de la colada del volcán y por las altas temperaturas.

En definitiva, las Islas Canarias son una parte fundamental de la evolución y desarrollo económico de la compañía, con un impacto recíproco de beneficios.

CABO VERDE

La actividad en Cabo Verde, iniciada en 2011, se retomó a partir de 2017 tras el interés global del holding en conectar puntos económicos tan olvidados, pero en pleno crecimiento social, como es este archipiélago frente a África occidental, a través de la apertura de nuevas rutas de comercio.

Con una población de cerca de 550.000 personas y un PIB muy inferior a la media mundial, su ranking en el *Doing Business* en 2021 se estableció en el puesto 134 (de los 196), lo que ofrece grandes oportunidades de negocio. El turismo es vital para la economía del país, exactamente el 25% del PIB, y genera uno de cada cinco empleos.

La aportación de la compañía a una sociedad, con características tan singulares, se encamina no solo en ser palanca para la reducción de su desempleo, sino eje fundamental en la estrategia económica a través de este tipo de servicios. Unas actividades que permiten mejorar aspectos claves de su desarrollo social y económico, a través de la diversificación, innovación y creación de actividades de mayor valor añadido.

La creciente demanda de rutas marítimas que conecten esta parte del mundo, con intereses europeos y occidentales, llevó a la compañía a realizar una inversión en este enclave geográfico, con la instalación física de cuatro puntos de negocio claves dentro del archipiélago, distribuidos entre los puertos de Praia, Mindelo, Sal y Boa vista. Una presencia que proporciona trabajo directo a más de una veintena de personas en las áreas del recinto portuario y zonas comerciales. Asimismo, la reputación de la compañía dentro del sector marítimo favorece un aumento en la actividad comercial y social con Cabo Verde.

El servicio prestado por las filiales de Boluda Shipping ha favorecido significativamente al principal sector del país, el turismo, que necesita de un buen abastecimiento a las cadenas hoteleras para recibir suministro semanal de todo tipo de productos de consumo con los que poder ofrecer un servicio de calidad. Este incremento en la calidad de la oferta se traduce en aumento de puestos de trabajo y, por consiguiente, en la mejora de la calidad de vida en este país.

En colaboración con la consignataria Miller y Cía., en Cabo Verde se puso en marcha en septiembre de 2017 una nueva línea comercial que Boluda Lines ha ido consolidando y reforzando de manera que recientemente ha incrementado su frecuencia de escalas hasta

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

prestar un servicio semanal. La línea hace la ruta Las Palmas, Sal, Bonavista, Mindelo, Praia, Bissau/Dakar, Las Palmas. Esta línea comercial es capaz de enlazar con los siguientes mercados:

- Europa: España (península y Canarias), Portugal, Italia y norte de Europa
- América: EUA, Argentina, Uruguay y Canadá
- Asia: China
- África: Mauritania, Senegal y Guinea Bissau

MÉXICO

El impacto que representa en el estado azteca la división Boluda Towage México, con presencia en el continente americano desde 1997, se manifiesta en la contratación de personal local, con un gran número de empleos directos, 363 (170 a efectos de empresas que consolidan por el método de integración global), e indirectos. La compañía ha optimizado la cadena de suministro, con la contratación de proveedores locales de cara a generar riqueza, mejorar los tiempos de entrega y reducir el coste de los servicios.

Estas medidas contribuyen a generar confianza y mejorar la calidad de vida, con mejores oportunidades para las familias y la educación de los hijos, lo cual puede incluir sustancialmente en la reducción de la delincuencia.

ÁFRICA: MAURITANIA / SENEGAL/ GUINEA BISSAU

Por lo que respecta a la división Boluda Shipping, el Grupo mantiene una estrecha relación con dos países de África occidental, Mauritania y Senegal, donde presta servicio de transporte marítimo desde hace décadas, y desde hace varios años con el puerto de Bissau, en Guinea Bissau. De hecho, Boluda Lines conecta semanalmente los puertos de Dakar (Senegal) y Bissau (Guinea Bissau), Nouadhibou y Nouakchott (Mauritania) con la península ibérica a través de Canarias.

Cabe destacar que la incidencia sobre las economías de Mauritania y Senegal es más que evidente, ya que una de las riquezas de la región es la pesca. Es por ello por lo que la naviera Boluda Lines, altamente especializada en el transporte de productos congelados y refrigerados, presta servicio regular para el transporte desde los caladeros del Atlántico oriental a los mercados europeos; y el transporte en contenedor es el medio idóneo para dar salida a la alta productividad de la zona. De hecho, en los últimos años, los buques de Boluda Lines han transportado desde los caladeros de pesca de Mauritania y Senegal hacia los mercados europeos una media de 30.000 toneladas/año de cefalópodos, mariscos y pescados congelados.

En cuanto a la división Boluda Towage, cabe informar de que a través de su filial Boluda Towage France se prestó servicio de remolque en Nouadhibou y Dakar, así como en los puertos de Tánger Med (Marruecos), San Pedro y Abidjan (Costa de Marfil) y Lomé (Togo). Esta actividad genera el mantenimiento de más de 600 empleos directos en el continente africano, reflejando un espíritu de colaboración donde se materializa el compromiso del Grupo empresarial con el desarrollo local y con el tejido económico y social.

Es significativo señalar, en el marco de las acciones de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), que la compañía mantiene una histórica y continuada colaboración con Senegal donde, a través del programa corporativo creado por la compañía, denominado Humanitarian Transport,

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

y por medio de la naviera Boluda Lines, la compañía coopera con diferentes organizaciones no gubernamentales para el envío gratuito en contenedores de material escolar, sanitario, humanitario, alimentario y fabril. En 2021 ninguna ONG solicitó la colaboración de este servicio.

RESTO DE EUROPA: ALEMANIA, PAÍSES BAJOS, GRAN BRETAÑA, BÉLGICA Y PORTUGAL

En su apuesta por continuar con la internacionalización, la división Boluda Towage volvió a registrar un nuevo crecimiento para incrementar la seguridad marítima en puertos del norte de Europa. Así, el 16 de febrero de 2021 Boluda adquirió la compañía neerlandesa Iskes Towage & Salvage. Esta adquisición aportó a la flota de la división ocho remolcadores que prestaron servicio en tres puertos de Países Bajos, Alemania y Portugal (en este puerto operó hasta el 16 de octubre, ya que el único remolcador con base en el puerto de Lisboa, el Sirios, fue trasladado a España para su abanderamiento como VB Sirios). Para informar de esta transición se hizo un intenso trabajo de comunicación interna y externa con los empleados, medios de comunicación utilizando los canales adecuados para cada colectivo.

Esta adquisición permitió al Grupo ampliar sus servicios en puertos de Países Bajos y Alemania, en los que opera la filial Boluda Towage Europe desde que en 2017 y 2019 se adquirió la empresa alemana URAG y la compañía neerlandesa Kotug Smit Towage, respectivamente.

El 5 de marzo Boluda Towage Europe inició el servicio de salvamento marítimo en el mar Báltico, con el remolcador Bremen Fighter, el más potente de la flota del servicio internacional de remolque, tras ganar el concurso público del Gobierno de la República Federal de Alemania. En septiembre, Boluda Towage Europe amplió su actividad de remolque en el mar Báltico en el puerto alemán de Rostock.

En 2021, los propietarios de la compañía también fueron escalando puestos de responsabilidad en las patronales europeas. De hecho, el 2 de septiembre Vicente Boluda Ceballos, vicepresidente ejecutivo de Boluda Towage, asumió la presidencia de la European Tugowners Association, organización que aglutina a propietarios y operadores de remolcadores que prestan servicios en puertos y costas europeas. Hasta esa fecha ocupó el cargo de vicepresidente de esa patronal durante los dos años anteriores.

Para completar la internacionalización en 2021, el 20 de diciembre Boluda Towage adquirió la compañía de remolque escocesa Caledonian Towage, que opera en la zona del Cromarty Firth desde 1969, que ha pasado a depender de la filial Boluda Towage Europe. Para dar cuenta de esta transición se hizo un intenso trabajo de comunicación interna y externa con los empleados, medios de comunicación, con el uso de los canales adecuados para cada colectivo.

Con esta ampliación, Boluda Towage Europe contó con una plantilla de 944 empleados en Países Bajos, Alemania, Reino Unido, Bélgica y Portugal.

8.2 Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con éstos

El Grupo empresarial se relaciona de forma próxima, a través de varios canales de comunicación, con sus grupos de interés, a fin de compartir con todos ellos las cuestiones que tengan que ver con el proceso diario de la compañía, sean clientes, empleados, autoridades portuarias, sindicatos, medios de comunicación o la sociedad.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Además de los medios tradicionales, el holding ha potenciado la comunicación digital, con presencia en las redes sociales de mayor difusión como Facebook, Twitter, LinkedIn y YouTube, que permiten mantener una relación bidireccional con los grupos de interés.

Además, en 2021 la Corporación publicó en la web boluda.com.es 29 notas de prensa como parte de sus acciones de comunicación externa.

A lo largo de los años, se ha establecido una sólida relación tanto con la prensa marítima nacional e internacional, como con los medios de comunicación locales. Mediante comunicados de prensa y artículos periodísticos se ha facilitado la información relevante de nuestra empresa, como la incorporación a la flota de nuevos remolcadores, bautismos, maniobras y operaciones especiales de remolque, etc. En alguna ocasión, se han realizado entrevistas del presidente de Boluda Corporación Marítima o CEOs en las bases de los puertos donde se opera con remolcadores, como fue el caso de Valencia, para un informativo de TVE, conducido por Carlos Franganillo.

- He aquí ejemplos de la relación de Boluda Towage Europe con la sociedad:

Medios de comunicación. Ejemplos de comunicados publicados:

- **“El consejo de administración de Boluda Towage SL ha nombrado a Mark van Dongen director comercial de la división de remolque de Boluda. Van Dongen asumió sus nuevas funciones el 1 de junio de 2021”.**
- **Boluda Towage celebra el bautismo de cuatro remolcadores ecológicos (OMI Tier-III).** El 16 de septiembre de 2021, se celebró en el puerto de Zeebrugge el bautismo de cuatro remolcadores ecológicos de nueva construcción, los VB BOLERO, VB RUMBA, VB FLANDES y VB SAMBA. Estos remolcadores de nueva construcción cumplen los requisitos de emisiones de la OMI Tier-III y cuentan con las certificaciones más altas en la lucha contra incendios. Así, sus emisiones, como por ejemplo los óxidos de nitrógeno, se reducirán en un 80%.

Redes sociales

Boluda Towage Europe cuenta con página corporativa en redes sociales como LinkedIn, Facebook, YouTube, Instagram y Twitter para ampliar el reconocimiento de su marca y construir una base sólida de seguidores en internet.

Eventos con clientes

Para crear una red y una relación sólidas con todos los actores de un sector, es fundamental arraigarse a nivel local. Así, se garantiza un vínculo y una implicación con el cliente y toda la zona. Boluda Towage Europe suele organizar eventos para clientes en todos los puertos en los que prestamos servicio, pero debido a la pandemia de COVID muchos se han pospuesto hasta 2022.

En 2021 se han celebrado los siguientes eventos para clientes:

- Junio: encuentro con clientes de la zona: Herring Take Away Rotterdam
- Agosto: recepción de clientes en Alemania (entradas VIP durante el evento Tall Ship)
- Septiembre: torneo de golf para clientes en Rotterdam

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Septiembre: evento para clientes en Amberes-Brujas: bautismo de 4 remolcadores ecológicos de nueva construcción
- Octubre: evento para clientes en Londres

Suscripciones a periódicos

Para mantenerse al tanto de información de mercado relevante, Boluda Towage Europe está suscrita a varios periódicos y revistas marítimos como:

- Eesea
- Financieel Dagblad
- Flows Antwerp
- IHS / Seaweb
- Maasmond Newscippings (gratuita)
- Nieuwsblad Transport
- THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung
- The Loadstar (gratuita)
- Tugezine (gratuita)
- Tugs & Towing line (gratuita)

En definitiva, Boluda identifica y prioriza los siguientes grupos de interés, identificándose el Grupo 1 con los de mayor importancia para la compañía:

Grupo 1:

- Empleados
- Clientes
- Proveedores
- Autoridades portuarias
- Sindicatos
- Directivos
- Competencia

Grupo 2:

- Medios comunicación
- Administración del Estado

Grupo 3:

- Subcontratistas

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Suministros
- Tercer sector
- ONGD's

A continuación, se detallan los temas, canales de comunicación y compromisos de mejora identificados para cada grupo de interés.

Grupo de interés	Tema	Canal de comunicación	Compromiso de mejora
Empleados	Formación y desarrollo	RRSS	Portal del Empleado/Intranet
	Beneficios sociales	Web	Encuestas de clima
	Seguridad y salud	Correo electrónico	Racionalización del horario
Clientes	Servicio	RRSS	Encuestas de satisfacción
	Profesionalidad	Web	
	Atención personalizada	Teléfono Presencia física Correo	
Proveedores	Buena relación contractual	RRSS	Mejorar plazo pagos
AAPP	Buena relación contractual	RRSS	
	Colaboración temas comunes	Web Teléfono Correo	
Sindicatos	Prácticas Laborales justas	Web	Mejorar la comunicación
	Convenios	Teléfono	
	Seguridad y salud laboral	Correo	
Directivos	Sistema eficaz toma de decisiones		Compliance
Competencia		Web RRSS	
MMCC	Difusión de noticias	Notas de Prensa	Mejorar la comunicación

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

8.3 Las acciones de asociación y patrocinio

ESPAÑA

El Grupo en España es miembro, entre otras, de diversas asociaciones vinculadas al sector marítimo como la:

- Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)
- Asociación Naviera Valenciana (ANV)
- Asociación Nacional de Remolcadores de España (ANARE)
- Clúster Marítimo Español (CME)
- Asociación de Empresarios de Actividades Marítimas (ASEAM)
- Instituto Marítimo Español (IME)
- Real Academia de la Mar
- Propeller Club Valencia
- Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (ANESCO)
- Federación Canaria de Empresas Portuarias
- Asociación Española de Consignatarios de Buques

Además, también está vinculado al sector empresarial valenciano y nacional como miembro, entre otras, de la:

- Asociación Valenciana Empresarios (AVE)
- Escuela de Empresarios (EDEM)
- Instituto de Empresa Familiar (IEF)
- Confederación Empresarial Valenciana (CEV)
- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia
- Asociación para el Progreso de la Dirección (APD)
- Consejo Empresarial Alianza por Iberoamérica (CEAPI)
- Círculo de Confianza de la Nueva Economía (CCNE)
- Club Financiero Génova
- Asociación de Usuarios SAP de España
- New Economy

Como multinacional líder en la prestación de servicios marítimos, Boluda, en el marco de su política de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), está involucrado de forma continuada con varias fundaciones, con un compromiso firme de minimizar el impacto que las actividades de la compañía puedan afectar sobre la sociedad y el medio ambiente.

Entre dichas fundaciones destacan la:

- Fundación Valenciana de Estudios Avanzados
- Fundación Premios Rei Jaume I
- Fundación Mujeres por África
- Aportem - Puerto Solidario Valencia
- Conexus
- Fundación Puertos de Las Palmas
- Fundación de la Comunidad Valenciana Centro de Investigación Príncipe Felipe

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Fundación Puerta de América
- Fundación del Real Madrid
- Fundación para el Análisis y Estudios Sociales (FAES)

MÉXICO

Boluda, en México, pertenece a la:

- Asociación Mexicana de Armadores y Remolcadores Marítimos (ASOMAR), por parte de la empresa Compañía Marítima del Pacífico (CMP), dedicada a la prestación de servicios de remolque portuarios a través del empleo de embarcaciones mexicanas y también, un órgano de consulta del Gobierno Federal en materia de servicios marítimos y portuarios.
- Cámara de Comercio de España en México, por parte de la empresa Servicios Corporativos Marítimos (SCM).

FRANCIA

A través de Boluda Towage France, el Grupo pertenece y colabora con las siguientes instituciones y asociaciones:

- Seamens Club de Brest
- Musee Portuaire de Dunkerque
- Association Marine Escale Seamens Club de La Rochelle
- Amicale des Pompiers du Le Havre
- Tigrine Sofiane Taxi (France)
- Familles de Ivoirienne de Remorquage et de Sauvetage (IRES). Côte d'Ivoire
- Association de Développement Humanitaire.Maroc
- Synergie de la Zone Industriale-Portuaire Le Havre (SYRERZIP – LH)
- Actiport
- Aquitaine Blue Energie
- Syndicat National des Travailleurs de la Marine Marchande
- Armateurs de France (ADF)
- Association Professionnelle des Entreprises de Remorquage Maritime (APERMA)
- Union Maritime et Industrielle de la Réunion (UMIR)
- Union Maritime et Fluviale (UMF)
- Union Patronale des Bouches du Rhône (UP 13)
- Association Normandie Maritime
- Groupement Havrais des Armateurs
- Syndicat Armement Francais
- Unión Maritime Brest et Region
- Union Maritime du Port de La Rochelle
- Association des Grandes Entreprises du Togo (AGET)
- Alliance Pour la Promotion du Port de Lomé
- Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Confédération Générale des Entreprises Marocaines
- Communauté Portuaire de Côte d'Ivoire
- Communauté Portuaire de San Pedro. Côte d'Ivoire
- Union des Consignataires et Armateurs. Côte d'Ivoire
- Chambre de Commerce et d'Industrie de France. Côte d'Ivoire
- Familles de La Pétrussienne. Côte d'Ivoire
- Association Al Haouma. Maroc
- Organisation Humanitaire La Marmite du Partage, Nouadhibou. Mauritanie
- Familles Union de Remorquage de Dakar (URD). Senegal
- Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) de Dunkerque

EUROPA del Norte

A través de Boluda Towage Europe, el Grupo pertenece y colabora con las siguientes instituciones y asociaciones:

Países Bajos:

- Deltalinqs
- Rotterdam Port Promotion Council
- Northsea Port Promotion Council
- VRC - Fundación Rotterdam Cargadoors
- Fundación Rotterdam Water Clerks (navieras)
- Golf course Rhoon

Alemania:

- Verein der Kapitäne
- Bremer Reederverein
- Bremische Hafenvertretung
- VDR - Vernad Deutscher Reeder
- Nautischer Verein zu Wilhelmshaven
- UBH Unternehmensverband Bremische Häfen Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

Bélgica:

- The Maritime Circle Zeebrugge
- The Anchor Club
- APZI – Foundation port community in Zeebrugge
- Real Asociación Belga de Armadores

Reino Unido:

- Asociación Británica de Remolcadores
- Cruise Britain Group
- Mersey Maritime
- London River Boat Users

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

8.4 Aportaciones a fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro y acción social

Para crear una red y una relación sólida con todos los actores de un sector, es fundamental arraigarse a nivel local. Así, se garantiza un vínculo y una implicación con el cliente y toda la zona. Mediante el patrocinio, Boluda contribuye a las actividades marítimas, sociales y deportivas de las zonas de los puertos en que la compañía presta servicios.

El Grupo, además de otras iniciativas, colabora estrechamente con las siguientes asociaciones:

- **Aportem - Puerto Solidario Valencia:** Entidad altruista enfocada a potenciar la Responsabilidad Social Corporativa en la comunidad portuaria valenciana y su entorno, de la que el Grupo es socio fundador. Desde su fundación, Aportem ha realizado diversas campañas solidarias dirigidas a colegios e instituciones próximas al puerto de Valencia. Gracias a la colaboración de profesionales del sector, ha obtenido varios miles de artículos de higiene personal y hogar, así como prendas de vestir y menaje.

En 2021, el Grupo aportó 2.500 € como donación anual.

Además, durante la pandemia de la COVID-19, esta entidad realizó un importante esfuerzo al multiplicar su presupuesto en 2021 para atender a los más damnificados en el Distrito Marítimo de Valencia.

Un año más, Boluda Corporación Marítima participó en la Campaña de Reyes 2021, con una aportación de 244,18 € para la compra de juguetes destinados a 22 escolares del colegio Nuestra Señora del Carmen del Distrito Marítimo de Valencia.

Se trata de los siguientes juguetes: “Memorizante”, para 16 alumnos de Primero de Primaria y “Qué soy yo”, para 6 alumnos de Tercero Infantil.

- **Mujeres por África:** La Fundación Mujeres por África, de carácter privado, nace con la vocación de convertirse en una entidad de referencia en el ámbito nacional e internacional, comprometida con un desarrollo económico y social sostenible, los derechos humanos, la paz, la justicia y la dignidad de las personas, y de manera muy especial de las mujeres y niñas del continente africano.

Esta Fundación quiere dar continuidad a la labor realizada por los encuentros “Mujeres por un Mundo Mejor”, consolidando modelos sociales que dignifiquen la vida de las mujeres y permitan un desarrollo sostenible del continente.

En 2021, el Grupo aportó 150.000 € para afrontar sus actividades.

- **Fundación Valenciana de Estudios Avanzados:** La Fundación Valenciana de Estudios Avanzados es una entidad sin ánimo de lucro creada en 1978 cuyo objetivo es promocionar la investigación y el desarrollo científico en España aunando en estudios e investigación a entidades científicas y empresariales. S.M. el Rey Felipe VI ostenta la Presidencia de Honor. La Fundación Valenciana de Estudios Avanzados está presidida desde 2012 por Vicente Boluda, habiéndose prorrogado en 2015 y en 2019 su presidencia durante 4 años más.

En 2021, el Grupo aportó 18.000 € para afrontar sus actividades.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

• **Fundación Premios Rei Jaime I:** La Fundación Valenciana de Estudios Avanzados ha sido pionera en la celebración y consolidación de iniciativas punteras a nivel científico, organizando múltiples actividades de divulgación. Con el objetivo de institucionalizar los Premios en 1996 la Generalitat Valenciana y la Fundación Valenciana de Estudios Avanzados, crearon la **Fundación Premios Rei Jaime I**, que son los de mayor dotación económica de España y su jurado está compuesto en su mayor parte por Premios Nobel.

En 2021, el Grupo aportó 12.000 euros para afrontar sus actividades.

• **Fundación Puerto de Las Palmas:** En 2021, el Grupo aportó 30.000 euros para colaborar en sus actividades.

• **Fundación Lab Mediterráneo:** El Grupo se incorporó como patrono a esta entidad en 2021 con una aportación de 30.000 euros.

• Adicionalmente, el Grupo cuenta con el proyecto solidario propio, **Humanitarian Transport**, el cual consiste en el transporte gratuito a bordo de sus buques de todo tipo de material humanitario, cultural o deportivo, con destino a países desfavorecidos o con crisis humanitarias, en colaboración con ONGD's y organizaciones de cooperación. Desde el inicio de la erupción volcánica de Cumbre Vieja en la isla canaria de La Palma, el 19 de septiembre, Boluda Lines puso al servicio del Gobierno de Canarias y del Cabildo de La Palma su entidad corporativa dedicada a RSC, Humanitarian Transport, para el transporte gratuito de medios y mercancías de ayuda humanitaria desde la península hasta a la isla. A través de la línea Daily Canarias se transportaron de forma gratuita 33 equipos de contenedores de 20', 40' y 45' cargados de productos solidarios de primera necesidad. El valor de los fletes cubiertos por la compañía supuso una aportación de 44.619 €.

• **Cruz Roja:** 180,30 € aportó Boluda Shipping y 450 € asignó Boluda Towage Spain para acciones sociales.

• **Orden Hospitalaria San Juan de Dios (Las Palmas):** 360,60 € para acciones sociales.

• **Asociación para la Lucha contra las Enfermedades Renales (Alcacer) la Giralda, Sevilla:** 200 € para colaborar con esa entidad.

Cabe señalar que, el Grupo aportó a fundaciones y a asociaciones sin ánimo de lucro un total de 859.324,04 €, que supone un incremento de 107.137,85 € respecto al importe aportado en el ejercicio de 2020.

A continuación, se relacionan las principales acciones sociales y de cooperación acometidas durante 2021 fundamentalmente en España, Francia, México, Países Bajos, Bélgica, Reino Unido y países de la costa oeste de África.

Francia	
Asociación / Beneficiarios	Acciones

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Seamens Club de Brest (A través de Boluda Brest)	Bienvenida a los marineros en una escala en Brest
Musee Portuaire (A través de Boluda Dunkerque)	Contribución a la conservación del patrimonio marítimo
Association Marine Escale Seamens Club (A través de Boluda La Rochelle)	Recibimiento a los marineros en una escala en La Rochelle
Amicale des Pompiers du Le Havre (A través de Boluda Le Havre)	Apoyo a la estación de bomberos de Le Havre

África	
Asociación / Beneficiarios	Acciones
Association Al Haouma Maroc (A través de Boluda Tanger Med)	Patrocinio de actividades sociales y festivales locales. Cesta del Ramadán, ayuda para la crisis de la COVID-19.
Communauté Portuaire de Côte d'Ivoire (A través de Ivoirienne de Remorquage et de Sauvetage (IRES))	Ayuda a familiares por funerales.
Communauté Portuaire de San Pédro Côte d'Ivoire (A través de La Pétrussienne)	Ayuda a familiares por funerales.
Association de Développement Humanitaire Maroc	Patrocinio de huérfanos.
Union de Remorquage de Dakar (URD) Senegal	Ayuda a familiares por funerales.
Association des Grandes Entreprises du Togo (A través de Boluda Lomé)	Donación a comedores españoles.

Países Bajos / Bélgica/ Reino Unido/Alemania	
Asociación / Beneficiarios	Acciones
Carrera en el puerto de Rotterdam (Países Bajos)	Colaboración deportiva.
Tall Ship (Alemania)	Patrocinio deportivo del evento. Entradas Vips para Clientes.
BTA (Reino Unido)	Patrocinio deportivo de conferencia y torneo de golf.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Harbour Personality of the year Award (Países Bajos)	Patrocinio marítimo de la fundación que concede el premio Personalidad Portuaria del Año.
Tugspotters.com (Países Bajos)	Patrocinio marítimo de la Fundación de la web Tugspotters.
Patrocinio edición online World Port Days, Rotterdam (Países Bajos)	Patrocinio marítimo. El World Port Days, también conocido como World Harbor Days, es un gran evento marítimo festivo que se celebra anualmente en Rotterdam.
Global Mercy (Mercy Ship) Puerto de Amberes (Bélgica)	Asistencia social gratuita.
Orquesta De Chorale (Bélgica)	Patrocinio cultural.
Dutch National Towage Museum Maassluis 1880 (Países Bajos)	Donación cultural a la fundación del museo, el único en el mundo dedicado al remolque.

México	
Asociación / Beneficiarios	Acción
FIDENA. Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional A través de las empresas: Servicios Corporativos Marítimos (SCM), Compañía Marítima del Pacífico (CMP) y Compañía Marítima Mexicana (CMM)	Apoyo a los futuros Ingenieros Mecánicos Navales de las tres Escuelas Náuticas Mercantes del país. Programa de apoyo y formación para la obtención de la titulación consistente en un internado de un año en las operaciones en los remolcadores (Prácticas profesionales). El coste total de los 17 alumnos durante 2021 (transporte y alimentación), lo que suma un total anual de 2,751,154.20 MXN\$. Por Servicios Corporativos Marítimos \$1,375,577.10 (50%) Por Compañía Marítima del Pacífico \$ 485,497.80 (35.29%) Por Compañía Marítima Mexicana \$ 890,079.30 (64.70%). (Esta compañía no consolida por el método de integración global).
Secretaría de Marina (SEMAR) y Armada de México , apoyo por Compañía Marítima del Pacífico (CMP) y Compañía Marítima Mexicana (CMM). (Esta compañía no consolida)	Apoyo en los diversos puertos de México durante los servicios remolque o maniobras que requieren sus embarcaciones de Guerra para atracar en los puertos de México. El apoyo otorgado es del 50% del costo del servicio o tarifa.

8.5 Proveedores

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

El Grupo aplica distintas políticas de compra en sus diferentes divisiones para agilizar la operatividad de estas. Actualmente, se está trabajando en la puesta en marcha de un sistema de gestión Corporativo, donde se incluirá un procedimiento corporativo que introduzca medidas para la supervisión y adecuación de sus adquisiciones en términos de derechos humanos, medio ambiente y corrupción

La elección y trato con los proveedores, es fundamental para el Grupo, ya de que los resultados del servicio ofrecido, en la mayoría de los casos, afecta de forma directa o indirecta, el desempeño de los proveedores elegidos, en la Calidad del servicio prestado por el Grupo.

En el remolque portuario, se dispone de un procedimiento de Coordinación de actividades, donde además de requisitos de seguridad, se incluyen requisitos medioambientales a cumplir por todos los proveedores / subcontratas, debiendo aportar cada uno de ellos la documentación necesaria para prestación del servicio contratado de forma eficiente, cumpliendo con los requisitos de la legislación y del Grupo. Adicionalmente a modo de supervisión, el personal de inspección destinado a los distintos centros de trabajo revisa la documentación aportada, así como los trabajos realizados, evaluando al menos anualmente a los distintos proveedores de servicio en coordinación con el departamento de compras, en base a los siguientes criterios; los resultados obtenidos, capacitaciones técnicas, costes, facilidades de pago, prontitud del servicio y las posibles sinergias con la empresa.

Se trata de forma muy personal, aquellos proveedores que, por su especialización del servicio, o cuantía económica, puedan afectar de forma más directa en el servicio prestado por el Grupo, catalogándolos de Proveedores Críticos.

En la División Boluda Shipping, en el ámbito de España, se dispone del procedimiento de Socios comerciales, que incluye requisitos del Operador Económico Autorizado (OEA), en los que se requiere documentación a todos los proveedores de servicio para garantizar la seguridad de la carga y la mercancía, además de ser una vía para comunicar instrucciones a todos los proveedores y a cualquier persona que pueda realizar un servicio en nombre del Grupo.

Todos los proveedores, son supervisados y evaluados por el departamento de compras de Boluda Shipping, y en el caso particular de Boluda Lines, se llevan a cabo auditorías medioambientales en los buques que de la flota (15 auditorías a proveedores)

Actualmente, la Política de compras no dispone de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales

8.6 Consumidores

Desde la Corporación se tiene como pilar fundamental ofrecer un servicio de calidad a todos nuestros clientes, tanto directos o indirectos.

La gestión de calidad del Grupo se realiza de forma descentralizada, particularizando las necesidades de los clientes de cada país, siendo cada compañía autónoma en la toma de decisiones locales, aunque siguiendo directrices y objetivos marcados a nivel de Dirección del Grupo.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

En la actividad realizada por Boluda Shipping, que afecta a toda la cadena logística, se dispone de las medidas necesarias para asegurar la seguridad de la mercancía, y la recepción por parte del cliente de la carga en óptimas condiciones. Por ellos, tanto en las Terminales como en los buques se dispone de certificación en el código PBIP, que contempla todos los mecanismos de seguridad necesarios que impiden el acceso de personal no autorizado a las instalaciones de almacenaje de las mercancías mientras esperan ser embarcadas para su transporte, aplicándose las mismas medidas durante el transporte Marítimo, entre las medidas existentes, para asegurar la carga y las mercancías de los clientes, cabe destacar, el vallado perimetral, control de accesos y cámaras de vigilancia en Terminales, a las que se suman zonas de acceso restringido en los buques.

Además, tanto en el transporte marítimo, como en el transporte terrestre, la mercancía, va precintada en los distintos contenedores en los cuales se realiza el transporte. Dicho precinto dispone de numeración única, que se comunica al cliente y se identifica en la documentación que acompaña a los contenedores durante todo su transporte, quedando asegurada de esa forma la trazabilidad del contenedor y por consiguiente la mercancía propiedad del cliente. Se dispone de acuerdos con los clientes habituales, donde se incluyen las peculiaridades del servicio.

En la actividad del remolque portuario, el cliente, estipula las condiciones tanto técnicas, como de seguridad, y otros estándares que se han de cumplir para la adecuada prestación del servicio. Periódicamente, se realizan reuniones donde se verifican que se cumplen las condiciones de prestación del Servicio, y anualmente los responsables de centro revisan que se cumplan las especificaciones de los clientes.

En lo referente al sistema de quejas / reclamaciones, cada responsable de área, recibe las quejas / reclamaciones, si las hubiera, dándoles tratamiento local, siempre que está dentro de sus competencias. En aquellos casos en los que por medios propios no pueda solucionar la queja se traslada a la dirección de División, la cual la analiza y da solución a las misma.

Durante el 2021 como algo excepcional, se ha recibido una queja en el puerto de Sagunto.

8.7 Información Fiscal

A continuación, se facilita la información detallada acerca de los beneficios obtenidos por el Grupo países en el 2021 y 2020

2021	Beneficios/(pérdidas) antes de impuesto sobre sociedades (miles de €)
España	9.139
Francia	4.621
Alemania	(4.526)
Países Bajos	(25.905)
Bélgica	(3.923)
Reino Unido	(2.570)

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Malta	16.476
Portugal	4
Cabo Verde	100
Togo	1.777
Marruecos	2.926
Senegal	(167)
Camerún	(480)
Costa de Marfil	(2.101)
Mauritania	52
Mauricio	2.240
México	9.081
Uruguay	6
Total	6.749

2020	Beneficios/(pérdidas) antes de impuesto sobre sociedades (miles de €)
España	1.824
Francia	(919)
Alemania	(12.036)
Países Bajos	(1.032)
Bélgica	(1.986)
Reino Unido	(4.722)
Malta	(3.201)
Portugal	(17)
Cabo Verde	59
Togo	1.187
Marruecos	5.119

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Senegal	(1.138)
Camerún	(33)
Costa de Marfil	(1.306)
Mauritania	869
Mauricio	2.457
México	3.782
Uruguay	(342)
Total	(11.435)

Respecto a los importes de los impuestos pagados en 2021 y 2020, el detalle de la información se encuentra recogido en la siguiente tabla:

2021	Impuesto sobre sociedades pagado (criterio de caja) (miles de €)
España	(17)
Francia	(533)
Alemania	(200)
Países Bajos	(91)
Bélgica	(42)
Reino Unido	(543)
Malta	0
Portugal	(2)
Cabo Verde	0
Togo	(557)
Marruecos	(407)
Senegal	(8)
Camerún	(152)
Costa de Marfil	(400)
Mauritania	0
Mauricio	0

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

México	(1715)
Uruguay	0
Total	(4.667)

2020	Impuesto sobre sociedades pagado (criterio de caja) (miles de €)
España	(3.070)
Francia	1.096
Alemania	(14)
Países Bajos	(454)
Bélgica	(656)
Reino Unido	(288)
Malta	(183)
Portugal	0
Cabo Verde	0
Togo	(124)
Marruecos	(482)
Senegal	(8)
Camerún	(288)
Costa de Marfil	(398)
Mauritania	(28)
Mauricio	0
México	(1.275)
Uruguay	0
Total	(6.172)

En referencia a las subvenciones, el Grupo ha recibido las siguientes subvenciones en el ejercicio 2021.

2021	Subvenciones Públicas (miles de €)	
España	Subvenciones paro biológico (pesca)	6

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Francia	Indemnities Chomage partial	361
Países Bajos	NOW subsidies	445
Total		812

En el ejercicio 2020, el grupo no recibió subvenciones.

9. Acerca del Estado de Información No Financiera Tabla de cumplimiento de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre

Con el presente informe del estado de información no financiera, el Grupo da respuesta a los requerimientos de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Sus contenidos están elaborados tomando como referencia el marco de reporting de sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI) tratando de adaptarlos a la realidad de su modelo de negocio y actividad.

El Grupo ha llevado a cabo un análisis de materialidad internamente que le ha permitido identificar los aspectos más relevantes sobre los que informar a sus grupos de interés, así como dar respuesta a los requerimientos de información no financiera en base a la regulación vigente. Para todos aquellos aspectos que han sido considerados como no materiales para la organización, el presente informe aborda su enfoque de gestión, pero no da información detallada de KPIS clave u otros indicadores cuantitativos, pues no se consideran representativos de la actividad del Grupo.

A continuación, se reporta una tabla de cumplimiento de la Ley 11/2018, cuyo objetivo es detallar en que apartado del presente Estado de Información No Financiera se da respuesta a los requerimientos de la misma, al igual que identificar aquel estándar de reporte que ha sido utilizado como referencia para dicho objetivo. En concreto, este índice de contenidos GRI muestra en qué páginas del Estado de Información No Financiera se da respuesta a cada uno de los ámbitos de reportes identificados por la Ley 11/2018, el índice GRI utilizado como referencia, así como posibles omisiones a la hora de cubrir todos los contenidos cubiertos por esos indicadores según el modelo indicado a continuación.

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
Modelo de negocio		
- Entorno empresarial y modelo de negocio	1.1	102-1
	1.2	102-2
	1.3	102-3
		102-4
- Mercados en los que opera la compañía	1.1	102-6
	1.4	
- Objetivos y estrategias	1.2	103
- Factores y tendencias que afecten a la evolución	1.4	103

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- Políticas	2 2.1 2.2	103
- Riesgos	3	102-15
Cuestiones medioambientales		
- Efectos de las actividades de la empresa en el medio ambiente y la salud y la seguridad	4	103
- Principio de precaución, la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	4	102-11
- Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	4 4.5	103
Contaminación		
- Medidas asociadas a emisiones de carbono	4.1 4.4	103
- Medidas asociadas a contaminación lumínica, ruido y otras	4	103
Economía circular y prevención y gestión de residuos		
- Iniciativas encaminadas a favorecer la economía circular	4.2	103
- Medidas asociadas a la gestión de los residuos	4.2	306-3
- Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	4.2	103
Uso sostenible de recursos		
- Agua: consumo y suministro	4.3	303-5
- Materias primas: consumo y medidas	4.3	301-1
- Energía: consumo, medidas y uso de renovables	4.3	302-1
Cambio climático		
- Emisiones de efecto invernadero	4.4	305-1 305-2
- Medidas de adaptación al cambio climático	4.4	103
- Metas de reducción de emisiones	4.4	103
Biodiversidad		

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- Medidas de preservación	4.5	103
- Impactos causados en áreas protegidas	4.5	103
Cuestiones sociales y relativas al personal		
Empleo		
- Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	5.1	102-8
- Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	5.1	102-8
- Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	5.1	102-8 405-1
- Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional;	5.1	401.1
- Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor	5.1	405.2
- Brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	5.1	405-2
- Remuneración media de los consejeros y directivos	5.1	103
- Políticas de desconexión laboral	5.1	103
- Empleados con discapacidad	5.1	405-1
Organización del tiempo de trabajo		
- Organización del trabajo	5.2	103
- Número de horas de absentismo	5.2	403-9 403-10
- Medidas de conciliación familiar	5.2	103
Salud y seguridad		
- Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	5.3	103
- Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad	5.3	403-9 403-10
- Enfermedades profesionales, desagregado por sexo	5.3	403-9 403-10
Relaciones sociales		
- Organización del diálogo social	5.4	103

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	5.4	102-41
- Balance de convenios colectivos en la salud y la seguridad en el trabajo	5.4	403-4
Formación		
- Políticas implementadas en el campo de la formación	5.5	103.
- Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	5.5	404-1
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		
Igualdad		
- Medidas adoptadas para promover la igualdad, planes de igualdad y política de no discriminación y gestión de la diversidad	5.7	103
Derechos Humanos		
- Procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos y en su caso mitigación, gestión y reparación	6	103 102-16
- Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	6	406-1
- Promoción y cumplimiento de convenios OIT relacionados con la libertad de asociación y la negociación colectiva	6	103
- Eliminación de la discriminación en el empleo, trabajo forzoso u obligatorio y trabajo infantil.	6	103
Corrupción y soborno		
- Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno;	7	103 102-16 102-17 205-3
- Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales,	7	103
- Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	8.4	413-1
Sociedad		
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible		
- Impacto de la actividad de la sociedad: empleo, el desarrollo local, poblaciones locales y en el territorio;	8.1	103; 203-2

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- Diálogo con la comunidad local	8.2	103; 102-43
- Acciones de asociación o patrocinio.	8.3	102-13.
Subcontratación y proveedores		
- Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	8.5	103.
- Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	8.5	103.
- Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	8.5	103.
Consumidores		
- Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores;	8.6	103.
- Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	8.6	103.
Información fiscal		
- Beneficios obtenidos país por país antes de impuestos	8.7	103.
- Impuestos sobre beneficios pagados	8.7	207-4.
- Subvenciones públicas recibidas	8.7	201-4.

FORMULACIÓN DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2021

El abajo firmante, Administrador Único de Boluda Corporación Marítima, S.L. formula el Estado de Información no Financiera Consolidado del ejercicio 2021, contenido en las páginas 1 a 72 que antecede, en fecha 31 de marzo de 2022.

**BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L.
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**



ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Don Vicente Boluda Fos
Administrador Único