# MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2025



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

# ÍNDICE


CARTA DEL PRESIDENTE .....3

PRESENTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN .....6

ANÁLISIS DE MATERIALIDAD .....10

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL .....14

DIMENSIÓN ECONÓMICA .....68

DIMENSIÓN SOCIAL .....87

DIMENSIÓN AMBIENTAL .....112

PRINCIPIOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA MEMORIA ....150

ÍNDICE DE CONTENIDOS GRI .....153

ÍNDICE DE INDICADORES PUERTOS DEL ESTADO.....160


Alicante (España). Octubre 2026

Con el asesoramiento de masuno




# Carta del presidente

# Carta del presidente GRI-2-22



LUIS RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

El Puerto de Alicante ha consolidado en 2025 el proceso de transformación iniciado en ejercicios anteriores, guiado por la convicción de que la actividad portuaria debe ser compatible con la preservación del medio ambiente, la modernización tecnológica, la integración urbana y el desarrollo económico de nuestro entorno. La sostenibilidad sigue siendo el principio rector de nuestras actuaciones, en coherencia con la Agenda 2030 de Naciones Unidas, el Pacto Verde Europeo y el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general.

Esta Memoria de Sostenibilidad, elaborada conforme a los estándares GRI y a los indicadores de Puertos del Estado, constituye un ejercicio de rendición de cuentas ante la comunidad portuaria, las instituciones y la sociedad alicantina, y al mismo tiempo una expresión clara de nuestro compromiso con la mejora continua.

En el ámbito ambiental, el hito más relevante del ejercicio ha sido la adecuación del Muelle 17 a requisitos medioambientales, una actuación de más de un millón de euros que dota a esta zona de drenaje, pavimentación y conexión a la red de saneamiento, previniendo los riesgos de contaminación del suelo y de las aguas portuarias. Esta obra, junto con la construcción de la marquesina solar fotovoltaica con sistema de almacenamiento en baterías en nuestra sede, responde a los objetivos ambientales fijados en el Sistema de Gestión Ambiental certificado conforme a la norma ISO 14001 y refuerza nuestra apuesta por la energía renovable y la reducción de la huella de carbono.

A ello se suman avances menos visibles, pero igualmente necesarios: el inventario y caracterización de los puntos de vertido del puerto, la aprobación del Plan de Minimización y Valorización de Residuos y la incorporación de cláusulas de segregación en origen en el nuevo contrato de limpieza. Son medidas que ordenan la gestión ambiental del día a día y que nos permiten avanzar con rigor hacia un puerto más limpio.

En materia de innovación, hemos mantenido una participación muy activa en el programa Ports 4.0 de Puertos del Estado, con más de una treintena de iniciativas apoyadas entre ideas y proyectos comerciales, y hemos concurrido como socios a cuatro propuestas europeas del programa Horizon Europe orientadas a la descarbonización, la remediación ambiental y los puertos del futuro. La innovación abierta es, para el Puerto de Alicante, una herramienta de competitividad y de sostenibilidad a partes iguales.

La integración puerto-ciudad ha dado en 2025 un salto cualitativo. Las obras de mejora de la accesibilidad de los espacios públicos del puerto, conforme a la norma UNE 170001, han creado un itinerario peatonal accesible que conecta la sede de la Autoridad Portuaria con la terminal de cruceros y la estación de autobuses. Y, junto a la inversión pública, la iniciativa privada ha aportado cerca de 2,7 millones de euros a la urbanización de los paseos de los muelles 4, 6 y 8 y de la Plaza del Puerto, desdibujando un poco más la frontera histórica entre el espacio portuario y el espacio ciudadano.

Desde una perspectiva económica, en un contexto de tráficos exigente, hemos mantenido nuestra apuesta por la competitividad de los sectores productivos de la provincia mediante las bonificaciones a las tasas portuarias, la captación de nuevos inversores y una intensa actividad comercial en ferias y misiones internacionales, así como a través de la firma de convenios con las principales asociaciones empresariales de nuestro entorno.

Las personas siguen siendo el centro de este proyecto. Durante 2025 se han desarrollado 39 acciones formativas, hemos seguido avanzando en el relevo generacional de la plantilla y en la aplicación del Plan de Igualdad, del Observatorio de Cruceros, del proyecto de economía circular Re-Uniform y del apoyo a las iniciativas culturales de la ciudad.

El balance de 2025 nos permite afirmar que el Puerto de Alicante avanza con paso firme hacia un modelo más sostenible, digital, competitivo y abierto a la sociedad. Nuestro horizonte es claro: consolidar un modelo energético basado en el autoconsumo y la electrificación de muelles, mejorar la calidad ambiental del entorno urbano-portuario y fortalecer la cooperación con el tejido empresarial y logístico del territorio.

Quiero expresar mi agradecimiento a todos los que hacen posible este proyecto colectivo: a la comunidad portuaria, por su profesionalidad y compromiso; a las instituciones, por su respaldo y colaboración; a la plantilla de la Autoridad Portuaria, por su esfuerzo y dedicación; y a la sociedad alicantina, por su confianza.

Con esta memoria damos cuenta de lo alcanzado y renovamos nuestro compromiso con la mejora continua, convencidos de que solo desde la cooperación, la innovación y la responsabilidad compartida podremos afrontar con éxito los retos que nos depara el futuro.

Luis Rodríguez González
**Presidente**



# Presentación de la organización

# Presentación (GRI-2-9)

El **Puerto de Alicante**, principal plataforma logística de la provincia de Alicante, afronta el futuro desde la seguridad que le otorga el ser un instrumento imprescindible para el relanzamiento de la economía alicantina en el nuevo orden global que se avecina.

La potencialidad del **Puerto de Alicante** se basa en su ubicación geográfica, pues abarca un área de influencia donde confluyen municipios tan relevantes como Alicante, Elche, Murcia y Albacete, penetrando incluso hacia Madrid por las zonas industriales del Vinalopó. La fortaleza del tejido empresarial de este espacio se asienta en una óptima infraestructura del transporte: puerto, autopistas, carreteras y aeropuerto, con la que se incrementa su capacidad exportadora y su tradición comercial.

Pero el compromiso de la **Autoridad Portuaria de Alicante (APA)** no se centra únicamente en el desarrollo y gestión de las infraestructuras logísticas, sino que está comprometido con las instituciones públicas, sociales y económicas para introducir los cambios estratégicos necesarios y así favorecer el asentamiento de nuevas empresas en su entorno de influencia.

El Puerto de Alicante ha asumido el desafío de integrar la sostenibilidad en cada una de sus actividades, convencidos de que el desarrollo portuario solo es viable si se construye en equilibrio con el medio ambiente. En este camino, nuestro compromiso con la protección del entorno y la eficiencia en la gestión de los recursos se ha consolidado a través de una estrategia firme y estructurada.

La definición y desarrollo de un nuevo modelo portuario es un objetivo en curso cuyo desarrollo va parejo a la estrategia logística de la Comunidad Valenciana. La adecuación de las infraestructuras existentes y la puesta en funcionamiento de la nueva dársena sur contribuirán a una mayor especialización comercial.



Las **FUNCIONES PRINCIPALES** del **Puerto de Alicante** son:

- La prestación de los servicios generales, gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios.
- La planificación, construcción, conservación y explotación de las infraestructuras necesarias para el desarrollo de la actividad.
- La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas.
- La optimización de la gestión económica y la rentabilización de su patrimonio.
- El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- La aprobación de tarifas de los servicios comerciales que se presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.
- La recaudación de tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilando el cumplimiento de las cláusulas y condiciones establecidas.
- El desarrollo de estudios e investigaciones, así como formación de su personal, en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente.

Esta **Memoria de Sostenibilidad** recoge los avances y la dirección que hemos tomado para consolidar una operativa más eficiente y respetuosa con el medio ambiente. Somos conscientes de que el camino hacia la sostenibilidad es un proceso de mejora continua, y en ese sentido, reafirmamos nuestra voluntad de seguir liderando iniciativas que refuercen la integración del desarrollo portuario con la protección ambiental.

Agradecemos a todos los miembros de la comunidad portuaria su compromiso y colaboración en este proceso de transformación. Solo con un esfuerzo conjunto podemos seguir avanzando hacia un futuro más sostenible.



**PRESENTACIÓN** (GRI-2-22) (GRI-2-23)

# Misión

La Autoridad Portuaria de Alicante tiene como misión contribuir al desarrollo económico, social y ambiental de su área de influencia mediante la prestación de servicios portuarios eficientes, innovadores y sostenibles. El objetivo es impulsar la competitividad de nuestros clientes, fomentar la integración con la ciudad y generar valor compartido con la sociedad, garantizando en todo momento operaciones responsables con el medio ambiente.

# Visión

Nuestra visión es consolidarnos como un puerto de referencia nacional e internacional en el tráfico de mercancías, especialmente en las relaciones con las Islas Canarias, el Norte de África y en el crecimiento del tráfico de contenedores. Queremos liderar la transformación hacia un modelo de gestión portuaria inteligente (Smart Port) y ecológica (Puerto Verde), afianzando la integración del puerto con la ciudad y avanzando en una gestión innovadora, transparente y sostenible que contribuya al progreso de la provincia y de toda su comunidad portuaria.

# Valores

- **Sensibilización ambiental**: protección del entorno, reducción de emisiones y transición ecológica.
- **Innovación y transformación digital**: incorporación de tecnologías avanzadas que mejoran la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad.
- **Excelencia operativa y eficiencia**: optimización de recursos y búsqueda de la mejora continua en todas nuestras actividades.
- **Transparencia y responsabilidad**: gestión clara, ética y orientada a la rendición de cuentas.
- **Colaboración y orientación al cliente**: trabajo conjunto con la comunidad portuaria, empresas, administraciones y sociedad.
- **Integración territorial y social**: relación armónica con la ciudad y contribución al bienestar de su entorno.
- **Liderazgo de las personas**: fomento del talento, la integridad y la profesionalidad de quienes forman parte de nuestra organización.
- **Crecimiento económico de la zona de influencia**.
- **Bienestar social**: velar por el bienestar, la seguridad y la satisfacción de las personas: trabajadores, concesionarios, visitantes, etc.



# Análisis de materialidad

**MATERIALIDAD** (GRI-3-1) (GRI-3-2) (GRI-3-3)

La **APA** orienta su gestión de la sostenibilidad a partir del análisis de materialidad, identificando los temas económicos, sociales y ambientales más relevantes para la organización y sus grupos de interés.

El análisis que se ha llevado a cabo ha sido considerando una **doble materialidad**. Por un lado, los riesgos y oportunidades asociados a la actividad del Puerto, su contexto operativo y las expectativas de las partes interesadas. Por otro lado, se ha tenido en cuenta los impactos tanto positivos como negativos que la APA genera sobre el entorno.

Previamente se ha realizado un análisis del entorno, interno y externo, con el fin de reforzar la identificación de factores clave para la sostenibilidad. Para el análisis de la doble materialidad, se ha seguido un proceso estructurado de identificación y priorización de aspectos relevantes, que incluye el análisis de impactos, riesgos y oportunidades (IROs), tanto positivos como negativos, a corto, medio y largo plazo, incluyendo riesgos de la cadena de suministro. Este análisis se ha realizado basándose en la propuesta de temas conforme a los estándares GRI, con el fin de garantizar la coherencia y la comparabilidad de la información.

Los resultados obtenidos permiten no sólo identificar los **temas materiales** para su reporte, si no también focalizar la actuación en aquellos aspectos con mayor relevancia en la sostenibilidad y en la creación de valor a largo plazo.

La **APA** mantiene su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), priorizando aquellos vinculados con su ámbito de actuación y su contribución al desarrollo industrial sostenible, para lo cual se han establecido los ODS prioritarios, en base a su relación con los temas materiales.

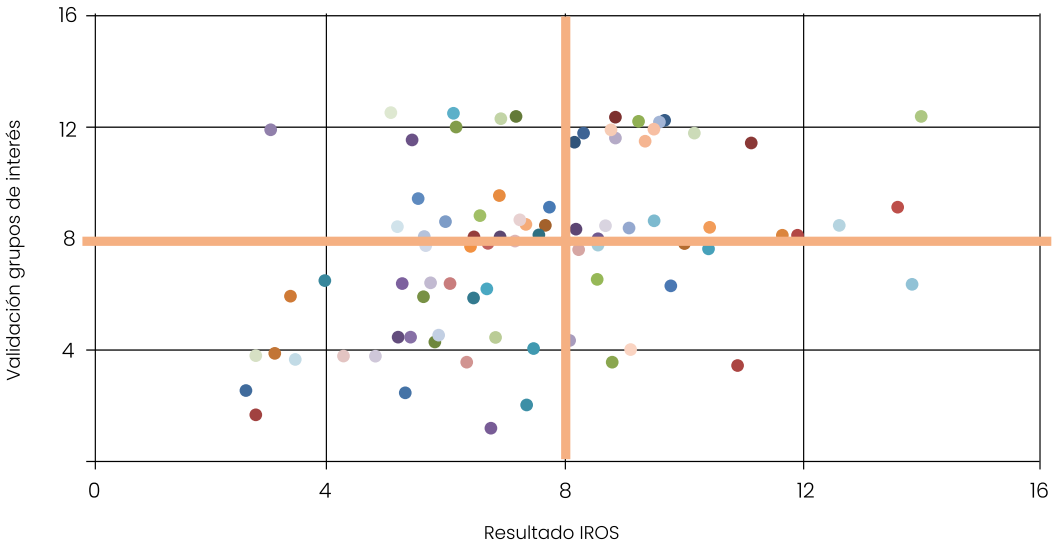
Los **temas materiales** se revisan periódicamente para asegurar su actualización y alineación con la evolución del entorno, las prioridades estratégicas del Puerto y las expectativas de sus grupos de interés.



**TEMAS MATERIALES** (GRI-3-2) (GRI-3-3)

Se ha realizado una evaluación de temas materiales basándose en el análisis de los IROs de la totalidad de temas y subtemas aplicables al Puerto de Alicante, en referencia a GRI, los cuales han sido evaluados y validados en base a las expectativas de los grupos de interés. Se han seleccionado como temas materiales aquellos cuyos IROs han resultado más relevantes tanto en la evaluación como en la validación por los grupos de interés, agrupándose con posterioridad.

**EVALUACIÓN TEMAS MATERIALES**




## TEMAS MATERIALES APA

### ECONÓMICOS

- Desempeño económico.
- Presencia en el mercado.
- Impactos económicos indirectos.
- Fiscalidad: estrategia fiscal y gobernanza.

### SOCIALES

- Empleo estable.
- Relaciones trabajador – empresa.
- Seguridad y salud en el trabajo.
- Formación y enseñanza.
- Diversidad e igualdad de oportunidades.
- Comunidades locales.
- Cumplimiento socioeconómico.

### AMBIENTALES

- Energía: consumo energético y uso de energías renovables.
- Aguas residuales: Vertido y tratamiento de aguas residuales.
- Emisiones de GEI: Afección al cambio climático.
- Generación y gestión de residuos.
- Evaluación ambiental de proveedores.

**LISTA DE TEMAS MATERIALES, CONTROL DEL RIESGO Y CORRELACIÓN CON LOS ODS** (GRI-3-2) (GRI-3-3)

## LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS).

La Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó en septiembre de 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia.

Se plantean 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

La **APA** es consciente del papel que las empresas desempeñan en el camino para el cumplimiento de los ODS y la Agenda 2030.

Somos también conscientes de que no podemos trabajar sobre los 17 ODS. Es por ello que, basándonos en la evaluación de la materialidad, se priorizarán 9 ODS.





# Dimensión institucional



## NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN Y FORMA JURÍDICA
(I_01) (GRI-2-1) (GRI-2-2)

**Autoridad Portuaria de Alicante** (APA) - Alicante Port.

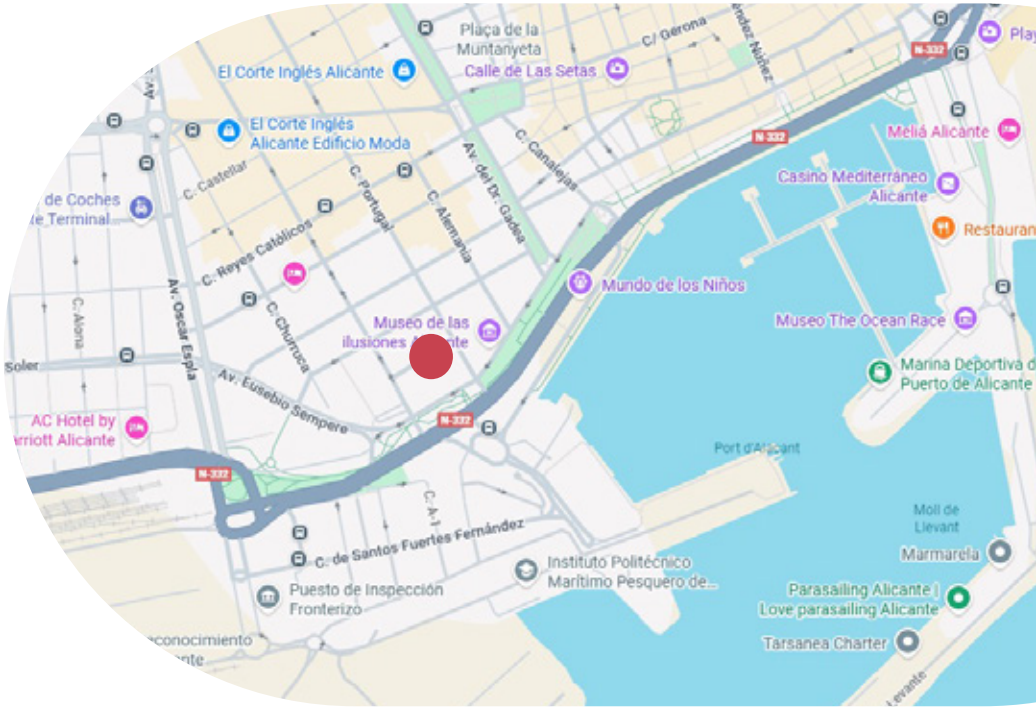
**CIF: Q0367005F**

De conformidad con lo establecido en el artículo 24 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM): "*Las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar; dependen del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de Puertos del Estado; y se rigen por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les sean de aplicación*".

Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuya.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.




## Ubicación de la sede social

Av. Perfecto Palacio de la Fuente, 3
03001 Alicante
Tlf. 965 13 00 95

El artículo 25 del mencionado Texto Refundido establece las competencias de las Autoridades Portuarias, consistentes en:

a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.

d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.

e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.

f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.




La gestión del dominio público portuario viene reflejada en el artículo 66 del Texto Refundido, indicando que estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en el articulado de la Ley.

Además, corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.

**ESTRUCTURA DE GOBERNANZA** (I_02) (I_03) (GRI-2-9) (GRI-2-10) (GRI-2-11) (GRI-2-12) (GRI-2-13) (GRI-2-14)

El artículo 29 del TRLPEMM, considera órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias al Consejo de **Administración** y al **Presidente** y, órgano de gestión, al **Director**.

## CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Las funciones del Consejo de Administración las define el artículo 30.5. del TRLPEMM:

- Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.
- Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.
- Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.
- Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico y funciones del Secretario.
- Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.
- Aprobar las cuentas anuales, que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.
- Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.
- Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 61 de la presente ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.
- Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.
- Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.
- Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este Organismo Público.
- Autorizar créditos para financiamiento del circulante.
- Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.
- Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y Pliegos de Condiciones Generales que apruebe el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.
- Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.

- Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo de Administración en su primera reunión.
- Favorecer la libre competencia y velar por que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.
- Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.
- Aprobar las Ordenanzas del Puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 295 de la ley.
- Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 26 de esta ley no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

Los miembros del Consejo de Administración son elegidos de conformidad con lo establecido en el artículo 30.1/2/3 del TRLPEMM, a propuesta de las Administraciones Públicas y entidades y organismos representados en el Consejo de Administración.

El presidente (artículo 31 del TRLPEMM), es designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, entre personas de reconocida competencia profesional o idoneidad. El último nombramiento fue el 29/09/2023. Corresponden al presidente las siguientes funciones:

- Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.



LUIS RODRÍGUEZ GONZÁLEZ. **PRESIDENTE**

- Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones. La convocatoria podrá tener lugar de oficio o a propuesta de la quinta parte de los miembros del Consejo de Administración.
- Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.
- Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- Presentar al Consejo de Administración el Plan de Empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.
- Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el director los pagos o movimientos de fondos.
- Ejercer las facultades especiales que el Consejo de Administración le delegue.
- Las demás facultades que le atribuye la ley.

# Órganos de gobierno

El Consejo de Administración está formado por 16 miembros ejecutivos y 2 no ejecutivos.

**Presidente**

D. Luis G. Rodríguez González

**Vicepresidente**

D. Carlos Baño Marhuenda

**Director**

D. Carlos J. Eleno Carretero

**Vocales en representación de la Administración General del Estado:**

D. Juan Antonio Nieves Martínez
D. Enrique Sanmartín Gómez
Dª. Patricia Verde Dominguez
Dª. Ana Lope Carvajal

**Vocales en representación de la Administración de la Generalitat:**

D. Raúl Mérida Gordillo
D. Francisco Javier Sendra Mengual
D. Juan José Cortes Velez
D. Pablo Ruiz Villanueva

**Vocales en representación del Ayuntamiento de Alicante:**

D. Luis Barcala Sierra
Dª. Rocío Gómez Gómez

**Vocal en representación de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, servicios y Navegación de Alicante**

D. Carlos Baño Marhuenda

**Vocal en representación de la Confederación de Empresarios de Alicante**

D. Joaquín Pérez Vázquez

**Vocal en representación de los sectores económicos relevantes en el ámbito portuario**

D. Felipe López Pellús

**Vocal de la representación Sindical**

D. Salvador Sempere Urios

**Secretario del Consejo de Administración**

D. Eduardo Muñiz Mazorra

**ESTRUCTURA DE GOBERNANZA** (GRI-2-9) (GRI-2-10) (GRI-2-11) (GRI-2-12) (GRI-2-13) (GRI-2-14)

La **APA** dispone de mecanismos establecidos para que el Consejo de Administración asegure la prevención y mitigación de los conflictos de interés. En primer lugar, todos los miembros del Consejo están sujetos al régimen jurídico previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011) y a la normativa general sobre buen gobierno del sector público. Antes de cada sesión, los miembros del Consejo deben declarar posibles conflictos de interés relacionados con los puntos del orden del día, absteniéndose de participar en deliberaciones o votaciones cuando exista alguna vinculación directa o indirecta. Además, la composición plural del Consejo, que incluye representantes de distintas administraciones y agentes económicos, actúa como elemento de control cruzado. Estos procedimientos se complementan con la inclusión de cláusulas éticas en los manuales internos y con la obligación de publicar las actas y acuerdos adoptados, reforzando así la transparencia institucional.

Respecto a la gestión de los impactos, el Consejo de Administración de la **APA** tiene la responsabilidad de revisar y aprobar la información estratégica y operativa presentada por el equipo directivo, incluidos los temas materiales relacionados con el desempeño económico, ambiental y social de la organización. El proceso de revisión se inicia con la presentación técnica de informes por parte del Director o de los jefes de departamento responsables, que incluyen resultados del Plan de Empresa, indicadores clave de impacto, informes de sostenibilidad o memorias institucionales. Estos documentos son evaluados en las sesiones ordinarias del Consejo, donde se analizan, debaten y finalmente se aprueban de forma colegiada mediante votación.



**ESTRUCTURA DE GOBERNANZA** (GRI-2-15) (GRI-2-17)

La evaluación del desempeño del Consejo de Administración de la **APA** en materia de supervisión de los impactos económicos, ambientales y sociales se realiza de forma indirecta y operativa, a través del seguimiento de los resultados alcanzados en los planes estratégicos y del grado de cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan de Empresa.

El desempeño del órgano de gobierno no está sujeto a un sistema formal de autoevaluación o auditoría independiente, pero sí se analiza su eficacia a través de los informes periódicos presentados por el Director, las actas del Consejo, los resultados auditados y las evaluaciones realizadas por Puertos del Estado, que actúa como organismo de supervisión. Además, los logros y desviaciones son contrastados con los compromisos del Marco Estratégico del sistema portuario, lo cual permite inferir el nivel de responsabilidad y cumplimiento del Consejo en su función de supervisión institucional.

Respecto a las medidas adoptadas para incrementar los conocimientos, las habilidades y la experiencia de colectivos del máximo órgano de gobierno en materia de desarrollo sostenible, en el caso de las Autoridades Portuarias, como la de Alicante, las evaluaciones del desempeño del Consejo de Administración se consideran independientes, ya que son realizadas principalmente por Puertos del Estado, que actúa como organismo supervisor externo, conforme al marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal.



**EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO AL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO** (GRI-2-18)

Desde el máximo órgano de gobierno de la APA, reafirmamos nuestro compromiso con el desarrollo sostenible como eje transversal de nuestra estrategia institucional. Somos conscientes de que nuestra actividad portuaria tiene un impacto directo sobre el entorno económico, ambiental y social, por lo que trabajamos bajo los principios de responsabilidad, eficiencia y transparencia para garantizar que dicho impacto sea positivo, duradero y justo.

Nuestra visión estratégica a corto plazo se centra en mejorar la eficiencia operativa, avanzar en la digitalización de procesos y consolidar un entorno portuario bajo en emisiones. A medio plazo, priorizamos la integración puerto-ciudad, la implementación de infraestructuras sostenibles y la mejora del entorno laboral, promoviendo la igualdad, la accesibilidad y el respeto a los derechos humanos. A largo plazo, buscamos posicionar el Puerto de Alicante como un nodo logístico verde, competitivo e inclusivo dentro del Mediterráneo, en plena alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Marco Estratégico del sistema portuario estatal.

El modelo de negocio de la **Autoridad Portuaria** se apoya en una estrategia empresarial que impulsa la prevención de impactos negativos, tanto ambientales como sociales, y la generación de valor económico en colaboración con la comunidad portuaria, las administraciones y la sociedad civil. Apostamos por la eficiencia energética, la gestión responsable de residuos, la descarbonización progresiva de la actividad y la promoción de actividades logísticas limpias.

Durante el periodo del presente informe, hemos logrado avances significativos como la ejecución de inversiones sostenibles, la aplicación de bonificaciones ambientales, la modernización de servicios portuarios y la aprobación de planes en materia de igualdad y accesibilidad. También hemos enfrentado desafíos derivados de la coyuntura macroeconómica y de la evolución de tráficos, lo que ha reforzado nuestra convicción de seguir adaptando nuestra gobernanza a un entorno cambiante.

Evaluamos nuestro rendimiento de forma sistemática a través del Plan de Empresa y de indicadores objetivos de cumplimiento, lo que nos permite revisar nuestras metas anualmente y ajustar nuestras acciones conforme a los resultados obtenidos.

Para el próximo año y el horizonte 2025–2030, nuestros principales retos serán: consolidar un modelo energético más sostenible (autoconsumo, electrificación de muelles), avanzar en la movilidad intermodal, mejorar la calidad ambiental del entorno urbano-portuario y fortalecer la cooperación con el tejido empresarial y logístico del territorio. A través de esta estrategia integrada y sostenida en el tiempo, la Autoridad Portuaria de Alicante se compromete a ser un actor relevante en la transición hacia un modelo económico y portuario más resiliente, justo e innovador.

## POLÍTICAS DE REMUNERACIÓN ÓRGANO DE GOBIERNO
(GRI-2-19) (GRI-2-20)

Las políticas de remuneración de los miembros del máximo órgano de gobierno y de los altos ejecutivos se encuentran en la Autorización de Puertos del Estado de conformidad con la normativa retributiva aplicable en el Sector Público establecida por el Ministerio de Hacienda.

Éstas constan de:

- Una remuneración fija autorizada.
- Una remuneración variable según consecución de objetivos.

El proceso de determinación de la remuneración es supervisado por:

- Auditorías IGAE
- Puertos del Estado.
- Ministerio de Transportes
- Tribunal de Cuentas



## DIRECTOR

El artículo 33 del TRLPEMM define la figura y funciones del **Director de la Autoridad Portuaria**:

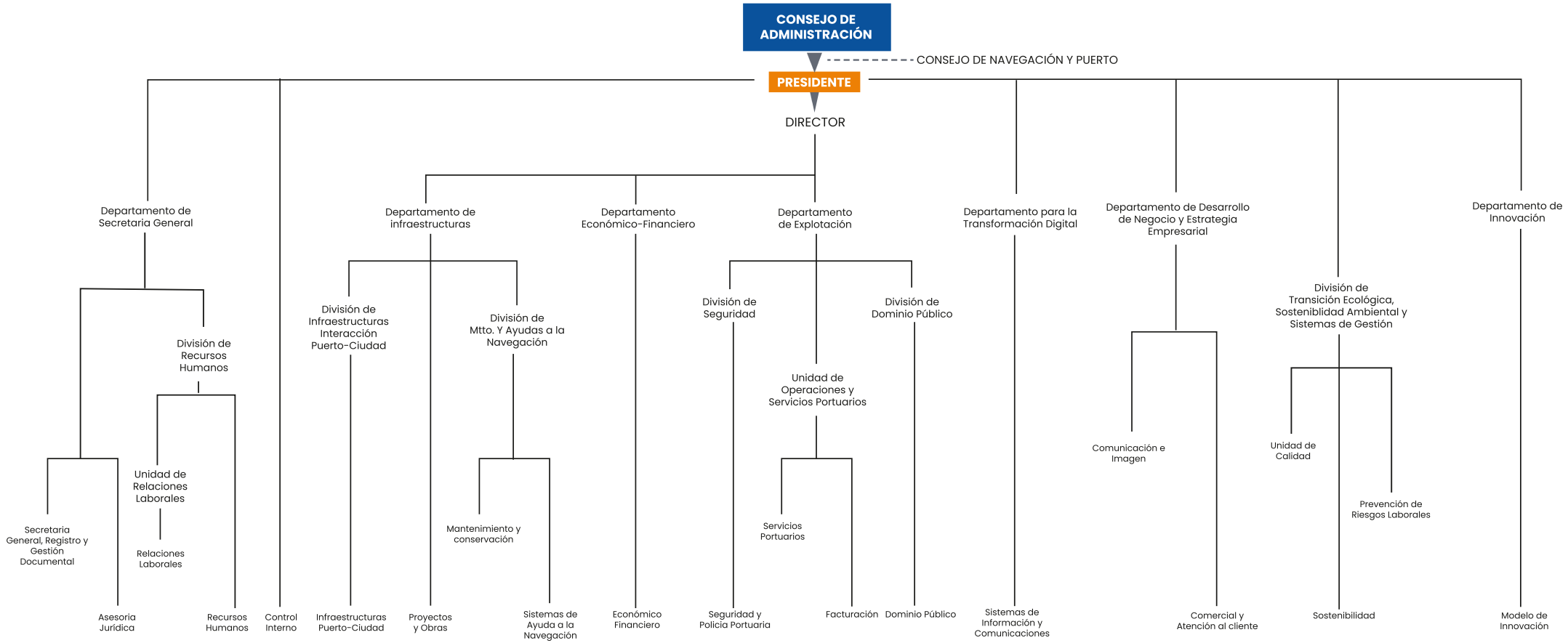
El Director es nombrado y separado, por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, de cinco años en técnicas y gestión portuaria.

Corresponden al director las funciones de:

- La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.
- La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.
- La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.
- La gestión de los impactos que genera el Puerto de Alicante.



## **ORGANIGRAMA** (GRI-2-9)




Organigrama aprobado en fecha 17/09/2025

**ESTRUCTURA DE GOBERNANZA** (I_05) (I_06) (GRI-2-9) (GRI-2-10) (GRI-2-11) (GRI-2-12) (GRI-2-13) (GRI-2-14) (GRI-2-15) (GRI-2-16) (GRI-2-17) (GRI-2-18) (GRI-405-1)

Existe un Comité de Dirección compuesto por:

- Director
- Secretario general
- Jefes de Departamento
- Jefes de División de la Autoridad Portuaria.

El **Comité de Dirección** se reúne con una periodicidad quincenal.

Existen otros dos comités:

- **Comité de Sostenibilidad**: órgano asesor, por parte de la APA, al Consejo de Administración. Su función es proponer acciones para lograr los objetivos de sostenibilidad (ODS de la Agenda 2030) y realizar su seguimiento.
- **Comité Consultivo de Protección**: Su objetivo es establecer y consensuar los planes de protección del Puerto para asesorar al Consejo de Administración. Lo forman además de miembros de la Autoridad Portuaria, la Capitanía Marítima, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Local, Capitanía Marítima, Comandancia Naval y Aduanas.



## DECLARACIÓN SOBRE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO SOSTENIBLE (GRI-2-18) (GRI-2-22)

La **APA** mantiene un compromiso con una conducta empresarial responsable, basada en los principios de legalidad, integridad, sostenibilidad y transparencia. Estos compromisos se concretan en diversas políticas y documentos estratégicos, entre ellos el Código Ético del personal al servicio del sector público, la Política de Igualdad, el Plan de Sostenibilidad Ambiental, el Plan de Accesibilidad Universal, y las directrices derivadas del Marco Estratégico del sistema portuario de interés general. La organización vela por el cumplimiento de los derechos laborales, la no discriminación, la protección del medio ambiente, la seguridad en el trabajo y la igualdad de oportunidades. Desarrollo del portal de transparencia.

Los compromisos de la **Autoridad Portuaria de Alicante** en materia de sostenibilidad, responsabilidad empresarial y desarrollo económico están alineados con diversos instrumentos intergubernamentales de referencia, entre los que destacan los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, el Pacto Verde Europeo (European Green Deal) y la Estrategia de Sostenibilidad de la Unión Europea. Asimismo, se consideran las directrices establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) en cuanto a descarbonización del transporte marítimo y prevención de la contaminación, así como los compromisos derivados del Marco Estratégico del sistema portuario de interés general promovido por Puertos del Estado, que integra estas referencias internacionales dentro de la política portuaria española.



**COMPROMISOS Y POLÍTICAS** (I_04)(GRI-2-13)(GRI-2-23)(GRI-2-24)

La **APA** está certificada según la norma **ISO 9001:2015** en la **gestión de la calidad**, con el siguiente alcance: **Gestión de concesiones y autorizaciones con ocupación de dominio público, de escalas de buques y de servicios portuarios**. Los procesos que abarca el sistema, aparte de los propios de gestión del sistema de la calidad, son los relacionados con las áreas de Dominio Público (tramitación, seguimiento y modificación de autorizaciones y concesiones), Gestión de Escalas (gestión de permisos de atraque de buques) y Servicios Portuarios (tramitación, seguimiento y transmisión de licencias de servicios portuarios, así como aprobación de pliegos de prescripciones particulares). Dicha certificación ha sido emitida por el organismo BUREAU VERITAS.

Además, la **APA** dispone de una herramienta informática que da soporte a la gestión, medición y seguimiento de sus estrategias e instrumentos de planificación, como son su Plan Estratégico y su Plan de Empresa anual. Esta herramienta permite realizar un seguimiento de los distintos indicadores, acciones y proyectos vinculados a los citados planes.

La **APA** tiene implantado y certificado por EQA un **sistema de gestión ambiental** con alcance total, basado en la norma **ISO 14001**. Este sistema no solo regula nuestras operaciones internas, sino que también involucra a concesionarios, empresas de logística y otros actores del puerto, garantizando una mejora ambiental efectiva y coordinada. Gracias a esta estrategia integral, hemos conseguido importantes avances en la reducción de emisiones, la optimización del consumo de recursos y la aplicación de criterios de ecoeficiencia en nuestras actividades. Los resultados obtenidos hasta la fecha son una muestra clara del impacto positivo de este modelo de gestión. Además, hemos impulsado que todas las empresas estibadoras que operan con mercancías en el puerto también obtengan la ISO 14001.

## POLÍTICA DE CALIDAD DE LA APA

El Presidente de la **APA** considera prioritaria la existencia de un Sistema de Gestión de la Calidad, cuya finalidad sea — respetando todos los requisitos legales y reglamentarios en vigor—prestar un servicio a sus clientes, reales y potenciales, que satisfaga sus requisitos y expectativas, mediante la mejora continua de la calidad de los servicios que presta.

Para ello, el Sistema de Gestión de la Calidad ha de ser revisado periódicamente, a cuyo objeto existe un Comité de Calidad, que deberá establecer y seguir los objetivos de calidad de la **APA**, estudiar las sugerencias de mejora que se reciban y las no conformidades detectadas, así como las necesidades de formación de su personal o de otro tipo de recursos que se consideren precisos.

En particular, deberán mejorarse los plazos de tramitación de los servicios prestados, para lo que resulta necesario realizar un seguimiento de control de los mismos y, en base a sus resultados, establecerse objetivos concretos destinados a satisfacer la satisfacción de los clientes.

Una parte esencial del Sistema de Gestión de la Calidad ha de ser inculcar en el quehacer diario de los profesionales de la **APA** el principio de "prevención" frente al de "corrección" de errores.

Como sucede en cualquier empresa de servicios, el recurso más importante con el que cuenta la **APA** para cumplir su misión y alcanzar sus objetivos, es el conjunto de los profesionales que componen su plantilla. Por ello, resulta imprescindible que dichos profesionales estén informados, formados y motivados para contribuir al crecimiento continuado de la empresa.

Periódicamente, y mediante auditoría interna, deberá evaluarse la eficacia del desarrollo de lo previsto en el Sistema de Gestión de la Calidad para alcanzar los objetivos establecidos por la **APA**.

## POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE DE LA APA

La **APA** se compromete a la implementación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental integrando las responsabilidades de la gestión sostenible a todos los componentes de su organización. Asimismo, se compromete a extender este compromiso ético a todas las empresas implantadas en el dominio público que gestiona, haciendo partícipe de esta política ambiental a clientes, proveedores, y demás empresas del sector, promoviendo activamente el cumplimiento de las líneas estratégicas de ámbito medioambiental previstas en el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, en consonancia con los objetivos de sostenibilidad (ODS) de la Agenda 2030 del **Puerto de Alicante.**

Este compromiso se refleja, concretamente, en los siguientes objetivos:

- Integrar las consideraciones ambientales en los procesos de planificación, ordenación, gestión y conservación del dominio público portuario, sirviendo en el establecimiento de metas y objetivos de mejora del sistema.
- Proteger el medio ambiente, mediante la prevención o mitigación de impactos ambientales adversos.
- Analizar y evaluar sistemática y periódicamente las actividades, productos y servicios de la empresa que puedan interactuar con el medio ambiente, con el fin de conocer y gestionar el riesgo ambiental que pudiera generar.
- Medir, controlar y gestionar el consumo de recursos naturales y energía, incorporando criterios de ecoeficiencia, a fin de conseguir un adecuado desempeño ambiental de los servicios prestados, situando entre sus principales líneas de acción la lucha contra el cambio climático.
- Poner en valor el patrimonio cultural ubicado en su zona de servicio.
- Cumplir con los requisitos legales y otros requisitos ambientales suscritos que le sean de aplicación, intentando, cuando sea posible, mejorar lo estrictamente reglamentario en materia de calidad ambiental.
- Prevenir y minimizar las emisiones, los consumos, los vertidos, el ruido y los residuos generados como consecuencia de su actividad.
- Usar y propiciar el uso de las mejores técnicas disponibles (MDT) que sean viables en cada actividad.
- Facilitar una adecuada formación e información al personal de la organización, con el objetivo de crear una mayor concienciación y sensibilización ambiental que favorezca el desarrollo de la presente política.
- Establecer mecanismos de comunicación con la comunidad portuaria, personas y empresas que trabajan en el puerto, entidades públicas y con cualquier otra organización o grupo de interés relacionado con la actividad portuaria, para conocer sus necesidades y expectativas y consecuentemente poder innovar desde la sostenibilidad.
- Ejercer sus funciones de forma transparente en todos los ámbitos de actuación, informando sobre su desempeño institucional, económico, social y ambiental a través de diferentes medios de difusión, publicaciones, plataformas tecnológicas, así como con la divulgación de una memoria de sostenibilidad con una periodicidad anual.
- Asegurar que los principios establecidos en esta política apoyan su dirección estratégica y se consideran apropiados a sus propósitos y al contexto en el que se sitúa.

Esta política ambiental será pública y remitida a todos los integrantes de la APA, para su participación en la mejora del Sistema de Gestión Ambiental, siendo actualizada, a través de un proceso de mejora continua, cuando sea conveniente.

La **APA** se compromete a trasladar esta política a todas las partes interesadas internas y externas, proporcionando los recursos pertinentes para su materialización, con el fin de posicionar el Puerto de Alicante como referente en gestión medioambiental en el ámbito portuario.

## DILIGENCIA DEBIDA

Respecto a los compromisos y políticas de **conducta empresarial responsable**, los compromisos asumidos por la **APA** incluyen expresamente la realización de **procesos de debida diligencia, tanto en el ámbito ambiental como en el social y económico**. Esta diligencia se materializa en la identificación, evaluación y prevención de riesgos e impactos que puedan derivarse de la actividad portuaria, de sus relaciones contractuales y de sus operaciones con terceros. Estos compromisos están en línea con las recomendaciones del Reglamento (UE) 2017/352 sobre servicios portuarios y la buena gobernanza de las autoridades portuarias.

Dichos compromisos de la **APA** incorporan la aplicación del ***principio de precaución*** (o principio precautorio), especialmente en lo que respecta a la gestión ambiental y a la prevención de posibles impactos negativos sobre el entorno natural y la salud pública. Este principio guía la toma de decisiones en situaciones donde existe incertidumbre científica sobre los riesgos potenciales, aplicándose de forma prioritaria en actuaciones relacionadas con la planificación urbanística portuaria, infraestructuras sostenibles, proyectos energéticos, gestión de residuos o calidad de aguas y suelos. Además, se integra en los procedimientos de evaluación ambiental y en el diseño de medidas correctoras o compensatorias, conforme a la legislación nacional y a las directrices del Marco Estratégico del sistema portuario estatal, en armonía con los principios recogidos en instrumentos europeos e internacionales como el Pacto Verde Europeo.



## RESPETO Y PROMOCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS

Los compromisos institucionales de la **APA** estipulan expresamente el **respeto y la promoción de los derechos humanos**, en coherencia con los principios del ordenamiento jurídico español, las directrices de la Unión Europea y los instrumentos internacionales como los Principios Rectores de Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos.

La **APA** mantiene un compromiso firme e institucionalizado con el respeto, la protección y la promoción de los derechos humanos, que se manifiesta tanto en su funcionamiento interno como en sus relaciones con terceros. Este compromiso se articula a través de diversas políticas específicas, entre las que destacan:

- El **Plan de Igualdad**, que garantiza la no discriminación por razón de género, origen, orientación sexual o condición social.
- El **Plan de Accesibilidad Universal**, orientado a la eliminación de barreras físicas y sociales, en línea con los principios de inclusión y equidad.
- La **aplicación de la legislación laboral** española y europea, asegurando condiciones de trabajo dignas, seguras y saludables para todo el personal.
- La incorporación de **cláusulas sociales en los procedimientos de contratación pública** y en las concesiones, mediante las cuales se exige a contratistas y operadores el cumplimiento de los derechos fundamentales de sus trabajadores.
- La promoción de una **cultura organizacional ética**, basada en la **transparencia**, el respeto y la **corresponsabilidad**.
- Además, la Autoridad Portuaria está alineada con los **Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de Naciones Unidas**, el **Convenio Europeo de Derechos Humanos**, así como con los compromisos recogidos en el **Marco Estratégico** del sistema portuario estatal, que incorporan estos principios como eje transversal de actuación.



**INFRAESTRUCTURAS** (I_07) (GRI-203-1)

La Ley dota al sistema portuario español de los instrumentos necesarios para mejorar su posición competitiva en un mercado abierto y globalizado, estableciendo un régimen de autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias, que deben ejercer su actividad con criterios empresariales.

Dentro de este marco, se pretende que la gestión de los puertos de interés general responda al llamado modelo "**land lord**", en el que la Autoridad Portuaria de Alicante se limita a ser un proveedor de infraestructura y suelo portuario y a regular la utilización de este dominio público, mientras que los servicios son prestados fundamentalmente por operadores privados en régimen de autorización o concesión.

Las características técnicas generales del Puerto de Alicante son las siguientes:

Superficie terrestre total: 1.616.321 m².
Superficie de agua abrigada total: 1.331.855 m².
Superficie para concesiones total: 1.417.225 m².

El **Puerto de Alicante** cuenta con una serie de muelles comerciales que se reflejan en la tabla adjunta.

| MUELLES COMERCIALES | |
|---|---|
| Muelle 25 | Pasaje y Ro-Ro |
| Muelle 23 | Contenedores / Pasaje y Ro-Ro |
| Muelle 21 | Graneles por instalación especial / Ro-Ro |
| Muelle 19 | Graneles por instalación especial / Ro-Ro |
| Muelle 17 | Graneles sólidos / Instalación especial / Polivalente |
| Muelle 15 | Multiuso / Polivalente |
| Muelle 13 | Multiuso / Polivalente |
| Muelle 11 | Contenedores |
| Muelle 9 | Ro-Ro |
| Muelle 7 | Mercancía General |
| Muelle 14 | Pasaje / Varios |
| Muelle 12 | Varios |
| Muelle 10 | Varios |

En cuanto a los accesos terrestres, la comunicación por carretera del Puerto con su zona de influencia se realiza mediante las siguientes carreteras:

- Autovía A-31 Alicante – Madrid.
- Autopista del Mare Nostrum a Valencia y Barcelona.
- Autovía a Alicante - Elche - Murcia enlazando con autovía Almería y Cartagena, enlazando de igual modo la de Almería con autovía de Málaga y Cádiz, siendo la red de grandes itinerarios de tráfico internacional.

Por último, en el Puerto de Alicante concurren las líneas férreas de la RFIG: Madrid - Alicante y Alicante - Murcia - Granada.
La primera de ellas finaliza en la estación de Alicante Término y la segunda en la Estación de Alicante - Benalúa.

Gracias al nuevo bypass de acceso ferroviario desde la línea convencional Alicante- La Encina al puerto de Alicante, permite a los trenes mercantes dirigirse hacia la vía de acceso al Puerto y desde ella se accede a todas las instalaciones portuarias, destinándose fundamentalmente a mercancías general en contenedor.

| MUELLES PESQUEROS | |
|---|---|
| Antigua D.P. Muelle A | Pasaje y Ro-Ro |
| Antigua D.P. Muelle B | Fuera de servicio |
| Muelle A | Estación de servicio |
| Muelle B | Lonja y Mayoristas. Pescado fresco y congelado |
| Muelle C | Astilleros |
| Muelle D | Varadero |

| OTROS MUELLES | |
|---|---|
| Muelle 8 | Embarcaciones menores. |
| Muelle 6 | Embarcaciones menores. |
| Muelle 5 | Vigilancia Aduanera y Salvamento Marítimo. |
| Muelle 4 | Embarcaciones menores y tráfico marítimo-local. |
| Muelle 3 | Tráfico marítimo-local. |
| Muelle 2 | Paseo Tomás y Valiente |
| Muelle 1 | Paseo Médico Pedro Herrero. |
| Embarcadero D. Interior | Pasaje. Tráfico marítimo-local. |

## **ACTIVIDADES Y SERVICIOS** (GRI-2-6)

Los puertos de interés general en España, como es el de Alicante, se rigen por un marco normativo específico: el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Esta norma constituye el eje regulador de la actividad portuaria en nuestro país, definiendo el papel de las Autoridades Portuarias y estableciendo con precisión cuáles son sus funciones, sus competencias y los servicios que deben garantizar.

Cada Autoridad Portuaria actúa con personalidad jurídica propia y autonomía en su gestión, pero siempre dentro de los márgenes de la Ley. Así, mientras Puertos del Estado se ocupa de la planificación general, la supervisión económica y la coordinación entre puertos, las Autoridades Portuarias concentran su labor en la gestión directa del recinto portuario, garantizando tanto el correcto funcionamiento diario como la ejecución de proyectos de modernización.

Se trata de un régimen económico autosuficiente. La Ley establece un modelo en el que los puertos deben ser autosuficientes: se financian con sus propios ingresos sin depender de los Presupuestos Generales del Estado. Las fuentes de ingresos son:

- **Tasas portuarias**: que pagan los buques por entrar, los pasajeros por embarcar, y las mercancías por manipulación y almacenamiento.
- **Cánones concesionales**: que abonan las empresas privadas por ocupar espacio o prestar servicios dentro del puerto.
- **Otros ingresos comerciales** derivados de actividades complementarias.



## ACTIVIDADES Y SERVICIOS (GRI-2-6)

Uno de los aspectos clave de la Ley es la definición de los servicios portuarios. Para garantizar un equilibrio entre servicio público y apertura al mercado, se establecen tres grandes categorías de servicios:

### GENERALES

Son aquellos indispensables para el funcionamiento básico del puerto, que siempre deben prestar directamente las Autoridades Portuarias. Incluyen:

- **Conservación y mantenimiento** de infraestructuras comunes.
- **Limpieza, alumbrado y seguridad general**.
- **Señalización marítima y ayudas a la navegación**.

Su objetivo es asegurar que, con independencia de la actividad privada, los puertos conserven su operatividad, seguridad y accesibilidad.

### PORTUARIOS BÁSICOS

Son los que permiten la interacción entre buques, mercancías y pasajeros. Están ligados directamente a la explotación portuaria y pueden ser prestados por empresas privadas bajo licencia, siempre con control público. Entre ellos destacan:

- **Practicaje**: asesoramiento especializado a los capitanes para maniobras de entrada y salida.
- **Remolque**: asistencia a los buques en maniobras complejas.
- **Amarre y desamarre**: operaciones de sujeción y liberación de buques.
- **Manipulación de mercancías**: carga, descarga, estiba, desestiba, almacenamiento y transporte interno.
- **Servicio al pasaje**: embarque y desembarque de pasajeros y vehículos.
- **Recepción de residuos**: tratamiento de desechos y aguas residuales de los buques.

### COMERCIALES Y COMPLEMENT.

Son aquellas **actividades de carácter económico** que se desarrollan en la zona de servicio del puerto pero que no forman parte de los servicios básicos. Se incluyen aquí instalaciones logísticas, talleres, astilleros, gasolineras, restauración o zonas de ocio.

Estos servicios se prestan bajo concesiones o autorizaciones administrativas, y su régimen económico es más flexible, aunque siempre supervisado por la Autoridad Portuaria para asegurar el cumplimiento de normas de seguridad, medio ambiente y competencia.

## ROLES Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL PUERTO (I_14)(GRI-2-6)

El papel de los servicios desde la visión de la iniciativa privada ha tenido más importancia conforme a la última reforma legislativa, dentro de un marco de libre competencia. La **Autoridad portuaria** establece el marco regulador por el que se accede y se presta el mismo en el puerto.

En el caso de los servicios portuarios se regulan a través de los correspondientes pliegos de prescripciones. Estas prescripciones se basan en el dimensionamiento de los medios, tanto humanos y materiales, para la correcta prestación y la fijación de las tarifas máximas del servicio, además de las condiciones administrativas para acceder al otorgamiento de la licencia.

Desde el punto de vista de los servicios comerciales se aplica la misma filosofía con la única diferencia de que en lugar de Pliegos de Prescripciones Particulares, la **Autoridad Portuaria** aprueba los Pliegos de Condiciones para la prestación de dichos servicios, donde se incluyen el conjunto de requisitos que el prestatario/a debe cumplir.

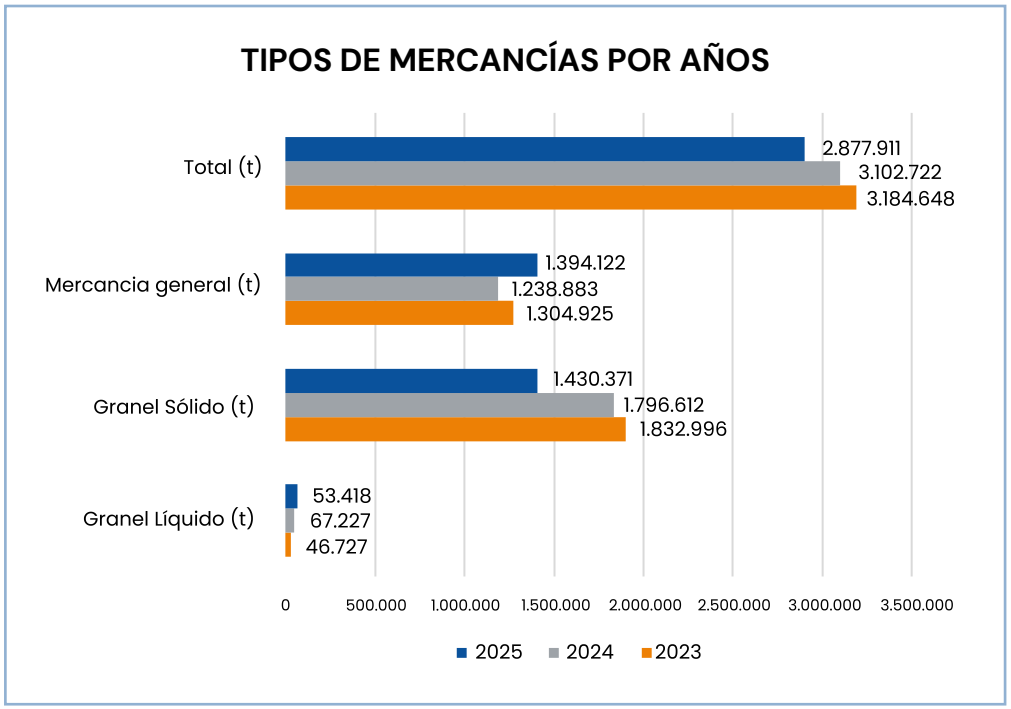
A partir del otorgamiento de la correspondiente licencia o autorización, el prestador/a del servicio inicia su actividad procurando dar una cobertura universal, adaptando sus recursos a las necesidades de la demanda. La **Autoridad Portuaria** es la responsable de realizar el control del cumplimiento de los Pliegos que corresponden a cada servicio. En el caso de los servicios portuarios dicho control se lleva a cabo fundamentalmente por medio del Plan Anual y de la información que el prestador del servicio debe suministrar periódicamente a la **Autoridad Portuaria**.

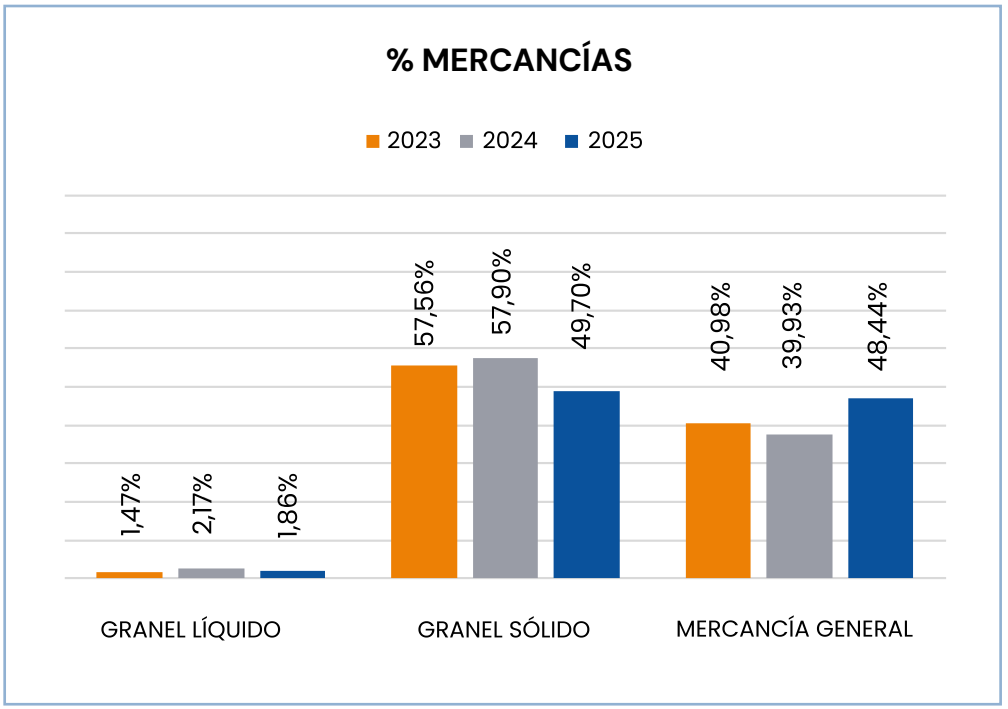


## EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS Y MERCADOS SERVIDOS

(I_10) (GRI-2-6) (GRI-201-1) (GRI-203-1)

Aunque registra un descenso, Alicante mantiene una posición destacada frente a otros puertos del grupo con caídas más acusadas. Su fortaleza radica en el movimiento de Granel Sólido que representa aproximadamente la mitad del tráfico total.

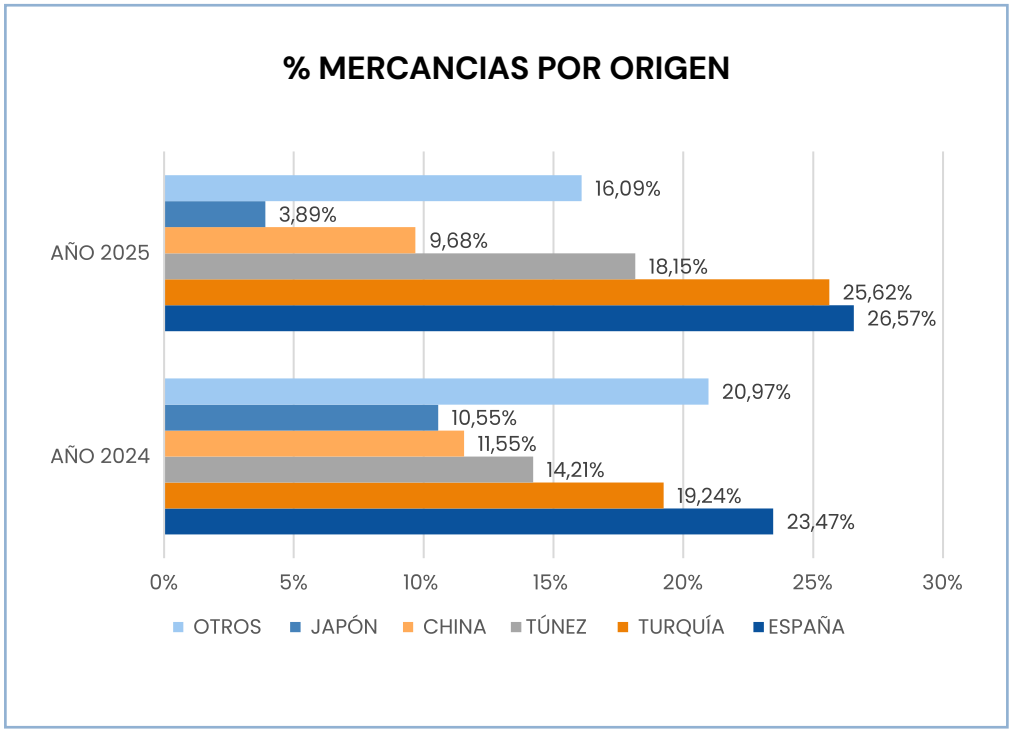


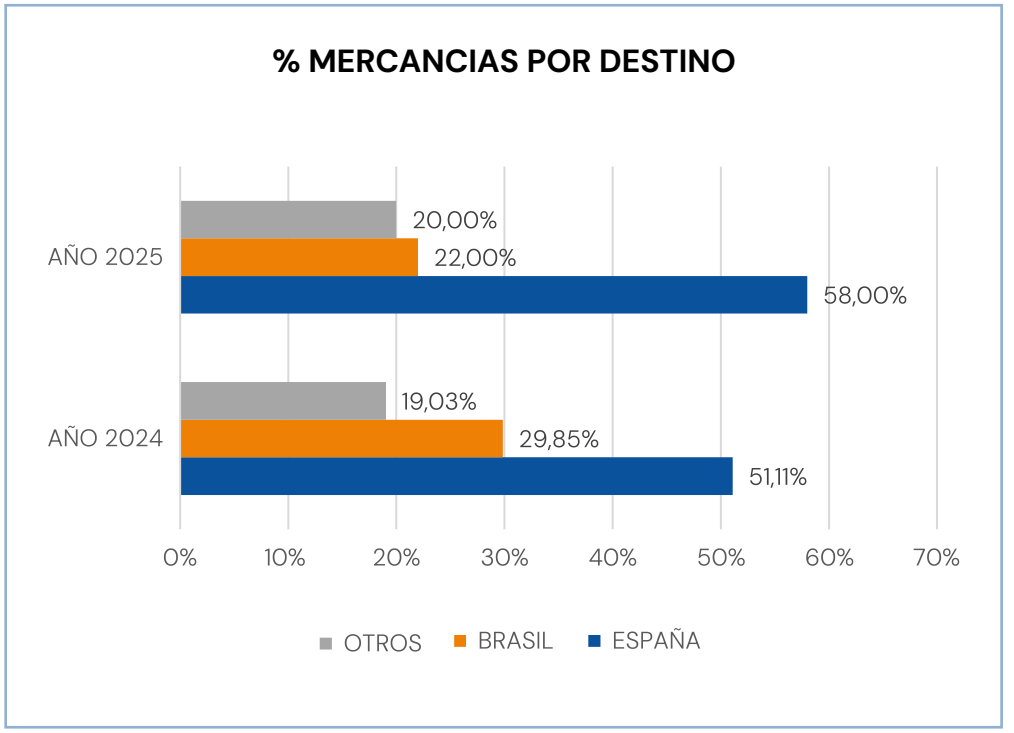



## MERCADOS ATENDIDOS: PRINCIPALES FLUJOS DE TRÁFICO

(I_11) (GRI-2-6)

Tal y como se puede apreciar, el origen de las mercancías más común es España, Turquía, Túnez, China y Japón. Respecto al destino, en la mitad de los casos es España, seguido de Brasil con un 22%.



## CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA: CLIENTES Y SECTORES RELEVANTES (I_12) (I_13) (GRI-201-1) (GRI-202-1)(GRI-203-1)

El **Puerto de Alicante** opera en mercados nacionales, europeos (especialmente mediterráneos) e internacionales (exportaciones agroalimentarias, químicas y contenedores), cruceristas con perfil internacional y alto impacto local, empresas importadoras/exportadoras del hinterland valenciano-murciano y usuarios de marinas deportivas, ocio y restauración en zonas portuarias abiertas al público.

De forma más específica, los principales sectores son:

- **Sector de la Piedra Natural**: Exportación de mármol y de piedra natural.
- **Sector minero**: Exportación de castinas, yesos naturales, Clinker, escorias y dolomitas.
- **Sector de la construcción**: Exportación de materias primas y cemento.
- **Sector logístico-terciario**: Tráfico de suministros con relación al consumo de las Islas Canarias.

Los cinco clientes principales representan el 44,9% del total facturado.

Otro de los pilares de la Ley es el compromiso con la seguridad y la protección del entorno. Las Autoridades Portuarias son responsables de:

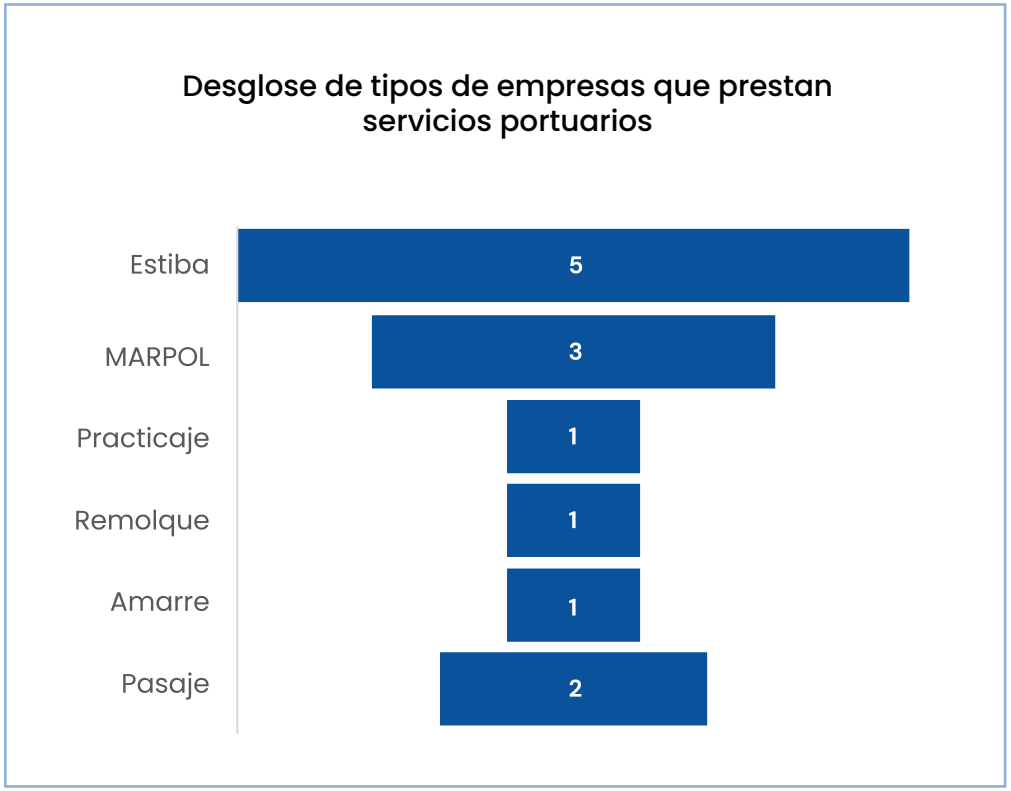
- Mantener protocolos de seguridad marítima y terrestre.
- Coordinar planes de emergencia y protección civil.
- Controlar mercancías peligrosas y sustancias contaminantes.
- Desarrollar planes medioambientales, promoviendo la reducción de emisiones, la eficiencia energética y la gestión responsable de residuos.

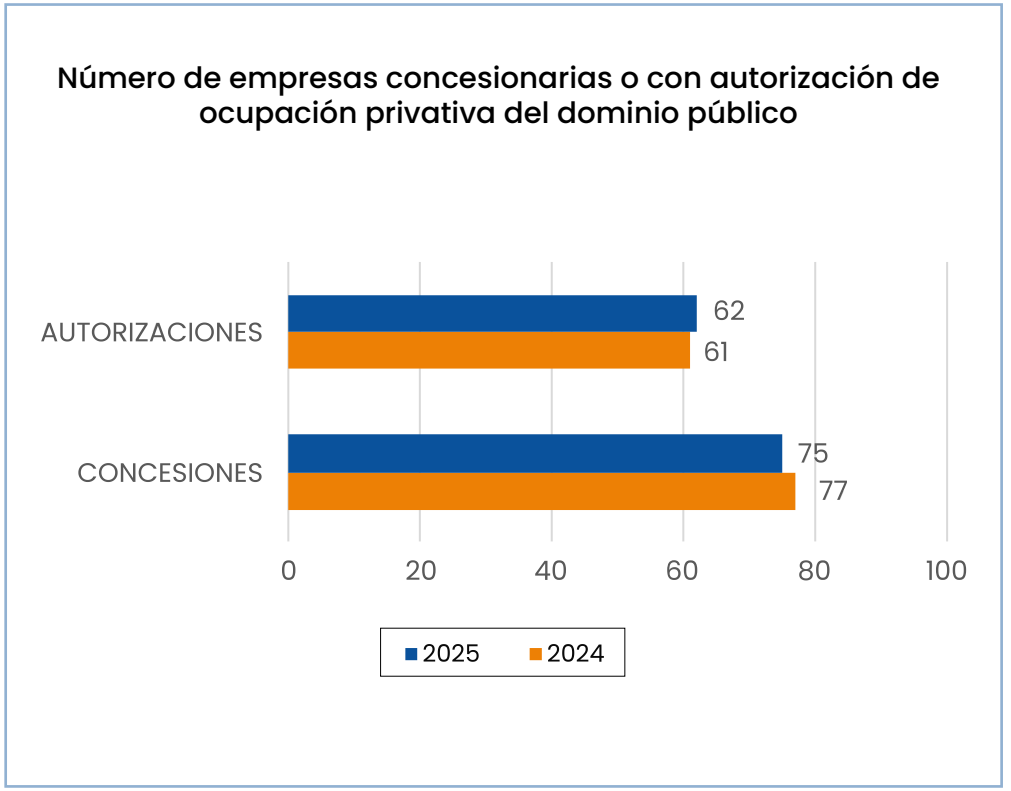
En este sentido, la Ley obliga a compatibilizar el crecimiento de los puertos con la preservación del entorno natural y el respeto al medio marino.



**EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO** (I_15) (GRI-2-6)

En los gráficos se puede ver el desglose tanto de empresas prestadoras de servicio portuario de diversos tipos como de concesionarias y autorizadas de ocupación privativa.

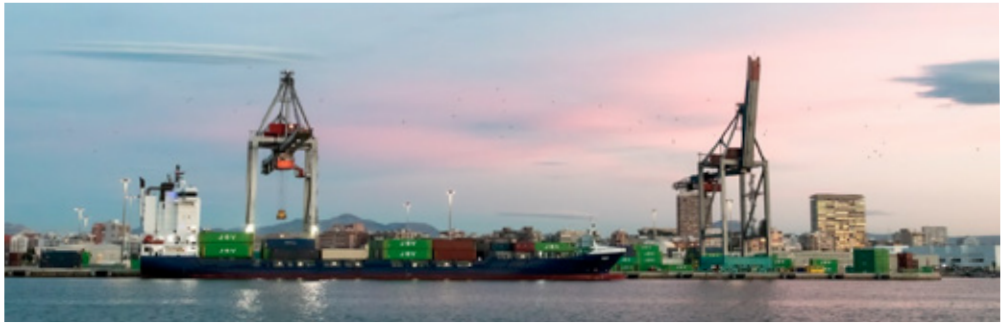


**SUPERFICIE TERRESTRE COMERCIAL CONCESIONADA** (I_16) (I_17) (GRI-2-6) (GRI-203-1)

Las toneladas totales movidas por la terminal de la ampliación Sur (TMS) en este caso, representa el 38,58 % sobre el tráfico de mercancías.

Las toneladas totales movidas por la terminal del muelle 11 (HUB PORTUARIO) en este caso, representa el 23,80 % sobre el tráfico de mercancías.



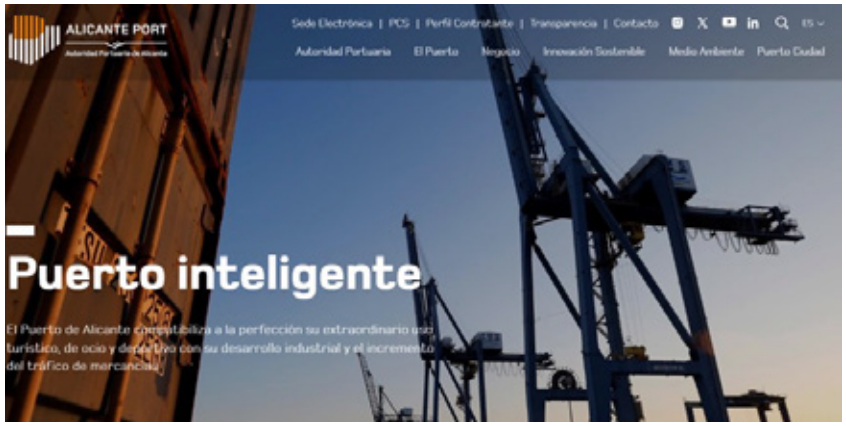
| | |
|---|---|
| Superficie terrestre concesionable (m2) | 1.147.652 m2 |
| Superficie terrestre en concesión (m2) | 825.884 m2 |
| Ratio (%) sup. concesiones uso comercial s/sup. concesionada | 55,80% |
| Ratio (%) sup. concesiones uso comercial s/sup. concesionable | 40,16% |

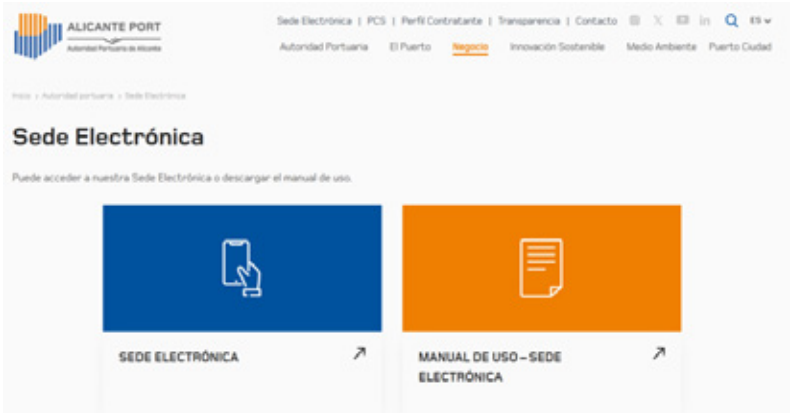
**TRANSPARENCIA Y ACCESO A INFORMACIÓN PARA OPERADORES**
(I_18) (GRI-2-6)

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece diversos mecanismos para garantizar que las empresas que operan en el dominio público portuario presten sus servicios en régimen de libre competencia y libre concurrencia. La **APA**, cumpliendo el citado marco legal ampara diversas iniciativas dirigidas a garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente y sin desplazamientos las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso.

La **APA** adopta una serie de iniciativas con el objetivo de hacer más transparente el acceso del sector privado a la explotación de servicios portuarios, concesiones y autorizaciones en el dominio público portuario de Alicante. Destacar la publicación de pliegos reguladores de servicio y la publicación las formalidades de tramitación de licencias, de concesiones y protocolos de tramitación en la página www.puertoalicante.com.

En 2019 se puso en marcha la sede electrónica del puerto de Alicante https://www.puertoalicante.com/sede-electronica/. Permite realizar las solicitudes de servicios, de concesiones o de autorizaciones "sin papeles", seguir el proceso de tramitación y la obtención de licencias, autorizaciones y títulos concesionales de manera totalmente electrónica y sin desplazamientos. A todo ello podemos añadir la celebración regular de jornadas informativas con la Comunidad Portuaria y la siempre disponibilidad de los técnicos de la Autoridad Portuaria de manera telefónica y telemática.



**INICIATIVAS PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA Y CALIDAD DE SERVICIOS** (I_19) (GRI-2-6)

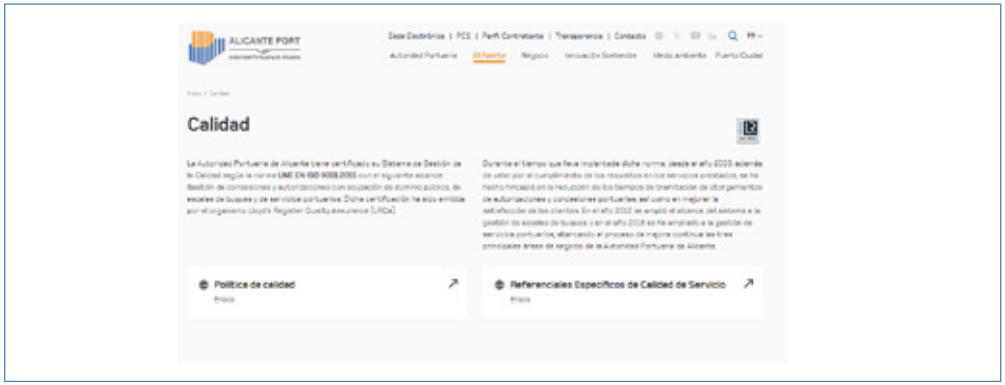
El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre) se apoya, para incidir en la mejora y eficiencia del servicio global prestado al comercio y al transporte, en la certificación de servicios, utilizándola como instrumento objetivador de bonificaciones en tasas portuarias ligadas a una mejora de la calidad en la prestación de servicios en los puertos de interés general. En el artículo 245 apartado 2 b) del mencionado Texto Refundido, se establece una bonificación del 15 por ciento a la cuota de la tasa de actividad para los prestadores de servicios portuarios, o los titulares de una concesión o autorización de terminal marítima de mercancías, o de estaciones marítimas, que dispongan de una certificación de servicios obtenida sobre la base de los Referenciales de Calidad de Servicio que apruebe Puertos del Estado, o de los Referenciales Específicos que, en desarrollo de aquellos, apruebe, en su caso, la Autoridad Portuaria correspondiente.

La **APA** ha desarrollado y aprobado por su Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado, los siguientes referenciales específicos de calidad de servicio:

https://www.puertoalicante.com/el-puerto/calidad/referenciales-especificos-de- calidad-de-servicio/

- Referencial de calidad de servicio para la manipulación de mercancías polivalentes. V.0. 20/12/2013.
- Referencial de calidad de servicio para el tráfico de contenedores. V.1. 09/05/2018.
- Referencial de calidad de servicio para el tráfico de mercancía rodada. V.1. 09/05/2018.
- Referencial de calidad de servicio para el tráfico de cargas sólidas y líquidas a granel. V.0. 29/12/2014.

Por otro lado, la **APA** tiene integrado en sus procesos, y en colaboración con la Aduana, el procedimiento de Levante sin papeles de exportación e importación.



## INICIATIVAS PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA Y CALIDAD DE SERVICIOS (I_19) (GRI-2-6)

En el caso de la importación, la Aduana realiza controles sobre todas las mercancías que salen del puerto por vía terrestre, y no se permite que abandonen las instalaciones del recinto aduanero del puerto sin la pertinente autorización aduanera. Por todo esto, todos los transportistas que porten mercancías deben presentar al resguardo fiscal el albarán de salida impreso por la terminal, en el que se incluye un código con información suficiente para poder efectuar el pertinente control de salida de manera automatizada.

Con este código, se verifica si existe la autorización de salida de la mercancía por parte de la Aduana, consultando los sistemas informáticos de la Agencia Tributaria. Por tanto, con este procedimiento se consigue que el transportista terrestre que realiza la retirada no deba llevar consigo documentación administrativa para acreditar la autorización de salida de la mercancía, y se mejora en eficiencia y en la calidad del servicio prestado por el Puerto. El caso del Levante sin papeles en exportación es análogo. Los agentes de carga y el consignatario envían vía telemática las listas de carga del buque, informando de las mercancías que saldrán vía marítima. Estas listas de carga se cruzan con los mensajes electrónicos de despacho de la aduana, conformándose un listado en el que se puede consultar por el resguardo fiscal de aduana la información de despacho de la mercancía y, por tanto, qué mercancía está autorizada a salir del puerto vía marítima. De este modo se evita que el consignatario deba presentar la documentación de despacho en papel en el resguardo fiscal de la aduana.

## CRITERIOS DE RENDIMIENTO Y CALIDAD 2025

| | PLIEGO APROBADO | PLIEGO EN TRAMITACIÓN |
|---|---|---|
| **AMARRE Y DESAMARRE** | 14/10/2021 | TRAMITADO |
| **PRACTICAJE** | 14/10/2021 | TRAMITADO |
| **REMOLQUE** | 31/03/2022 | TRAMITADO |
| **MARPOL** | 31/03/2022 | TRAMITADO |
| **SERVICIO AL PASAJE CRUCEROS** | 21/11/2024 | TRAMITADO |

**CALIDAD Y RENDIMIENTO EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS** (I_19) (GRI-2-6) (GRI-308-1) (GRI-416-1)

| ISO | CERTIFICACIÓN (NORMA) | FECHA CADUCIDAD | EMPRESA PRESTADORA |
|---|---|---|---|
| **AMARRE Y DESAMARRE** | ISO 9001:2015<br>ISO 14001:2015 | 2027 | DOTACIÓN AMARRADORES PUERTO ALICANTE |
| **PRACTICAJE** | ISO 9001:2015<br>ISO 14001:2015 | 2027 | CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE ALICANTE, S.L.P. |
| **REMOLQUE** | ISO 9001:2015<br>ISO 14001:2015 | 2027 | REMOLCADORES DE CARTAGENA, S.A. |
| **MARPOL** | ISO 9001:2015<br>ISO 14001:2015<br>ISO 45001:2018 | 2028<br>2026 | SERTEGO (ISO 50001)<br>SEROIL VALENCIA |
| **SERVICIO AL PASAJE TRAF- INT.** | ISO 9001:2015<br>ISO 14001:2015 | 2027 | TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE |
| **MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS** | ISO 9001:2015<br>ISO 14001:2015 | 2027<br>2026<br>2027<br>2027<br>2026 | TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE<br>BERGÉ MARÍTIMA<br>CESA ALICANTE<br>HUB PORTUARIO ALICANTE<br>EIFFAGE INFRAESTRUCTURAS |

**INCENTIVOS A LA CALIDAD, PARTICIPACIÓN EN EL TRÁFICO PORTUARIO Y PROMOCIÓN** (I_20) (I_09) (GRI-2-6) (GRI-203-1)

Las empresas prestadoras de servicios portuarios que se han acogido a la bonificación establecida para incrementar la calidad en la prestación de servicios son **Terminales Marítimas del Sureste, S.A.**, B**ergé Marítima, S.L**. y **Hub Portuario de Alicante, S.L.U**. (JSV). Las tres empresas representan en volumen de tráfico aproximadamente el 78% del tráfico del Puerto de Alicante.

Participación en las principales ferias del sector (FruitLogística de Berlin, SIL de Barcelona y Fruitatraction Madrid), SEATRADE (Hamburgo y Miami) en el ámbito de los cruceros; participación en 3 misiones comerciales (Orán, Argel y Marruecos); establecimiento de relaciones comerciales con Egipto y Túnez

**COMUNICACIÓN** (I_21) (GRI-2-16) (GRI-2-25) (GRI-2-26)

En la web del **Puerto de Alicante** existe un formulario de contacto dónde los usuarios pueden comunicar todo tipo de quejas o sugerencias.

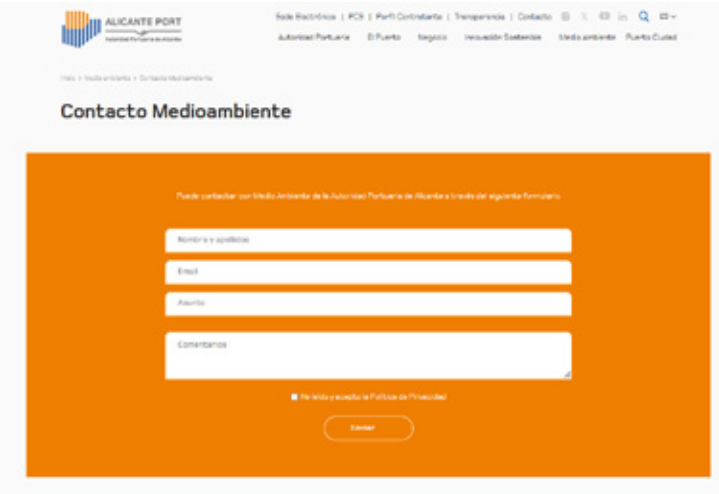
http://www.puertoalicante.com/contacto/

Además, tienen la posibilidad de presentar un registro de entrada vía electrónica a través del Portal del Ciudadano.

https://sede.puertoalicante.gob.es/

En el ámbito del **Sistema de Gestión de la Calidad de la APA**, basado en la norma ISO 9001:2015 y cuyo alcance es la Gestión de Concesiones y Autorizaciones Portuarias con Ocupación de Dominio Público y Gestión de Escalas de Buques, se realiza un seguimiento y control de la satisfacción de nuestros clientes mediante encuestas (semestrales en gestión de escalas y por autorización/concesión otorgada, además de cada dos años en concesiones ya otorgadas), en las cuales también se les da la posibilidad a los administrados de hacer comentarios, sugerencias y quejas. Dichos resultados se analizan en Comité de Calidad y se toman las acciones que se consideran oportunas. En las encuestas sobre todo se hace hincapié en conocer la satisfacción del cliente en cuanto a trato recibido y rapidez en los trámites.

Por otro lado, los Referenciales Específicos de Calidad de Servicio desarrollados por la **Autoridad Portuaria de Alicante**, contienen características de calidad de servicio relacionadas con estudios de satisfacción a clientes y planes de acción como resultado de los mismos, que deben cumplir, los prestadores de servicios portuarios, o los titulares de una concesión o autorización de Terminal marítima de mercancías, o de estación marítima, que deseen contribuir a la mejora de la calidad de servicio que ofrece el puerto mediante la obtención de la certificación de tercera parte sobre la base de dichos referenciales, teniendo como contrapartida una bonificación en la tasa de actividad.



## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DESARROLLO DE ACCESOS
(I_22) (GRI-2-6)

La comunicación por carretera del Puerto con su zona de influencia se realiza mediante las siguientes carreteras: Autovía A-31 Alicante - Madrid, Autopista del Mare Nostrum AP-7 a Valencia y Barcelona. Autovía A-7 Alicante - Elche- Murcia, enlazando con la autovía a Almería y Cartagena, enlazando de igual modo la de Almería con autovía de Málaga y Cádiz, siendo la red de grandes itinerarios de tráfico internacional.

En cuanto a la comunicación por ferrocarril, concurren en el **Puerto de Alicante** las líneas férreas de Adif: Madrid -Alicante y Alicante -Murcia -Granada. La primera de ellas finaliza en la estación Alicante Término y la segunda en la estación de Alicante - Benalúa. Gracias al bypass de acceso ferroviario desde la línea convencional Alicante - La Encina al puerto de Alicante, permite a los trenes mercantes dirigirse hacia la vía de acceso al Puerto y desde ella se accede a todas las instalaciones ferroviarias interiores del puerto, destinándose fundamentalmente a mercancías en contenedor. En cuanto a la mejora de los accesos ferroviarios en el puerto, para los próximos años está prevista la implantación del ancho mixto, así como la electrificación hasta el interior del puerto.

Asimismo, se tiene previsto llevar a cabo la implantación de una terminal multimodal en el Muelle 19. Además, la **Autoridad Portuaria de Alicante** está impulsando la firma de un convenio entre ADIF, Ayuntamiento de Alicante y APA, que permita llevar a cabo el desmantelamiento de las vías de ADIF de acceso a la estación de Alicante-Benalúa y se mejore el acceso viario a la dársena pesquera mediante la ejecución de una glorieta en la prolongación de la Avda. de Méjico con la Avda. de Elche y la supresión del paso a nivel en el actual acceso a la dársena pesquera.



**MOVILIDAD SOSTENIBLE** (I_23) (GRI-2-6) (GRI-203-1)

En los últimos años se ha realizado el desarrollo de la **Dársena Sur del Puerto de Alicante**, mediante un sistema de concesión. El concesionario de dicha zona portuaria es la **sociedad TMS** (Terminales Marítimas del Sureste).

En la actualidad TMS gestiona la explotación de la terminal de contenedores ubicada en el muelle 23, estando reservadas otras zonas de la dársena a tráficos distintos del indicado. Sin embargo, las condiciones del mercado hacen necesario un posible cambio de usos de ciertas zonas de la concesión y la ampliación del área dedicada al tráfico de contenedores.

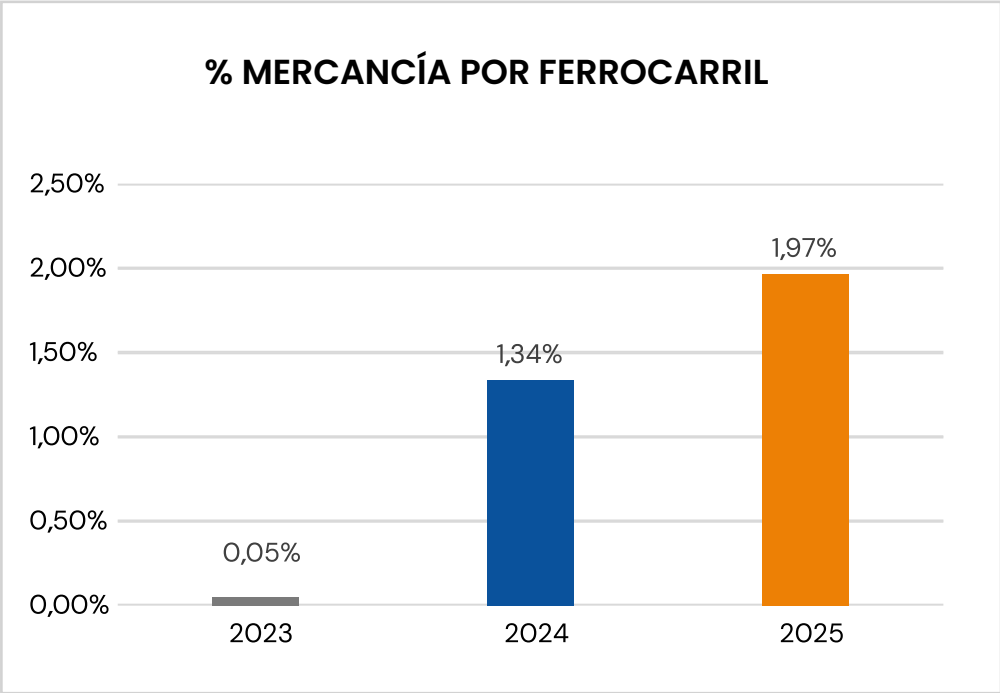
La **Autoridad Portuaria** y el concesionario entendieron que para impulsar el tráfico ro-ro debían de ampliar la infraestructura relacionada al efecto, poniendo en funcionamiento una superficie destinada a aparcamiento de plataformas y construyendo una rampa ro-ro que estuviera más próxima a la zona de operaciones vinculadas al tráfico ferroviario. En el año 2020 se puso en funcionamiento dicha rampa.

Por otro lado, la **Autoridad Portuaria de Alicante** ha promocionado las infraestructuras portuarias en diversas ferias de productos, que naturalmente se han movido en camiones frigoríficos, como los de carácter agroalimentario, que utilizan el modo de transporte Roll off-Roll on.



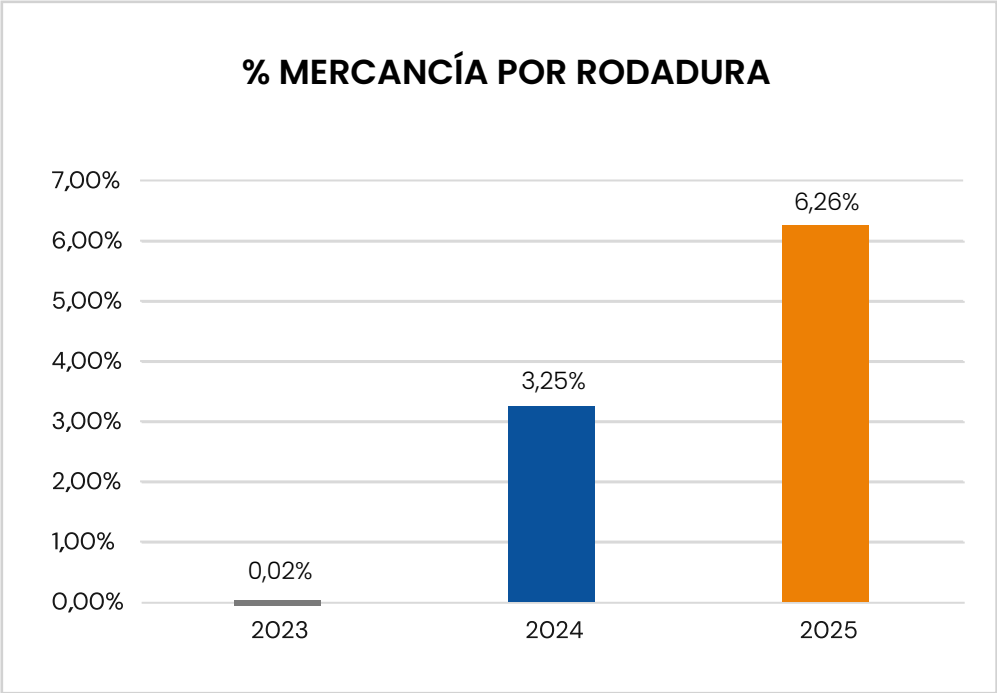
## **MOVILIDAD SOSTENIBLE** (I_24) (GRI-2-6)

Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por **ferrocarril**, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril.




*Datos declarados por los consignatarios

Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por **rodadura**, en relación con el total de mercancía general marítima import-export.




*Datos declarados por los consignatarios

**NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS** (I_25) (I_26) (GRI-2-29) (GRI-2-30) (GRI-3-3)

La organización entiende que forman parte de sus grupos de interés aquellas personas o colectivos que puedan influir o a los que afectan las decisiones estratégicas de la entidad.

Por ello, se ha realizado un completo análisis de las necesidades y expectativas de los grupos de interés. El análisis ha sido realizado por el **Consejo de Administración** y el **equipo de dirección** del Puerto de Alicante, con la participación diferentes departamentos del Puerto de Alicante y con el asesoramiento externo de **MASUNO SOLUCIONES S.L**.

Además, se ha llevado a cabo una priorización de los grupos de interés, teniendo en cuenta 2 factores: el impacto del grupo de interés sobre el plan estratégico de sostenibilidad del Puerto de Alicante y el nivel de relación con el grupo de interés.

Respecto al impacto, se ha establecido como alto cuando el grupo de interés es imprescindible para conseguir los objetivos estratégicos, medio cuando el grupo de interés contribuye a la consecución de éstos y/o puede ser sustituido y bajo cuando el grupo de interés no afecta a la consecución de los objetivos.

En cuando al nivel de relación, se ha considerado continua cuando el grupo de interés mantiene relación continua en el tiempo con la organización, y discontinua cuando la relación es no continua o puntual.



## Grupos de interés

| | |
|---|---|
| DIRECTOS | Dirección de la Autoridad Portuaria. Presidencia. Consejo Administración |
| | Trabajadores. Sindicatos. FESEP |
| | Comunidad Portuaria: Clientes vinculados a las operaciones portuarias de pasaje y/o tráfico de mercancías |
| | Comunidad Portuaria: Clientes no vinculados a las operaciones portuarias de pasaje y/o tráfico de mercancías |
| | Comunidad Portuaria: Licenciatarios de servicios portuarios |
| | Proveedores de bienes y servicios |
| | Pasajeros, visitantes y otros usuarios |
| INDIRECTOS | Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible |
| | Población de la Ciudad de Alicante y Ayuntamiento de Alicante |
| | Consejería de Medio Ambiente y otras administraciones públicas (Demarcación de Costas, Generalitat) |
| | Subdelegación del Gobierno (Cuerpos y fuerza de seguridad del estado, Paraduaneros...) |
| | Capitanía marítima |
| | Sector económico del hinterland |
| | Alicante Port Innova |
| | Competidores: otros puertos |
| | Otros medios de transporte |
| | ONG, centros y empresas de investigación, programas de conservación de animales marinos. Instituciones docentes |
| | Medios de comunicación y líderes de opinión |
| | Asociación de Jubilados del Puerto de Alicante |
| | Observatorio de Cruceros: Terminalista, Asociación de cruceros, Diputación y puertos. |
| | Entidades financieras |

## Canales de comunicación

- Comité de Dirección.
- Comité de Empresa.
- Portal del Empleado.
- Tablones de anuncios.
- Reuniones formales e informales intra e interdepartamentales.
- Correo electrónico.
- Consejos de Administración.
- Comunicaciones comerciales (publicidad en prensa especializada, mailings y trípticos comerciales).
- Ruedas de prensa, entrevistas y desayunos de trabajo con medios de comunicación.
- Comunicaciones en prensa a través de medios de comunicación.
- Organización de jornadas formativas e informativas.
- Organización de encuentros y jornadas empresariales.
- Participación en foros, charlas y encuentros profesionales y académicos.
- Publicaciones propias (Memorias anuales, memorias de sostenibilidad, cuentas anuales e informes de auditoría, ...).
- Web corporativa y redes sociales (You Tube, LinkedIn, X e Instagram).
- Campaña 'Conoce tu Puerto' (visitas guiadas al puerto de Alicante para colectivos vecinales e instituciones académicas).

A raíz del análisis de necesidades y expectativas de los grupos de interés, se determinó sus principales **inquietudes o preocupaciones**. A modo resumen global, se considera que son:

- La **integración puerto-ciudad**: Mejora de las zonas portuarias abiertas al público, como el parque del mar y las obras de la zona de levante mejorando las zonas de ocio.
- **Aumento de las escalas de cruceros**.
- **Impacto ambiental de la actividad portuaria**, destacando la oposición vecinal e institucional al proyecto de construcción de depósitos de combustible, y la finalización de la construcción de la nave cerrada para tratamiento de graneles.
- **Llegada de inmigrantes** que son trasladados al puerto y de ahí repartidos a los centros de acogida.
- La **promoción de la innovación portuaria** y el **establecimiento de nuevas empresas tecnológicas** en terrenos portuarios.
- **Digitalización progresiva**, con aplicación de IA, robótica, big data y gemelos digitales en operaciones portuarias y logísticas.
- **Acceso eficiente a mercados internacionales**, tanto para exportación como importación, a través de un puerto competitivo y bien conectado.
- **Estabilidad y condiciones laborales**, la necesidad de incorporar más personal, así como el reconocimiento profesional y la formación, siguen siendo los aspectos que más preocupan a los trabajadores.
- **Buena gestión** por parte de la Autoridad Portuaria e identidad de "puerto competitivo, de calidad y sostenible".
- Puerto que ofrezca **facilidad para obtener bonificaciones de calidad** (tasa de actividad) y **medio ambiente** para los clientes.



## PROYECTOS COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES (I_28) (GRI-2-9) (GRI-2-28)

La **APA** establece canales de colaboración con entidades de la Comunidad Valenciana, destacando:

- Cooperación educativa con las Universidades de Alicante y Miguel Hernández de Elche.
- Participación en el Consejo de Sostenibilidad de Alicante.
- Comité Consultivo de Protección.
- Turismo (Ayuntamientos y Diputación a través de los Patronatos correspondientes)
- Planeamiento zona interacción Puerto-Ciudad (Ayuntamiento de Alicante)
- Propuesta de cesión de terrenos con la Excma. Diputación de Alicante para la construcción de un Centro de Congresos.
- Protocolo General de colaboración entre la Conselleria de Innovación, Universidades, Ciencia y Sociedad Digital y la Autoridad Portuaria de Alicante para coordinar políticas de innovación y apoyo al ecosistema emprendedor de base tecnológica en la provincia de Alicante.
- Convenio entre la Autoridad Portuaria de Alicante y el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para el visado de trabajos profesionales.
- Patrocinio de la Autoridad Portuaria de Alicante a la Universidad de Alicante (Instituto de Economía Internacional).
- Durante el año 2025 se iniciaron los trámites para la firma del Convenio de Prevención, extinción de incendios, salvamento y protección civil con el Excmo. Ayuntamiento de Alicante. En el mismo año se iniciaron también los trámites, también con el Excmo. Ayuntamiento de Alicante, para realizar el protocolo de coordinación entre administraciones en las zonas abiertas al público de la Autoridad Portuaria de Alicante.

## AFILIACIÓN A ASOCIACIONES (I_29) (GRI-2-9) (GRI-2-28)

**Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante (INECA)**: El Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante, INECA, es una organización privada sin ánimo de lucro formada por empresarios, entidades público-privadas que creen y apuestan por la provincia de Alicante. El compromiso hacia un territorio y hacia sus ciudadanos se entiende desde una perspectiva proactiva que tiene como base el análisis y estudio de la coyuntura socioeconómica.

Desde que se creara el Instituto, su ideario se basa en la defensa de la iniciativa privada y la libertad de empresa dentro de un mercado ordenado. INECA nace también para dar valor a los datos y a su interpretación, teniendo como premisa la generación de ideas y proyectos en cualquier campo que pueda sumar en la provincia de Alicante.

**FERRMED**: FERRMED es una asociación multisectorial sin fines de lucro que fue fundada por el sector privado en Bruselas el 5 de agosto de 2004 para mejorar el transporte de mercancías por ferrocarril y la competitividad industrial en Europa.

**Asociación Valenciana de Empresarios (AVE)**: AVE trata de ser una organización para la reflexión y animación social sobre las cuestiones socioeconómicas que afectan a los ciudadanos de la Comunitat Valenciana y de España. A través de la reflexión, la comunicación y la creación de opinión trata de promover el desarrollo socioeconómico y la integración territorial de la Comunitat Valenciana y de España, así como contribuir al fomento de la competitividad de su economía. Su método consiste en identificar y analizar los retos e intentar crear las condiciones sociales y políticas que los conviertan en fortalezas y oportunidades.

**Confederación Empresarial de la Comunidad Valenciana (CEV)**: Representa y defiende los intereses empresariales de sus asociados ante los poderes públicos y la sociedad en general. Como representante de la sociedad civil está legitimada para participar e intervenir en asuntos públicos. Su actividad se desarrolla con el único fin de defender el interés empresarial general y procurar, de este modo, el marco idóneo para el ejercicio de la actividad empresarial. Para cumplir mejor con este fin la organización sigue avanzando en los que son sus objetivos prioritarios: la mayor independencia económica de los fondos públicos, la transparencia de todas sus actuaciones, la reivindicación de aquellas políticas, actuaciones e infraestructuras que hagan más competitivas las empresas, y por ende, la economía valenciana y el reconocimiento hacia el empresario y la empresa ética y responsable como generadora de riqueza y bienestar.

**Asociación Técnica de Puertos y Costas (ATPYC)**: La Asociación Técnica de Puertos y Costas (ATPYC) fue creada en 1998. Es una asociación de carácter técnico y científico, cuya misión es "Potenciar el progreso tecnológico en los campos de PUERTOS Y COSTAS, fomentando la creación de una cultura común entre todos los profesionales que actúan en estos ámbitos".

Constituye también la sección española representante de PIANC (antes conocida como la Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación AIPCN) . Todos los socios de ATPYC son también socios de PIANC.

**Asociación Internacional de Derecho Portuario**: La Asociación Internacional de Derecho Portuario no persigue actividad política alguna y tiene un carácter estrictamente profesional, estando abierta a toda persona relacionada o que tenga interés en esta especialidad del Derecho. En toda su actividad defenderá la pluralidad de opiniones y la libertad de expresión de sus miembros.

**Asociación Alianza Net Zero**: La Alianza Net-Zero MAR es una asociación sin ánimo de lucro que tiene por objetivo acelerar la descarbonización y la electrificación del sector marítimo y los puertos españoles, estando a disposición de todos los agentes, empresas e instituciones que quieran unir esfuerzos para reducir las emisiones contaminantes generadas por las infraestructuras portuarias y el transporte marítimo.

**Logistop**: Logistop tiene entre sus principales objetivos impulsar la necesidad de innovar por parte de las compañías vinculadas al sector logístico, impulsar proyectos de innovación y transmitir a nivel institucional cuáles son las necesidades reales del sector. En 2025 cumplimos 20 años siendo la plataforma española líder en innovación logística.

**Jubilados APA**: La Asociación de Jubilados y Pensionistas de la Junta del Puerto de Alicante fue fundada en 1978 y tiene como objeto la solución de problemas sociales de sus asociados, plantear las reivindicaciones necesarias para la consecución de los fines de la Asociación, realizar actividades para el fomento y compañerismo de los socios, la solidaridad entre el personal activo y pasivo en el organismo portuario, y la práctica de actividades sociales, benéficas y culturales, sin discriminación de clases y categorías.

**Alicante Port Innova**: Alicante Port Innova es una asociación de empresas y organizaciones vinculadas al sector logístico y portuario de Alicante cuyo objetivo principal es fomentar la innovación y la transformación digital en el puerto y su ecosistema. Trabaja conectando la academia y la tecnología con los desafíos reales de las empresas del clúster para desarrollar proyectos y mejorar la competitividad, la sostenibilidad y la eficiencia.

## INICIATIVAS DE PROMOCIÓN COMERCIAL DEL PUERTO

(I_30) (GRI-2-6) (GRI-201-1) (GRI-203-1)

A lo largo de 2025, la **Autoridad Portuaria de Alicante** mantuvo su estrategia de promoción comercial mediante acciones orientadas a la captación de nuevos tráficos y la consolidación de relaciones con operadores del sector marítimo y turístico. El ejercicio combinó la participación en las principales ferias del sector (FruitLogística de Berlin, SIL de Barcelona y Fruitatraction Madrid), SEATRADE (Hamburgo y Miami) en el ámbito de los cruceros; participación en 3 misiones comerciales (Orán, Argel y Marruecos); establecimiento de relaciones comerciales con Egipto y Túnez.

En el ámbito de mercancías, uno de los hitos del año fue la **puesta en marcha de la conexión intermodal Roll On entre Alicante y Alejandría (Egipto)**, que permitió ampliar la conectividad con un mercado estratégico y ofrecer nuevas soluciones logísticas a los cargadores del hinterland. Esta operación contribuyó a diversificar destinos, potenciar la competitividad del puerto y fortalecer su posicionamiento en el arco mediterráneo.

Paralelamente, se avanzó en proyectos vinculados al **Puesto de Control Fronterizo (PCF)**. Se coordinó la elaboración de una propuesta provisional de instalaciones destinadas al control de plantas de gran porte y maquinaria agrícola de grandes dimensiones, ajustada a los requisitos de los Servicios de Inspección de Sanidad Vegetal en Frontera. Este trabajo, fruto de análisis técnicos y colaboración con los organismos competentes, constituye un paso esencial para la futura habilitación de un centro de inspección adaptado a mercancías de especial complejidad.

También se inició la **tramitación de la autorización para la importación y control de patatas procedentes de Egipto**, lo que implicó la revisión de requisitos fitosanitarios, análisis de flujos potenciales y valoración operativa de los espacios disponibles. La gestión de este expediente sienta las bases para incorporar un nuevo tráfico de interés para el sector hortofrutícola y para la comunidad portuaria.



En materia de **cruceros**, la Autoridad Portuaria desplegó un amplio programa de promoción internacional con el objetivo de consolidar a Alicante como destino y puerto base.

Se organizaron **Fam Trips** con representantes de Ritz-Carlton y MSC Cruceros, que permitieron mostrar tanto las capacidades del puerto como el atractivo turístico de la ciudad a responsables directos de planificación de itinerarios. Estas visitas, acompañadas de recorridos técnicos y turísticos, desempeñan un papel fundamental a la hora de influir en la toma de decisiones de las navieras.

El **Observatorio de Cruceros** continuó actuando como un instrumento clave de coordinación, reuniendo de forma periódica a los agentes implicados en la actividad para optimizar la atención a los buques, mejorar los flujos de pasajeros y avanzar en la promoción conjunta del destino. Este trabajo se vio reforzado por la participación en las principales ferias y encuentros del sector, donde el puerto mantuvo una presencia activa.

La Autoridad Portuaria participó en **FITUR**, en la **Seatrade Cruise Global de Miami** y en **Seatrade Cruise Med** celebrada en Málaga, integrándose en el espacio promocional de Puertos del Estado. Asimismo, participó en la Jornada de Trabajo de la Asociación Provincial de Hoteles y Alojamientos Turísticos de Alicante (APHA); la presentación de la temporada de verano de MSC Cruceros; y la Jornada Técnica de Promoción Turística de los Municipios de la Costa Blanca como Destino de Cruceros, organizada en la propia sede de la **APA**, y que abrió un espacio de colaboración entre ayuntamientos, empresas turísticas y la propia comunidad portuaria, con el objetivo de acercar el impacto del tráfico de cruceros a todos los municipios de la provincia de Alicante.

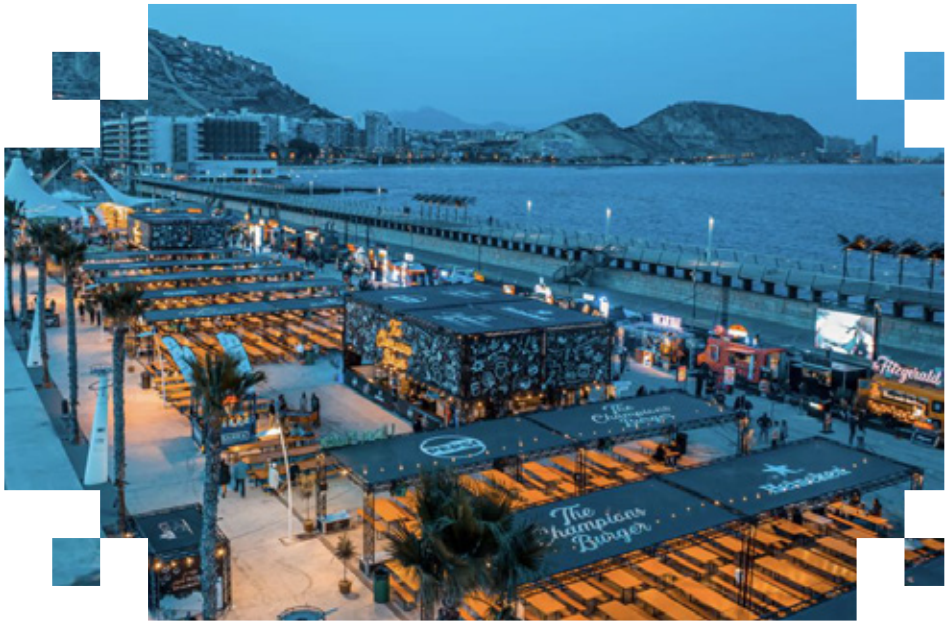


Además de la actividad estrictamente comercial, el puerto impulsó iniciativas de carácter divulgativo, social y educativo que fortalecen su relación con el entorno. Destacaron la charla impartida a jóvenes del Centro de Reeducación "Els Reiets", acompañada de una visita guiada por el recinto portuario; la participación en el proyecto educativo de innovación Bikreando, en el que profesionales del puerto explicaron a estudiantes la realidad del turismo de cruceros; y la intervención en el seminario "**Impactos del Turismo de Cruceros en la Ciudad de Alicante**", organizado por la Cátedra Turismo Ciudad de Alicante.

El recinto portuario mantuvo también su papel como espacio de dinamización y atracción de eventos, acogiendo por segundo año consecutivo el festival gastronómico internacional "The Champions Burger", así como una activación de cobranding de la campaña global "Wearable Summer" de Xiaomi, desarrollada por la agencia Casanova y protagonizada por el chef Jordi Roca. Ambas iniciativas contribuyeron a acercar el puerto a la ciudadanía y a proyectar su imagen como espacio versátil, moderno y abierto.

En conjunto, las acciones desarrolladas durante 2025 permitieron avanzar en la captación de nuevos tráficos, fortalecer la presencia del **Puerto de Alicante** en los principales mercados logísticos y turísticos y consolidar sus rutas regulares con el norte de África (5 rutas), Canarias (4 rutas) y Turquía, junto a las conexiones feeder con Algeciras y Valencia.

**El importe de los gastos destinados a la promoción comercial fue de 114.668 €, lo que supone el 2,20% de "Otros gastos de explotación" y el 0,75% de los Gastos de explotación recurrentes**



**COMUNICACIÓN Y SERVICIOS TELEMÁTICOS DEL PUERTO** (I_32) (GRI-2-6)

Los proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet destinados a optimizar la gestión administrativa de clientes y proveedores son los siguientes. Respecto a la sede electrónica:

» **Accesible desde** https://sede.puertoalicante.gob.es

» Cumple lo requerido en la normativa aplicable, disponiendo de los siguientes **apartados principales**:

- Catálogo de trámites y trámites destacados. Incorporación gradual de nuevos trámites.
- Mi carpeta electrónica (Buzón electrónico, Mis expedientes, Portafirmas, Registros presentados, Mis datos).
- Enlaces de interés (Autoridad Portuaria, El Puerto, Comunidad Portuaria, Instalaciones, Canal de denuncias).
- Servicios en línea (Órganos colegiados, Factura electrónica – Integración FACE, Perfil del contratante, Validación de documentos, Empleados y cargos públicos).
- Tablón de anuncios.
- Titularidad y Directorio de Oficinas.
- Normativa.
- Calendario y cómputo de plazos.




- Fecha y hora oficial.
- Política de privacidad.
- Esquema Nacional de Seguridad.
- Política de Cookies.
- Canal de Denuncias.
- Sistemas de identificación.
- Sistemas de firma.
- Certificados electrónicos.
- Accesibilidad.
- Mapa web.
- Preguntas frecuentes

En el ámbito de la **Administración electrónica**, la **Autoridad Portuaria de Alicante** tiene implantada la plataforma **GESTIONA**, de la empresa ESPUBLICO SERVICIOS PARA LA ADMINISTRACIÓN S.A. (esPublico), la cual cumple con el **Esquema Nacional de Interoperabilidad** (ENI) y con el **Esquema Nacional de Seguridad** (ENS), que en ambos casos constituyen prescripciones técnicas de carácter obligatorio para Organismos Públicos a nivel nacional. GESTIONA implementa nuestra sede electrónica, totalmente adaptada a la Ley 39/2015, disponiendo de Identificación electrónica, gestión de la representación, firma electrónica del interesado, gestión de notificaciones y comunicaciones electrónicas, tablón de anuncios y portal de transparencia. Adicionalmente, a través de GESTIONA se incorporan todas las herramientas necesarias para la realización de trámites de manera electrónica. El sistema dispone de firma electrónica, portafirmas, portafirmas móvil y firma centralizada conforme con la norma CEN 419241 del Comité Europeo de Normalización. El Sistema de gestión documental y archivo de la APA consta de la gestión del cuadro de clasificación y series documentales, Catálogo de procedimientos, Circuitos de tramitación, Actuaciones administrativas automatizadas, Órganos colegiados, Libros oficiales y un Archivo electrónico único.

A través de la página WEB del Puerto de Alicante, está disponible el sistema integrado de servicios a la Comunidad Portuaria, Port Community System (PCS). El acceso está reservado para usuarios registrados (https://www.puertoalicante.com/port-community-system/), desde donde se ofrecen, de manera resumida, los siguientes servicios:

- **Servicios de Ventanilla Única Portuaria** (incluyendo el Portal WEB, la gestión de mensajería EDI relacionada y el soporte especializado a usuarios): DUEWEB, IMOWEB, Manifiestos y Declaraciones Sumarias de Mercancías.
- **Servicios relacionados con los Servicios Portuarios**: Retirada de Residuos de Buques (MARPOL)
- **Servicios relacionados con las mercancías**: Levante sin papeles a la Explotación (LSPE) y Contingencias para el Levante sin Papeles a la Importación (LSPI)
- **Gestión de contenedores en los Puntos de Control Fronterizos (PCF)**: Gestión de posicionamientos e inspecciones de mercancías.

La nueva solución de Gestión de posicionamientos e inspecciones de mercancías en los Puntos de Control Fronterizos (PCF) tiene como principales objetivos:

1. Facilitar la colaboración y el intercambio de información entre las distintas partes involucradas, permitiendo una comunicación más ágil y eficiente.
2. Contribuir a agilizar los procesos de gestión, reduciendo tiempos de espera y optimizando el flujo operativo.
3. Proporcionar seguimiento detallado de los posicionamientos e inspecciones, así como acceso a un histórico completo de operaciones.
4. Concentrar la información clave en una única plataforma, facilitando su acceso en tiempo real y desde cualquier ubicación autorizada.

Además, desde la página WEB del **Puerto de Alicante** se puede consultar la previsión de buques en puerto https://www.puertoalicante.com/el-puerto/prevision-buques/

De manera adicional, la **APA** dispone de un servicio de notificación electrónica de las facturas a clientes, integrado con su ERP.

La **APA** es una organización concienciada con la ciberseguridad, por lo que de manera periódica lleva a cabo acciones encaminadas a mejorar esta área y dispone de planes de contingencia y de continuidad de negocio en materia de TICs.

La Autoridad Portuaria de Alicante desarrolló durante 2025 diversas iniciativas de transformación digital orientadas a mejorar la gestión portuaria, reforzar la seguridad, facilitar el acceso a la información y avanzar en la digitalización de las relaciones con clientes, proveedores y demás grupos de interés. Entre las principales actuaciones desarrolladas destacan las siguientes:

**Ciberseguridad y cumplimiento (ENS)**
Proyecto plurianual de adecuación al Esquema Nacional de Seguridad con el objetivo de certificar a la APA en categoría Media; autenticación multifactor con FortiAuthenticator; monitorización continua de los activos tecnológicos para la detección temprana de vulnerabilidades; copias de seguridad de Microsoft 365 y gestión de certificados digitales.

**Infraestructura tecnológica y seguridad de las instalaciones**
Ampliación de memoria de servidores y renovación de la plataforma de virtualización VMware; despliegue de fibra óptica hasta los controles de acceso y modernización de los sistemas de control de accesos de vehículos (plurianual); cámaras inteligentes vinculadas al Puesto de Control Fronterizo, ampliación de la red CCTV y red WiFi exterior al servicio de tripulaciones, comunidad portuaria y eventos.

**Relación digital con la comunidad portuaria**
Inicio del CRM corporativo (plurianual) para la gestión de las relaciones con clientes, operadores y administraciones; Extranet de la Comunidad Portuaria (plurianual) con servicios digitales personalizados para concesionarios, consignatarios y operadores; nueva aplicación web de autoliquidaciones y sanciones para la tramitación electrónica.

**Gobierno del dato y gestión interna**
Programa de Gobierno del Dato, que implanta un modelo corporativo de calidad, supervisión y explotación de los datos; integración de la gestión presupuestaria y de los vales de compra en Microsoft Business Central; entorno Microsoft 365 para el trabajo colaborativo y la reducción del papel, y renovación de las herramientas de análisis (Qlik Sense) y comunicación corporativa.



## PROYECTOS DE I+D+I: OBJETIVOS, LOGROS Y COLABORACIONES

(I_33) (GRI-2-6) (GRI-201-1)

Durante 2025, la APA ha continuado su contribución activa en el programa de innovación abierta Ports 4.0 (https://ports40.es/) como agente facilitador o manifestando interés en 17 ideas y 20 proyectos comerciales, además de un proyecto autonómico (AVI) y cuatro propuestas europeas. El importe de los proyectos comerciales no queda fijado a priori (100.000 € – 2 M€, según evaluación de Puertos del Estado):

| MODALIDAD | Nº | ESTADO | TIPO DE APOYO / ROL | Importe máximo subvención (€) |
|---|---|---|---|---|
| Ports 4.0 · Ideas (convocatoria 2025) | 17 | 1 en ejecución · 16 solicitadas | Agente facilitador Manifestación de interés | 15.000 por idea |
| Ports 4.0 · Proyectos comerciales | 20 | 1 ejecutado · 2 en ejecución · 17 solicitados | Agente facilitador Manifestación de interés | Hasta 2 M€ (pendiente de evaluación de PdE) |
| Proyecto autonómico AVI (Línea 2, impulso de la CPI) | 1 | Rechazado | Participante | --- |
| Proyectos europeos (Horizon Europe) | 4 | 1 finalizado · 3 en evaluación | Socio / Partner | --- |

| EN EJECUCIÓN O EJECUTADOS | MODALIDAD | ESTADO |
|---|---|---|
| Desarrollo de carbones activos bio-base (tratamiento de aguas) | Idea | Ejecutándose |
| BIOREMED ALGAE COMERCIAL | Proyecto comercial | Ejecutándose |
| THERION REMEDIATION | Proyecto comercial | Ejecutándose |
| Plataforma integral de gestión del entorno portuario y su sonorización | Proyecto comercial | Ejecutado |

| PROYECTOS EUROPEOS | CONVOCATORIA | ESTADO |
|---|---|---|
| WINDCRETE | HORIZON-CL5-2025-02-D3-06 | Finalizado |
| LEAFHOPPER | HORIZON-JU-CLEANH2-2025-04-01 | En evaluación |
| ECOPORTS | HORIZON-CL5-2026-01-D5-17 | En evaluación |
| RE-PORT | HORIZON-CL5-2026-05-D5-11 (Ports of the Future) | En evaluación |

De manera general, las propuestas apoyadas para el programa Ports 4.0 están enfocadas a generar mejoras relevantes en algunas de las siguientes áreas de actividad del sector logístico-portuario (https://ports40.es/tradetech-y-verticales/):

- Optimización logística en infraestructuras, operaciones y prestación de servicios.
- Sostenibilidad ambiental y eficiencia energética.
- Seguridad integral y protección avanzada.
- Digitalización de procesos y plataformas inteligentes.
- Producto, servicio o proceso innovador con impacto en el sector pesquero.
- Producto, servicio o proceso innovador con impacto en el sector turístico-portuario.
- Otro producto, servicio o proceso innovador con impacto en el sector logístico-portuario.





# Dimensión económica

**RENTABILIDAD ANUAL** (E_01) (GRI-201-1) (GRI-201-4)

De acuerdo con la disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 la rentabilidad anual se calcula como resultado de dividir:

- El resultado del ejercicio después de impuestos, excluyendo del mismo el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, así como los ingresos financieros correspondientes a la incorporación al activo de gastos financieros y el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido
- El activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad durante el ejercicio, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes. La incorporación de una nueva infraestructura portuaria básica (dique de abrigo, esclusa y acceso marítimo) se prorrateará durante siete años desde la fecha del acta de recepción.



| | 2024 | 2025 |
|---|---|---|
| Resultado Ejercicio Ajustado (miles de euros) | 3.099 | 2.838 |
| Activo no corriente neto medio (miles de euros) | 152.869 | 150.496 |
| **RATIO %** | 2,00% | 1,89% |

## DESEMPEÑO ECONÓMICO Y OPERATIVO

(E_02) (GRI-201-1) (GRI-201-4)

El EBITDA para el Sistema Portuario se calcularía partiendo del Resultado de Explotación que se corrige con las siguientes partidas:

- Amortizaciones = A.
- Saldo del deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado y otras = S.D.0
- Resultados excepcionales = R.E.

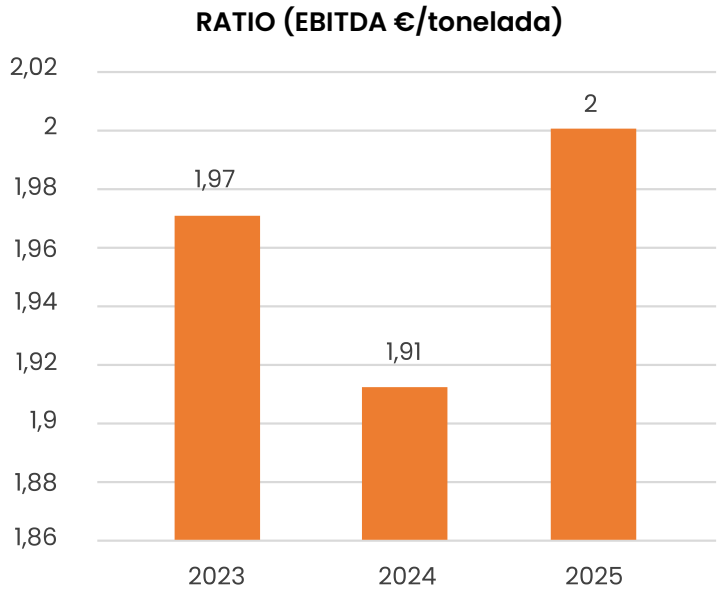
EBITDA = Resultado de Explotación - A. ± S.D. ± R.E.

Donde las cantidades entran con el signo de la cuenta de pérdidas y ganancias. Donde por ± se entiende que cuando las cantidades figuren en la cuenta de pérdidas y ganancias con signo + se restaran, y cuando figuren con signo - se sumaran.

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| EBITDA (miles de euros) | 6.291 | 5.942 | 5.763 |
| % de variación de EBITDA | +8,90 % | -5,5% | -3,0% |
| TONELADAS MOVIDAS | 3.184.648 | 3.102.722 | 2.877.911 |
| RATIO (EBITDA €/tonelada) | 1,97 | 1,91 | 2,00 |

*Tráfico de mercancías; no incluye avituallamiento, pesca ni tráfico local.*





## INDICADORES DE DESEMPEÑO FINANCIERO Y EFICIENCIA DE ACTIVOS (E_03) (E_04) (GRI-201-1) (GRI-201-4)

| | 2024 | 2025 |
|---|---|---|
| Cash Flow (miles de euros) | 6.916 | 5.866 |

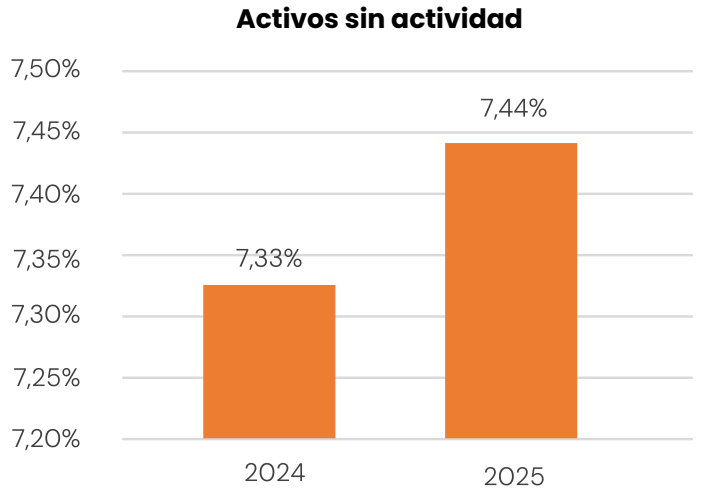
*Cash Flow antes de intereses*

La APA no tiene deuda financiera por lo que el ratio de servicio de la deuda no es aplicable.

| | 2024 | 2025 |
|---|---|---|
| Terrenos sin actividad (miles de euros) | 11.203 | 11.203 |
| Activo no corriente medio (miles de euros) | 152.869 | 150.496 |
| Ratio | 7,33% | 7,44% |

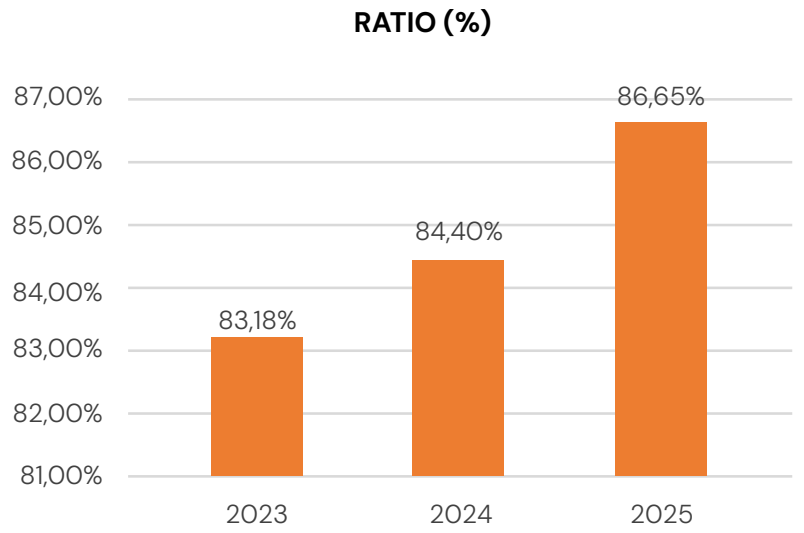
Se entiende por terrenos y bienes naturales sin actividad:

- Terrenos ganados al mar que se encuentren inactivos por no estar todavía concesionados o por no haberse trasladado ninguna actividad existente en el puerto a los mismos.
- Terrenos ampliados por el lado terrestre que han sido adquiridos para ampliación de zona logística dentro de la zona de servicio y sobre los que todavía no se han actuado, incluyendo terreno sobre los que se están realizando obras de urbanización y que todavía no se encuentran disponibles para la explotación.
- Terrenos de concesiones revertidas cuyo fin último es la enajenación y que no se estén utilizando, por ejemplo, como zona de almacenamiento provisional.
- Terrenos adquiridos para ampliar la zona de servicio y sobre los que no está previsto actuar temporalmente (ej. zonas de reserva).
- Terrenos que no son explotables por problemas en la tramitación de algún instrumento de planificación, ya sea portuario o extraportuario.



## EVOLUCIÓN DE LA EFICIENCIA OPERATIVA (E_05) (GRI-201-1)

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Gastos de Explotación (miles de euros) | 14.225 | 14.619 | 15.262 |
| Ingresos de Explotación (miles de euros) | 17.103 | 17.314 | 17.614 |
| **RATIO %** | 83,18 % | 84,4% | 86,65% |




**RATIO = (Gastos de explotación[1] / Ingresos de explotación[2]) *100**

[1] Gastos de personal + Otros gastos de explotación (excluyendo las partidas Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales y el Fondo de Compensación Interportuario aportado) + amortizaciones.

[2] Entendido como ingreso de explotación el importe neto de la cifra de negocio, trabajos para el activo, Otros (excluido FCI recibido) e Imputación de Subvenciones.

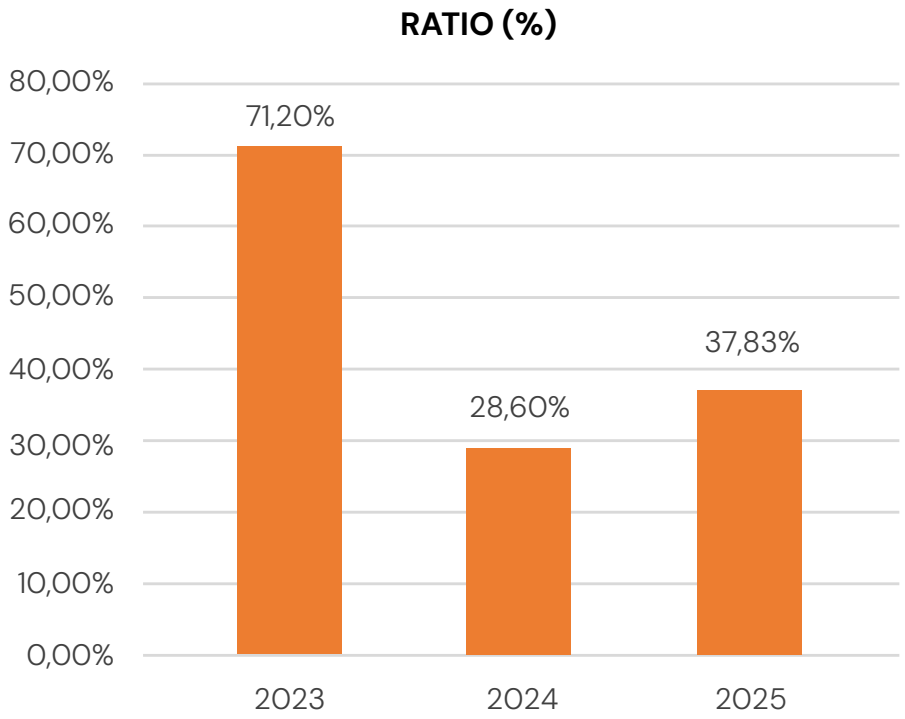


**INDICADORES DE DESEMPEÑO FINANCIERO Y EFICIENCIA DE ACTIVOS** (E_06) (GRI-201-1)

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Inversión pública Total (miles de euros) | 4.091 | 1.979 | 2.219 |
| Cash – Flow (miles de euros) | 5.748 | 6.916 | 5.866 |
| **RATIO %** | 71,2% | 28,6% | 37,8% |

**RATIO = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria[1] / Cash Flow**

[1] Se excluye la inversión en inmovilizado financiero.



**INDICADORES DE DESEMPEÑO FINANCIERO Y EFICIENCIA DE ACTIVOS** (E_07) (E_08) (GRI-201-1)

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Inversión privada (miles de euros) | 20.321 | 15.383 | 6.998 |
| Inversión pública (miles de euros) | 4.091 | 1.979 | 2.219 |
| **RATIO** | **496,8** | **777,3** | **315,4** |

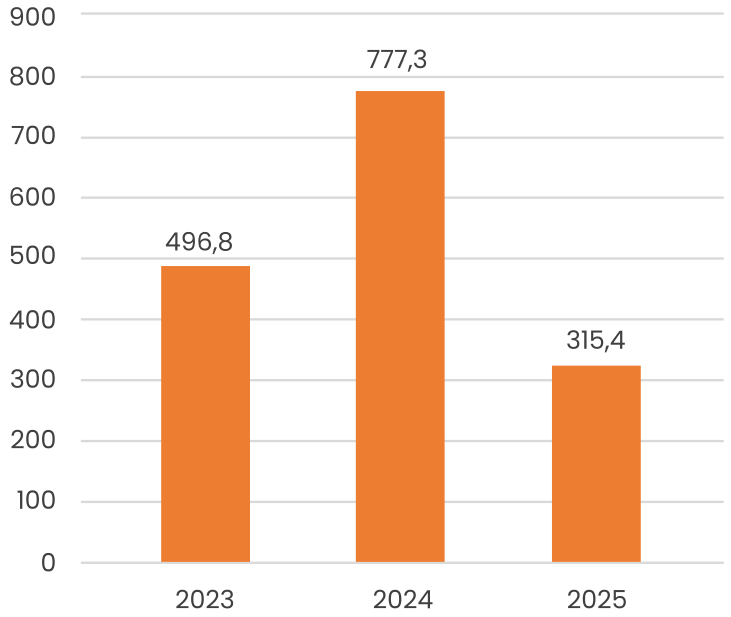
RATIO = Inversión ajena / Inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria[1]

[1] Se excluye la inversión en inmovilizado financiero (en el mismo dato de inversión que el utilizado en el indicador E_06)

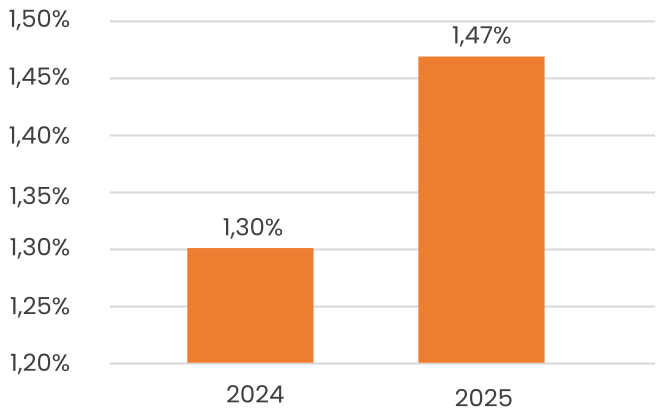
| | 2024 | 2025 |
|---|---|---|
| Inversión pública (miles de euros) | 1.979 | 2.219 |
| Activos netos medios (miles de euros) | 152.869 | 150.496 |
| **RATIO %** | 1,3% | 1,47% |

RATIO = Inversión pública / Activos netos medios

Ratio inversión ajena / inversión pública APA



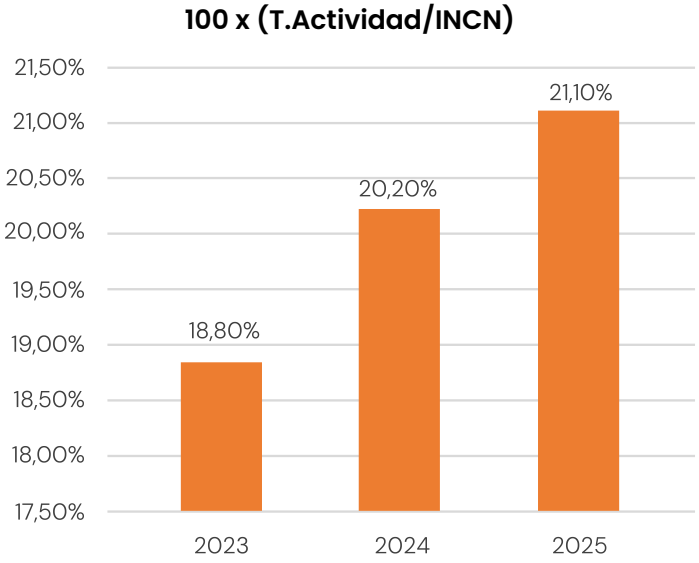

Ratio inversión pública / activos netos (%)

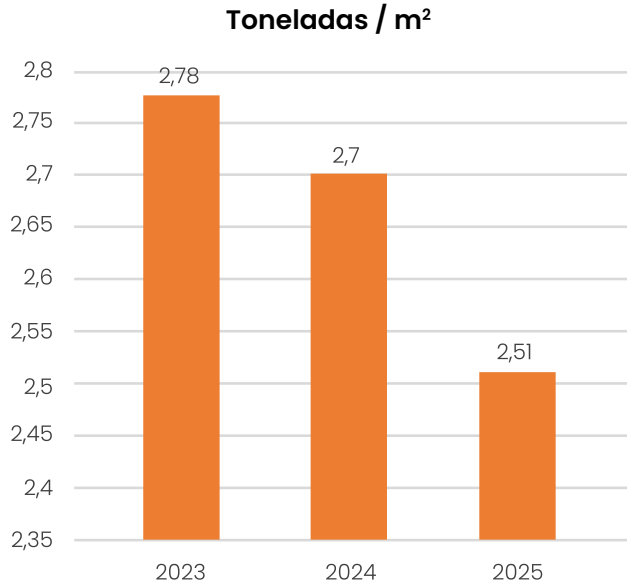


## INDICADORES DE DESEMPEÑO ECONÓMICO Y OPERATIVO DEL PUERTO (E_09) (E_10) (E_11) (GRI-201-1) (GRI-202-1) (GRI-207-1)

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| INCN (miles de euros) | 15.001 | 15.568 | 15.955 |
| T. Ocupación (miles de euros) | 5.209 | 5.179 | 5.379 |
| 100 x (T. Ocupación/INCN) | 34,7 % | 33,3% | 33,7% |
| T. Actividad (miles de euros) | 2.827 | 3.140 | 3.373 |
| **100 x (T. Actividad/INCN)** | **18,8 %** | **20,2 %** | **21,1 %** |

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Toneladas totales movidas | 3.184.648 | 3.102.722 | 2.877.911 |
| Superficie para concesiones ($m^2$) | 1.147.652 | 1.147.652 | 1.147.652 |
| **Toneladas/m2** | **2,78** | **2,70** | **2,51** |



## INDICADORES DE DESEMPEÑO ECONÓMICO Y OPERATIVO DEL PUERTO (E_12) (E_13) (GRI-201-1) (GRI-201-4) (GRI-207-2) (GRI-207-3)

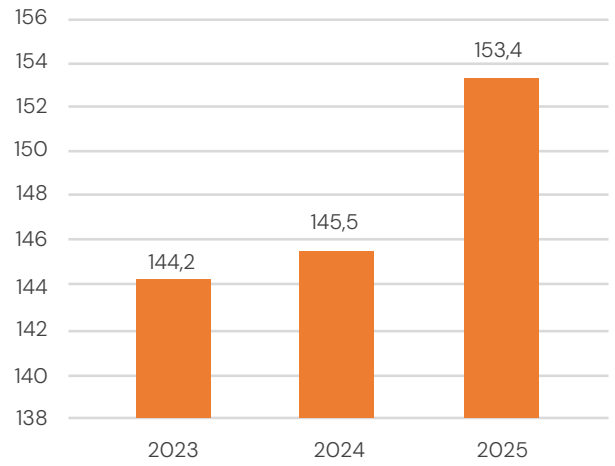
| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| INCN (miles de €) | 15.001 | 15.568 | 15.955 |
| Plantilla media anual | 104 | 107 | 104 |
| **INCN / nº de empleados** (miles de € por empleado) | 144,2 | 145,5 | 153,4 |

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| EBITDA (miles de €) | 6.291 | 5.942 | 5.763 |
| Plantilla media anual | 104 | 107 | 104 |
| **EBITDA / nº de empleados** (miles de € por empleado) | **60,5** | **55,53** | **55,41** |

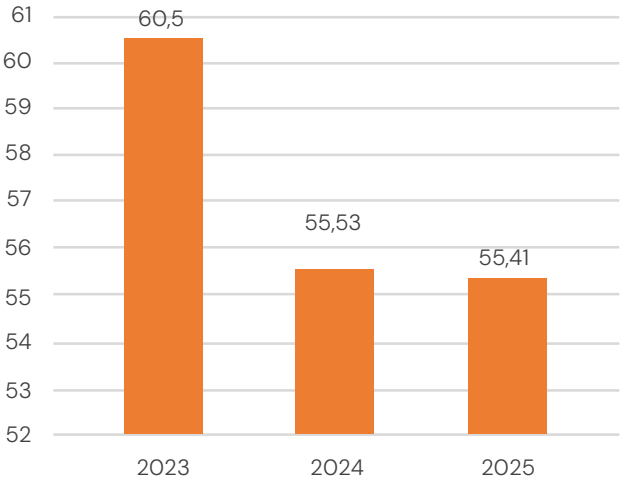
EBITDA[1]/ Plantilla media anual

[1] Es el EBITDA para el Sistema Portuario calculado según se refleja para el indicador E_02

**INCN / nº de empleados (miles de € por empleado)**




**EBITDA / nº de empleados**



**INDICADORES DE DESEMPEÑO ECONÓMICO Y OPERATIVO DEL PUERTO** (E_12) (E_13) (GRI-201-1) (GRI-201-4) (GRI-207-2) (GRI-207-3)

| | |
|---|---|
| Valor económico directo generado VEG (miles de €) | 16.199 |
| Valor económico distribuido VED (miles de €) | 10.561 |
| Valor económico retenido VER =VEG-VED (miles de €) | 5.638 |
| Asistencia financiera del gobierno (€) | 23.670 |



## INDICADORES DE DESEMPEÑO ECONÓMICO Y OPERATIVO DEL PUERTO (E_14) (E_15) (GRI-203-1)

Según el estudio de impacto económico llevado a cabo en el año 2009 por el Instituto de Investigación Tomillo respecto a datos del año 2007, el número de empleos directos, indirectos e inducidos relativos exclusivamente a la actividad portuaria de movimiento de mercancías y pasajeros en el Puerto de Alicante son los siguientes:

**Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria**

| | |
|---|---|
| Impacto inicial | 806 |
| Impacto sectorial | - |
| Directo | 316 |
| Indirecto | 153 |
| Inducido | 301 |
| TOTAL EMPLEOS | 1.576 |

**Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria**

| | |
|---|---|
| Impacto inicial | 79 |
| Impacto sectorial | - |
| Directo | 18 |
| Indirecto | 7 |
| Inducido | 14 |
| TOTAL MILLONES DE € | 118 |

**ACTIVIDADES Y SERVICIOS. CADENA DE SUMINISTRO**
(GRI-2-6) (GRI-204-1)

## PROVEEDORES

Los proveedores del Puerto de Alicante se pueden agrupar en los siguientes perfiles funcionales:

- Contratistas de obras e infraestructuras: empresas de construcción civil y marítima para mejoras portuarias, urbanización, dragados, etc.
- Concesionarios de servicios portuarios: operadores que gestionan terminales (contenedores, graneles, cruceros, náutica) bajo régimen concesional.
- Proveedores tecnológicos y energéticos: empresas que suministran software de gestión portuaria, electrificación de muelles, cámaras, sensores y plataformas de smart port.
- Servicios auxiliares y de mantenimiento: limpieza, jardinería, seguridad, mantenimiento de instalaciones, servicios medioambientales.
- Agencias y navieras: actores clave en tráfico marítimo, aunque operan más como clientes, también pueden ser parte de acuerdos de colaboración técnica.

### NÚMERO ESTIMADO DE PROVEEDORES

Aunque no se indica explícitamente un número total, por la diversidad de servicios contratados en régimen de externalización y concesión, se estima un ecosistema de entre 150 y 200 proveedores, considerando:

- Proveedores de bienes y servicios.
- Empresas adjudicatarias de contratos públicos.
- Concesionarios con inversiones propias.

De estos, aproximadamente el gasto en proveedores locales es de un 54,60%.

### ACTIVIDADES QUE REALIZAN

Los proveedores llevan a cabo actividades esenciales para el funcionamiento portuario:

- Construcción y mantenimiento de infraestructuras (muelles, explanadas, accesos).
- Sistemas digitales y automatización (control de acceso, cámaras, sensorización).
- Gestión medioambiental y limpieza (residuos, zonas verdes, espacios comunes).
- Servicios portuarios regulados (practicaje, amarre, remolque, recogida de residuos generados por buques, manipulación de mercancías).
- Apoyo logístico (suministros, combustible, equipamiento mecánico).

## Naturaleza de las relaciones comerciales

Las relaciones comerciales se basan en dos modelos principales:

- **Contratación pública y licitación**: según la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.
- **Concesiones y autorizaciones administrativas**: conforme a la Ley de Puertos del Estado (RD Legislativo 2/2011), con compromisos de inversión y pago de tasas.

La **APA** cuenta con un gran número de proveedores para el desarrollo de su actividad, tanto de productos como de servicios. Se considera que el 54,6% de los presupuestos de abastecimiento para las ubicaciones de operación significativas, son de proveedores de la localidad de la operativa, es decir, Alicante.

Se evalúa al 100% de los proveedores de acuerdo con el sistema de gestión en calidad y medio ambiente implantado. Y se valora positivamente en la contratación la disposición de certificados de medio ambiente, la calidad de los productos o servicios, la respuesta hacia incidentes…

Además, cuando llevan a cabo obras o operaciones de mantenimiento en las instalaciones, se valora también aspectos como: localización de canteras y vertederos, programa de vigilancia ambiental, precisión en la identificación de unidades de obra que puedan generar, etc.

km.0



## ENTIDADES AGUAS ABAJO

Las entidades usuarias o beneficiarias de los servicios del Puerto de Alicante pueden agruparse en los siguientes tipos:

- **Empresas logísticas y operadores de transporte**: organizan el movimiento posterior de mercancías, incluyendo transporte terrestre, ferroviario y marítimo de corta distancia (short sea shipping).
- **Importadores y exportadores**: empresas de sectores como agroalimentario, químico, cerámico y de materiales de construcción.
- **Navieras y consignatarios**: especialmente de cruceros turísticos y tráfico de contenedores.
- **Empresas turísticas y comerciales**: operan en el entorno del puerto-ciudad (hostelería, comercio, ocio).
- **Industria auxiliar**: operadores que transforman, almacenan o manipulan las mercancías una vez descargadas.
- **Clientes institucionales o públicos**: entidades como Aduanas, Guardia Civil, Policía Portuaria, y operadores de servicios públicos esenciales.

## NÚMERO ESTIMADO DE ENTIDADES

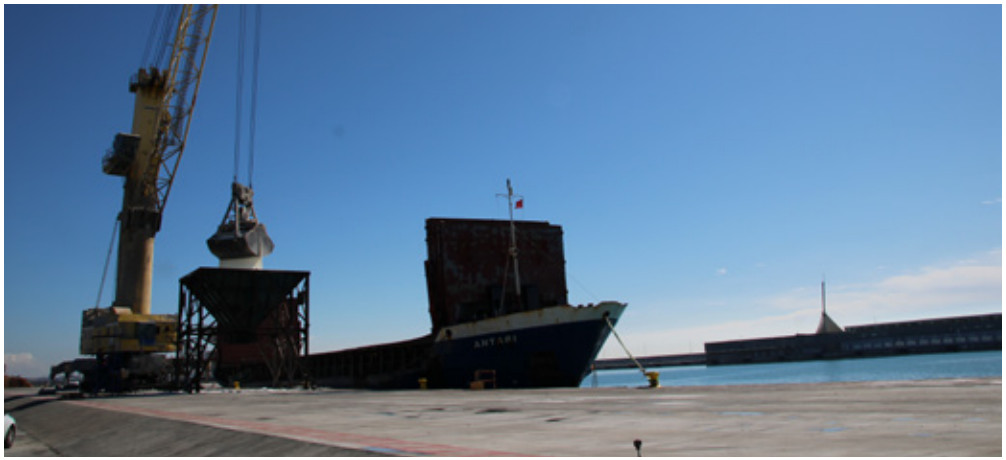
Aunque no se detalla una cifra exacta, se estima:

- Más de 50 empresas concesionarias y usuarias frecuentes.
- Cientos de clientes logísticos ocasionales anuales.

## ACTIVIDADES REALIZADAS AGUAS ABAJO

Estas entidades desarrollan actividades estrechamente ligadas a los servicios ofrecidos por la Autoridad Portuaria:

- Distribución y transporte terrestre de mercancías (camión y ferrocarril).
- Almacenamiento y transformación logística en ZAL o instalaciones logísticas.
- Gestión de cadenas de suministro internacionales.
- Servicios turísticos y consumo asociado a cruceros (excursiones, restauración, transporte local).
- Exportación agroindustrial y canalización de importaciones (piensos, fertilizantes, maquinaria, alimentación).



**TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN: INVERSIONES** (I_08) (GRI-2-6) (GRI-203-1)

A continuación, se detallan las inversiones realizadas en 2025.

**ADECUACIÓN DEL MUELLE 17 A REQUISITOS MEDIOAMBIENTALES (ejecutada al 85% entre 2024 y 2025)**

El proyecto tiene como objeto la construcción del drenaje y pavimentación de una parcela de depósito en el muelle 17, así como la adecuación de la red de saneamiento para la conexión de dicha parcela y de las naves industriales del muelle 17, como requisito para el control medioambiental de la zona.

Las obras constan de dos actuaciones: acondicionar un espacio destinado a introducir medidas preventivas que minimicen los riesgos de contaminación del suelo y de las aguas portuarias derivados de posibles derrames o vertidos accidentales, y evitar el aporte de cargas orgánicas procedentes de los antiguos pozos de la zona.

Estas iniciativas emanan del Plan de Acción de medio ambiente que se reflejó en los últimos informes de revisión por la Dirección del Sistema de Gestión Ambiental de la APA, por el que se determinaba como acción prioritaria incorporar al plan de inversiones ambas actuaciones: el acondicionamiento de un espacio destinado a punto limpio/zona de talleres, y el proyecto para la ampliación de la red de saneamiento del Puerto de Alicante, ambos como medidas destinadas a cumplir los objetivos ambientales (OA) de la organización, que son:

- OA-01 "MEJORAR LA CALIDAD AMBIENTAL DEL PUERTO DE ALICANTE"
- OA-02 "IMPULSO DE ACTUACIONES ENCAMINADAS AL CUMPLIMIENTO DE LOS ODS DE LA AGENDA 2030 DEL PUERTO DE ALICANTE"

| | |
|---|---|
| Importe total (IVA excluido): | 1.062.604,33 € |
| Importe certificado en 2025 (IVA excluido): | 900.257,75 € |



## TRONCAL DE TELECOMUNICACIONES E INSTALACIÓN DE REDES Y CCTV EN EL PUERTO DE ALICANTE (ejecutada al 100%)

El Proyecto contempló la ejecución de nuevas canalizaciones para la troncal de telecomunicaciones e instalación de redes de fibra óptica para dar servicio a las señales marítimas del puerto de Alicante, los nuevos CT del OPS (Onshore Power Supply), las estaciones de bombeo de la zona de Levante y Poniente, y a 3 nuevos báculos para la futura instalación de cámaras del sistema de CCTV.

Con esta actuación la conexión en red de todos estos elementos nos permite su monitorización en directo para solucionar de manera inmediata cualquier eventualidad.

| | |
|---|---|
| Importe total (IVA excluido): | 222.081,16 € |
| Importe certificado en 2025 (IVA excluido): | 131.177,55 € |



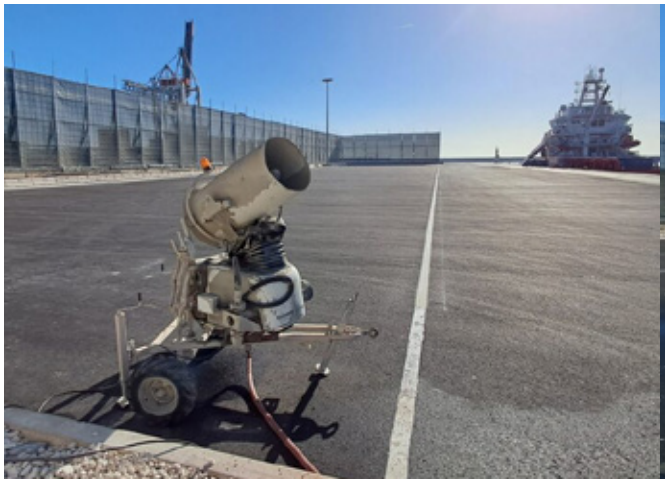


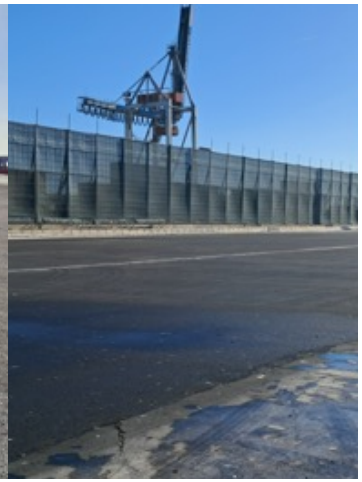
## MEJORA DEL PAVIMENTO DEL MUELLE 13 Y DEL MUELLE 14 (Ejecutada al 100%)

Se han finalizado las obras de pavimentación de los muelles 13 y 14, que han incluido la renovación del firme y la mejora del sistema de drenaje. Estas actuaciones han permitido incrementar la calidad y funcionalidad de las superficies destinadas al acopio de graneles en el muelle 13, así como de la zona destinada a la ordenación y gestión del tráfico para la entrega y recogida de pasajeros en el muelle 14.

Con esta actuación se mejora la operatividad de las instalaciones, las condiciones de seguridad y la eficiencia en el desarrollo de las actividades portuarias.

| | |
|---|---|
| Importe total (IVA excluido): | 438.305,20 € |
| Importe certificado en 2025 (IVA excluido): | 15.625,78 € |





## MEJORA DEL CERRAMIENTO DE PROTECCIÓN DE LEVANTE Y OTRAS ACTUACIONES DE PROTECCIÓN (completado al 16%)

Esta actuación se ejecutó para cumplir con las necesidades de control y seguridad que permitiera resolver ciertos puntos de encuentro y accesos a zonas de protección de la zona de Levante, incluidas en las actuaciones contempladas en la "Adecuación de instalaciones al Plan de Protección".

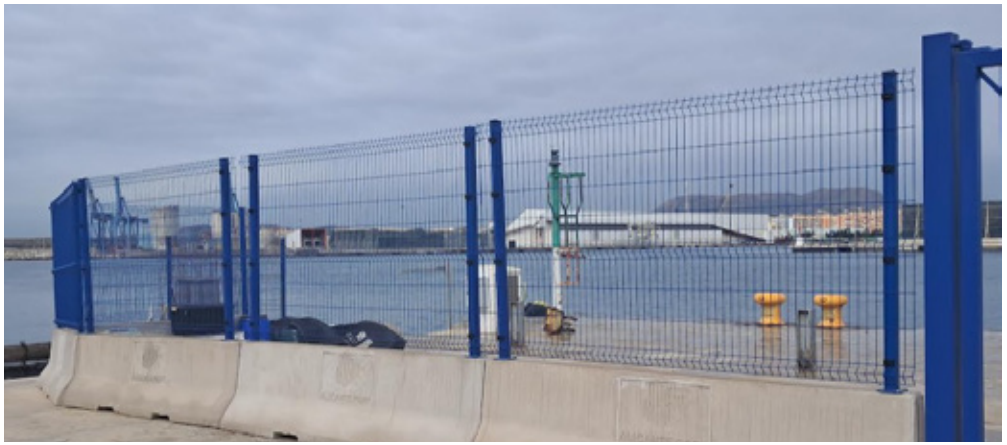
Debido a las necesidades de la zona de protección de cruceros se necesitaba acondicionar el muelle 14 con vallados antiescalo y unas nuevas puertas de acceso.

De igual forma, y con el fin de cumplir con dicha adecuación de las instalaciones en la zona de Levante, se sustituyó el vallado existente en el muelle 12 por uno móvil compuesto por módulos de new jersey de hormigón y un vallado nuevo de 1,73 m de altura antiescalo.

Además, se instalaron puertas de acceso en determinados puntos para facilitar la entrada a vehículos y peatones a lo largo de todo el muelle 12.

| | |
|---|---|
| Inversión total de la obra (IVA excluido): | 163.570,69 € |
| Importe certificado en 2025 (IVA excluido): | 26.378,50 € |





## TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN: INVERSIONES

(I_08) (GRI-2-6) (GRI-203-1)

### CONSTRUCCIÓN DE MARQUESINA SOLAR FOTOVOLTAICA

Con el fin de optimizar el consumo energético y reducir la huella de carbono asociada al suministro de energía eléctrica, se ha ejecutado una ampliación de la planta solar fotovoltaica existente. Esta actuación ha consistido en la instalación de una marquesina solar en el aparcamiento de la sede, que además cumple funciones de sombreado para los vehículos.

Asimismo, se ha incorporado un sistema de almacenamiento mediante baterías que permite optimizar la gestión de la energía generada, adaptándola a los perfiles de consumo. De este modo, la energía producida en los periodos de mayor generación puede almacenarse y utilizarse durante los periodos de menor producción, mejorando la eficiencia energética de la instalación.

La finalización completa de las actuaciones está prevista para principios de 2026.

| | |
|---|---|
| Importe total (IVA excluido): | 220.401,00 € |
| Importe certificado en 2025 (IVA excluido): | 144.657,33 € |

### MEJORA DE ACCESIBILIDAD DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL PUERTO CONFORME A LA NORMA UNE 170001

En el marco de la implantación del Sistema de Gestión de la Accesibilidad Universal, se han ejecutado actuaciones de mejora de la movilidad a través del itinerario peatonal accesible en el entorno de la sede de la Autoridad Portuaria y en su conexión con la terminal de cruceros y la estación de autobuses.

Estas actuaciones han permitido mejorar la permeabilidad y la accesibilidad para las personas con discapacidad, así como las condiciones de atención al público en la propia sede. Los trabajos se han centrado en la mejora de los aspectos relacionados con los criterios DALCO (Deambulación, Aprehensión, Localización y Comunicación), reforzando la accesibilidad universal de las instalaciones.

La finalización completa de las actuaciones está prevista para principios de 2026.

| | |
|---|---|
| Importe total (IVA excluido): | 487.145,40 € |
| Importe certificado en 2025 (IVA excluido): | 352.272,99 € |

Durante el año se siguió trabajando en la captación de nuevos inversores y en la atención y seguimiento de los clientes que ya disponen de una concesión en el puerto de Alicante.

En lo que respecta a la comercialización de suelo de dominio público, en 2025 la división comercial llevó a cabo diversas acciones como:

- **Participación en ferias industriales**: Fruit Logística de Berlín, SIL de Barcelona y Fruit Attraction de Madrid.
- **Firma de convenios con Asociaciones empresariales** (AVECAL, IBIAE, CEDELCO, ASAJA)
- **Desarrollo de tres misiones comerciales en Argelia** (Orán y Argel) y **Marruecos**, y **asistencia a SEATRADE** (Hamburgo y Miami).





# Dimensión social

## DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS

(GRI-2-7) (GRI-2-30) (GRI-401-1)

La política de Recursos Humanos en contratación de personal ha ido encaminada al necesario relevo generacional en todas nuestras áreas, ya que la edad media de la plantilla de la Autoridad Portuaria de Alicante es superior a 50 años.

Las contrataciones realizadas han ido encaminadas a la estabilización de empleo de personal de la policía portuaria y de mantenimiento, a la dotación de personas con conocimientos específicos en las áreas económico-financiera, innovación medio ambiente, recursos humanos, infraestructuras y mantenimiento.

Actualmente se continua en proceso de dar cobertura a plazas de oferta pública de otros años con personal cualificado, y dotar a esta Autoridad Portuaria de personal especializado principalmente en áreas estratégicas del puerto.

Con respecto a la negociación colectiva, se ha continuado negociando el Acuerdo Local de Empresa del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias con el fin de que cada organismo portuario sea capaz de ajustar el marco normativo general a las necesidades individualizadas de cada unidad negociadora inferior, permitiendo abrir esta negociación en los siguientes puntos:

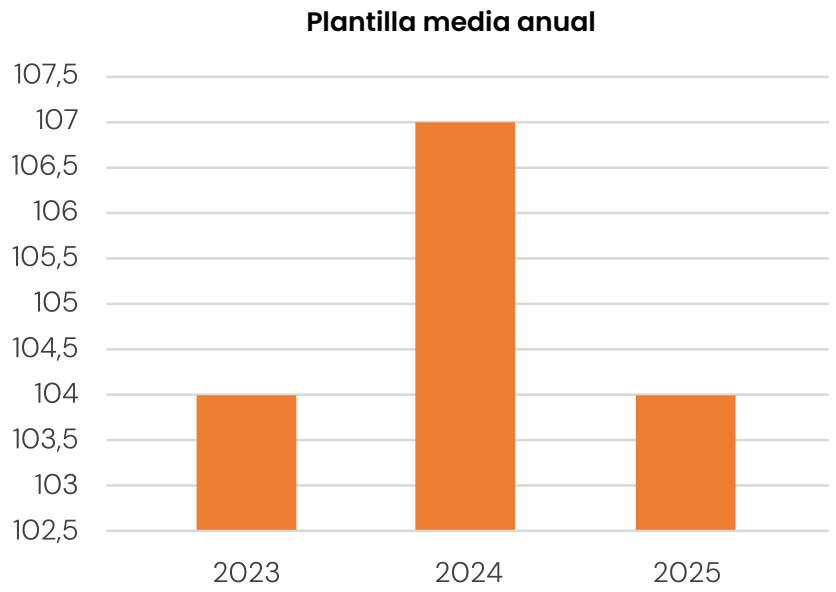
- Conceptos retributivos específicos
- Distribución de Jornada y vacaciones
- Préstamos y anticipos
- Gestión tiempo de trabajo, y su aplicación al trabajo no presencial

El convenio colectivo regula los plazos mínimos de aviso ante cambios operacionales, así como las disposiciones para la consulta y negociación en materia laboral.

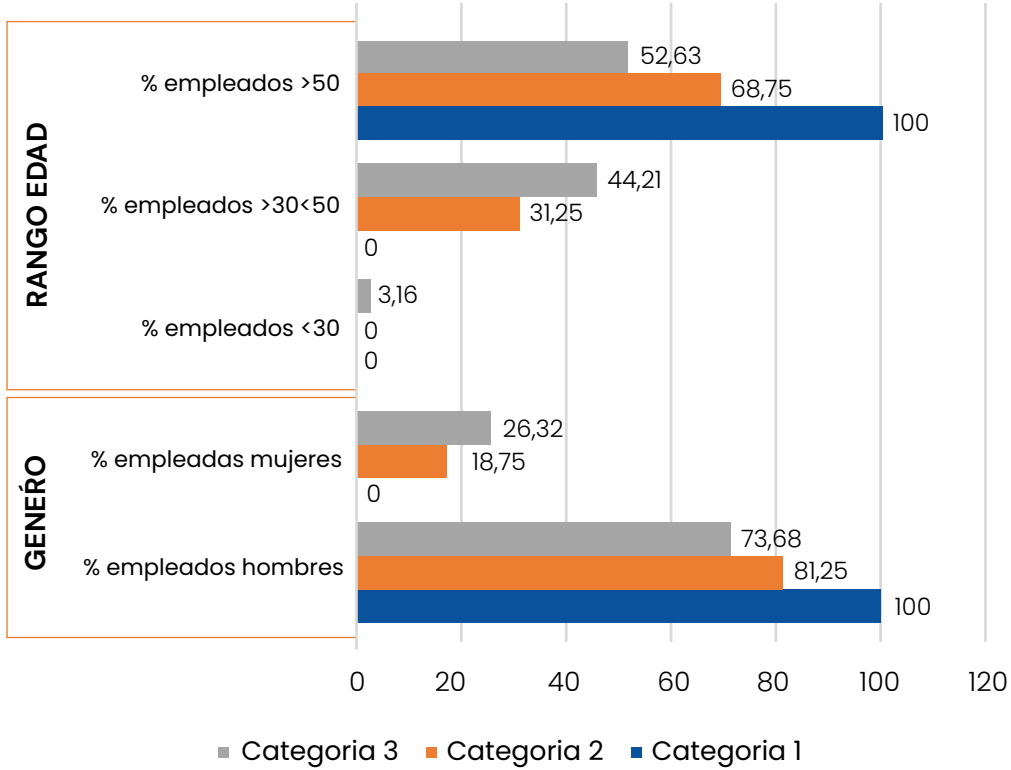


## ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y TIPOLOGÍA DE CONTRATOS
(S_01) (S_02) (GRI-2-7) (GRI-401-1) (GRI-405-1)

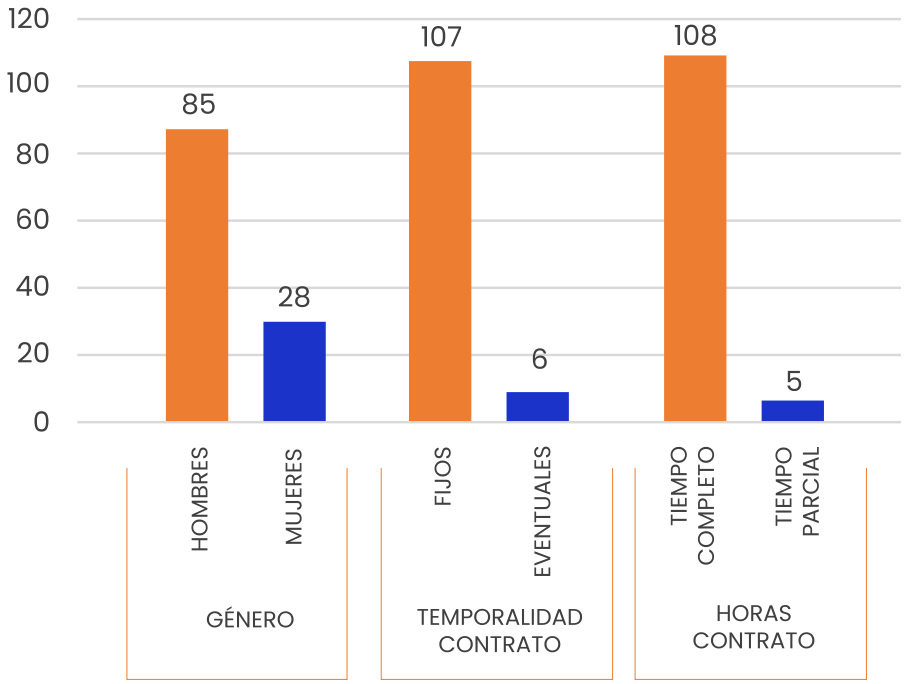
Evolución del número total de trabajadores de la **Autoridad Portuaria**.




*La plantilla media anual (103,98 personas en 2025; 107,09 en 2024) se utiliza en los indicadores por empleado. Los desgloses por sexo, tipo de contrato, convenio, categoría y edad se refieren a la plantilla de personal del ejercicio (113 personas).

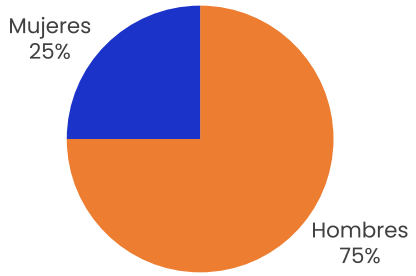



*Quedan excluidos del cómputo de trabajadores eventuales aquellos contratos realizados como respuesta a operaciones o necesidades específicas de carácter estacional, como es el caso de la operación paso del estrecho.




*Quedan excluidos del cómputo de trabajadores eventuales aquellos contratos realizados como respuesta a operaciones o necesidades específicas de carácter estacional, como es el caso de la operación paso del estrecho.

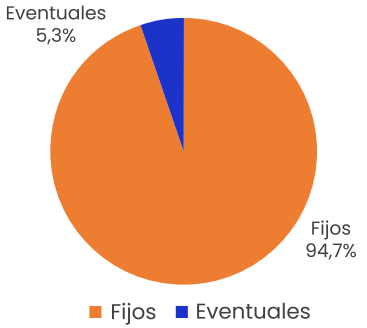
**% POR GÉNERO**



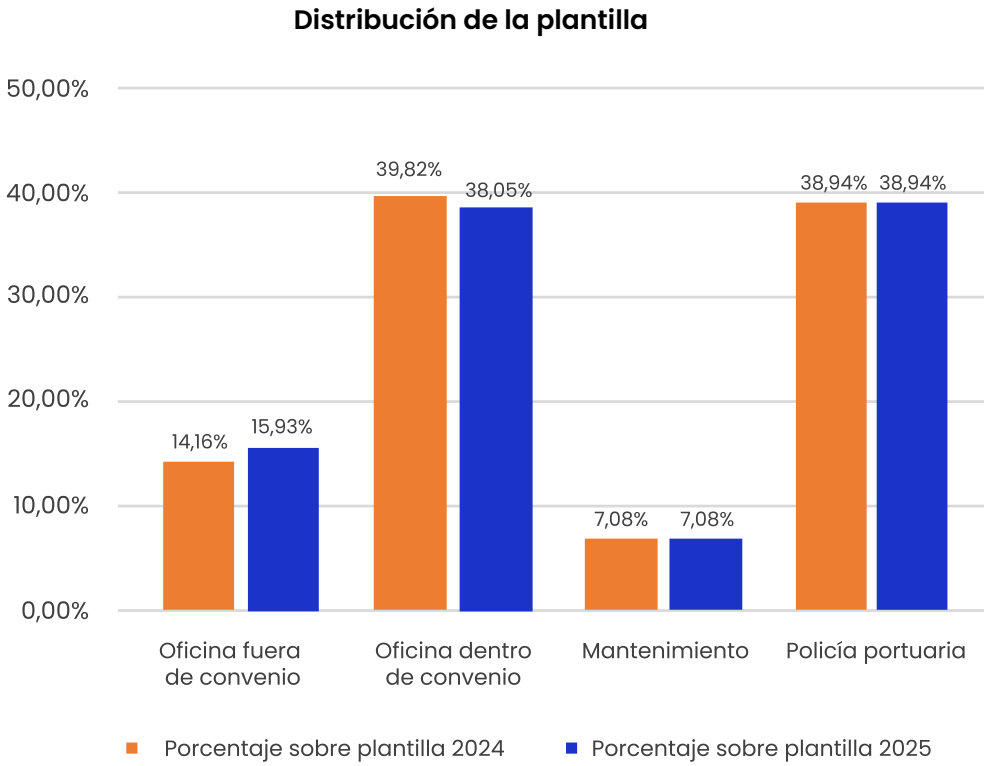

**% POR HORAS CONTRATADAS**




**% POR TIPO DE CONTRATO**



## DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA Y COBERTURA DE CONVENIOS COLECTIVOS (S_03) (S_04) (GRI-2-7) (GRI-2-30) (GRI-402-1)




| | 2025 |
|---|---|
| Nº Trabajadores cubiertos por convenio colectivo | 95 |
| Nº Trabajadores totales | 113 |
| **Ratio** (Nº trabajadores cubiertos / Totales) | 84,07% |

Para los empleados que no están cubiertos por el convenio colectivo, se dispone de diversas organizaciones que determinan sus condiciones laborales y los términos de su empleo.

Estas organizaciones son:

- Estatuto Trabajadores
- EBEP
- Acuerdo local

## MECANISMOS DE REPRESENTACIÓN Y COMUNICACIÓN INTERNA

(S_05) (S_06) (GRI-403-1) (GRI-403-4)

### COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

El **Comité de Seguridad y Salud** juega un papel fundamental en la prevención de accidentes y enfermedades, la promoción de ambientes y entornos de trabajo seguros y la salvaguarda de la salud de nuestro personal. Por ello se han realizado las correspondientes reuniones periódicas de este Comité, donde se vela por:

- Prevención de accidentes
- Cumplimiento normativo
- Concienciación y formación
- Evaluación de riesgos
- Promoción de la salud

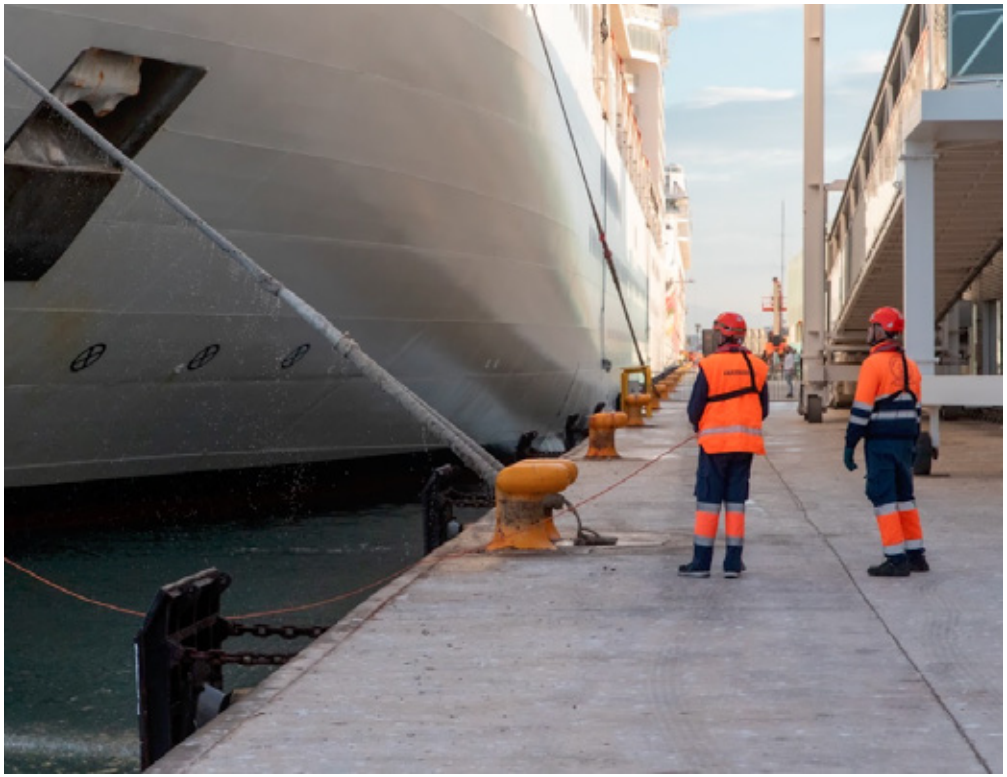
Periódicamente se realiza el seguimiento de los índices de siniestralidad, así como las bajas de larga duración.

Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección:

- **Consejo de Administración**: 1 miembro de UGT
- **Comité de Empresa**: 6 de UGT, 3 de CCOO

Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria:

- Se dispone de grupos técnicos por departamentos y transversales (calidad).
- Hay un hay buzón de sugerencias



**FORMACIÓN DE TRABAJADORES** (GRI-403-5) (GRI-404-1) (GRI-404-2)

La formación para la **APA** desempeña un papel crucial en la profesionalización de nuestra plantilla, siendo un componente esencial para el crecimiento sostenibles de nuestra empresa.

A través de ella pretendemos proporcionar a nuestro personal la oportunidad de adquirir y desarrollar habilidades y conocimientos necesarios para desempeñar sus funciones de manera eficiente fortaleciendo la competencia de la **APA** en su conjunto.

El contexto empresarial en constante cambio, la formación nos garantiza que nuestro personal esté preparado para adaptarse a nuevas tecnologías, metodologías y desafíos.

Desde el concepto de que la formación no solo es una inversión en el desarrollo de los empleados, sino también una estrategia clave para fortalecer la competitividad.

Desde este punto de vista, se ha desarrollado una planificación de la formación en tres líneas de trabajo:

- Formación transversal para toda la plantilla
- Formación especializada por áreas de trabajo
- Formación individualizada adaptada a la ocupación del individuo



**FORMACIÓN DE TRABAJADORES** (S_07) (S_08) (GRI-404-1) (GRI-404-2) (GRI-404-3)

El 100% de los trabajadores de la APA reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y del desarrollo de su carrera, independientemente de su categoría profesional. APA planifica la formación de los trabajadores de forma anual con independencia del género, que se considera esencial para continuar desarrollando las competencias, conocimiento y habilidades. No se cuenta con un sistema de mentores. APA dispone de un plan de acogida formal para todas las nuevas incorporaciones.

| | Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación | |
|---|---|---|
| | 2025 | 2024 |
| Dentro de convenio | 82% | 80% |
| Fuera de convenio | 18% | 20% |

| | 2025 | | | 2024 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total Horas Lectivas | Nº Empleados | Promedio | Total Horas Lectivas | Nº Empleados | Promedio |
| Dentro de convenio | 1176,29 | 95 | 12,38 | 1065 | 96 | 11,09 |
| Fuera de convenio | 258,21 | 18 | 14,35 | 240 | 16 | 15 |

## **FORMACIÓN DE TRABAJADORES** (S_09) (GRI-403-5) (GRI-404-1) (GRI-404-2)

Durante el 2025 se realizaron un total de 39 acciones formativas, con un total de 1.434,5 horas. Entre ellas, se realizan cursos por puesto de trabajo sobre los riesgos y las medidas preventivas. En este curso, se les entrega a los trabajadores el plan de autoprotección y psicosocial.

| | |
|---|---|
| Nº total de empleados en 2025 | 113 |
| Promedio de horas de formación por empleado | 12,69 |
| Nº total de horas de formación proporcionadas a los empleados de sexo masculino | 503,5 |
| Nº total de empleados de sexo masculino | 85 |
| Promedio de horas de formación por hombre | 5,92 |
| Nº total de horas de formación proporcionadas a los empleados de sexo femenino | 932 |
| Nº total de empleados de sexo femenino | 28 |
| Promedio de horas de formación por mujer | 33,28 |

| | FC | DC |
|---|---|---|
| Nº total de horas de formación proporcionadas a cada categoría laboral | 258,21 | 1176,29 |
| Nº de empleados de cada categoría | 18 | 95 |
| Promedio de horas de formación por categoría laboral | 14,35 | 12,38 |

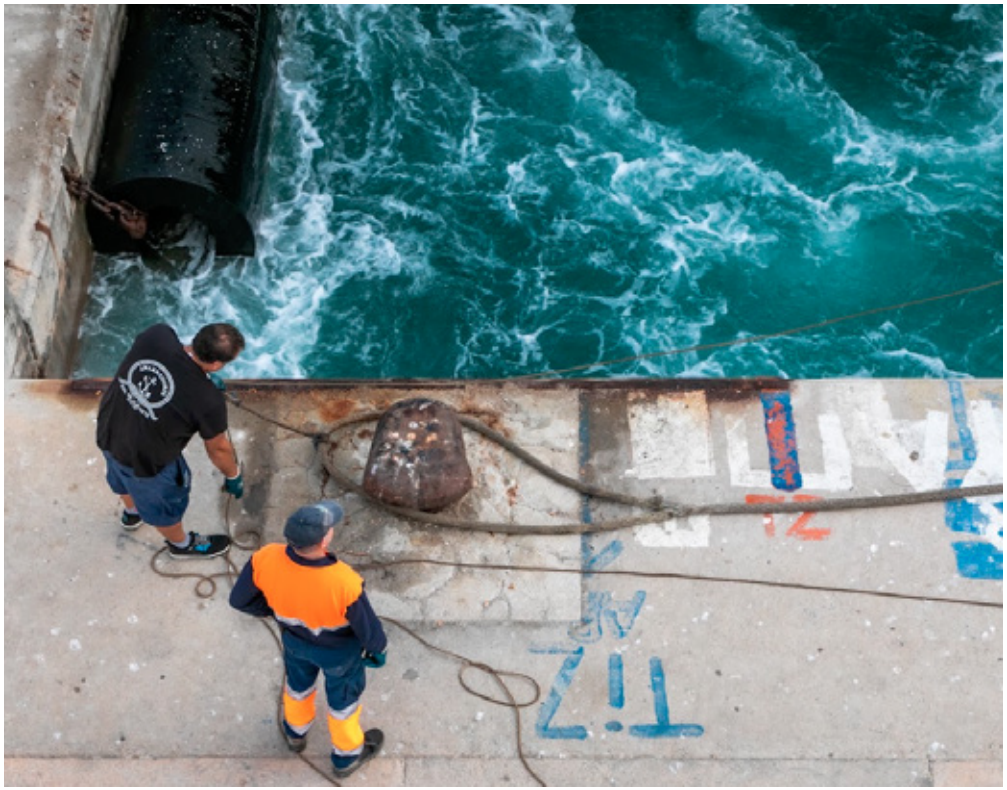
**CONTRATACIONES DE NUEVOS EMPLEADOS Y ROTACIÓN DE PERSONAL** (S_10) (S_11) (GRI-401-1) (GRI-405-1)

| | |
|---|---|
| % de mujeres sobre el total de trabajadores | 24,8% |

Calculado como (Nº total de trabajadoras / nº total de trabajadores) *100

| | |
|---|---|
| % de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores | 1,8% |
| % de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores fuera de convenio | 11,1% |

Calculado como (Nº de trabajadoras fuera de convenio / total de trabajadores fuera de convenio)



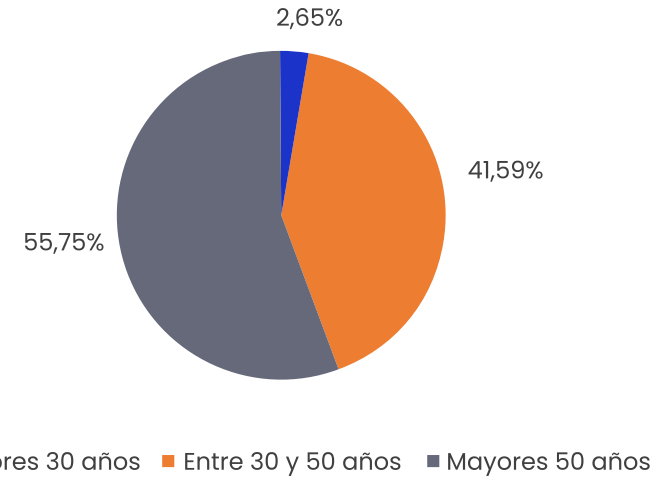
## CONTRATACIONES DE NUEVOS EMPLEADOS Y ROTACIÓN DE PERSONAL (S_12) (S_13) (GRI-401-1)

| EN FUNCIÓN DEL GÉNERO: | TOTAL | HOMBRES | MUJERES |
|---|---|---|---|
| Cantidad total de nuevos empleados durante el periodo objeto del informe | 3 | 2 | 1 |
| Cantidad total de empleados durante el periodo objeto del informe | 113 | 85 | 28 |
| Tasa de contrataciones de nuevos empleados durante el periodo objeto del informe | 0,027 | 0,024 | 0,036 |

| EN FUNCIÓN DEL GRUPO DE EDAD: | TOTAL | Menores de 30 años | Entre 30 y 50 años | Mayores de 50 años |
|---|---|---|---|---|
| Cantidad total de nuevos empleados durante el periodo objeto del informe | 3 | 0 | 1 | 2 |
| Tasa de contrataciones de nuevos empleados durante el periodo objeto del informe | 0,027 | 0 | 0,021 | 0,032 |
| Cantidad total de empleados durante el periodo objeto del informe | 113 | 3 | 47 | 63 |
| Porcentaje de trabajadores durante el periodo objeto de informe | 100% | 2,65% | 41,59% | 55,75% |

Trabajadores fijos mayores de 50 años: 64,49 %. Trabajadores fijos menores de 30 años: 0,93 % (sobre 107 trabajadores fijos).

**Porcentaje de trabajadores durante el periodo objeto de informe**



**LESIONES POR ACCIDENTE LABORAL** (S_14) (S_15) (GRI-403-7) (GRI-403-9)

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas | 0 | 0 | 6,93 |

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas | 0 | 0 | 0,1 |

La tasa: 2 lesiones / 144.229 h × $10^6$ = 13,87 por millón de horas. El índice de frecuencia 6,93 corresponde a 1 accidente con baja, por lo que hay 1 con baja y 1 sin baja.

| 2025 | |
|---|---|
| La cantidad de fallecimientos resultantes de una lesión por accidente laboral | 0 |
| La cantidad de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (sin incluir fallecimientos) | 0 |
| La tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (sin incluir fallecimientos) | 0 |
| La cantidad de lesiones por accidente laboral registrables | 2 |
| La tasa de lesiones por accidente laboral registrables | No pertinente |
| Los principales tipos de lesiones por accidente laboral | No pertinente |
| Enfermedades profesionales registradas | 0 |
| La cantidad de horas trabajadas durante el año | 144.229 |

**SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO** (GRI-403-1) (GRI-403-2) (GRI-403-3) (GRI-403-4) (GRI-403-6)

Se establece en el **Plan de Prevención de Riesgos Laborales** y el correspondiente cumplimiento de la normativa legal, vigente, aplicable. Nuestro objetivo actual es ir un paso más allá y lograr integrar en nuestro sistema de gestión una cultura preventiva real y eficaz, de manera que fortalezca la seguridad y la promoción de la salud. Para ello, debemos potenciar nuestro sistema de participación y diálogo, y evitar el lenguaje impositivo e imperativo, ya que apostamos por la proactividad y la comunicación estratégica.

Los objetivos principales son:

- Garantizar un entorno de trabajo más seguro, con 0 accidentes.
- Disminuir las bajas laborales.
- Fomentar la prevención.
- Mantener 0 sanciones administrativas.

**El Servicio de Prevención Ajeno** realiza la evaluación de riesgos y redacta el plan de prevención de riesgos laborales. La participación de los trabajadores está garantizada a través del comité de seguridad y salud.

Para identificar los peligros, evaluar los riesgos e investigar los accidentes se dispone de un SPA y una mutua externos que, junto al comité de seguridad y salud, desarrollan la documentación necesaria para la correcta gestión de la prevención de riesgos de la **APA**.

Como servicios de salud en el trabajo, se dispone de un servicio externo de medicina en el trabajo que realiza los reconocimientos médicos. Además, se llevan a cabo anualmente las Jornadas Preventivas, donde se hace hincapié en la importancia de la prevención de riesgos laborales.

El 100 % del personal (empleados/as y trabajadores/as no empleados/as) está cubierto por el **Plan de Prevención** y el **SPA**, estando el sistema de gestión de SST en fase de implantación.

## AUSENCIAS Y FORMACIÓN PREVENTIVA

(S_16) (S_17) (S_18) (GRI-403-7) (GRI-403-5) (GRI-403-4)

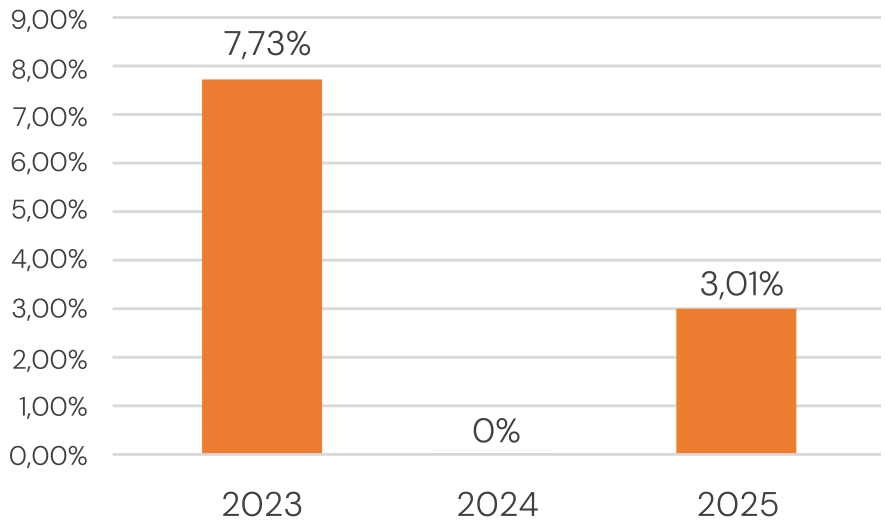
Se realiza toda la formación obligatoria en prevención de riesgos laborales a toda la plantilla, complementada con formación específica para actividades de riesgo, destacando los trabajos en altura y el manejo seguro de Plataformas Elevadoras Móviles de Personal (PEMP).

No se han llevado a cabo simulacros en 2025.

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Índice de absentismo | 7,73 | 0 | 3,01 |

| | |
|---|---|
| Nº total de horas de formación en PRL | 13 |
| Nº total de trabajadores (plantilla media anual) | 104 |
| Nº medio de horas de formación en PRL por trabajador | 0,13 |

**Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad**

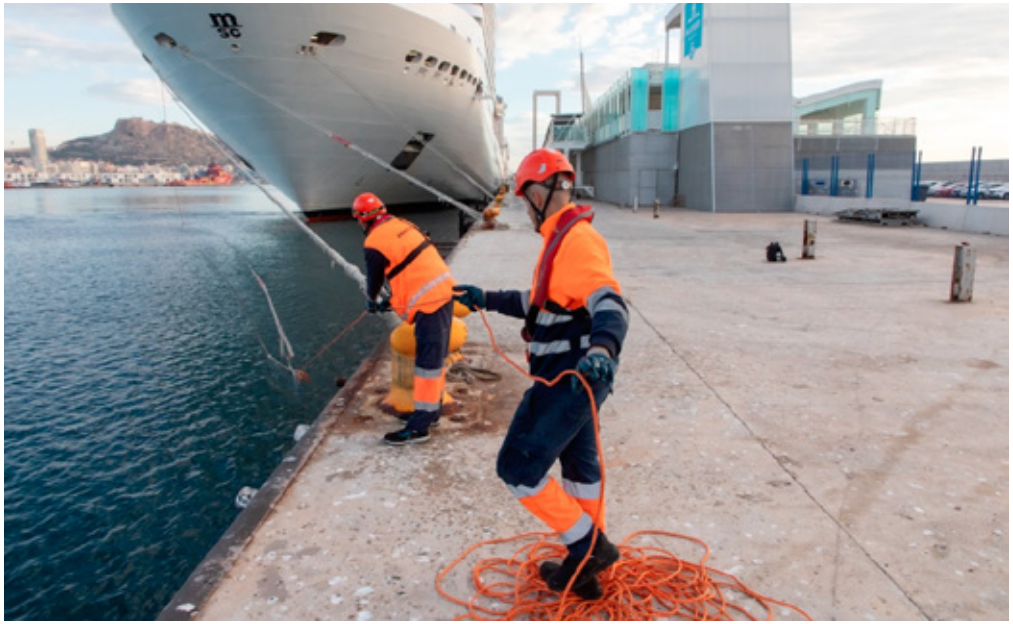


## FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD PORTUARIA

(S_23) (S_24) (GRI-403-5) (GRI-413-1)

La Autoridad Portuaria ha realizado 2 jornadas técnicas en colaboración con el servicio de prevención de incendios del Ayuntamiento de Alicante.

Destacar la coordinación con la empresa prestadora de servicios de las concesiones para atender a la llegada de personas con dificultades de accesibilidad en las zonas de acceso, mediante utilización de sillas de ruedas, utilización de ascensores y escaleras mecánicas etc. Las licencias reflejan el necesario cumplimiento de la normativa para la comunidad portuaria y en especial las terminales de pasaje.



## EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL PUERTO DE ALICANTE

(S_19) (S_20) (GRI-203-2) (GRI-403-4) (GRI-403-5) (GRI-403-7)

Estimación de 150 empleos directos relacionados con la seguridad, teniendo en cuenta las contrataciones que efectúan las terminales y empresas en los servicios prestados en las terminales.

En los títulos de otorgamiento de concesiones o autorizaciones se incluye, conforme a lo establecido en el artículo 65 del TRLPEMM en materia de coordinación de actividades empresariales, un díptico informativo sobre los riesgos generales de la Zona de Servicio del Puerto de Alicante y las medidas preventivas a cumplir, con el objeto de que esta información sea trasladada y asumida por todos los trabajadores de la sociedad titular que accedan a las instalaciones portuarias.



## REQUISITOS DE SEGURIDAD Y CUMPLIMIENTO NORMATIVO

(S_20) (GRI-403-7) (GRI-403-5) (GRI-403-4) (GRI-419-1)

Se insta al titular de la concesión o autorización a la presentación, antes del inicio de la actividad, de una copia de la siguiente documentación, cuando así proceda:

- **Plan de Prevención de Riesgos Laborales**, conforme se establece en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de riesgos laborales.
- **Plan de Autoprotección**, conforme se establece en la Norma Básica de Autoprotección (RD 393/2007, de 23 de marzo) o Documento descriptivo de las medidas de emergencia conforme al artículo 20 de la Ley de Prevención de riesgos laborales, según proceda.
- **Plan Interior Marítimo**, conforme se establece en el RD 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.
- Autorización Ambiental Integrada, Licencia Ambiental, Declaración Responsable Ambiental o Comunicación de Actividad Inocua, o instrumento de intervención ambiental que corresponda, en virtud de la normativa vigente.

Periódicamente, en el caso de las concesiones cada dos años y en el caso de las autorizaciones a mitad del plazo de vigencia, se realiza una visita a las instalaciones para el seguimiento y control de los aspectos medioambientales y de dominio público más relevantes como son:

- Mantenimiento y conservación de terrenos, obras e instalaciones.
- Utilización de superficies y bienes de dominio público.
- Modificación de superficies/instalaciones concesionadas.
- Destino o finalidad de la concesión
- Arrendamiento o cesión a terceros de la concesión.
- El incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente sancionada con la caducidad.
- Depósito de fianzas.

En el caso de detectar deficiencias se comunica a los administrados y se hace un seguimiento para comprobar su subsanación.

**MECANISMOS DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD Y SALUD** (S_21) (S_22) (GRI-403-4) (GRI-403-7) (GRI-403-8)

Se establece la coordinación a través de reuniones periódicas con las empresas que realizan actividades en las zonas de servicio del puerto, teniendo en cuenta las responsabilidades de los concesionarios y de las empresas estibadoras que emplean a sus trabajadores.

La **Autoridad Portuaria** ejerce un papel de colaborador en cuanto a la realización de la coordinación de actividades que han de realizar las empresas cuando estas concurran en más de una actividad en las zonas de servicio del puerto, puesto que las empresas consideradas como titulares de las distintas actividades son en su caso las responsables de la aplicación de dicha coordinación.

Se establecen varios mecanismos de coordinación, destacando los siguientes al respecto:

- Reuniones periódicas y establecimiento de protocolos de intercambios de información.
- Información en materia de riesgos y medidas preventivas de aplicación.
- Desarrollo e implementación de procedimientos de seguridad operativos.

| Tipo de terminal / servicio | Nº Total con ISO 45.001 (antes OHSAS) | % con ISO 45.001 |
|---|---|---|
| Terminal de mercancías | 1 | 50% |
| Terminal de pasajeros | 1 | 50% |
| Servicio estiba | 0 | - |
| Servicio MARPOL | 0 | - |
| Servicio técnico náutico | 0 | - |

## INVERSIONES EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

(I_36) (GRI-201-1) (GRI-203-1)

Gastos e inversiones en materia de protección y seguridad.

| GASTOS * | € | % Total |
|---|---|---|
| Gastos seguridad y protección y otros | 88.260,58 € | 0,58 % |

*Se consideran exclusivamente los correspondientes al epígrafe de Gastos de explotación.

| INVERSIONES | € | % Total |
|---|---|---|
| Ejecución de nuevos cerramientos para zonas de protección en el Puerto de Alicante y el control de accesos junto al edificio Soivre. | 59.663,90€ | 2,6% |

*Se consideran exclusivamente los correspondientes al epígrafe de Otros Servicios Exteriores.

**IGUALDAD DE OPORTUNIDADES** (GRI-405-1) (GRI-406-1)

Durante 2025, se siguió trabajando de conformidad con el Plan de Igualdad de la **APA**, detallando acciones y su seguimiento de las mismas previstas en el Plan a través de las reuniones de la Comisión de Igualdad de la **APA**, con medición de impacto y resultados, principalmente a través de reportes periódicos de seguimiento y elaborando los indicadores de género de acuerdo a las indicaciones de nuestro **Plan de Igualdad**.

De la misma manera, se desarrolló una línea formativa en materia de igualdad, que se incluye en el Plan de Formación como acción transversal para todo el personal de la **APA**, incluyendo en las bases de los procesos selectivos la valoración de los cursos en esta materia como puntuables en los méritos.

Durante el mes de marzo, y coincidiendo con el día 8 de marzo (Día internacional de la Mujer), se realizó una jornada de reconocimiento y concienciación, con una conferencia de una experta en Género con la Charla "Luces y Sobras en torno a la igualdad", para hablar de igualdad, liderazgo femenino y desarrollo profesional, y alrededor de la misma tuvo lugar un encuentro networking entre las personas trabajadoras de la **Autoridad Portuaria de Alicante**.

Durante todo el año 2025 se ha promovido la cultura empresarial y las políticas de igualdad, a través de varias líneas de trabajo:

- Políticas de equidad salarial
- Flexibilidad laboral
- Facilitando la conciliación

Asimismo, durante este año, se han mantenido las reuniones de la Comisión de Igualdad de la **APA** para elaborar los protocolos preventivos del acoso y discriminación, y de protección de víctimas de violencia de género.

## ENFOQUE DE GESTIÓN NO DISCRIMINACIÓN
(GRI-405-1) (GRI-406-1)

La **APA** mantiene una política basada en la no discriminación por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política, origen, condición social, discapacidad, estado civil, orientación sexual o cualquier condición del individuo que no guarde relación con los requisitos para desempeñar su trabajo. Esta política no ha sido documentada, con excepción de lo referente a igualdad de género.

Además, se dispone de código de conducta, protocolo de acoso laboral, protocolo por acoso por razón de sexo, protocolo de violencia de género.

La **Autoridad Portuaria de Alicante** dispone de un Código de Conducta y Práctica Responsable que establece los principios y normas éticas que rigen la actuación de todas las personas vinculadas a la APA, incluyendo personal, altos cargos y contratistas.

Se fundamenta en la legalidad, integridad, transparencia, imparcialidad, responsabilidad social y la sostenibilidad garantizando un comportamiento profesional ejemplar y respetuoso con los derechos humanos, la igualdad, la seguridad laboral y el medioambiente.

Su cumplimiento es obligatorio, siendo el Comité del Código de Conducta el órgano encargado de supervisar su aplicación. Para ello la Autoridad Portuaria dispone de un Canal de Denuncias que permite comunicar de forma confidencial y segura cualquier incumplimiento.

La **Autoridad Portuaria de Alicante** reafirma así su compromiso con la ética, la buena gestión y la confianza pública.

## ACCESIBILIDAD Y NORMALIZACIÓN LINGÜÍSTICA
(GRI-405-1) (GRI-406-1)

Las instalaciones de la **APA** cuentan con medidas de accesibilidad universal. Los documentos y la página web del Puerto no están desarrolladas basándose en criterios de accesibilidad. Las instalaciones sí están adaptadas para accesibilidad.

La **APA** no dispone de información y documentación en valenciano. La web de la entidad está disponible en castellano y en inglés exclusivamente.



**PERMISO PATERNAL** (GRI-401-3)

| | TOTAL | HOMBRES | MUJERES |
|---|---|---|---|
| Cantidad total de empleados que han tenido derecho al permiso parental | 1 | 0 | 1 |
| Cantidad total de empleados que se han acogido al permiso parental | 1 | 0 | 1 |
| Cantidad total de empleados que han regresado al trabajo en el periodo objeto del informe después de terminar el permiso parental | 1 | 0 | 1 |
| Cantidad total de empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso parental y que seguían siendo empleados 12 meses después de regresar al trabajo | 1 | 0 | 1 |
| Cantidad total de empleados que deben regresar al trabajo después de terminar el permiso parental | 1 | 0 | 1 |
| Tasa de regreso al trabajo | 100% | - | 100% |
| Indicar la cantidad total de empleados que regresaron del permiso parental en el (los) periodo(s) anterior(es) objeto de informes | 2 | 2 | 0 |
| Tasa de retención | 100% | 100% | 100% |

## OPERACIONES CON PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD LOCAL, EVALUACIONES DE IMPACTO, Y PROGRAMAS DE DESARROLLO
(GRI-413-1)

La **APA** participa activamente en el Consejo de Sostenibilidad del Ayuntamiento de Alicante, organismo de consulta que el Ayuntamiento ha creado contando con la colaboración de las asociaciones vecinales y representantes de los principales sectores económicos.

También se fomenta el conocimiento portuario incentivando visitas didácticas a especialidades universitarias y centros docentes con enseñanzas profesionales relacionadas e impartiendo seminarios específicos en las universidades en función de la materia tratada.

Además, actualmente se dispone de un Observatorio Comercial con el que se persigue producir, recopilar y evaluar información referente a la actividad económica y logística de la provincia, así como de los flujos de transporte marítimo exterior, con el fin de poder ofrecer un servicio del Puerto de Alicante más atractivo para el tejido empresarial y acorde a sus necesidades. Integrado con éste, también se ha creado un Observatorio de Cruceros, conformado por los principales actores relacionados con el turismo de cruceros de la ciudad y la provincia, trabaja en promover acuerdos con las principales empresas del sector y en promocionar Alicante para posicionarlo como un referente en el mundo de cruceros.

En el apartado de Innovación, la **Autoridad Portuaria** ha creado el Alicante PortLab, que se configura como un espacio de innovación abierta, liderado desde la demanda, actual y potencial del clúster, las empresas de la comunidad logística portuaria de Alicante. Aplicando el modelo de innovación abierta, atrayendo y combinando el caudal de conocimientos e ideas con los diferentes agentes del ecosistema, el Puerto de Alicante es un entorno magnífico de prueba y escalado, creando sinergias entre sectores y tecnologías. En este ecosistema participan: Agentes de innovación: universidades y centros tecnológicos; Proveedores de soluciones tecnológicas: empresas, start-ups y emprendedores; así como Ciudadanos y Administraciones Públicas.









## Evaluaciones del impacto social, incluidas las evaluaciones del impacto de género en función de los procesos participativos

La organización realiza evaluaciones del impacto social como parte de sus procesos participativos, si bien hasta la fecha no se han incorporado evaluaciones específicas del impacto de género. No obstante, en todos estos procesos se prevé que prime un criterio de paridad e igualdad de género, garantizando que la participación de los diferentes grupos sociales se realice en condiciones de equidad.

## Evaluaciones del impacto ambiental y vigilancia en curso

Durante el año 2025 no se ha llevado a cabo ninguna evaluación del impacto ambiental específica. Sin embargo, se mantiene un sistema activo de monitorización de los principales indicadores ambientales, entre los que se incluyen la calidad del aire, la calidad del agua y otros parámetros clave para garantizar la sostenibilidad de las operaciones.

## Divulgación pública de los resultados de las evaluaciones del impacto ambiental y social

La divulgación pública de los resultados de impacto ambiental y social se realiza principalmente mediante la generación de noticias en medios de comunicación locales y provinciales, así como a través de las sesiones de los consejos en los que participan sus miembros. Este enfoque permite mantener informada a la ciudadanía y a los grupos de interés de forma accesible y regular.

## Programas de desarrollo comunitario locales basados en las necesidades de la comunidad local

La organización impulsa diversas campañas y programas para acercar el puerto a la ciudadanía, destacando especialmente el programa Conoce tu puerto. A través de esta iniciativa, estudiantes y asociaciones locales pueden realizar visitas guiadas al puerto y conocer su funcionamiento. Asimismo, la comunidad puede plantear consultas mediante el portal de transparencia, fortaleciendo así los lazos entre el puerto y su entorno social.

## Planes de participación de los grupos de interés en función de la determinación de los grupos de interés

Como parte de su estrategia de participación, la entidad celebra trimestralmente el Observatorio de Cruceros, un espacio donde representantes institucionales y del sector turístico privado analizan conjuntamente propuestas y desarrollan acciones destinadas a fomentar un turismo de cruceros sostenible. Este foro actúa como un canal efectivo de diálogo con los principales grupos de interés vinculados al sector.

## Comités y procesos de consulta amplios con las comunidades locales, que incluyan a grupos vulnerables

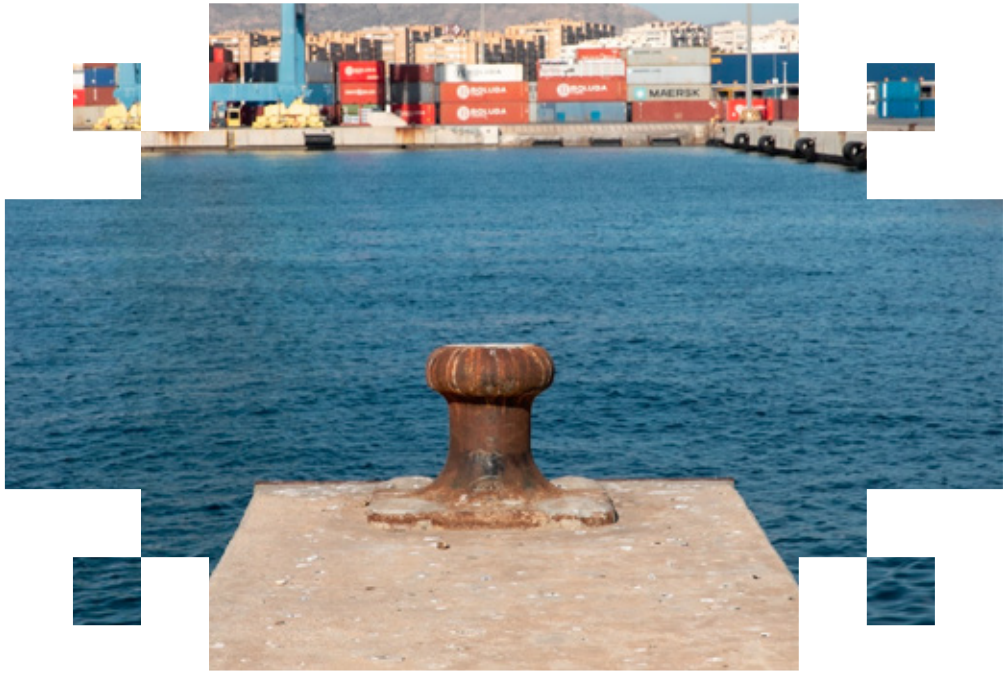
La actividad de la Autoridad Portuaria se desarrolla mayoritariamente a través de concursos públicos, accesibles a cualquier ciudadano o empresa mediante la web institucional. Aunque este modelo asegura la transparencia y la igualdad de oportunidades, actualmente no se contempla un tratamiento específico hacia los colectivos vulnerables, ni positiva ni negativamente.

## Comités de empresa, comités de salud y seguridad en el trabajo y otros organismos de representación de los trabajadores para tratar los impactos

Se cuenta con comités de empresa y comités de salud y seguridad laboral que actúan como órganos formales de representación y consulta para los trabajadores. Estos organismos se ocupan de supervisar y mitigar los impactos laborales y garantizar el cumplimiento de las condiciones de trabajo adecuadas, así como la seguridad del personal en el entorno portuario.

## Procesos formales de queja y reclamación en las comunidades locales

La organización pone a disposición de la ciudadanía el portal de transparencia y la sede electrónica como canales formales y accesibles para presentar quejas y reclamaciones. Estos mecanismos permiten una gestión estructurada, eficiente y documentada de cualquier observación planteada por las comunidades locales u otros interesados.



## INICIATIVAS SOCIALES, CULTURALES Y EDUCATIVAS

(I_34) (I_35) (GRI-201-1) (GRI-203-1) (GRI-413-1)

Se participa en programas culturales como las Hogueras de Alicante y Alicante Gastronómica.

La organización impulsa diversas campañas y programas para acercar el puerto a la ciudadanía, destacando especialmente el programa Conoce tu puerto. A través de esta iniciativa, estudiantes y asociaciones locales pueden realizar visitas guiadas al puerto y conocer su funcionamiento. Asimismo, la comunidad puede plantear consultas mediante el portal de transparencia, fortaleciendo así los lazos entre el puerto y su entorno social.

Entre las obras realizadas en la interfase Puerto-Ciudad, se ha realizado la mejora de accesibilidad de los espacios públicos del puerto conforme a la norma UNE 170001. La inversión total prevista es de 487.145,40€, la inversión total ejecutada en 2025 relacionada con la mejora de la accesibilidad ha ascendido a 352.272,99 €, lo que supone aproximadamente un 72% del total previsto.

Además, la iniciativa privada ha ejecutado obras en la interfase puerto-ciudad: Comercial Marina Deportiva del Puerto de Alicante, 1.560.470,90 € en paseos y urbanización de los muelles 4, 6 y 8 (acta de reconocimiento final de 21/05/2025), e Interparking Hispania, 1.156.241,98 € en la Plaza del Puerto y los muelles 4, 6 y 8, asociada al aparcamiento en semisótano de los accesos al muelle de Levante.

| Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria | Presupuesto (€) | % del total de gastos de explotación |
|---|---|---|
| Aportación fundaciones | 15.000 | 0,10 |
| Inversión en Accesibilidad | 352.272,99 | |
| Inversión total | 2.219.000 | |
| Ratio (% inversión pública) | 15,9 | |



# Dimensión ambiental

## PRINCIPIOS DE GESTIÓN AMBIENTAL
(GRI-302) (GRI-303) (GRI-307-1)

Nuestro compromiso ambiental se fundamenta en los siguientes principios:

**Protección y conservación del medio natural**: Incorporamos criterios de sostenibilidad en la planificación y gestión del dominio público portuario, asegurando la prevención y mitigación de impactos ambientales y promoviendo la restauración de los ecosistemas costeros y marinos.

**Uso eficiente de los recursos y reducción de nuestra huella ambiental:** Trabajamos activamente para optimizar el consumo de energía, reducir la generación de residuos y minimizar la huella de carbono del puerto. La apuesta por disponer de energía con certificados con garantía de origen en energías renovables y la eficiencia en el uso del agua y energía, es firme.

**Participación y concienciación**: La sostenibilidad es una tarea colectiva. Por ello, promovemos la sensibilización ambiental entre nuestros trabajadores, concesionarios y colaboradores, fomentando la adopción de buenas prácticas y la implicación de todos los actores portuarios.

**Transparencia y diálogo con la comunidad**: Estamos comprometidos con una gestión abierta y participativa, manteniendo canales de comunicación fluidos con la comunidad local, administraciones públicas y público interesado. Nuestra meta es que el puerto crezca de manera sostenible y en armonía con su entorno.



**SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL** (A_01) (GRI-201-1) (GRI-302-4)

Se dispone de sistema de gestión medioambiental certificado con la norma ISO 14.001:2015. Se obtuvo el certificado el 12/07/2024 y está vigente hasta el 11/07/2027. La entidad certificadora fue EQA.

El alcance corresponde a actividades propias y Servicios Portuarios y Dominio Público.

Información económica durante el ejercicio sobre gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA:

| | |
|---|---|
| Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA | 0€ |
| (Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100 | 0% |
| Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA | 11.266,56€ |
| (Gastos en SGA / Gastos de explotación ) * 100 | 0,37% |


CERTIFICADO DE CONFORMIDAD

EQA

Certifica que el Sistema de Gestión Ambiental adoptado por la organización

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE

Avda. de Perfecto Palacio de la Fuente, 3. 03001 Alicante

Es conforme con los requisitos de la Norma

UNE-EN ISO 14001:2015

El Sistema de Gestión Ambiental se aplica al siguiente alcance:

Actividades propias, gestión del dominio público, escala de buques y servicios portuarios.

Número 12173-MA

Fecha de emisión: 12 / 07 / 2024
Fecha de expiración: 11 / 07 / 2027

Esperanza Martínez García
Directora de Certificación

ENAC

EQA ISO 14001

European Quality Assurance Spain, S.L. (EQA España) - Calle Joaquín Bau nº 2 | 1ª Planta | Escalera Derecha | 28036 Madrid
Queda sujeto al "Procedimiento de Certificación y Condiciones Generales" establecido por EQA

**SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL** (A_02) (GRI-201-1) (GRI-302-4) (GRI-303-1) (GRI-305-5)

Se ha llevado a cabo trabajos de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio.

Se han medido o caracterizado durante este periodo los siguientes aspectos:

- Calidad del agua o sedimentos
- Calidad del aire
- Calidad de suelos
- Ruidos

| | |
|---|---|
| Inversiones en caracterización medioambiental | 0 |
| (Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales ) * 100 | 0 |
| Gastos en caracterización medioambiental | 88.176,90 € |
| (Gastos en caracterización / Gastos de explotación ) * 100 | 2,90% |

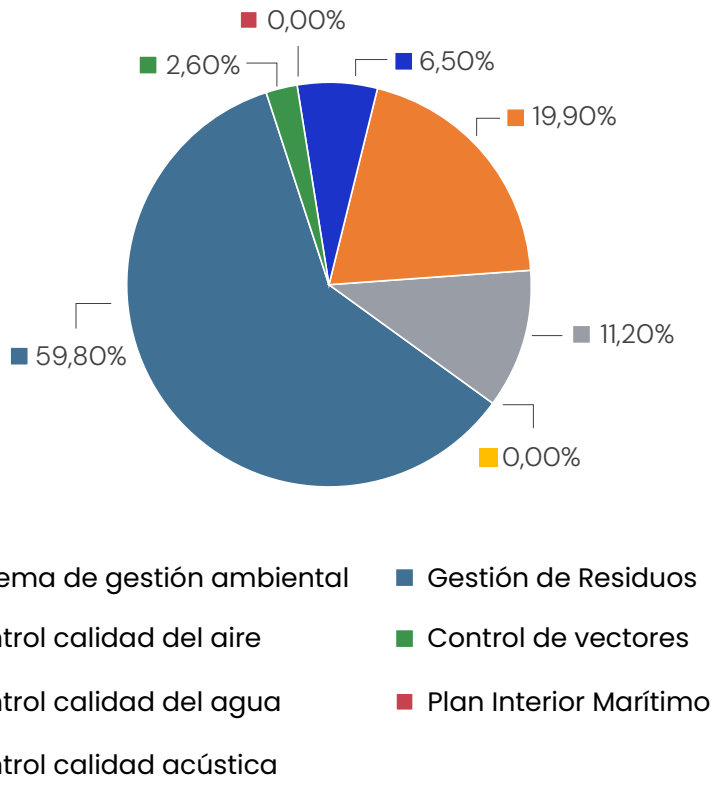


**INVERSIONES EN MEDIO AMBIENTE**
(I_37) (GRI-201-1) (GRI-203-1)

*Partidas*

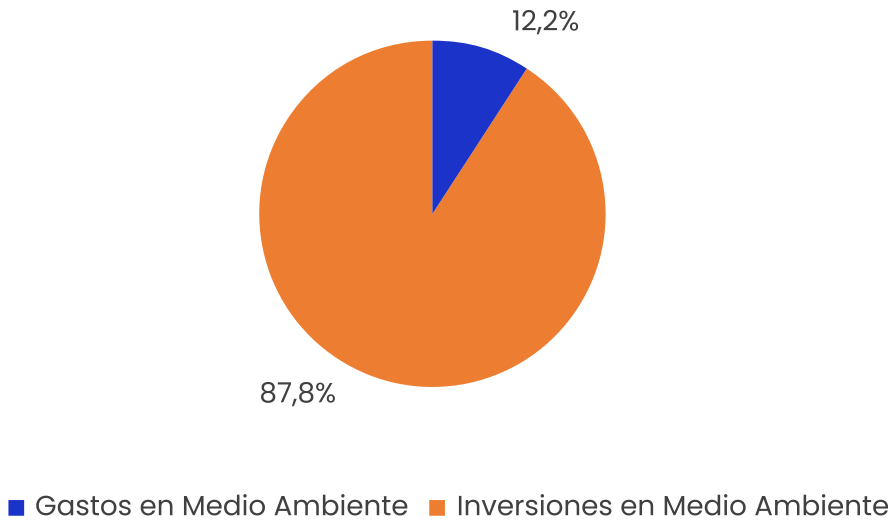
| GASTOS | EUROS | % |
|---|---|---|
| Sistemas de Gestión Ambiental | 11.266,56 | 6,5% |
| Control calidad del aire | 34.440 | 19,9% |
| Control calidad del agua | 19.380 | 11,2% |
| Control de la calidad acústica | 0 | 0% |
| Gestión de Residuos | 103.413,32 | 59,8% |
| Control de vectores | 4.449,96 | 2,6% |
| Plan Interior Marítimo | 0 | 0% |
| TOTAL | 172.949,84 € | |

**% Gastos medio ambiente**

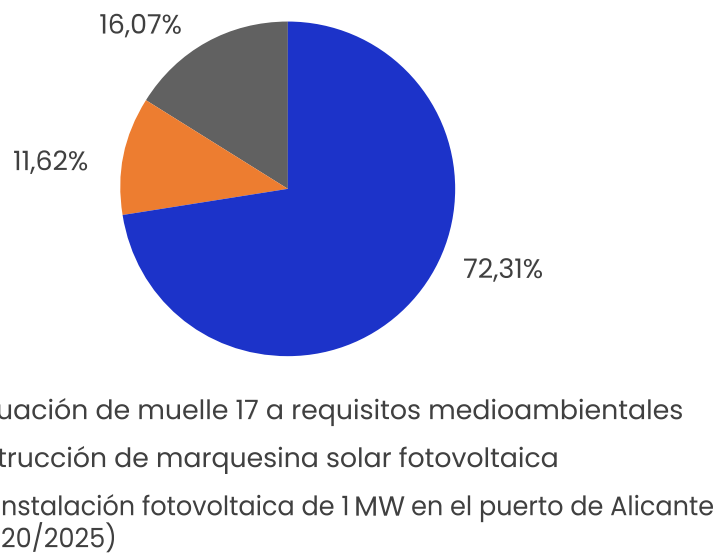


| INVERSIONES | IMPORTE (euros) |
|---|---|
| Adecuación del muelle 17 a requisitos medioambientales | 900.257,75 |
| Construcción de marquesina solar fotovoltaica | 144.657,33 |
| 2025 Instalación fotovoltaica de 1 MW en el puerto de Alicante (Exp. 120/2025) | 200.000,00 |
| **TOTAL** | **1.244.915,08** |

**% GASTOS E INVERSIONES**




**% DINERO INVERTIDO**



## SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

(A_03) (A_04) (GRI-306-2) (GRI-404-2)

La Limpieza de superficie terrestre de zonas comunes y lámina de agua se realiza a través de contratas externas:

| | |
|---|---|
| Gastos en limpieza terrestre | 328.470,18 € |
| Área superficie terrestre de servicio | 455.732 m2 |
| Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre | 0,72 €/m2 |
| Gastos en limpieza de lámina de agua | 55.487,5 € |
| Área superficie zona | 1.821.655 m2 |
| Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I | 0,03 €/m2 |

| | |
|---|---|
| Nº personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental | 3 |
| Nº trabajadores que tienen acreditado el haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario | 8 |
| Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2025 | 7,7% |
| Nº PUESTOS destinados a medio ambiente en el puerto de Alicante | 3 |

## INVENTARIO DE EMISIONES Y MONITORIZACIÓN DE CALIDAD DEL AIRE (A_05) (GRI-305-7)

La principal causa de deterioro de la calidad del aire del puerto se considera que son las emisiones de polvo y el tráfico de vehículos que circula por la Nacional 332, ubicada en el perímetro del puerto.

La **APA** ha realizado un inventario y ha valorado los focos de emisión a la atmósfera existentes en el Puerto.

Se dispone de 4 cabinas de control de contaminación del aire con PM10 y PM2,5. Están situadas en el perímetro del puerto, en zonas de terreno portuario y a su vez próximas al núcleo poblacional siendo las siguientes:

- **PM10** : Dársena Pesquera, Tinglado Frutero, Parque del Mar e ISM.
- **PM2,5**: Dársena Pesquera, Tinglado Frutero e ISM. Y a partir de octubre, contamos con medidor en Parque del Mar.

Los datos proporcionados por estas cuatro estaciones nos permiten conocer cómo las actividades portuarias influyen en la calidad del aire y registrar los valores para cumplir con los parámetros establecidos en la legislación vigente.



## FOCOS DE EMISIÓN RELEVANTES EN EL PUERTO

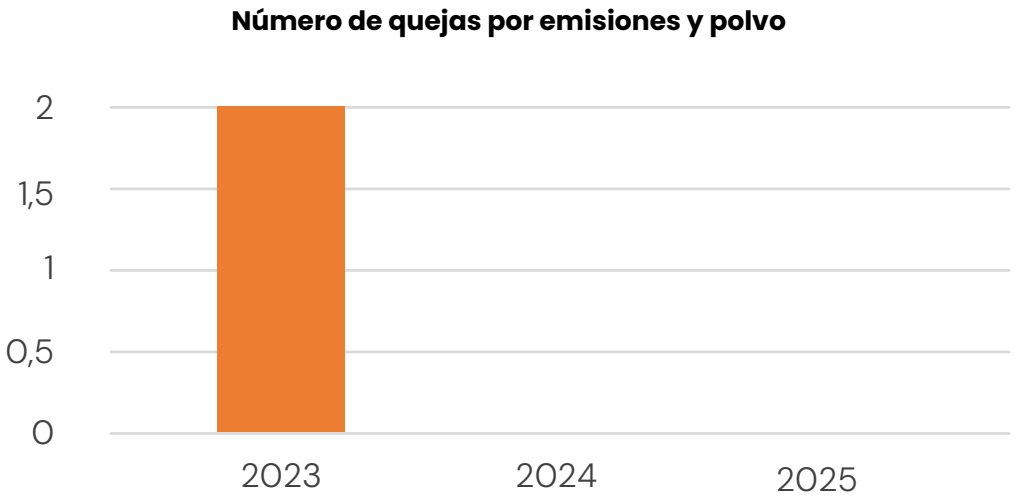
(A_05) (GRI-305-7)

| Tipo de actividad | Orden de relevancia | Nº de focos |
|---|---|---|
| Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie) | 4 | 1 |
| Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en- muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional) | 3 | 2 |
| Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos.(Calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos.) | 10 | 0 |
| Actividades industriales en concesiones (Calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmósfera) | 6 | 5 |
| Limpieza y pintura de cascos de barcos (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie) | 7 | 3 |
| Obras | 8 | 0 |
| Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar | 9 | |
| Emisiones procedentes de motores de vehículos | 1 | |
| Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados | 5 | |
| Otras actividades | 0 | |
| Maquinaria móvil | 2 | |

## EVOLUCIÓN DE QUEJAS POR EMISIONES Y POLVO (A_06)

La autoridad portuaria dispone de un procedimiento a través de la página web para la recepción y gestión de quejas ambientales.

Durante 2025, no hubo quejas ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad del Puerto.






## MEDIDAS DE CONTROL DE EMISIONES ATMOSFÉRICAS
(A_07) (GRI-305-7)

**Las medidas implantadas por la APA para controlar las emisiones del aire han sido:**

- Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmósfera.
- Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores.
- Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
- Guías de buenas prácticas y códigos ambientales voluntarios.
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
- Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
- Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques.
- Condiciones sobre emisiones a la atmósfera en pliegos reguladores de servicio.
- Requisitos sobre emisiones a la atmósfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- Firmas de convenios de buenas prácticas.

- Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son:
  - Pantallas cortavientos
  - Sistemas de riego de acopios de graneles y viales
  - Sistemas lava-ruedas
  - Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento
  - Parada operativa por velocidad del viento adversa



## RESULTADOS DE CALIDAD DEL AIRE Y MONITORIZACIÓN
(A_07) (A_08) (GRI-305-7)

La **APA** verifica que las concesiones y operadores de servicios portuarios satisfacen los requisitos administrativos y de control establecidos por la ley 33/2007 y RD 100/2011 de calidad del aire.

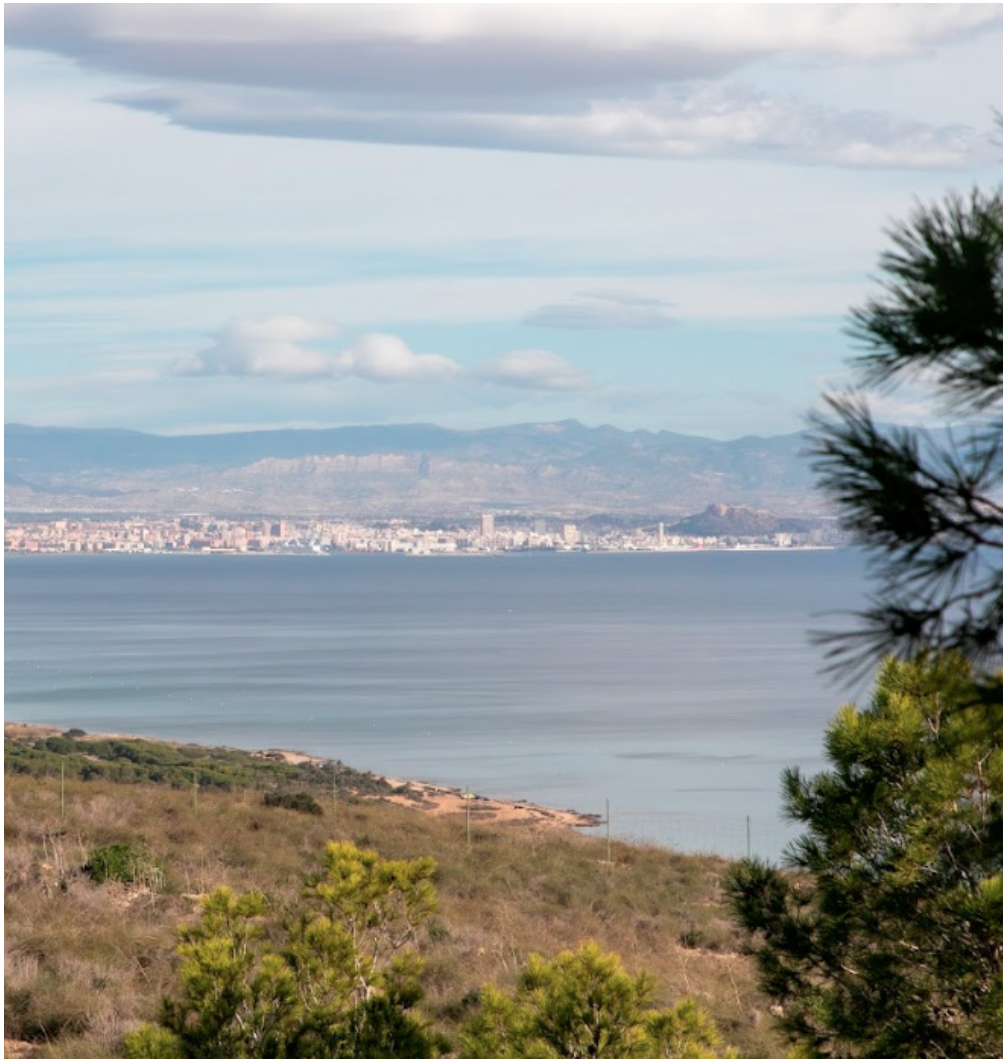
La APA cuenta con estaciones fijas de medida de la calidad del aire, tal y como se muestran en la tabla:

| Equipo | Lugar | Objeto | Tipo de contaminantes |
|---|---|---|---|
| 4 GRIMM | Perímetro | Autocontrol | Partículas PM10, PM2,5 |

Durante el periodo 2025, la **APA**, ha realizado campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad del Puerto.

Se realiza medición en continuo y control operacional de actividades potencialmente contaminadoras de la atmosfera (partes policía portuaria).

Se dispone de un acuerdo en materia de vigilancia de la calidad del aire con la comunidad autónoma, habiendo integrado los sensores en la Red Valenciana de Calidad del Aire. La ciudadanía puede consultar los datos recogidos por las distintas estaciones en todo momento.



## RESULTADOS DE CALIDAD DEL AIRE Y MONITORIZACIÓN
(A_09) (GRI-305-7)

| Contaminante | Valor Medio Anual | Nº de superaciones del Valor Límite Diario (VLD) |
|---|---|---|
| Partículas en suspensión | | |
| Partículas PM10 | 13 | 7 |
| Partículas PM2,5 | 8 | |
| $SO_x$ | | |
| $NO_x$ | | |

** Número de superaciones del VLD con operaciones portuarias con potencial difusión de partículas (difusas).*

**PM10**.- Partículas que pasan a través del cabezal de muestreo definido en la norma EN 12341, con un rendimiento de separación del 50% para un diámetro aerodinámico de 10 µm.

**PM2,5**.-Partículas que pasan a través del cabezal de muestreo definido en la norma EN 14907, con un rendimiento de separación del 50% para un diámetro aerodinámico de 2,5 µm.

En 2025 se cumple el objetivo establecido para el promedio anual (valor medio anual VLA = 13), registrándose 7 superaciones del valor límite diario (VLD) cuyo origen es, mayoritariamente, de fuentes externas ajenas a la actividad portuaria.

Con el objeto de lograr los objetivos de calidad del aire, realizamos una monitorización en continuo de los niveles de inmisión (PM10 y PM2,5) que se recogen en las cuatro estaciones de control de la calidad del aire que la **APA** tiene situadas en zonas de contacto con la ciudad, y que están conectadas a la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica. Asimismo se dispone de varias estaciones meteorológicas que nos permite establecer y controlar los rangos de seguridad operacional.



## **CONSUMO DE AGUA** (A_31) (GRI-303-1)

El agua consumida en la **APA** proviene íntegramente de la red pública, el suministrador del servicio es Aguas de Alicante. Tras su uso, se vierte a red de alcantarillado. Se emplea en un 40 % para consumo doméstico. Todas las acciones que se llevan a cabo se basan en el PMA - Control Operacional Interno Vertidos y Calidad del Agua.

Todo el control sobre el consumo se realiza con la aplicación Qview.

Medidas adoptadas para mejorar el control de los consumos, así como para reducir posibles pérdidas:

- Análisis de los recibos de la compañía
- Análisis de los contadores de control
- Inspección del personal de mantenimiento
- Programa de seguimiento de la calidad de las aguas de las dársenas portuarias. Se establece un programa de seguimiento de las aguas portuarias conforme a lo señalado en el Real Decreto 817/2015.
- Se realiza un control periódico de parámetros físicos, químicos y biológicos de todas las aguas de las dársenas portuarias.
- Anualmente se realiza un informe del estado de las aguas portuarias conforme a la evaluación descrita en la ROM 5.1-13 "Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias" y se remite a la Dirección General del Agua (GVA) los resultados analíticos y el estado de la masa de agua.

## AGUA REGENERADA.

Aguas de Alicante autoriza a la **Autoridad Portuaria** a utilizar las aguas regeneradas de su depuradora, sirviendo de contrato de cesión las facturas del agua regenerada.

## VERTIDO A LA RED DE SANEAMIENTO.

Con el objeto de realizar controles aleatorios de estimación de caudales, y verificar el pago del canon de vertido, las facturas de consumo de agua potable estarán accesibles para su consulta.

Para determinar que la calidad del vertido cumple con los parámetros legales, se realizará un muestreo anual de las aguas residuales en los puntos de entronque a red municipal.

Respecto a las campañas de ahorro de agua, durante 2025 se ha seguido haciendo una Campaña de detección de fugas de la red **APA**.

## EVOLUCIÓN DEL USO DEL SUELO Y DEL CONSUMO ANUAL TOTAL DE AGUA (A_29) (A_30)

El porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto, que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización, es de un 51,36 %

Cabe indicar que en el ejercicio 2025 se encuentra ocupada una superficie de 825.884 m2 en régimen de concesión/autorización, que supone el 71,96 % de la superficie total concesionable.

La gestión de la red de distribución de agua del Puerto, así como la venta de agua la realiza la APA, externalizándolo a AGUAS DE ALICANTE.

El grado, en que la APA, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente es 100%.

En 2025, frente a 2024, ha habido un incremento del consumo del agua tanto agua total (compra-venta) como agua potable (compra-venta-regenerada).

Consumo de agua por años y relativo a la superficie:

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Compra agua | 180.052 | 175.163 | 207.033 |
| Venta agua | 78.274 | 85.803 | 79.046 |
| Consumo en $m^3$ agua | 101.778 | 89.360 | 127.987 |
| Agua regenerada | 38.465 | 41.424 | 61.984 |
| Consumo en $m^3$ agua potable | 63.313 | 47.936 | 66.003 |
| Superficie zona de servicio en $m^2$ | 1.812.637 | 1.812.637 | 1.812.637 |
| Ratio $m^3$ agua /$m^2$ | 0,056 | 0,049 | 0,071 |
| Ratio $m^3$ agua potable/$m^2$ | 0,035 | 0,026 | 0,036 |

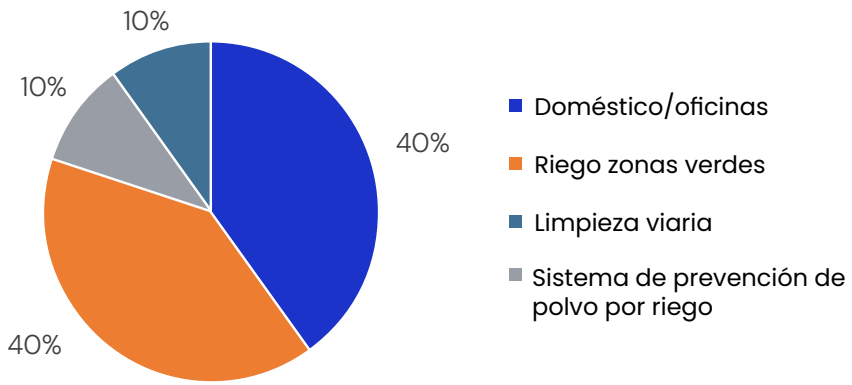
## CONSUMO DE AGUA (A_30) (A_31) (GRI-303-1) (GRI-303-5)

### CONSUMO DE AGUA POR USOS

| FUENTE DE CONSUMO | % SOBRE EL TOTAL |
|---|---|
| Doméstico/oficinas | 40% |
| Riego zonas verdes | 40% |
| Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP) | 10% |
| Otros usos (indicar cuáles): limpieza viaria | 10% |

Los datos facilitados son datos y estimaciones.

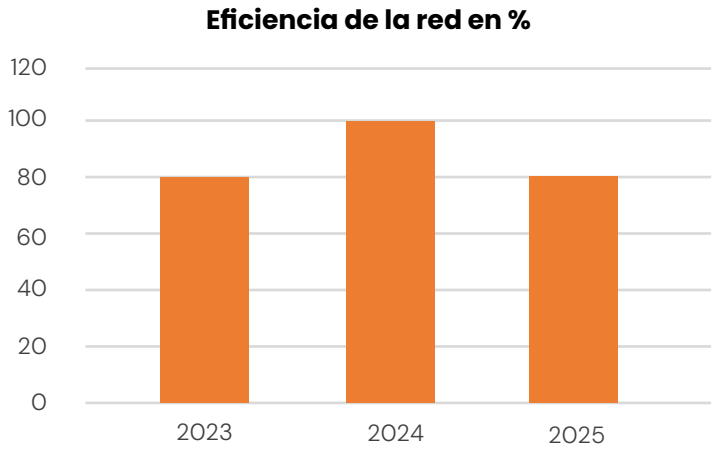
Respecto a las campañas de ahorro de agua, durante 2025 se ha seguido haciendo una Campaña de detección de fugas de la red **APA**.




Evolución de la eficiencia de la red consignada como tanto por ciento de los consumos que son controlados y registrados, respecto del total de agua distribuida:

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Eficiencia de la red en % | 80 | 100 | 80 |

*Eficiencia de la red = 100 * (Agua registrada) / (Agua distribuida)*




Los datos facilitados son datos de los contadores y estimaciones.

| | |
|---|---|
| Consumo total de agua | M3 |
| Compra Agua | 207.033 |
| Venta agua | 79.046 |
| Agua regenerada | 61.984 |

**GESTIÓN DE VERTIDOS DE AGUAS RESIDUALES** (A_17) (GRI-303-4) (GRI-303-5)

Las actividades de la APA que generan vertidos de aguas residuales, todas ellas urbanas (ARU), son:

- Servicios Generales
- Oficinas de APA
- Talleres
- Ocio y restauración

Respecto a los volúmenes generados en 2025, son:

- Volumen total: 66.003 m3
- Volumen ARU: 66.003 m3
- Volumen ARI: 0 m3
- Volumen mixtas: 0 m3

El destino de dichas aguas residuales es en el 98,75% de los casos la red municipal.

| Tipo de actividad* | Orden de relevancia |
|---|---|
| Tráfico de camiones | 2 |
| Tráfico ferroviario | 3 |
| Maquinaria portuaria | 6 |
| Manipulación de chatarra | - |
| Manipulación de Contenedores | 5 |
| Movimiento terminales RO-RO | - |
| Actividad industrial en concesiones | 7 |
| Buques atracados | 8 |
| Obras | 4 |
| Locales de ocio | 1 |
| Otras actividades (indicar cuáles) | - |

*Se incluyen también las acciones populares (reuniones, celebraciones)

**PRINCIPALES FOCOS DE CONTAMINACIÓN DE AGUAS Y SEDIMENTOS** (A_10) (GRI-303-1) (GRI-303-2) (GRI-303-3)

Principal causa de deterioro de la calidad de las aguas del puerto:

- Vertidos urbanos al puerto.
- Vertidos accidentales.
- Otros. Posible afección indirecta del punto de vertido del emisario submarino de la EDAR de Rincón de León próxima a las bocanas de las dársenas pesquera y sur del puerto.



| PROCEDENCIA DEL VERTIDO | Orden de relevancia |
|---|---|
| Aguas residuales urbanas no depuradas | |
| Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR´s) | 1 |
| Ríos, arroyos, ramblas o acequias | |
| Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar | 2 |
| Vertidos industriales de concesiones portuarias | |
| Obras | |
| Dragados | |
| Limpieza y chorreos de cascos de barcos | 4 |
| Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos | 5 |
| Vertidos no reglamentarios procedentes de buques | |
| Derrames en carga/descarga de graneles sólidos | |
| Repostado y avituallamiento de buque en muelle | |
| BUNKERING de buques fondeados | |
| Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos | 6 |
| Otros vertidos: Repostado y sentinas de embarcación | 3 |

## GESTIÓN DE FOCOS DE CONTAMINACIÓN Y CALIDAD DE AGUAS
(A_10) (GRI-303-2)

La **APA** dispone de un inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del Puerto. Actualmente se está inventariando los puntos de vertido existentes y diseñando campañas de muestreo y caracterización de pluviales en los puntos de vertido principales.

Con el Sistema de Gestión Medioambiental Interno (y a partir de julio, certificado según ISO 14001:2015), gracias al Procedimiento de Control de actividades se registran las empresas que por su actividad necesitan autorización de vertido. A su vez, se revisan los requisitos a las que están sujetas y en caso de necesidad, se les solicita. Se está utilizando la metodología señalada en la ROM 5.1-13, Calidad de Aguas Portuarias. Actúa como documento base en la planificación y desarrollo de sistemas de gestión de la calidad de las aguas portuarias.



## MEDIDAS DE CONTROL Y GESTIÓN DE VERTIDOS EN EL PUERTO
(A_11) (GRI-303-2)

- Implantación de programa ROM 5.1-13
- Mejora de la red de saneamiento
- Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos
- Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
- Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
- Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
- Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.)
- Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- Convenios de buenas prácticas
- Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.

La **APA** verifica que las concesiones disponen de los permisos que le sean de aplicación en materia de vertidos .

## SEGUIMIENTO FÍSICO-QUÍMICO Y AMBIENTAL DE LAS AGUAS PORTUARIAS (A_12) (GRI-303-1) (GRI-303-3)

Durante 2025, la **APA** realizó una campaña de medida de las aguas portuarias de carácter voluntario, además de las exigidas por la Declaración de Impacto Ambiental.

El programa de seguimiento se realiza aplicando la ROM 5.1-13 determinando los niveles de calidad previstos en el RD 817/2015 de cada parámetro en aguas muy modificadas en régimen de control ordinario, con controles trimestrales, semestrales y anuales, según el parámetro.

Los parámetros medidos fueron:

- Físico-Químicos
- Turbidez / Sólidos en suspensión
- Nutrientes
- Clorofilas
- Metales pesados
- Pesticidas
- Otros microcontaminantes orgánicos

Los resultados de las mediciones fueron satisfactorios, sin desviaciones al respecto.



## GESTIÓN Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN EL PUERTO

(A_13) (GRI-303-2) (GRI-303-5)

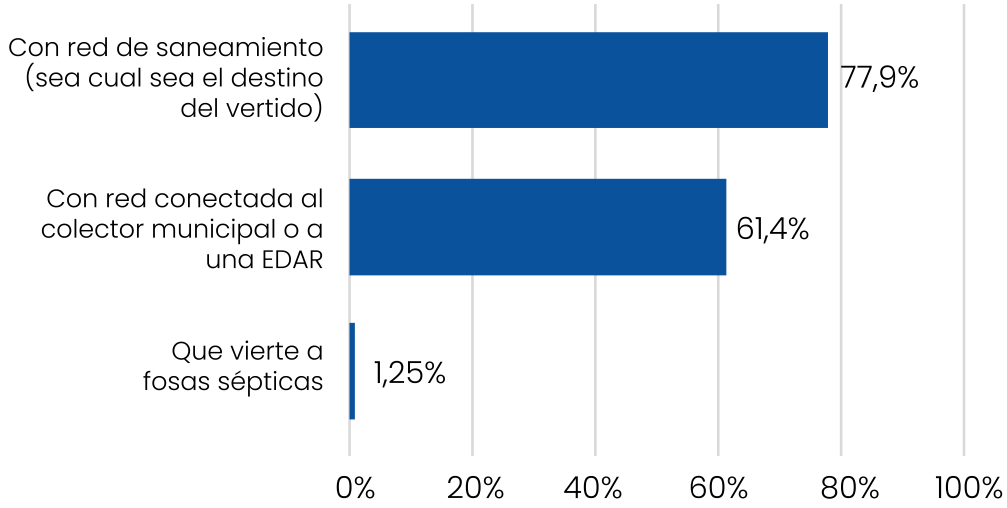
La gestión de la red de saneamiento la realiza la **APA** y posteriormente se impulsa a red municipal

Las principales actuaciones de mejora de la red de saneamiento realizadas por la **APA** son:

- Revisiones mensuales
- Limpieza exhaustiva periódica de las canalizaciones.

La **APA** no tiene estándares propios de calidad respecto a los vertidos de efluentes. En cuanto a la red de saneamiento son los establecidos en la ORDENANZA DE VERTIDOS DEL SERVICIO MUNICIPAL DE ALCANTARILLADO y los relativos al Dominio Público Marítimo están indicados en el Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.

Los porcentajes de 2024 se corrigen; los publicados en la memoria anterior eran erróneos.



## TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES Y LIMPIEZA DE LA LÁMINA DE AGUA (A_14) (A_15) (GRI-303-5) (GRI-303-2) (GRI-303-3)

| TIPO DE RED CANALIZADA DE HORMIGÓN | % DE SUPERFICIE |
|---|---|
| Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales (Porcentaje de superficie con recogida de pluviales independientemente de que el agua sea tratada o no) | 100 % |
| Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales (Porcentaje de superficie con recogida de pluviales que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta). | 22 % |

Las principales actuaciones de mejora de la red de pluviales realizadas por la APA son:

- Introducción de arquetas de control para la calidad de las aguas.
- Mantenimiento de pozos desarenadores y desengrasadores en los puntos de vertidos principales.

| | |
|---|---|
| Nº de embarcaciones | 1 |
| Frecuencia de la limpieza | 226 servicios y 25 de limpieza de hidrocarburos/año |
| Peso de los residuos recogidos en Tm | 12,84 |



## PLANES INTERIORES MARÍTIMOS (PIM) DE RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS POR CONTAMINACIÓN

(A_16) (GRI-306-3)

La **APA** moviliza los medios adscritos al PIM en la fase azul de activación del mismo, en la fase verde, son utilizados los medios de la concesión/ autorización. La Capitanía Marítima colabora cuando un buque está implicado en el siniestro y SASEMAR cuando se activa la fase roja del Plan.



| | |
|---|---|
| Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM | 2 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto (“situación 0”) | 1 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto (“situación 0”) | 1 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional (“situación 2 o superior”) | 0 |

## GESTIÓN DE EMISIONES ACÚSTICAS (A_18) (A_19) (A_20) (A_21)

La autoridad portuaria no dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales a través de la página web.

Durante 2025, hubo 9 quejas de vecinos ligadas al ruido o a la calidad del aire y atribuibles a la actividad del Puerto: 8 referentes a los locales de ocio y 1 a la actividad desarrollada por TMS (terminal de pesaje y mercancías).

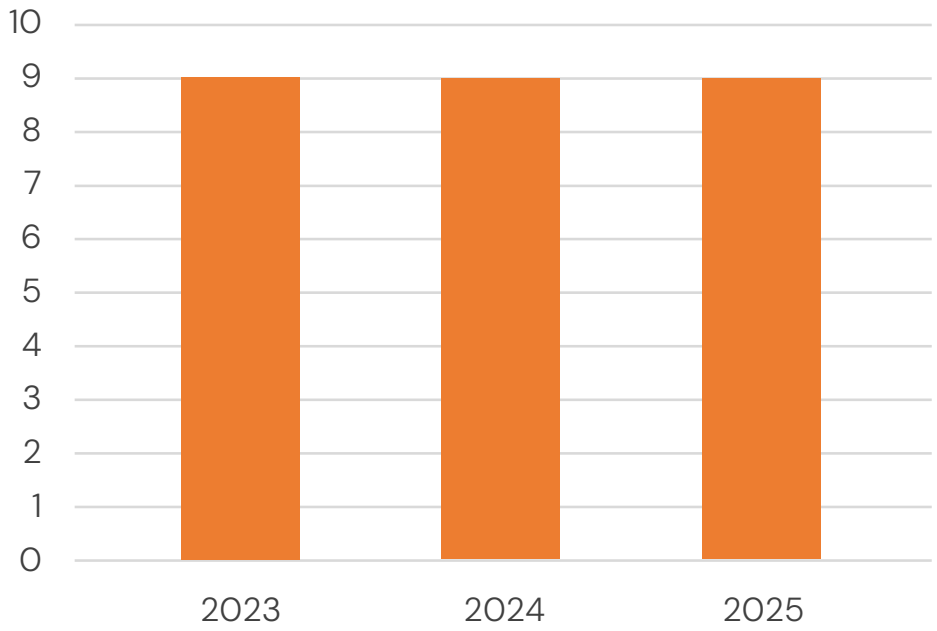
Para la gestión de estas situaciones, la revisión del Manual de Buenas Prácticas Medioambientales (pendiente de aprobación por el Consejo de Administración) establece la obligación de garantizar el cumplimiento de los límites acústicos reglamentarios en las operaciones.

**El Puerto no está incluido en el mapa de ruido de ningún municipio, por lo que la APA ha elaborado un mapa de ruido del Puerto de Alicante cuyo propósito es la gestión ambiental interna.**

Las medidas implantadas por la APA para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del Puerto han sido:

- Redes de medida acústica estables.
- Vigilancia / Inspección por personal de la APA.
- Limitaciones de velocidad en viales del Puerto.

**Nº de quejas por contaminación acústica**



**GESTIÓN DE RESIDUOS** (A_22) (A_23) (GRI-306-1) (GRI-306-2) (GRI-306-3) (GRI-306-4) (GRI-306-5)

La **APA** contabiliza el volumen de residuos generados en sus instalaciones, clasificando por tipo de residuo, por la operación de tratamiento que se les realiza (valorización o eliminación) y está implantado un sistema de inventariado y caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios.

Por otro lado, se dispone de un Plan de Minimización y Valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluida limpieza) en proceso de implantación. En lo referente al año 2025 se establecieron unos objetivos ambientales (OA), entre ellos: Implementar un sistema integral de gestión de residuos en el puerto. Para ello se diseñaron una serie de indicadores de cumplimentación trimestral.

OA-02. Implementar un sistema integral de gestión de residuos en el puerto

| INDICADORES | | METAS |
|---|---|---|
| IND-03 | Cantidad total de residuos recogidos y clasificados por tipo (toneladas/año) | Registrar y clasificar digitalmente el 100% de los residuos generados en 2025 |
| IND-04 | Tasa de cumplimiento del pliego en la gestión de residuos (% conformidad en inspecciones/auditorías) | Mantener una conformidad igual o superior al 80% en todas las inspecciones realizadas en 2025 |
| IND-05 | Porcentaje de residuos de la fracción gris | Reducir un 10% respecto a los datos 2024<br>(Nota. -% 20 03 01 (2024) vs No peligrosos=80% (Meta propuesta ≤70%) |

Como acciones programadas en el año 2025 con el fin de lograr la consecución de esos objetivos han sido:

- Seguimiento mensual interno del archivo cronológico y visita por parte de la policía portuaria adscrita a medio ambiente a las instalaciones con frecuencia semanal al punto limpio para controlar que se está haciendo una correcta segregación del residuo.
- Educación ambiental / concienciación en cada una de las visitas a cada una de las autorizaciones/concesiones existentes en el recinto portuario.
- Segregación de datos para mejorar la gestión de residuos
- Mejorar los ratios de separación de origen.
- La empresa que se encarga (UTE PUERTO DE ALICANTE) reporta todas las incidencias que van surgiendo. Envían un informe, donde sale el identificativo del contenedor y la zona y el motivo, para su tratamiento. Se avisa al concesionario responsable, y en caso de repetición desde la APA se personan los técnicos para su notificación presencial y proceder a su solución.

**GESTIÓN DE RESIDUOS** (A_22) (A_23) (GRI-306-2) (GRI-306-3) (GRI-306-4) (GRI-306-5)

Se dispone de procedimiento de control operacional con el fin de controlar a los gestores de residuos y la trazabilidad desde su producción hasta su eliminación/valorización. Además, con el nuevo contrato de limpieza (Expediente: 102/2025), se han establecido cláusulas para un mayor control de la segregación en origen, entre ellas:

**SEGUIMIENTO Y CONTROL:**

El contratista deberá realizar una caracterización inicial detallada de los residuos generados en el **Puerto de Alicante** para poder facilitar información de valor a los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria. Para ello será necesario disponer del peso de las distintas fracciones de residuos, así como la densidad media de cada uno de ellos.

A lo largo del primer año de puesta en servicio, el contratista realizará un seguimiento anotando las cantidades de cada contenedor en un parte de seguimiento , el cual será remitido a los servicios técnicos de la APA. El parte deberá indicar, inequívocamente, el contenedor/depósito que se trate, así como su ubicación, y el volumen ocupado estimado del residuo a su recogida.

El identificador de cada contenedor es único, así como su localización por lo que no podrá ser modificado durante toda la prestación del servicio. En el caso de ser necesario trasladarse a otro punto, deberá ser comunicado a los servicios técnicos de la APA.

**EDUCACIÓN AMBIENTAL:**

**Formación de Operarios:**

El contratista deberá garantizar que todo el personal encargado de la gestión de residuos reciba formación específica en:

- Identificación y etiquetado de residuos.
- Almacenamiento adecuado de cada fracción.

**Campaña de concienciación/sensibilización.**

El contratista acometerá una campaña anual de concienciación/sensibilización en materia de residuos dirigido a la comunidad portuaria. Esta campaña deberá ser validada previamente por los servicios técnicos de la **APA**.

## GESTIÓN DE RESIDUOS (A_22) (A_23) (GRI-306-2) (GRI-306-3) (GRI-306-4) (GRI-306-5)

| Tipo de fuente o actividad | Orden de importancia |
|---|---|
| Entrega de desechos MARPOL | 1 |
| Residuos de carga y estiba | 5 |
| Pesca | 11 |
| Restos de barreduras de movimiento de graneles sólidos. | 4 |
| Limpieza de muelles, viales y zonas comunes | 3 |
| Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes) | 8 |
| Limpieza de vertidos accidentales | 12 |
| Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio | 2 |
| Obras | 7 |
| Actividades de concesiones generados por concesiones | 6 |
| Limpieza de fosas sépticas | 10 |
| Mantenimientos de maquinaria | 9 |

| TIPO DE RESIDUO | Cantidad total recogida durante el año en t | Porcentaje respecto del total recogido |
|---|---|---|
| No Peligrosos | 890,35 | 99,98 % |
| Peligrosos | 0,199 | 0,02 % |



**Residuos generados por la APA y las actividades que se desarrollan dentro del recinto portuario a excepción de los MARPOL**

| DENOMINACIÓN RESIDUO | LER | CANTIDAD KG | TRATAMIENTO | % |
|---|---|---|---|---|
| Absorbentes contaminados | 150202* | 7,0 | R13 | 0,00% |
| Aceites sintéticos | 130206* | 60,0 | R13 | 0,01% |
| CARTÓN+PAPEL | 200101 | 40.600,0 | R12 | 4,56% |
| Cauchos neumáticos, gomas | 160103 | 380,0 | R12 | 0,04% |
| ENVASES DE VIDRIO | 150107 | 43.622,0 | R05 | 4,90% |
| ENVASES PLÁSTICOS | 150102 | 3.880,0 | R12 | 0,44% |
| Envases vacíos metálicos contaminados | 150110* | 33,0 | R13 | 0,00% |
| Envases vacíos plásticos contaminados | 150110* | 14,0 | R13 | 0,00% |
| MADERA | 200138 | 5.480,0 | R12 | 0,62% |
| Pilas mercurio | 160603* | 20,0 | R13 | 0,00% |
| Residuo industrial asimilables a urbanos | 200301 | 726.640,0 | R05 | 81,59% |
| Residuos de limpieza viaria | 200303 | 27.600,0 | R12 | 3,10% |
| Residuos de parques y jardines - Residuos biodegradables | 200201 | 1.500,0 | R12 | 0,17% |
| Residuos hierro y acero | 170405 | 680,0 | R12 | 0,08% |
| Residuos mezclados de construcción y demolición (escombro) | 170904 | 1.640,0 | R12 | 0,18% |
| Residuos poda/vegetales | 020103 | 8.280,0 | R12 | 0,93% |
| Residuos voluminosos | 200307 | 2.980,0 | R12 | 0,33% |
| Tubos fluorescentes | 200121* | 65,0 | R13 | 0,01% |
| Hormigón | 170101 | 2270,64 | R5 | 0,25% |
| Tejas y materiales cerámicos | 170103 | 12840 | R5 | 1,44% |
| Mezclas de hormigón, ladrillos, tejas y materiales cerámicos distintas de las especificadas en el código 17 01 06 | 170107 | 189,78 | R5 | 0,02% |
| Mezclas bituminosas distintas de las especificadas en el código 17 03 01 | 170302 | 685,68 | R5 | 0,08% |
| Tierra y piedras distintas de las especificadas en el código 17 05 03 | 170504 | 8824 | R5 | 0,99% |
| Residuos mezclados de construcción y demolición distintos de los especificados en los códigos 17 09 01*, 17 09 02* y 17 09 03* | 170904 | 2260 | R5 | 0,25% |

## GESTIÓN DE RESIDUOS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA
(A_24) (GRI-306-2)

Las medidas implantadas por la **APA** para mejora de la gestión de residuos han sido:

- Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto
- Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios portuarios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la ley de residuos
- Guías de buenas prácticas o códigos de conducta ambiental
- Puntos limpios con recogida separada
- Revisar mensualmente el archivo cronológico que facilita la UTE Puerto de Alicante
- Para las obras propias de la APA se pide contratos de tratamiento, NIMAS, autorizaciones a los gestores, D.I, albaranes de retirada de residuos. etc.

La **APA** ha implantado durante 2025 un sistema de verificación de si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos para sus actividades. Existen centros de transferencia y/o puntos limpios. Se encarga el contratista de limpieza y mantenimiento de jardines: UTE Puerto de Alicante.

Dentro de su compromiso con la economía circular, la Autoridad Portuaria está adherida al proyecto "Re-Uniform", impulsado por la empresa Insigna, proveedora de los uniformes de la Policía Portuaria. Este acuerdo tiene como finalidad el reciclaje de las prendas en desuso o deterioradas, fabricadas con materiales reciclables y tejidos elaborados a partir de plástico recuperado del mar. La iniciativa contribuye a reducir el impacto ambiental y fomenta el aprovechamiento responsable de los recursos.



## CONSUMO DE ENERGÍA (A_32) (GRI-302-1) (GRI-302-3)

La gestión de la red eléctrica del **Puerto de Alicante** se realiza de manera mixta:

- La **APA** distribuye y comercializa el 75% de la superficie de servicio
- Audax renovables e Iberdrola distribuye y comercializa en el 25 % de la superficie de servicio.

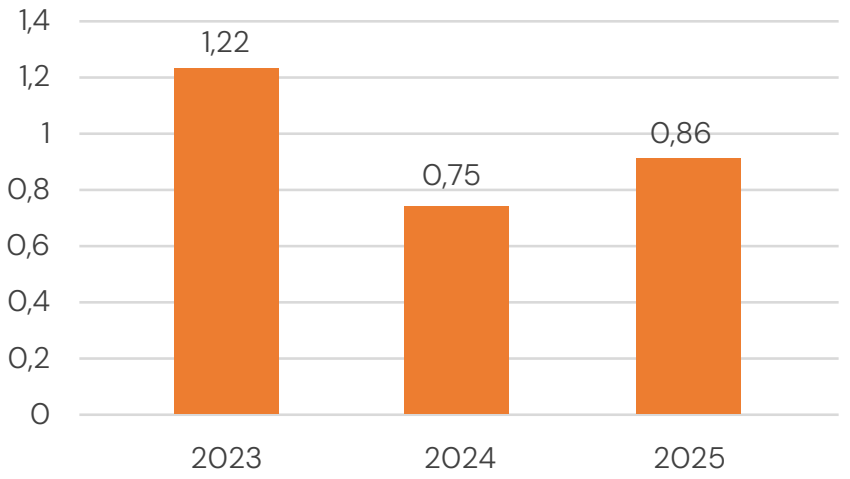
La venta de la energía eléctrica a los operadores del Puerto de Alicante la realiza la **APA**, externalizándolo a COMERCIALIZADORAS VARIAS.

Respecto al consumo eléctrico, en las Oficinas de la **APA**, hubo mayor consumo por una mayor actividad de ésta y por los horarios de tarde. Y también en el año 2024 una torre de alumbrado de explanada de muelle 14 estuvo gran parte del año apagada por falta de unos repuestos que tardaron en llegar desde Italia.

El grado en que la **APA** controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de energía que consume o gestiona directamente, es el 75%.

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Consumo en kWh | 2.208.003 | 1.356.103 | 1.563.582 |
| Superficie zona de servicio en m² | 1.812.637 | 1.812.637 | 1.812.637 |
| RATIO kWh/m² | 1,22 | 0,75 | 0,86 |

**Ratio kWh/m²**



**CONSUMO DE ENERGÍA** (A_32) (GRI-302-1) (GRI-305-4) (GRI-305-5)

Consumo de electricidad de la APA por usos:

| FUENTE DE CONSUMO | % SOBRE EL TOTAL |
|---|---|
| Alumbrados viales | 60% |
| Oficinas (iluminación, climatización, etc.) | 30% |
| Otros usos (indicar cuáles) Puertas, bombeos, etc. | 10% |

*Datos de contadores medidos y estimaciones.*

Las medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica, como son:

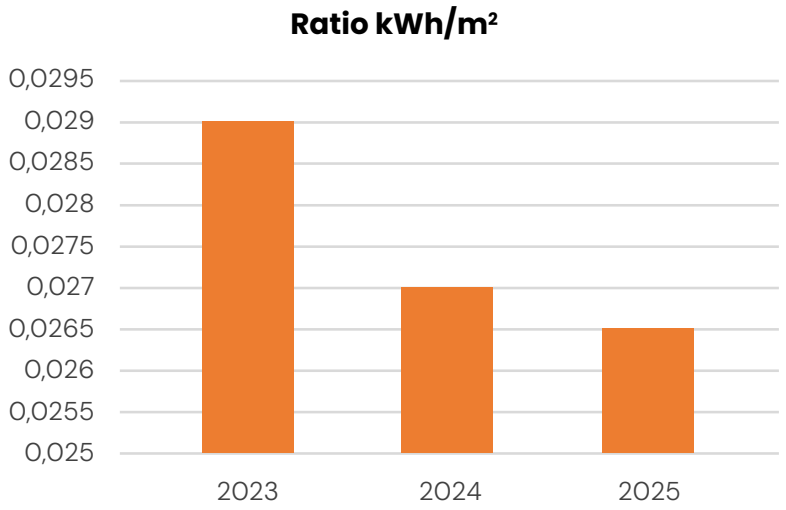
- Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación.
- Optimización de alumbrado: en todo el sector de poniente 794 puntos de alumbrado LED.
- Optimización de sistemas de climatización con eficiencia "A".
- Aporte de generación Fotovoltaica.
- Adquisición de energía de procedencia de fuentes renovables el 100%.
- Alumbrado exterior y de oficinas LED, fotovoltaica 60 KWp.
- Instalación marquesina con baterías.



## **CONSUMO DE COMBUSTIBLES** (A_33) (GRI-302-1) (GRI-302-3)

Consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

| | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Consumo total de combustibles en kWh | 54.259 | 48.954 | 47.993 |
| Superficie zona de servicio en m2 | 1.812.637 | 1.812.637 | 1.812.637 |
| RATIO kWh/m² | 0,029 | 0,027 | 0,026 |




Medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria:

- Generación energía fotovoltaica en oficinas APA.
- Equipos climatización de eficiencia clase "A".

**Factores de conversión a kWh:**

| COMBUSTIBLE | kWh/L | kWh/kg | |
|---|---|---|---|
| Gas Natural | 0,0117 | 15,75 | Gasnam |
| Gas Natural Licuado (GNL) | 6,79 | 15,75 | Gasnam |
| Gas licuado de petróleo (GPL) | - | 12,75 | IDAE |
| Butano | - | 12,44 | IDAE |
| Propano | - | 12,83 | IDAE |
| Gasolina | 9,23 | 12,39 | Gasnam |
| Gasóleo | 9,9 | 12,14 | Gasnam |
| Biodiesel | 8,80 | 10,25 | IDAE |

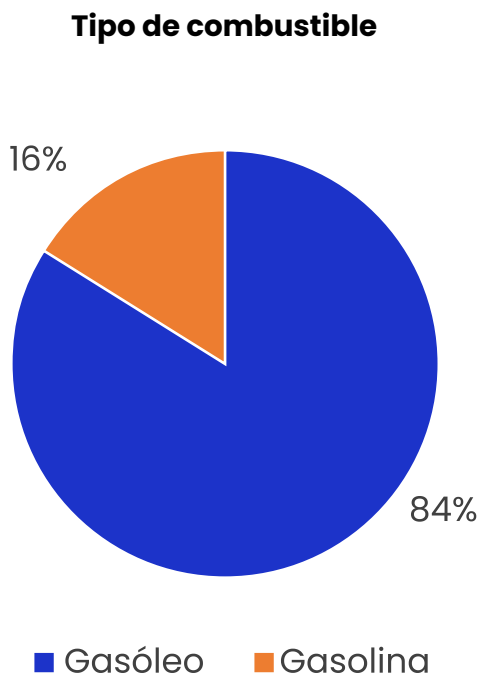
## **CONSUMO DE COMBUSTIBLES** (A_33) (GRI-302-1)

Consumo anual de combustibles de la APA por tipo:

| TIPOS DE COMBUSTIBLE 2025 | |
|---|---|
| GAS NATURAL | 0% |
| GAS BUTANO O PROPANO, O GASES LICUADOS DE PETRÓLEO | 0% |
| GASÓLEO | 84% |
| GASOLINA | 16% |
| BIODIESEL | 0% |

Consumo de combustibles por usos:

| FUENTE DE CONSUMO 2025 | |
|---|---|
| CALEFACCIÓN / AGUA CALIENTE SANITARIA | 0% |
| VEHÍCULOS | 100% |
| EMBARCACIONES | 0% |
| GENERADORES | 0% |
| OTROS USOS | 0% |



## **EMISIONES** (GRI-305-1) (GRI-305-2) (GRI-305-3)

Las emisiones que contribuyen a los Gases de Efecto Invernadero (GEI) provienen de los consumos energéticos de las instalaciones, combustible de los vehículos y fugas de gases de refrigeración.

### EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (ALCANCE 1 Y 2)

Se consideran emisiones directas de alcance 1 las provenientes de combustibles fósiles y las emisiones fugitivas; Alcance 2 son las generadas del consumo de electricidad.




* Factores de conversión aplicados según calculadora MITECO

RESULTADOS ABSOLUTOS AÑO DE CÁLCULO

### Resultados (el dato a introducir en el formulario en caso de solicitar la inscripción en el Registro es el expresado en t CO2e)

| AÑO DE CÁLCULO | 2025 |
|---|---|

| | t CO2 | kg CH4 | kg N2O | kg CO2e |
|---|---|---|---|---|
| EMISIONES DIRECTAS | 12,57 | 0,21 | 0,47 | 23,82 |
| EMISIONES INDIRECTAS POR ENERGÍA COMPRADA | - | - | - | 0,00 |
| TOTAL | 12,57 | 0,21 | 0,47 | 23,82 |

### Resultados por gases desglosados según actividades

*Nota: en los casos en los que se dispone únicamente del factor de emisión agregado expresado en CO2e y no de los factores de cada gas, estos últimos se considerarán nulos para el cálculo del total de las emisiones por gases.*

| | | kg CO2 | g CH4 | g N2O | kg CO2e |
|---|---|---|---|---|---|
| EMISIONES DIRECTAS (ALCANCE 1) | Instalaciones fijas | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Transporte por carretera (1) | 12.571,44 | 208,62 | 469,21 | 12.705,35 |
| | Transporte ferroviario | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Transporte marítimo | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Transporte aéreo | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Funcionamiento de maquinaria | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Fugitivas, climatización y refrigeración | - | - | - | 11.115,75 |
| | Proceso | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | SUBTOTAL | 12.571,44 | 208,62 | 469,21 | 23.821,10 |
| EMISIONES INDIRECTAS POR ELECTRICIDAD Y OTRAS (ALCANCE 2) | Electricidad edificios (2) | - | - | - | 0,00 |
| | Electricidad vehículos (2) | - | - | - | 0,00 |
| | Calor, vapor, frío, aire comprimido | - | - | - | 0,00 |
| | SUBTOTAL | - | - | 0,00 | 0,00 |
| TOTAL | | 12.571,44 | 208,62 | 469,21 | 23.821,10 |

(1) Las emisiones de los vehículos eléctricos se engloban en emisiones indirectas debidas al consumo de electricidad.

**EMISIONES GEI** (GRI-305-1) (GRI-305-2) (GRI-305-3) (GRI-305-4)

### EMISIONES TOTALES

| Huella de Carbono | Año 2024 | Año 2025 |
|---|---|---|
| Alcance 1 (t de CO2 eq.) | 12,385 | 23,821 |
| Alcance 2 (t de CO2 eq.)* | 0 | 0 |
| Total (t de CO2 eq.) | 12,385 | 23,821 |

### INTENSIDAD EMISIONES

| | Año 2024 | Año 2025 |
|---|---|---|
| Emisiones totales x 1.000.000 g CO2e | 12.385.000 | 23.821.000 |
| Superficie zona de servicio en $m^2$ | 1.812.637 | 1.812.637 |
| Ratio (g CO2e/$m^2$) | 6,83 | 13,11 |

* Toda la energía eléctrica consumida por la APA es de fuentes de energía renovable.





## GESTIÓN DE DRAGADOS Y PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD
(A_25) (A_26) (A_27) (A_28) (GRI-304-1) (GRI-304-2)

Respecto al desarrollo de posibles dragados y motivaciones de los mismos, se consideran probables los dragados por actuaciones de obras de mantenimiento y reparación de muelles, así como condicionamiento de la base en el caso de pequeñas obras. La razón del dragado es la preparación de cimentación.

**VOLUMEN DE MATERIAL DRAGADO DE CADA UNA DE LAS CLASES**

| | $m^3$ | % sobre el total |
|---|---|---|
| Volumen total de material dragado | 0 | 0 |
| Volumen de material de categoría A | | |
| Volumen de material de categoría B | 0 | 0 |
| Volumen de material de categoría C | | |
| Volumen de material clasificado como residuo | 0 | 0 |

No se han tomado medidas puesto que no ha habido en 2025. No está previsto realizar trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes.

| Nombre | Tipo de espacio | Distancia al puerto |
|---|---|---|
| ES0000214 Espacio Marino de Tabarca | ZEC | 0,03 Km distancia más próxima |

Ampliación del ZEC/ZEPA denominado ES0000214 «Espacio marino de Tabarca», pasando de 14.261,60 a 20.802,54 ha.

Se localiza frente a la costa de Santa Pola, limitando al norte con el puerto de Alicante y al sur con el límite meridional del término municipal de Elche. La superficie total del espacio incluyendo la zona de ampliación es de 20.802,54 hectáreas, y alcanza una profundidad máxima de 40 m en aguas situadas al sur de la isla de Tabarca.

Respecto a las especies protegidas más significativas que pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el puerto, son: Posidonia oceanica, Calonectris diomedea, Hydrobates pelagicus, Larus audouinii, Larus melanocephalus, Phalacrocorax aristotelis desmarestii, Puffinus.

En materia de protección de la biodiversidad marina, las aguas del Puerto de Alicante fueron escenario de la reintroducción al mar de una tortuga boba y una gaviota reidora, tras su recuperación en el Oceanogràfic de Valencia y en el Centro de Recuperación de Fauna de la Santa Faz, respectivamente. Este tipo de actuaciones refuerzan la sensibilización ambiental y promueven la colaboración en la conservación de las especies marinas.

**CONDICIONES AMBIENTALES PARA CONCESIONARIOS Y PRESTADORES DE SERVICIOS** (A_34)

Las siguientes condiciones son exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales:

- Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad
- Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de generar emisiones, vertidos, derrames o residuos
- Condiciones específicas sobre niveles de calidad del aire o vertidos
- Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales
- Exigencia de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames (sistemas de riego, exigencias en talleres, etc.)
- Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo
- Referencia al desarrollo de mantenimientos en zonas adecuadamente habilitadas para ello
- Necesidad de contar con planes de mantenimiento de aquellos equipos o sistemas cuyo mal funcionamiento o estado puede originar emisiones, derrames o vertidos
- Exigencia sobre gestión de residuos
- En movimiento de mercancías referencia a gestión de residuos de carga y de estibado de mercancías
- Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios
- Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la ley 27/2007

## COBERTURA DE SGA EN OPERADORES Y TERMINALES PORTUARIAS (A_35)

La APA dispone de una sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías.

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un **SGA** cuyo alcance cubre toda su actividad

| Tipo de terminal/ servicio | Nº Total con SGA | % con SGA |
|---|---|---|
| Terminal de mercancías | 2 | 100 |
| Terminal de pasajeros | 1 | 50 |
| Servicio estiba | 5 | 100 |
| Servicio MARPOL | 1 | 33 |
| Servicio técnico náutico | 3 | 100 |





# Principios para la elaboración de la memoria

La **APA**, ha elaborado la presente Memoria de Sostenibilidad según la metodología basada en los Estándares GRI, haciendo referencia al período de 2025. La Memoria de Sostenibilidad trata de informar de forma fiel sobre la gestión que realiza la APA en materia de Sostenibilidad y Responsabilidad Social según los indicadores del periodo 2025. La Memoria de Sostenibilidad contempla, además, los indicadores de Puertos del Estado.

### Inclusión de los grupos de interés

La APA considera como partes interesadas o grupos de interés a aquellos que han interactuado con la misma en el desarrollo de su actividad, habiéndolos identificado y analizado sus expectativas. Desde la APA se trata de dar respuesta y satisfacer sus expectativas de un modo razonable.

### Contexto de sostenibilidad

La APA trabaja para dar el mejor servicio a sus clientes, teniendo en cuenta en todo momento el entorno en el que los desarrolla. Para ello, incorpora directrices de comportamiento ambiental y social en las actividades realizadas, fomentando la realización de proyectos relacionados con la sostenibilidad. Se ha realizado un análisis del entorno mediante la metodología DAFO que ha permitido identificar las posibles áreas de mejora.

### Materialidad

La APA ha determinado la materialidad de sus actuaciones teniendo en cuenta las expectativas de los grupos interés, los impactos positivos y negativos de las actividades que realiza y del entorno en el que se encuentra. La intención de cumplir al máximo con los indicadores marcados por Puertos del Estado e informar sobre todos ellos, ha condicionado la materialidad y la inclusión de los temas materiales en la presente Memoria de Sostenibilidad.

### Exhaustividad

Se ha tratado de incluir en la Memoria la evolución de la entidad mediante el análisis de datos e indicadores de al menos el pasado año, siempre que se cuente con ellos, y se ha iniciado el proceso de identificación, análisis y registro de aquellos indicadores que son de nueva creación, tanto en aspectos ambientales como sociales, institucionales o económicos, de forma que permitan evidenciar la evolución de la APA en los temas materiales.

### Precisión

La información que contiene el presente informe corresponde a registros documentados, tanto en base a los sistemas de gestión de la APA, como a datos contables y de evaluación de riesgos laborales, indicándose en caso de ser necesario la base de los cálculos y las estimaciones realizadas, no realizando ninguna declaración cualitativa que no sea coherente con la información suministrada y las evidencias disponibles.

### Equilibrio

La presente memoria no omite ningún tipo de información relevante que refleje los impactos económicos, ambientales y sociales significativos, tanto positivos como negativos.

### Claridad

La forma en que se presenta la información trata de ser sencilla y comprensible para todos los grupos de interés apoyándose en ocasiones de gráficos o elementos visuales para facilitar la comprensión, evitando en la medida de lo posible los tecnicismos. Se han utilizado los Estándares GRI para determinar la información a incluir en la presente memoria, incrementándose con la información necesaria solicitada por Puertos del Estado.

### Comparabilidad

Este informe es el segundo que realiza la APA con la estructura de GRI, confeccionándose de manera que se pueda comparar con las futuras memorias.

### Fiabilidad y Verificabilidad

La información proporcionada está basada en registros que pueden corroborarse en la sede de la APA.

**Contexto de sostenibilidad.**
Los temas materiales seleccionados por la APA se han relacionado con en el análisis de doble materialidad desarrollado, resultando en una priorización de los temas materiales (GRI) sobre los que la APA trabajará.

**Puntualidad**
La APA actualizará y publicará la memoria anualmente.

**Periodo objeto del informe** (GRI-2-3)
Este informe es referente al año 2025 (de 1 Enero a 31 Diciembre de 2025).

**Fecha del último informe** (GRI-2-3)
Diciembre 2025.

**Ciclo de elaboración de informes** (GRI-2-3)
Anual.

**Actualización de la información** (GRI-2-4)
El presente es el primer informe que confecciona la APA según la metodología GRI.

**Acceso a los grupos de interés**
La Memoria de Sostenibilidad de la APA puede ser solicitada para su consulta por los distintos grupos de interés.

**Verificación externa** (GRI-2-5)
No se ha sometido a verificación de conformidad con los Estándares GRI.

**Punto de contacto para cuestiones relacionadas con la Memoria de Sostenibilidad** (GRI-2-3)

Av. Perfecto Palacio de la Fuente, 3, 03001 Alicante
Tel: +34 965 13 00 95
Fax: +34 965 130 034
Email: secretaria.apa@puertoalicante.com

**Declaración de elaboración del informe de conformidad con los estándares GRI** (GRI-1)

La APA ha elaborado el informe en referencia a los Estándares GRI.

**Declaración de elaboración del informe de conformidad con los requisitos de Puertos del Estado**.

La APA ha elaborado el informe incluyendo la totalidad de los indicadores requeridos por Puertos del Estado.



# Índice de contenidos GRI

La APA ha elaborado el informe en referencia a los Estándares GRI para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2025.

| GRI 2: CONTENIDOS GENERALES | | PÁGINAS |
|---|---|---|
| **1.** LA ORGANIZACIÓN Y SUS PRÁCTICAS DE PRESENTACIÓN DE INFORME | 2-1 Detalles organizacionales | 15 |
| | 2-2 Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad | 15 |
| | 2-3 Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto | 152 |
| | 2-4 Actualización de la información | 152 |
| | 2-5 Verificación externa | 152 |
| **2.** ACTIVIDADES Y TRABAJADORES | 2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales | 35-39, 41-47, 49-51, 59, 62, 66, 79, 82, 85 |
| | 2-7 Empleados | 88-91 |
| **3.** GOBERNANZA | 2-9 Estructura de gobernanza y composición | 7-8, 17, 20, 25-26, 55-56 |
| | 2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno | 17, 20, 26 |
| | 2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno | 17, 20, 26 |
| | 2-12 Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos | 17, 20, 26 |
| | 2-13 Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos | 17, 20, 26, 28 |
| | 2-14 Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad | 17, 20, 26 |
| | 2-15 Conflictos de interés | 21, 26 |
| | 2-16 Comunicación de inquietudes críticas | 26, 48 |
| | 2-17 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno | 21, 26 |
| | 2-18 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno | 22, 26-27 |
| | 2-19 Políticas de remuneración | 23 |
| | 2-20 Proceso para determinar la remuneración | 23 |

| GRI 2: CONTENIDOS GENERALES | | PÁGINAS |
|---|---|---|
| **4.** ESTRATEGIA, POLÍTICAS Y PRÁCTICAS | 2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible | 4-5, 9, 27 |
| | 2-23 Compromisos y políticas | 9, 28 |
| | 2-24 Incorporación de los compromisos y políticas | 28 |
| | 2-25 Procesos para remediar los impactos negativos | 48 |
| | 2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes | 48 |
| | 2-28 Afiliación a asociaciones | 55-58 |
| **5.** PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS | 2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés | 52 |
| | 2-30 Convenios de negociación colectiva | 52, 88, 91 |

| GRI 3: TEMAS MATERIALES | | PÁGINAS |
|---|---|---|
| TEMAS MATERIALES | 3-1 Proceso de determinación de los temas materiales | 11 |
| | 3-2 Lista de temas materiales | 11-13 |
| | 3-3 Gestión de los temas materiales | 11-13, 52 |

| GRI 200 DIMENSIÓN ECONÓMICA | | PÁGINAS |
|---|---|---|
| **201.** DESEMPEÑO ECONÓMICO | 201-1 Valor económico directo generado y distribuido | 38, 40, 59, 66, 69-77, 104, 111, 114-116 |
| | 201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno | 69-71, 76-77 |
| **202.** PRESENCIA EN EL MERCADO | 202-1 Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local | 40, 75 |
| **203.** IMPACTOS ECONÓMICOS INDIRECTOS | 203-1 Inversiones en infraestructura y servicios apoyados | 33, 38, 40, 42, 47, 50, 59, 78, 82, 85, 104, 111, 116 |
| | 203-2 Impactos económicos indirectos significativos | 101 |
| **204.** PRÁCTICAS DE ADQUISICIÓN | 204-1 Proporción de gasto en proveedores locales | 79 |
| **207.** FISCALIDAD | 207-1 Enfoque fiscal | 75 |
| | 207-2 Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos | 76-77 |
| | 207-3 Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal | 76-77 |

| GRI 300: DIMENSIÓN AMBIENTAL | | PÁGINAS |
|---|---|---|
| **302.** ENERGÍA | 302-1 Consumo energético dentro de la organización | 141-144 |
| | 302-3 Intensidad energética | 141, 143 |
| | 302-4 Reducción del consumo energético | 114-115 |
| **303.** AGUA Y EFLUENTES | 303-1 Interacción con el agua como recurso compartido | 115, 125, 127, 129, 131 |
| | 303-2 Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua | 129, 130, 132, 133 |
| | 303-3 Extracción de agua | 129, 131, 133 |
| | 303-4 Vertido de aguas | 128 |
| | 303-5 Consumo de agua | 127, 128, 132, 133 |
| **304.** BIODIVERSIDAD | 304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas | 147 |
| | 304-2 Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad | 147 |
| **305.** EMISIONES | 305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1) | 145-146 |
| | 305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2) | 145-146 |
| | 305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3) | 145-146 |
| | 305-4 Intensidad de las emisiones de GEI | 142, 146 |
| | 305-5 Reducción de las emisiones de GEI | 115, 142 |
| | 305-7 Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire | 119-120, 122-124 |

| | | |
|---|---|---|
| **306.** RESIDUOS | 306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos | 136 |
| | 306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos | 118, 136-138, 140 |
| | 306-3 Residuos generados | 134, 136-138 |
| | 306-4 Residuos no destinados a eliminación | 136-137 |
| | 306-5 Residuos destinados a eliminación | 136-137 |
| **307.** CUMPLIMIENTO AMBIENTAL | 307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental | 113 |
| **308.** EVALUACIÓN AMBIENTAL DE PROVEEDORES | 308-1 Nuevas proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios ambientales | 46 |

| GRI 400: DIMENSIÓN SOCIAL | | PÁGINAS |
|---|---|---|
| **401.** EMPLEO | 401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal | 88-89, 96-97 |
| | 401-3 Permiso parental | 107 |
| **402.** RELACIONES TRABAJADOR-EMPRESA | 402-1 Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales | 91 |
| **403.** SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO | 403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo | 92, 99 |
| | 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes | 99 |
| | 403-3 Servicios de salud en el trabajo | 99 |
| | 403-4 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo | 92, 99-103 |
| | 403-5 Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo | 93, 95, 100-102 |
| | 403-6 Fomento de la salud de los trabajadores | 99 |
| | 403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados con las relaciones comerciales | 98, 100-103 |
| | 403-8 Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo | 103 |
| | 403-9 Lesiones por accidente laboral | 98 |

| | | |
|---|---|---|
| **404.** FORMACIÓN Y ENSEÑANZA | 404-1 Media de horas de formación al año por empleado | 93-95 |
| | 404-2 Programas para mejorar las habilidades de los empleados y programas de asistencia para la transición | 93-95, 118 |
| | 404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional | 94 |
| **405.** DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES | 405-1 Diversidad de órganos de gobierno y empleados | 26, 89, 96, 105-106 |
| **406.** NO DISCRIMINACIÓN | 406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas | 105-106 |
| **413.** COMUNIDADES LOCALES | 413-1 Operaciones con programas de participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y desarrollo | 101, 108, 111 |
| **416.** SALUD Y SEGURIDAD DE LOS CLIENTES | 416-1 Evaluación de los impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad | 46 |
| **419.** CUMPLIMIENTO SOCIOECONÓMICO | 419-1 Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico | 102 |



# Índice de indicadores: Organismo Público Puertos del Estado

# Índice Puertos del Estado

| 1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL | PÁGINAS |
|---|---|
| **Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria.** | |
| PRES Declaración del Presidente sobre la relevancia de la sostenibilidad para la Autoridad Portuaria y los compromisos adquiridos en relación al desarrollo sostenible. | |
| ESTR Descripción de los principales retos y objetivos de sostenibilidad en relación a aspectos como: infraestructuras, mercados objetivo, viabilidad financiera, comunicación institucional, eficiencia operativa o calidad de servicios. | |
| **Funciones y forma jurídica.** | |
| I_01 Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos). | 15 |
| **Gobierno y calidad de gestión.** | |
| I_02 Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración. | 17 |
| I_03 Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo. | 17 |
| I_04 Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc. | 28 |
| I_05 Existencia de comité de dirección y su estructura. | 26 |
| I_06 Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad. | 26 |
| **Infraestructuras y servicio.** | |
| I_07 Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres. | 33-34 |
| I_08 Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve. | 82-86 |
| I_09 Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve. | 47 |
| **Mercados servidos.** | |
| I_10 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total. | 38 |
| I_11 Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto. | 39 |
| I_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado. | 40 |
| I_13 Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo. | 40 |

| | |
|---|---|
| **Servicios.** | |
| I_14 Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello. | 37 |
| I_15 Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia. | 41 |
| I_16 Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado. | 42 |
| I_17 Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías. | 42 |
| **Calidad de servicio.** | |
| I_18 Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc. | 43 |
| I_19 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía. | 44-46 |
| I_20 Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio prevista en el artículo 19.2.b. de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010. Volumen de tráfico que representan dichas empresas. | 47 |
| I_21 Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto. | 48 |
| **Integración en el sistema sostenible de transporte. Movilidad sostenible.** | |
| I_22 Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial. | 49 |
| I_23 Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro). | 50 |
| I_24 Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export. | 51 |

| | |
|---|---|
| **Comunicación institucional.** | |
| I_25 Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria. | 52-53 |
| I_26 Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos. | 53 |
| I_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés. | 54 |
| I_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones. | 55 |
| I_29 Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente. | 56-58 |
| **Promoción comercial.** | |
| I_30 Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado. | 59-60 |
| I_31 Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación. | 61 |
| **Compromiso institucional** | |
| I_32 Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores. | 62-65 |
| I_33 Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. | 66-67 |
| I_34 Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. | 111 |
| I_35 Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. | 111 |
| I_36 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman. | 104 |
| I_37 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman. | 116-117 |

| 2. DIMENSIÓN ECONÓMICA | PÁGINAS |
|---|---|
| **Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria.** | |
| ECON Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia económica, en relación a aspectos como la estabilidad financiera, la eficiencia en la explotación de los recursos disponibles. | |
| **Situación económica financiera.** | |
| E_01 Rentabilidad sobre activos, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos totales medios, de acuerdo con la definición del artículo 1.4 de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010. | 69 |
| E_02 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBITDA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBITDA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBITDA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre). | 70 |
| E_03 Servicio de la deuda, expresado como 100 x (Amortización de la deuda + Intereses)/Cash Flow. | 71 |
| E_04 Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el total de activos netos medios (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010) | 71 |
| E_05 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación. | 72 |
| **Nivel y estructura de las inversiones.** | |
| E_06 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow. | 73 |
| E_07 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria. | 74 |
| E_08 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto de los activos netos medios (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010 que modifica la Ley 48/2003). | 74 |
| **Negocio y servicios.** | |
| E_09 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio. | 75 |
| E_10 Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial. | 75 |
| E_11 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años. | 75 |
| **Valor generado y productividad.** | |
| E_12 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual). | 76-77 |
| E_13 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBITDA por empleado (plantilla media anual). | 76-77 |
| **Impacto económico-social.** | |
| E_14 Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación. | 78 |
| E_15 Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación. | 78 |

| 3. DIMENSIÓN SOCIAL | PÁGINAS |
|---|---|
| **Descripción de la política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria.** | |
| SOC Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia de recursos humanos, en aspectos como retribución, formación, seguridad laboral, y comunicación interna. | |
| **Empleo en la Autoridad Portuaria.** | |
| S_01 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria. | 89-90 |
| S_02 Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en el cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción. | 89-90 |
| S_03 Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio. | 91 |
| S_04 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos. | 91 |
| **Comunicación interna y participación.** | |
| S_05 Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección. | 92 |
| S_06 Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.). | 92 |
| **Formación.** | |
| S_07 Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio. | 94 |
| S_08 Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio. | 94 |
| S_09 Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de acuerdo con el convenio colectivo actualmente en vigor). | 95 |
| **Estructura de la plantilla y equidad.** | |
| S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores. | 96 |
| S_11 Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio. | 96 |
| S_12 Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años. | 97 |
| S_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años. | 97 |

| | |
|---|---|
| **Seguridad y salud en el trabajo.** | |
| S_14 Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año. | 98 |
| S_15 Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año. | 98 |
| S_16 Evolución del índice de absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores. | 100 |
| S_17 Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores. | 100 |
| S_18 Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección. | 100 |
| **Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria.** | |
| S_19 Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios. | 101-102 |
| S_20 Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización. | 101-102 |
| S_21 Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto. | 103 |
| S_22 Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS. | 103 |
| S_23 Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria. | 101 |
| S_24 Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes). | 101 |
| **Relaciones con el entorno.** | |
| REL Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en relación con su entorno social, en aspectos como la mejora de la interfase puerto-ciudad, la presencia del puerto en la actividad educativa cultural y técnica, iniciativas de divulgación de la actividad del puerto y comunicación con los ciudadanos. | |

| 4. DIMENSIÓN AMBIENTAL | PÁGINAS |
|---|---|
| **Descripción de la estrategia ambiental.** | |
| AMB Descripción de los principales problemas, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia medioambiental, en relación a temas como integración de consideraciones ambientales en planes directores, impulso de buenas prácticas ambientales por parte de la comunidad portuaria, monitorización y seguimiento de aspectos ambientales, gestión de los principales aspectos ambientales ligados a la actividad portuaria, e impulso a iniciativas de ecoeficiencia. | |
| **Gestión ambiental.** | |
| A_01 Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2015 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. | 114 |
| A_02 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Este concepto comprende gastos e inversiones asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales ligados al tráfico y a la actividad del puerto. | 115 |
| A_03 Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio. | 118 |
| A_04 Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto. | 118 |
| **Calidad del aire.** | |
| A_05 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas, como puedan ser: construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de graneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria. | 119-120 |
| A_06 Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas. | 121 |
| A_07 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas. | 122 |
| A_08 Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y la zona donde se ubican. | 123 |
| A_09 Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de veces en que se supera el valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre | 124 |

| | |
|---|---|
| **Calidad del agua.** | |
| A_10 Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con graneles sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto. | 129 |
| A_11 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimientos controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se tratarán aquellas medidas que de modo expreso estén reflejadas en el plan hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto. | 130 |
| A_12 Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental. | 131 |
| A_13 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales. Se entenderá que las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido. | 132 |
| A_14 Grado de cobertura y tipo de la red de recogida de pluviales: porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. | 133 |
| A_15 Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año. | 133 |
| A_16 Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA) | 134 |
| A_17 Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos. | 128 |
| **Ruidos.** | |
| A_18 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas. | 135 |
| A_19 Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas. | 135 |
| A_20 Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica | 135 |
| A_21 Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria | 135 |

| Gestión de residuos. | |
|---|---|
| A_22 Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (Tonelada tipo de residuo valorizado/tonelada residuos totales recogidos) x 100). | 136-138 |
| A_23 Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros. | 136-138 |
| A_24 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc. | 140 |
| A_25 Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España (materiales de categorías II y III) expresados como [(metros cúbicos de material dragado tipos II y III)/(metros cúbicos totales de material dragado)] x 100 | 147 |
| A_26 Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar. | 147 |
| A_27 Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto. | 147 |
| A_28 Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones. | 147 |

| Ecoeficiencia. | |
|---|---|
| A_29 Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización. | 126 |
| A_30 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada. | 126-127 |
| A_31 Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución. | 125, 127 |
| A_32 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kw/h totales y como kw/h totales por metro cuadrado de zona de servicio. | 141-142 |
| A_33 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de zona de servicio. | 143-144 |

| Comunidad portuaria. | |
|---|---|
| A_34 Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización. | 148 |
| A_35 Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad". | 149 |

ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

Av. Perfecto Palacio de la Fuente, 3, 03001 Alicante
Tel: +34 965 13 00 95
Fax: +34 965 130 034
Email: secretaria.apa@puertoalicante.com

Con el asesoramiento de masuno