

**ESTADO DE
INFORMACIÓN NO
FINANCIERA.**



2021

TRANSPORTES A. MARTÍN, S.L.
Marzo 2022

INDICE DEL ESTADO DE INFORMACION NO FINANCIERA

1. ALCANCE DEL INFORME.....	3
2. MODELO DE NEGOCIO	5
2.1. Organización y estructura.....	5
2.2. Historia y Actividad.....	6
2.3. Ubicación	10
2.4. Certificaciones.....	11
2.5. Objetivos y estrategias de la organización	13
3. GESTION DE RIESGOS NO FINANCIEROS	15
3.1. Identificación de Riesgos.....	16
3.1.1. Riesgos inherentes a los procesos	16
3.1.2. Riesgos asociados al contexto.	17
3.1.3. Riesgos asociados a partes interesadas: necesidades y expectativas.....	17
3.2. Evaluación de Riesgos.....	18
3.3. Principales Riesgos detectados	20
3.3.1. Riesgos relacionados con la Salud y el Trabajo.....	20
3.3.2. Riesgos ambientales.....	21
3.3.3. Riesgos Empresariales.....	22
3.3.4. Riesgos asociados a la sostenibilidad y a la responsabilidad social	23
3.3.5. Principales riesgos detectados.	24
4. INFORMACIÓN AMBIENTAL.....	25
4.1. Información general detallada.....	25
4.2. Identificación de Aspectos Ambientales.	28
4.3. Uso sostenible de los recursos.	30
4.3.1. Actividad de Transporte en Carretera.....	30
4.3.2. Actividades propias de las bases.....	32
4.4. Contaminación.....	35
4.4.1. Actividad de Transporte en Carretera.....	35
4.4.2. Actividades propias de las bases.....	36
4.5. Cambio climático	42
4.6. Protección de la biodiversidad.....	43

5. ASPECTOS SOCIALES Y RELATIVOS A LOS RECURSOS HUMANOS	44
5.1. Empleo.....	44
5.2. Organización del trabajo.....	48
5.3. Salud y Seguridad.....	50
5.4. Relaciones Sociales.....	55
5.5. Formación.....	56
5.6. Accesibilidad de las personas con discapacidad.....	58
5.7. Igualdad.....	58
6. SERVICIOS Y PROVEEDORES	61
6.1. Análisis de explotación.....	61
6.2. Quejas, reclamaciones y su resolución.....	63
6.3. Optimización y Calidad del servicio.....	66
7. DERECHOS HUMANOS – VALORES ÉTICOS	69
7.1. Protección de los derechos humanos.....	69
7.2. Protección de la Seguridad y Salud.....	70
7.3. Denuncias por vulneración de los Derechos humanos.....	71
8. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	72
8.1. Prevención del Soborno y la corrupción.....	72
8.2. Lucha contra el blanqueo de capitales.....	72
8.3. Aportaciones a Fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.....	72
9. IMPACTO SOBRE LAS COMUNIDADES LOCALES	73
10. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD	74
10.1. Subcontratación y proveedores.....	74
10.2. Responsabilidad Social Corporativa.....	74
10.3. Compromiso con el Desarrollo Sostenible.....	75
10.4. Información Fiscal.....	76
11. BASES PARA LA ELABORACIÓN DE ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA	77

1. ALCANCE DEL INFORME.

Con la voluntad de realizar un ejercicio de transparencia en lo referente a la relación de la organización con sus grupos de interés, cumpliendo así con las políticas y valores que rigen la actuación, la organización ha optado por elaborar este Informe de Información No Financiera como herramienta para la comunicación de su desempeño para todas las partes interesadas.

Este informe ha sido elaborado tomando como referencia los estándares de Global Reporting Initiative (GRI), en cuanto a la información a incluir y a la forma de presentar la misma

Siendo este el primer año de elaboración del presente informe se pretende someter al mismo a un proceso de mejora continua durante los próximos años con el fin de ajustar y ampliar sus contenidos en futuros ejercicios, de forma que puedan satisfacerse en mayor grado y de forma progresiva las necesidades y expectativas de todas las partes interesadas implicadas en el mismo

Igualmente, y nuevamente con el transcurrir de los ejercicios, se espera que este informe muestre una fotografía de la evolución de la actuación de la organización en cada uno de los aspectos incluidos en el mismo.

La información incluida en este informe corresponderá al periodo de tiempo comprendido entre el 01/01/2021 y el 31/12/2021 para la empresa TRANSPORTES A. MARTIN, S.L. correspondiendo a los siguientes aspectos:

- Cuestiones ambientales relacionadas con los sistemas de gestión ambiental instaurados a nivel global en nuestra organización
- Cuestiones sociales y relativas al personal en general: organización del trabajo, salud y seguridad, relaciones sociales, formación, accesibilidad e igualdad.
- Medidas para luchar contra la corrupción y el soborno y el gobierno corporativo, constatadas un Código Ético empresarial implantado en toda la organización

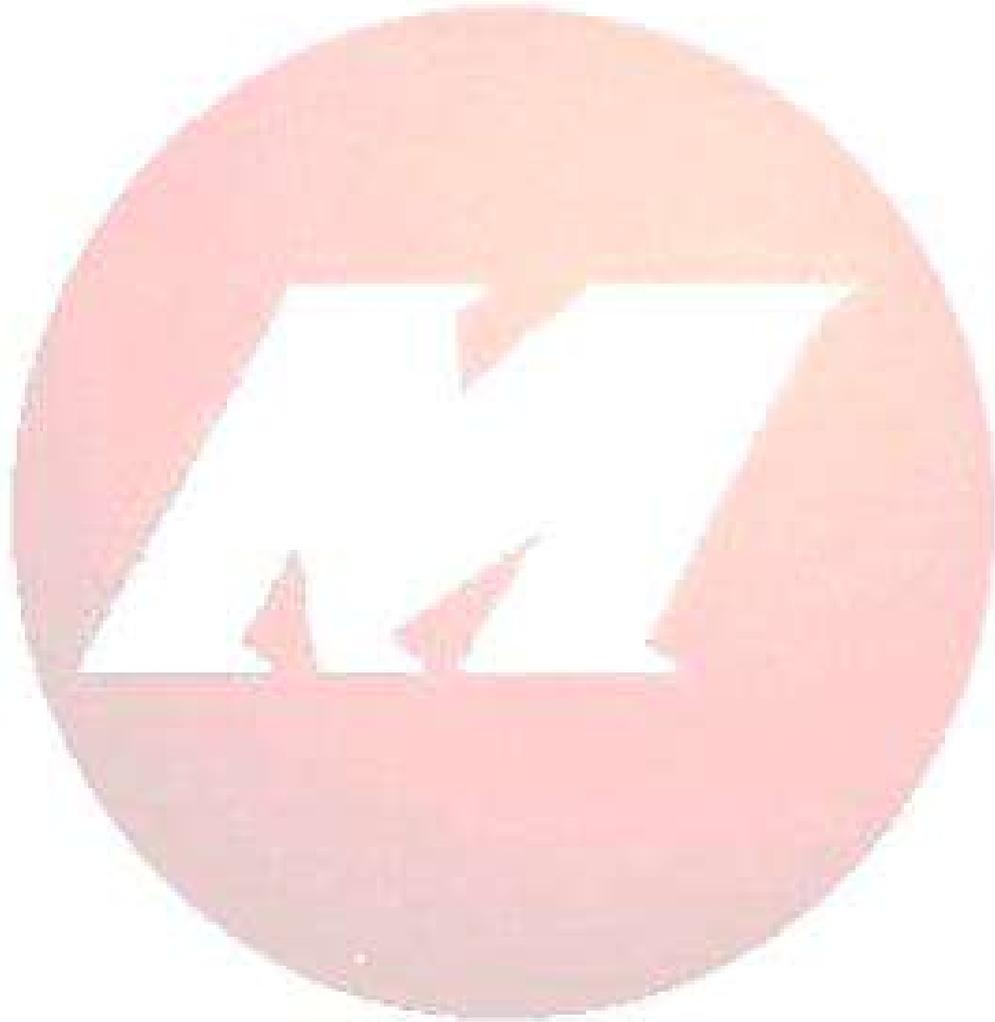
Para la elaboración de este informe la organización, siguiendo el enfoque sugerido por las normas de gestión que rigen el Sistema implantado, optará por un enfoque orientado a procesos y al análisis de riesgos a través de las herramientas correspondientes desarrolladas para ello.



Fig.1.1 Determinación Partes interesadas

Siendo por lo tanto la voluntad de la organización expresada tanto en sus políticas como en la planificación de sus objetivos periódicos la mejora en los siguientes asuntos prioritarios:

- Mejora de los niveles de Seguridad y Salud en el Trabajo
- Minimización del impacto ambiental de su actividad
- Optimización y mejora continua de la calidad del servicio prestado.
- Consecución de un estándar de comportamiento ético
- Mejora de la Sostenibilidad y la Responsabilidad social de su organización.
- Mejora del desempeño de sus trabajadores a través de la formación continua y la mejora de los sistemas de aprendizaje y trabajo.



2. MODELO DE NEGOCIO

2.1. Organización y estructura.

El grupo TRANSPORTES MARTÍN, es una organización al servicio de la industria, principalmente química, hacia donde se concentran y dirigen los esfuerzos de todos sus integrantes con el objetivo de proporcionar y satisfacer las necesidades de sus clientes en el marco del transporte por carretera de productos químicos líquidos, sólidos y carburantes, todo ello en camión cisterna, en el ámbito nacional e internacional.

Los más de 97 años de dedicación a la actividad de transportes, ha permitido llegar a obtener una gran experiencia que se ha ido formando a través de la relación comercial continua de muchos años con grandes compañías productoras y comercializadoras de productos químicos peligrosos y no peligrosos.

Al mismo tiempo, el empleo de la mejor tecnología en los elementos de transporte permite mantener un excelente nivel de competencia.

Para la realización de los servicios, se cuenta con un potencial humano que se distribuye en distintas Bases a lo largo de toda la geografía nacional, coincidiendo con los principales núcleos industriales permitiendo así una mejor respuesta a las necesidades del mercado.



Fig. 2.1 Localización Bases TAMS L
Fuente: www.transportes-martin.com

El organigrama funcional del grupo TRANSPORTES MARTÍN queda expresado en el siguiente cuadro, contando además con un sistema que asegura la definición de los puesto y estructuras que forman parte de la organización.

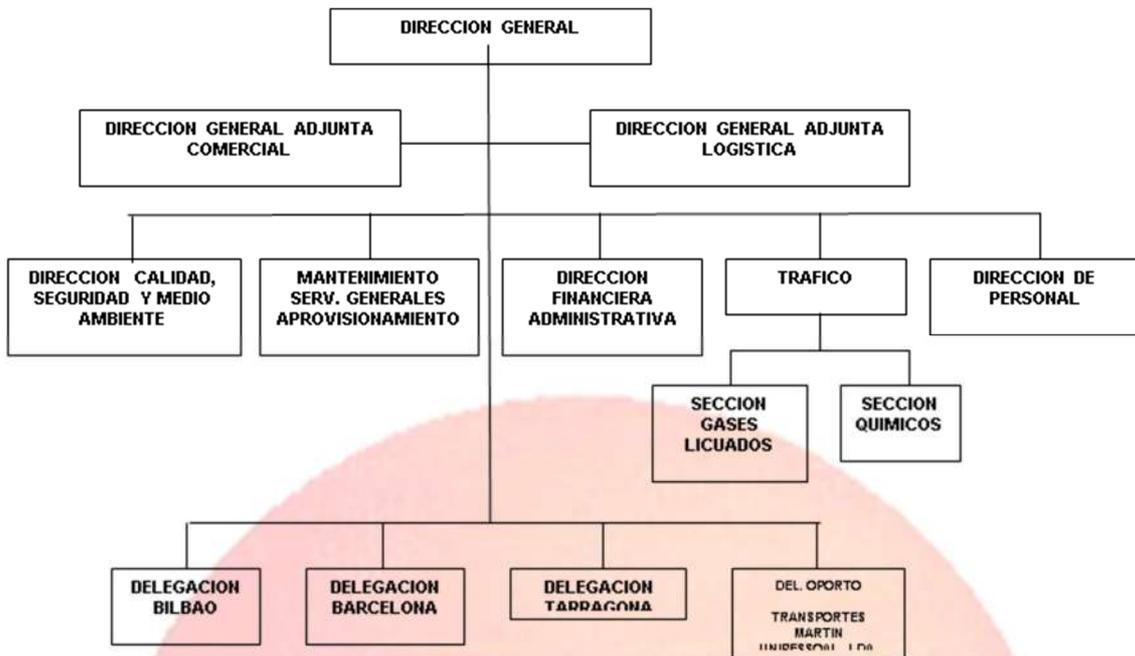


Fig.2.2 Organigrama funcional TAMSL
Fuente: Manual del Sistema Gestión TAMSL

2.2. Historia y Actividad.

Sólo con echar un vistazo a algunas de las fotos que hay bajo estas líneas, nos hacemos una idea de lo mucho que ha cambiado el transporte de líquidos a granel en casi un siglo de andadura. Y a pesar de todos los cambios, Transportes Martín se ha sabido adaptar y mantener nuestro liderazgo.

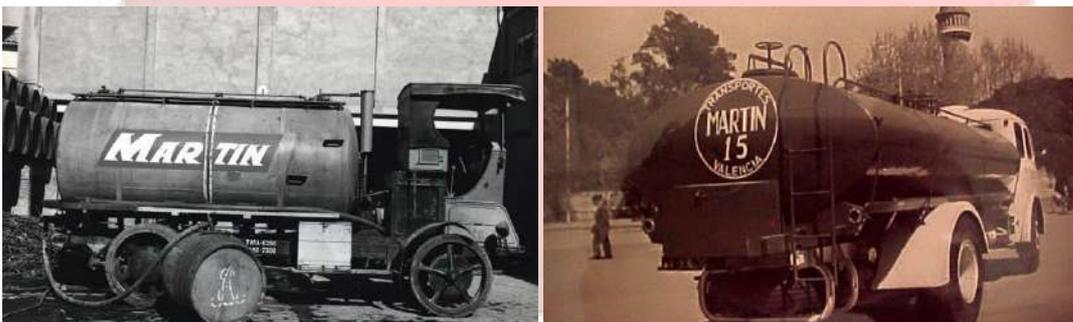


Fig.2.3. Vehículos históricos TAMSL
Fuente: www.transportes-martin.com

Sin duda, una buena parte del éxito queda en el deber de su fundador, D. Antonio Martín Ibáñez, que desde que arrancara Transportes Martín en 1925, supo conferirle una filosofía a la empresa en busca de la mejora continua.

Don Antonio fue un hombre con visión de futuro que convirtió la empresa en pionera en España, dentro del sector del transporte de productos líquidos en camión cisterna. No en vano, nuestra compañía lideró durante cuarenta años el transporte de líquidos alimenticios en la Península (en especial, vinos y aceites). Ya en la década de los sesenta decidió reorientar la empresa y especializarla en la carga de productos químicos líquidos a granel, que hoy constituye la principal actividad de la organización.

En la actualidad, la gestión de la empresa continúa en manos de la familia Martín (Cuarta Generación) quien continúa con el mismo buen hacer y valores, apostando por diversificar la oferta y crear divisiones operativas para controlar el transporte y distribución por carretera de productos químicos, carburantes y líquidos criogénicos.

A lo largo de la dilatada historia de la compañía se han marcado diferentes hitos que por su importancia han quedado marcados en el devenir de la misma. Algunos de los más destacados pueden considerarse:

- 1975. El Ministerio de Trabajo concede a nuestro fundador, D. Antonio Martín Ibáñez, la Medalla de Plata con Ramas de Roble al Mérito en el Trabajo.
- 1983. Se le otorga a la empresa la Medalla de Bronce al Mérito de Protección Civil.
- 1992. La multinacional FORD distingue a la empresa con el premio «*Excellent Carrier Award*».
- 2000. Premio Cámara al Transporte otorgado por la Cámara de Comercio de Valencia.
- 2000. Celebración del 75º Aniversario de Transportes Martín.
- 2000. El Ministerio de Trabajo concede la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo a D. Federico Martín Pescador, Presidente del Consejo de Administración de la compañía.
- 2003. Se inaugura la nueva base de TRADILO INVERSIONES en el Polígono de El Constantí, Tarragona.
- 2005. Premio Andrés Mira al transporte y la logística concedido por la Federación Valenciana de Empresarios Transportistas.
- 2007. Cumplimos 25 años de colaboración con la empresa PRAXAIR en el transporte de líquidos criogénicos.
- 2011. Incorporación de la empresa al programa ECTA *Responsible Care* como parte de su compromiso de mejora continua y el progreso social.
- 2014. Distinción por parte de IBERMUTUAMUR como reconocimiento a nuestro compromiso y esfuerzos en la mejora de las condiciones laborales y en la prevención de los Riesgos Laborales, así como por presentar unas ratios de siniestralidad sensiblemente inferiores a la media del sector.
- 2015. Celebración del 90 Aniversario de Transportes Martín.
- 2017. Nuestro cliente INOVYN nos distingue como proveedor CLASS 1 (la más alta distinción entre sus proveedores) por nuestro compromiso y resultados en la calidad y seguridad del desempeño de nuestros servicios.

En cuanto a nuestra actividad, TRANSPORTES AMRTIN está centrado en el transporte de productos químicos líquidos a granel en cisterna.

A su vez, podemos dividir esta actividad en dos grandes familias de mercancías atendiendo a la naturaleza de las propias mercancías transportadas, y principalmente a las propias especificidades del propio transporte. Estas familias son:

- QUÍMICOS. Transporte de productos químicos líquidos para la industria en forma de materias primas o productos intermedios de la industria. Estos productos que a su vez pueden agruparse en diferentes subfamilias (ácidos, disolventes, dispersiones, emulsiones...) son transportados en cisternas propias de la empresa.
- GASES. Transporte de gases licuados refrigerados empleados tanto en la industria como en diferentes sectores como clientes finales (uso medicinal, alimentario...). En este caso el transporte se realiza en modalidad de arrastre de cisternas titularidad de nuestros clientes.

En cuanto a la ubicación geográfica de nuestra actividad, esta se centra principalmente en el mercado Nacional e Internacional. Un mercado que no deja de crecer y que en estos momentos se focaliza en España, Francia, Italia, Alemania, Benelux, Marruecos y Portugal; países con los que desarrollamos una intensa actividad y miles de tráficós cada año. Además, estamos aumentando el volumen de los transportes internacionales con la incorporación de los tráficós intermodales por contenedor.

Dicha distribución puede quedar reflejada de la siguiente forma:

	2020	2021
PENINSULA IBERICA (España + Portugal)	56273	54360
FRANCIA	538	666
ITALIA	183	90
ALEMANIA	0	4
BELGICA	0	1
HOLANDA	0	2
MARRUECOS	16	50
HUNGRIA	0	2
TOTAL	57010	55175

Fig. 2.4 Distribución geográfica servicios realizados
Fuente: Dpto. Comercial

La evolución de nuestra actividad está marcada por la constante evolución del sector y del mercado, quedando reflejada en la siguiente tabla:

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Medición de la productividad	Número de Km. Recorridos	25298447	25020060	26293884	26973180	27773977	25010908	25124797
Medición de la productividad	Número de Servicios Realizados	58874	58789	62476	57971	59330	57010	55175
Medición de la productividad	Numero de toneladas transportadas	1226314	1226641	1307215	1182997	1223784	1155112	1073176

Fig. 2.5 Evolución del nivel de Actividad
Fuente: Dpto. Facturación

De la misma forma puede reflejarse el tipo de mercancías transportadas por la compañía dividiendo estas en función de si peligrosidad:

Productos Transportados por Transportes Martín

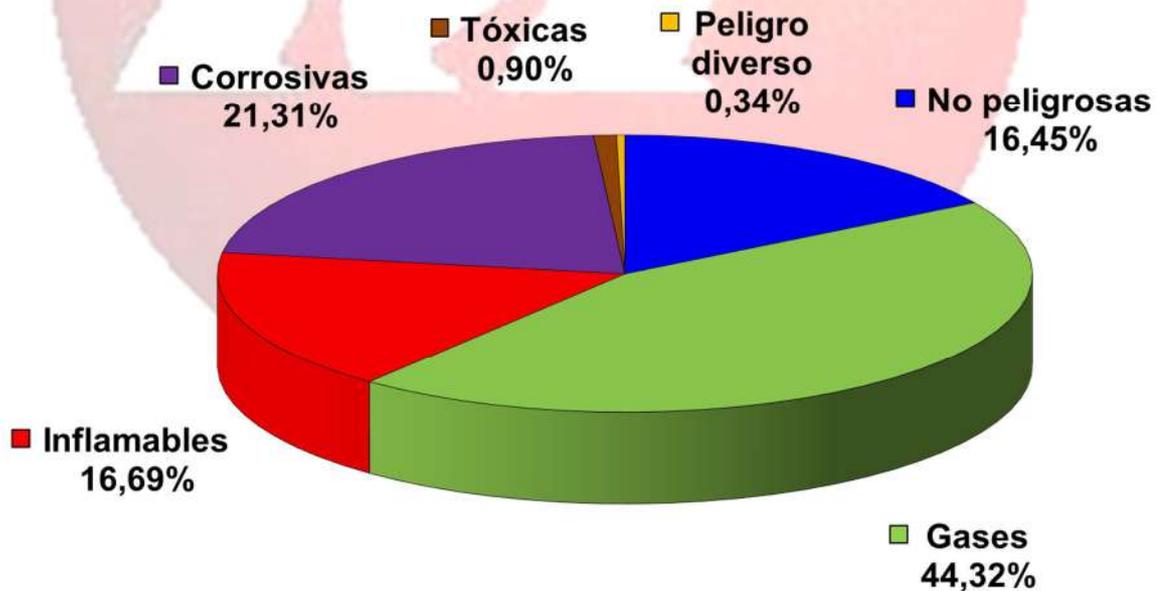


Fig. 2.6 Clasificación de mercancías transportadas por TAMSL
Fuente: Dpto. Seguridad.

2.3. Ubicación

Transportes Martín dispone de una red de delegaciones que permiten una total cobertura de los servicios logísticos en toda la península ibérica al ser este su principal foco de actividad de servicio.

La ubicación de estas delegaciones está también asociada a la proximidad con los principales polos de la industria química en nuestro país y en Portugal con la voluntad de prestar a nuestros clientes una mayor y más eficaz cobertura en sus necesidades logísticas como consecuencia de la capacidad y flexibilidad asociada a nuestra presencia próxima a los puntos de carga.



Fig. 2.7 Localización Bases TAMSIL
Fuente: www.transportes-martin.com

Nuestra sede central y delegaciones son:

- **OFICINA CENTRAL**
C/ Tamarits, 2
46550 Albuixech (Valencia)
Sede administrativa y aparcamiento
- **Delegación de Barcelona**
Carretera del Prat, nº 7
08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona)
Sede administrativa, Aparcamiento, Taller y Lavadero interior de cisternas para el servicio propio.

- **Delegación de Tarragona**
C/Alemania s/n, Parcela 1, Manzana 19.
P.I. Constantí
43120 Constantí (Tarragona)
Sede administrativa ubicada en las instalaciones de TRADILO contando con Aparcamiento, Estación de Servicio, Servicio de Restauración, Taller y Lavadero interior de cisternas abierto al público.
- **Delegación de Bilbao**
Carretera el Juncal
Barrio Ugarte
48510 Valle de Trapaga (Bilbao)
Sede administrativa, Aparcamiento, Taller para el servicio propio.
- **Sede en Huelva**
P.I. Nuevo Pto. C/B
Parc. 6
21810 Palos de la Frontera (Huelva)
Aparcamiento de vehículos
- **Delegación de Porto**
Rua de Cidres nº 1348
Matosinhos
4455-811 Santa Cruz do Bispo (Porto - Portugal)
Sede administrativa y aparcamiento

2.4. Certificaciones

La Gestión de la Calidad, Seguridad, Salud, Protección y Medio Ambiente siempre ha sido una prioridad para Transportes Martín. Nuestra empresa fue pionera en la creación de estructuras para la gestión como los Departamentos de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente desde hace décadas y tomando conciencia de la importancia de adoptar una política de prevención de accidentes.

Además, El compromiso de la organización con la seguridad va más allá de lo que atañe a nuestra empresa: desde que en 1950 participamos en el primer Congreso de la International Road Transport Union (IRU), celebrada en Roma, no hemos dejado de colaborar con autoridades y organismos para mejorar la normativa de seguridad vigente. De hecho, en la actualidad, formamos parte de la Subcomisión Interministerial para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, dependiente del Ministerio de Fomento.

Fruto de este compromiso expresado a través de las políticas de la organización y los programas de actuación implementados, la empresa ha optado por implementar y mantener un sistema de Gestión global certificado en materia de Calidad, Seguridad, Salud y Medio Ambiente según los siguientes estándares en vigor:

- ISO 9001:2015 Gestión del Calidad (válido hasta Septiembre de 2023)



- ISO 14001:2015 Gestion Medioambiental (válido hasta Septiembre de 2023)



- ISO 45001:2018 Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (válido hasta Septiembre de 2023)



Adicionalmente a estas certificaciones, la organización realiza de forma periódica su evaluación según la referencia SQAS, tratándose este de una exhaustiva creada por CEFIC (Consejo Europeo de la Industria Química), compuesta por un cuestionario CORE (idéntico para todas las organizaciones) y uno específico según el tipo de actividad de la empresa (en nuestro caso para el servicio de Transporte, y adicionalmente para nuestro propio lavadero).

Estos cuestionarios pretenden evaluar todos los aspectos relativos a Calidad, Medio Ambiente, Seguridad y Salud Laboral, Protección y Responsabilidad Social Corporativa de la organización, permitiendo que las empresas químicas que deseen solicitar sus servicios puedan asegurarse de que su proveedor logístico cumple con unos niveles de calidad y seguridad adecuados.



La evaluación actualmente en vigor se realizó con la versión del cuestionario de 2019 y sus resultados son válidos hasta Septiembre de 2023, siendo dichos resultados accesibles a través de la web de la ECTA.

Pese a no ser una certificación al uso, merece quedar incluido en este apartado el compromiso suscrito por la compañía en materia de sostenibilidad y responsabilidad social con el programa ECTA Responsible Care.



Este programa convalida los esfuerzos y el compromiso de la organización con el desarrollo sostenible a través de la realización y seguimiento de un plan de mejora anual enfocado a los principios fundamentales del programa en materia de compromiso con la sociedad, el entorno y su desarrollo sostenible.

2.5. Objetivos y estrategias de la organización

Transportes Martín se ha consolidado como una compañía puntera gracias a una filosofía empresarial donde el perfeccionismo se basa en la mejora continua. Y la clave está en hacer partícipes de estos valores a todos los trabajadores. Sólo el compromiso de nuestros profesionales puede asegurar a nuestros clientes un servicio eficiente. Cumplimos escrupulosamente las fechas pactadas y controlamos toda la documentación del proceso, para certificar que el producto que nos confían llega en perfectas condiciones a su destino final.

Somos una empresa comprometida y preocupada por conocer a nuestros clientes, sus necesidades, expectativas y las características del servicio que prestamos, para conseguir la mejora constante de nuestros procesos de trabajo y la actualización de las reglamentaciones aplicables, por alcanzar el objetivo cero en siniestralidad laboral y por cuidar el medio ambiente.

En definitiva, nunca nos conformamos: por eso perseguimos la mejora y la renovación constante de ideas y de métodos de trabajo. Nuestra filosofía se centra en lograr un mañana mejor y más seguro.

Esta visión estratégica de la compañía se plasma año a año en la consecución y seguimiento de un programa de objetivos cuyas líneas maestras son:

- Respeto y Cumplimiento de la Legislación aplicable a la organización en todos los ámbitos de actuación
- Respeto de Derechos Humanos y compromiso en el seguimiento y control de las condiciones de Trabajo en el desarrollo de sus actividades, asegurando la oportuna consulta y participación de los trabajadores a través de los órganos correspondientes siempre que así sea requerido
- Principio de Desarrollo Profesional e Igualdad de Oportunidades para todos sus trabajadores, implantando sistemas de formación continua para todo el personal y desarrollando herramientas específicas para la mejora de nuestra capacitación (BBS,...).
- Aplicación de los principio de Responsabilidad Empresarial y Negocio Responsable en toda la actividad desarrollando la más estrecha relación con proveedores y socios de servicio para alcanzar cotas de servicio, siguiendo los más altos estándares en la materia (ECTA Responsible Care,...).
- Respeto a la Salud y Seguridad de las Personas incluyendo el compromiso de proporcionar condiciones de trabajo seguras y saludables para la prevención de lesiones y/o deterioro de la salud relacionados con el trabajo desarrollado, identificando y eliminando peligros de forma que se reduzcan progresivamente los riesgos existentes
- Prevención del Consumo/Uso de Alcohol y Drogas
- Compromiso de Responsabilidad con la Sociedad y Apoyo a la Comunidad
- Compromiso con la Calidad del Servicio, trabajando de forma continuada en la fidelización de nuestros clientes y la satisfacción de todas sus necesidades y expectativas
- Compromiso Ambiental, reduciendo nuestro impacto en el entorno mediante la reducción y mejora del aprovechamiento de los recursos naturales y disminuyendo a su vez la emisión de vertidos y residuos.
- Compromiso con la Seguridad y Protección en el Transporte planificando y desarrollando nuestra actividad con una actitud basada en la máxima seguridad utilizando los medios necesarios con el fin de disminuir el riesgo para nosotros, nuestros clientes y la sociedad en su conjunto.
- Compromiso con la innovación y mejora continua de nuestros procesos y procedimientos mediante la aplicación de las últimas tecnologías y el desarrollo constante de todas nuestras herramientas, equipos y procedimientos.

3. GESTION DE RIESGOS NO FINANCIEROS

La organización ha definido, dentro de la planificación del Sistema de Gestión, la sistemática y alcance para la identificación, el análisis de riesgos propios de sus procesos, derivados del contexto en que se encuentra y asociados a las partes interesadas con las que mantiene relación, incluyendo sus necesidades y expectativas con el objeto de poder determinar los riesgos y oportunidades desde la perspectiva del ciclo de vida que es preciso abordar con el fin de:

- Asegurar que el Sistema de Gestión pueda lograr los objetivos previstos y planteados.
- Aumentar los efectos deseables y prevenir o reducir aquellos no deseados.
- Avanzar en la mejora continua de su desempeño.

Este análisis de riesgos alcanza todos los procesos y actividades que forman parte de la actividad de la empresa y que influyan en la capacidad de la organización para cumplir con sus objetivos y para alcanzar la mejora continua desde la perspectiva del análisis del ciclo de vida de la actividad.

Por su parte, el análisis del contexto y las partes interesadas a realizar también alcanza todos aquellos elementos internos y externos que puedan afectar a la capacidad de la organización para lograr los resultados previstos de su sistema de gestión y cumplir con todos los requisitos propios de la actividad realizada en materia de calidad, medioambiente, seguridad y salud en el trabajo.

Para ello, la organización ha desarrollado los procedimientos necesarios para identificar dichos riesgos inherentes o sobrevenidos a la actividad de la organización, así como para realizar el oportuno análisis y valoración de los mismos con objeto de determinar el grado de afectación del Sistema de gestión y en su caso poder planificar:

- Las acciones para abordar estos riesgos y oportunidades.
- La integración de estas actuaciones en la planificación del sistema de gestión mediante la realización de acciones concretas para la mejora, planes de actuación o planteamiento de objetivos para el sistema
- La evaluación de la eficacia de las actuaciones emprendidas

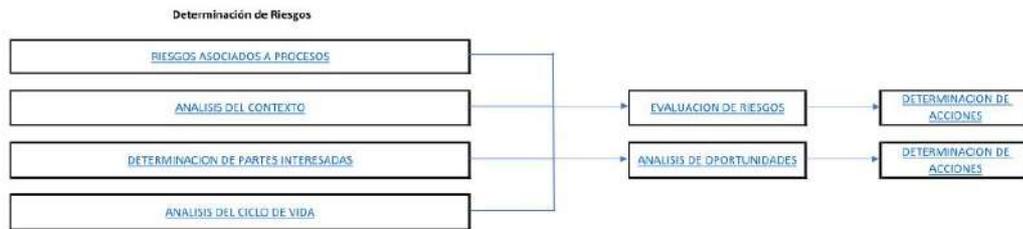
La organización realizar a su vez un seguimiento periódico y la revisión de la información sobre estas cuestiones externas e internas.



Fig.3.1 Análisis del Contexto de la Organización

Todo el proceso continuo de detección, evaluación análisis de riesgos, toma de decisiones e implementación de actuaciones quedará debidamente registrado y documentado para su consulta y seguimiento.

La aplicación de este procedimiento de Identificación, evaluación y gestión de riesgos queda reflejada en el siguiente diagrama:



Documento	RIESGOS ASOCIADOS A PROCESOS	ANALISIS DEL CONTEXTO	DETERMINACION DE PARTES INTERESADAS	EVALUACION DE RIESGOS	ANALISIS DE OPORTUNIDADES
Fecha revisión:	02/02/2021	02/02/2021	02/02/2021	02/02/2021	02/02/2021

Fig. 3.2 Análisis y Evaluación de Riesgos de TAMSL
Fuente: Evaluación de riesgos del Sistema de Gestión.

Adicionalmente, y tal y como viene expresado en su manual de Gestión, y como es verificado de forma periódica a través del correspondiente Informe de Revisión del Sistema, la Empresa verifica la adecuación de los recursos y procedimientos dedicados a la detección análisis y evaluación de los riesgos a los que se ve sometida.

Dichos recursos son debidamente modificados cuando así se estima conveniente, con el objetivo de asegurar la aplicación de las políticas de la organización y la consecución de los objetivos planteados de forma periódica.

3.1. Identificación de Riesgos

3.1.1. Riesgos inherentes a los procesos

Siguiendo con el enfoque a procesos de nuestro Sistema de Gestión, debe realizarse una determinación de los riesgos y oportunidades que presenta cada uno de los procesos en que se divide la actividad desarrollada por la organización y que recogen todas las actividades y situaciones a las que puede enfrentarse la organización y los individuos que forman parte de ella como parte de su actividad.

Esta determinación de riesgos se realiza de forma periódica con el objetivo de detectar nuevas situaciones que puedan darse por cambios en los procesos o en las actividades desarrolladas en el seno de cada una de ellos.

3.1.2. Riesgos asociados al contexto.

Para el análisis del contexto deberán tenerse en cuenta todos aquellos aspectos internos y externos que afectan a la capacidad de la organización para lograr los resultados previstos. Estos aspectos incluirán al menos el análisis de:

- **Competencia.** Real o potencial, habrá que valorar todas aquellas empresas del sector que presten un servicio equivalente a l nuestro o que puedan potencialmente prestarlo para detectar como su forma de actuación puede afectar a nuestro desarrollo.
- **Ámbito económico:** Evalúa el desarrollo y alcance de los aspectos económicos más influyentes, entre ellos: inversiones, empleo, consumo, etc. a nivel global y local tanto en cuanto a la propia empresa, como al sector y entorno en que se desarrolla la actividad.
- **Ámbito tecnológico:** Se contemplará el grado de uso de tecnología seguido por la empresa, el nivel de desarrollo del sector y cualquier herramienta o desarrollo que potencialmente pueda aplicarse a nuestra actividad.
- **Ámbito socio-cultural:** Para conocer en qué puesto está nuestra organización para la sociedad, cómo se puede ver afectado según los cambios que ocurren en la sociedad.
- **Servicios:** Se tendrá en cuenta este tema para descubrir si existen diversas maneras de lograr la satisfacción de los clientes, cuáles son las alternativas existentes en el mercado o cuales se podrían desarrollar.
- **Ámbito legal:** Tener en cuenta aquellas normas que puedan influir en el desarrollo de la organización, ya sean aquellas que funcionen de forma favorable como las que apliquen restricciones.

Este análisis deberá realizarse de forma periódica al menos de forma anual coincidiendo con la revisión periódica del grado de consecución de objetivos, o siempre que se detecte cualquier cambio en el contexto que entendamos pueda afectar a la planificación del Sistema de Gestión (introducción de nuevo tipo de servicio, mejora tecnológica, cambio legislativo profundo...).

3.1.3. Riesgos asociados a partes interesadas: necesidades y expectativas.

Debido a su efecto real o potencial en la capacidad de la organización de proporcionar regularmente servicios que satisfagan los requisitos del cliente y los legales y reglamentarios aplicables, la organización determina de forma continua:

- a) las partes interesadas que son pertinentes para el Sist. De Gestión
- b) los requisitos pertinentes de estas partes interesadas para el Sist. De Gestión



Fig. 3.3 Determinación Partes interesadas

A través de las herramientas determinadas para ello, la organización identifica entre sus partes interesadas a:

- AUTORIDADES / ADMINISTRACIÓN
- PROVEEDORES
- SOCIOS DE SERVICIO
- CLIENTES
- PÚBLICO GENERAL
- TRABAJADORES
- PROPIEDAD
- SINDICATOS
- INSPECCION DE TRABAJO
- SERVICIO PREVENCIÓN AJENO

Fruto de esta determinación, la organización realiza el seguimiento y la revisión de la información sobre las partes interesadas detectadas y sus requisitos y necesidad pertinentes mediante las herramientas que dispone para ello:

3.2. Evaluación de Riesgos.

Una vez identificados todos los riesgos correspondientes, la valoración de los mismos se calcula mediante la aplicación de una fórmula matemática que tiene en cuenta la frecuencia o probabilidad que el riesgo suceda y al mismo tiempo el impacto de este en la organización.

$$\text{Riesgo} = \text{Probabilidad} * \text{Impacto}$$

Donde ambos aspectos se clasifican con los siguientes criterios:

Valor Probabilidad	Nivel probabilidad	Descripción	Frecuencia
1	Sería excepcional	El evento puede ocurrir solo en circunstancias excepcionales	No se ha presentado en los últimos 5 años
2	Es raro que suceda	El evento puede ocurrir en algún momento	Al menos 1 vez en los últimos 5 años
3	Es posible	El evento puede ocurrir en algún momento	Al menos 1 vez en los últimos 2 años
4	Muy probable	El evento probablemente ocurrirá en la mayoría de las circunstancias	Al menos 1 vez en el último año
5	Ocurre seguro	Se espera que el evento ocurra en la mayoría de las circunstancias	Más de 1 vez al año

Fig. 3.4 Cuantificación de los niveles de probabilidad

Fuente. Procedimiento interno POC-DG-003

Valor Impacto	Nivel Impacto	Descripción
1	Insignificante	Si el hecho llegará a presentarse tendría consecuencias o efectos mínimos sobre la organización o su SGCMA
2	Pequeño	Si el hecho llegará a presentarse tendría bajo impacto o efecto sobre la organización o su SGCMA
3	Moderado	Si el hecho llegará a presentarse tendría medianas consecuencias o efectos sobre la organización o su SGCMA
4	Grande	Si el hecho llegará a presentarse tendría altas consecuencias o efectos sobre la organización o su SGCMA
5	Catastrófico	Si el hecho llegará a presentarse tendría desastrosas consecuencias o efectos sobre la organización o su SGCMA

Fig. 3.5. Cuantificación de los niveles de impacto

Fuente. Procedimiento interno POC-DG-003

De acuerdo a esta graduación el riesgo calculado se podrá clasificar en:

Valor	Calificación
1-3	Riesgo Bajo
4-8	Riesgo medio
9-14	Riesgo alto
15-25	Riesgo muy alto

Fig. 3.6. Cuantificación de los niveles de riesgo

Fuente. Procedimiento interno POC-DG-003

Una vez determinados y evaluados los riesgos detectados derivados de los diferentes aspectos que afectan a la organización, su Sistema de Gestión y a la capacidad de este para cumplir con los requisitos y exigencias y objetivos planteados, quedará pendiente con la información obtenida realizar el análisis oportuno y tomar las decisiones oportunas para abordar los riesgos detectados.

Las opciones para abordar los riesgos y oportunidades detectadas incluyen:

- Evitar el riesgo
- Asumir el riesgo como una oportunidad para la mejora
- Eliminar la fuente del riesgo
- Reducir la probabilidad que suceda
- Reducir las consecuencias del riesgo una vez ocurrido
- Mantener el riesgo mediante una decisión informada.

3.3. Principales Riesgos detectados

3.3.1. Riesgos relacionados con la Salud y el Trabajo.

La empresa realiza una evaluación de riesgos desde el punto de vista laboral donde se incluyen los riesgos para la Seguridad y La Salud de los Trabajadores.

Esta evaluación incluye los diferentes tipos de puestos existentes en la empresa (administrativo, conductor, taller, ...) y los escenarios de exposición a los que se enfrenta cada uno de ellos en función de las características del entorno, los equipos y el propio trabajador.

La realización de esta evaluación conlleva el desarrollo de una tarea preventiva para la eliminación de los riesgos, su atenuación, o la disminución de sus consecuencias. Esta tarea preventiva queda plasmada en una planificación preventiva que es controlada seguida y revisada de forma continua.

Por la naturaleza de nuestra propia actividad, los principales riesgos a los que se ve expuesto un trabajador son:

- Riesgos propios de la tarea de transporte.
- Riesgos propios de la tarea de carga / descarga de productos químicos líquidos.
- Riesgos asociados a la peligrosidad y características de los productos transportados.
- Riesgos derivados del uso de maquinaria y herramientas.
- Riesgos asociados a la tarea administrativa.
- Riesgos ambientales derivados del desarrollo de las tareas en ambientes industriales.
- Riesgos propios de la tarea de taller y mantenimiento.
- Riesgos propios de las tareas de lavado interior de cisternas.

Las actuaciones implementadas para la eliminación y minoración de los riesgos detectados están asociadas a:

- Diseño y adecuación del puesto de trabajo.
- Mejoras en los centros de trabajo. (Señalización, iluminación, corrección de defectos, medidas de protección colectivas...)
- Mejoras en los equipos y herramientas de trabajo (incluyendo vehículos más ergonómicos y con mejores y mayores elementos de seguridad activa y pasiva)

- Diseño de rutas y trabajos atendiendo a criterios de Seguridad y Salud.
- Programas formativos completos que mejoren el nivel de desempeño y la actitud preventiva de los trabajadores.

Todas estas mejoras quedan debidamente registradas, controladas, medidas y evaluadas de acuerdo a los procedimientos establecidos por el Sistema de Gestión de la organización, certificado en materia de Seguridad y Salud en el trabajo según el estándar ISO 45001

3.3.2. Riesgos ambientales.

Transportes Martín está fuertemente concienciada con el impacto de sus actividades en el medio ambiente, y por eso trabaja de forma constante en la reducción de dicho impacto a través de políticas activas de mejora.

Para ello, la empresa dispone de un sistema para la identificación de los aspectos ambientales significativos en el desempeño de su actividad, y para la medición de la afectación del medio por dicha actividad. La medición de estos aspectos incluirá entre otros:

- Consumo de Energía (agua, electricidad).
- Consumo de Materias primas (tanto en lavadero como en taller).
- Consumo de carburantes, lubricantes y aditivos.
- Generación de Residuos, a través de las diferentes actividades de la organización.
- Emisión de Gases (principalmente CO2).
- Emisión de Ruidos.
- Potencial Contaminación del medio (suelos, agua, aire...).
- Impactos directos de su actividad (derrames de producto, ...).

Este sistema de gestión ambiental, tal y como ya se ha señalado se encuentra certificado según la norma ISO 14001:2015, e incluye tanto las políticas, objetivos, actuaciones y procedimientos necesarios para la mejora continua en materia ambiental, como las herramientas correspondientes en materia de identificación análisis y evaluación de riesgos.

Uno de los riesgos ambientales mayores asociados a nuestra actividad y derivado de la propia naturaleza de la misma es el consumo de carburantes y la emisión de gases de efecto invernadero, ya que ambos aspectos se derivan entre otras situaciones del movimiento de vehículos imprescindible para el ejercicio de nuestra actividad de transporte.

Como tal riesgo crítico, la organización dispone de un sistema para el control y medición de ambos indicadores y fija con periodicidad anual objetivos de mejora que trata de llevar a cabo a través de ambiciosos planes de actuación que abarcan a todos los aspectos de la compañía (mejoras técnicas, organizativas o de desempeño de las personas).

TRANSPORTES MARTIN está también suscrito al programa ECTA Responsible Care centrado en el desarrollo sostenible de la sociedad, y uno de cuyos principales pilares es el aspecto ambiental de su actividad.

La organización igualmente determina y analiza la adecuación de los recursos destinados tanto a la detección y evaluación de estos riesgos ambientales, como a la consecución de los objetivos planteados en cuanto a su medición, control, reducción o eliminación según convenga en cada caso.

La provisión de estos recursos se basará siempre en el Principio de Precaución, respaldando la adopción de medidas protectoras ante las sospechas fundadas de que ciertos productos o tecnologías crean un riesgo grave para la salud pública o el medio ambiente, pero sin que se cuente todavía con una prueba científica definitiva.

Igualmente, la empresa contará con las garantías financieras y asegurativas que cubran los riesgos ambientales detectados fruto de su actividad y derivados de la misma.

3.3.3. Riesgos Empresariales.

Transportes Martín dispone de una amplia cartera de clientes en la que se encuentran las principales empresas del sector químico.

La mayor parte de los servicios se encuentran enmarcados en contratos globales de servicio para una determinada ruta o familia de productos.

Este tipo de contratos se suscriben, cada vez más, tras la realización de un tender (o concurso logístico) donde una determinada empresa saca a concurso un paquete de viajes buscando en el mercado empresas con la capacidad técnica y logística para la realización de los mismos, adquiriendo un compromiso para ello durante un periodo de tiempo pre determinado.

Adicionalmente a estas situaciones de contratos con clientes, se siguen realizando servicios bajo demanda, donde el cliente tiene una necesidad puntual o fija de cubrir una determinada ruta y es quien acude de forma directa a nosotros para el establecimiento de una negociación bilateral para el acuerdo de realización de dicho servicio o grupo de servicios.

El mercado del transporte de productos químicos por carretera en España es un mercado maduro y con una capacidad de crecimiento limitada, por lo que el espacio de crecimiento de la organización va dirigido al aumento de la cuota de mercado, o la diversificación de los tipos de servicios a los que puede optar la organización.

Por ello, y con el objetivo de disponer de una ventaja competitiva que aporte un valor añadido a la organización, esta debe mantenerse al día en las últimas tecnologías y avances, así como ser capaz de disponer de una estructura que le permita ofertar precios competitivos y una calidad de servicio preferente que haga a los clientes decantarse por su servicio.

Una de las partes de la capacidad de la empresa para la obtención de este tipo de ventajas competitivas es el establecimiento de alianzas de colaboración con empresas similares del sector, que pueda permitir ofertar condiciones más atractivas a nuestros clientes, actuales o potenciales.

Para la selección de estos colaboradores o socios de servicio, la empresa ha desarrollado una serie de procedimientos para la elección evaluación y control de sus socios de servicio.

Otro de los aspectos clave desde el punto de vista de la estrategia empresarial y en lo referente a la estructura de la organización, es el proceso de selección y control de proveedores.

Para ello la organización ha desarrollado igualmente una serie de procedimientos que permiten realizar una diferenciación entre sus proveedores, quedando clasificados como CRÍTICOS o NO CRÍTICOS, en función de la afectación que su desempeño tenga sobre los niveles de Calidad Seguridad Salud, Protección y Medio Ambiente que pueda alcanzar la organización.

Especial importancia tendrá la selección y control de estos proveedores CRÍTICOS por su impacto directo en el desempeño de la compañía. En esta categoría quedaran encuadrados tanto los Proveedores de servicios logísticos (socios de transporte) como los lavaderos interiores de cisternas, o similares.

3.3.4. Riesgos asociados a la sostenibilidad y a la responsabilidad social.

Transportes Martín se encuentra entre las empresas del sector firmantes del programa ECTA Responsible Care promovido por la industria Química y que busca la promoción del desarrollo sostenible entre las empresas del sector.

Adicionalmente a la pertenencia a este programa, la organización dispone también de las herramientas para el desarrollo de planes de actuación relacionados con la sostenibilidad y la responsabilidad social, relacionados con conceptos como el respeto a los derechos humanos, las prácticas de negocio justas, la lucha contra la corrupción o el desarrollo sostenible.

Una parte importante de la detección de estos riesgos, y del compromiso de la organización con la responsabilidad social queda manifestada en la emisión de informes periódicos de desempeño, cuyos resultados son compartidos con las partes interesadas cuando así se estima conveniente.

3.3.5. Principales riesgos detectados.

RIESGO	ORIGEN	TIPO	CONSECUENCIA	PROBABILIDAD	IMPACTO	CALIFICACIÓN	DECISIÓN	TIPO DE ACTUACIÓN
SENSIBILIDAD A LA VARIACIÓN DEL PRECIO DEL PETRÓLEO	CONTEXTO	DEBILIDAD	NECESIDAD DE TRANSFERIR EL RIESGO A LAS TAREAS OPERATIVAS	Muy probable	Grande	Riesgo muy alto	Reducir las consecuencias	Objetivo general del Sistema
ESTACIONALIDAD DE LA DEMANDA DE SERVICIOS	CONTEXTO	DEBILIDAD	RIESGOS DE SERVICIO PARA DETERMINADOS PROD. EN DETERMINADOS MOMENTOS.	Muy probable	Grande	Riesgo muy alto	Reducir las consecuencias	Procedimientos Internos
CONTINUA BAJADA DE PRECIOS	CONTEXTO	AMENAZA	PERDIDA DE COMPETITIVIDAD Y DE RENTABILIDAD DE LA ACTIVIDAD	Muy probable	Grande	Riesgo muy alto	Reducir las consecuencias	Procedimientos Internos
PRELIMPRESIÓN DE LISTADOS DE INCOMPARABILES DE CARGA FREYA Y EMPUJANTES PARA SU GESTIÓN	CONTEXTO	AMENAZA	AUMENTO DEL GRADO DE ERRORES DE LOS CUENTAS EN CUANTO AL MATERIAL EMPLEADO	Muy probable	Grande	Riesgo muy alto	Reducir las consecuencias	---
ESCASEZ DE CONDUCTORES	CONTEXTO	AMENAZA	DISMINUCIÓN DE LA FLEETA DE CONDUCTORES EXISTENTES Y Poca capacidad de absorción de nuevos conductores	Muy probable	Grande	Riesgo muy alto	Reducir las consecuencias	Plan de actuaciones
ENCARECIMIENTO DE LA ENERGÍA	CONTEXTO	AMENAZA	INFLACIÓN DE LOS PRECIOS DE LAS MATERIAS PRIMAS Y LA ENERGÍA POR LA SITUACIÓN ECONÓMICA Y POLÍTICA	Muy probable	Grande	Riesgo muy alto	Reducir las consecuencias	---
NIVELES DE CALIDAD, SEGURIDAD Y AMBIENTALES ELEVARLOS	PARTES INTERESADAS	REQUISITO	MEJORA DE LA IMAGEN DE MARCA Y AUMENTO DE LA COMPETITIVIDAD ENTRE LOS CLIENTES	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir las consecuencias	Objetivo general del Sistema
FIABILIDAD EN LAS ENTREGAS	PARTES INTERESADAS	REQUISITO	MEJORA DE LA IMAGEN DE MARCA Y AUMENTO DE LA COMPETITIVIDAD ENTRE LOS CLIENTES	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
PUNTUALIDAD	PARTES INTERESADAS	REQUISITO	MEJORA DE LA IMAGEN DE MARCA Y AUMENTO DE LA COMPETITIVIDAD ENTRE LOS CLIENTES	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS TÉCNICOS Y DE SERVICIO	PARTES INTERESADAS	REQUISITO	MEJORA DE LA IMAGEN DE MARCA Y AUMENTO DE LA COMPETITIVIDAD ENTRE LOS CLIENTES	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
Cuando se el cumplimiento de los derechos humanos, laborales y medioambientales	PARTES INTERESADAS	REQUISITO	MEJORA DE LA IMAGEN DE MARCA Y AUMENTO DE LA COMPETITIVIDAD ENTRE LOS CLIENTES	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	---
NIVELES DE SEGURIDAD ACEPTABLES	PARTES INTERESADAS	EXPECTATIVA	MEJORA DE LA IMAGEN DE MARCA	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
RESPECTO AL MEDIO AMBIENTE DURANTE EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS	PARTES INTERESADAS	EXPECTATIVA	MEJORA DE LA IMAGEN DE MARCA	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
CONDICIONES SEGUROS PARA LA REALIZACIÓN DE SU TAREA	PARTES INTERESADAS	REQUISITO	LA MEDIDA EN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO PERMITIRÁ AUMENTAR EL NIVEL DE DESEMPEÑO EN SU TAREA Y SU NIVEL DE RENDIMIENTO.	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	---
COMPLEMENTACIÓN DE COLAPSES DE PROTECCIÓN QUE REDUZCAN LAS CONSECUENCIAS DE LOS RIESGOS A QUE ESTÁN EXPUESTOS	PARTES INTERESADAS	REQUISITO	ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS PARA LA ELIMINACIÓN DE LAS FUENTES DE RIESGO, DEBIERAN QUEDAR RESERVADA LA RESPONSIABILIDAD DE CUANTO QUIERAN REDUCIR LAS POSIBLES CONSECUENCIAS DE LOS DAÑOS OCACIONADOS EN CASO DE SUCEERIR	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Procedimientos Internos
PARTICIPACIÓN EN LA TAREA PREVENTIVA DE LA COMPAÑÍA	PARTES INTERESADAS	EXPECTATIVA	LA PARTICIPACIÓN EN LA TAREA PREVENTIVA DE LOS TRABAJADORES PERMITIRÁ UNA MEJORA DE LA IMAGEN Y UNA MAYOR MANEJO DE LOS TRABAJADORES EN DICHA MATERIA.	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Procedimientos Internos
NECESIDADES DE FORMACIÓN E INFORMACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE SU TAREA	PARTES INTERESADAS	REQUERIMIENTO	LA MEDIDA DE LA CAPACITACIÓN DE LOS TRABAJADORES CONTRIBUIRÁ A UNA REDUCCIÓN DEL RIESGO DE ACCIDENTES Y DE LA CONCIENCIA DE LOS MISMO.	Ocurre seguro	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
No registrar correctamente los pedidos en nuestro sistema informático	PROCESO	REQUISITO	Indicador por datos incorrectos para la realización del servicio	Ocurre seguro	Moderado	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
Detección de situaciones inseguras	PROCESO	EXPECTATIVA	Reducción del número de situaciones inseguras e interrupción precoz de situaciones inseguras	Ocurre seguro	Moderado	Riesgo muy alto	Reducir las consecuencias	Objetivo general del Sistema
Servicios en circulación	PROCESO	NECESIDAD	Condiciones laborales, daños personales e interrupción de los recursos	Ocurre seguro	Moderado	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
Servicios durante la realización de actividades complementarias a la circulación	PROCESO	NECESIDAD	Condiciones laborales, daños personales e interrupción de los recursos	Ocurre seguro	Moderado	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema
Realizar los trabajos o actividades internas de la organización en condiciones inseguras	PROCESO	NECESIDAD	Aumento del número de incidentes y accidentes laborales	Muy probable	Grande	Riesgo muy alto	Reducir la probabilidad	Objetivo general del Sistema

Fig. 3.7. Principales riesgos detectados para TAMSL
Fuente: Evaluación de riesgos del Sistema de Gestión.

4. INFORMACIÓN AMBIENTAL

4.1. Información general detallada

Otra de las preocupaciones de Transportes Martín es velar por el cuidado y respeto del Medio Ambiente. Por esta razón, hemos desarrollado un sistema de gestión ambiental, acreditado con la certificación ISO 14001, en aras de prevenir cualquier impacto negativo en nuestro entorno. Una actitud que engloba el trabajo diario de nuestros profesionales, tanto en nuestras bases, como en la carretera.

- Esta prevención de los impactos negativos en el medio se traduce en:
- Reducir los consumos de energía.
- Reducir el consumo de materias primas.
- Reducir la producción de Residuos.
- Realizar una gestión responsable de los residuos generados.
- Reducir la emisión de gases y ruidos.
- Evitar la contaminación del medio (suelos, aguas, aire, ...).
- Reducir el impacto directo e indirecto de nuestra actividad en el medio.

Para llevar a cabo este comportamiento ambientalmente respetuoso, la organización desea ir más allá del mero cumplimiento de la legislación aplicable (que conoce, controla y cumple), fijando objetivos en la materia cada vez más ambiciosos a través de la planificación y consecución de programas de mejoras

Con el fin de asegurar el cumplimiento de sus obligaciones legales en esta y otras materias, la organización cuenta con herramientas propias y ajenas para el control, registro y seguimiento del cumplimiento de la legislación y reglamentación aplicable a su actividad.

Con la intención de mejorar su capacidad para la detección de requisitos legales aplicables a su actividad, la empresa ha desarrollado las herramientas necesarias para la detección, análisis y adaptación de todos aquellos requisitos que puedan asociarse a la empresa tanto en su actividad principal, como en todas las actividades intermedias y anexas desarrolladas por la empresa en sus diferentes niveles.

Como parte de esta mejora, y atendiendo a su experiencia, la empresa ha decidido contar con el apoyo de un sistema de gestión legislativa externo (SALEM NOVOTEC).

El funcionamiento con este nuevo proveedor se basa en la cumplimentación de forma periódica de un cuestionario para la determinación del perfil de nuestra compañía en base al cual se determinan los requisitos de aplicación a la misma, y se nos mantiene informados de nuevos requisitos que puedan surgir o dejar de ser aplicables.

De esta forma, además de la correspondiente herramienta de búsqueda y consulta, la empresa recibe de forma periódica boletines con las novedades legislativas que son de su interés. De la misma forma, en el caso de entrada en vigor de alguna reglamentación de particular interés, se recibe un análisis particularizado de la misma.

Adicionalmente, y como parte del control implementado por su sistema de Gestión, la organización realiza una revisión periódica del cumplimiento de sus obligaciones legales. Dicha revisión se realiza utilizando la herramienta disponible a tal fin. La última revisión realizada tiene fecha de: 17/02/2021

Además de los requisitos legales aplicables a la compañía, esta está expuesta a otra serie de requisitos suscritos como parte de la relación con sus clientes o de la propia actividad, que se recogen y controlan a través de:

- Listado de Requisitos suscritos con clientes.
- Registro y estadísticas de sanciones recibidas por la compañía en materia de tráfico y transportes (incluidas en la revisión anual de la compañía).
- Documento de control de cumplimiento de requisitos suscritos por la compañía con clientes y proveedores.

La empresa por su parte es responsable de estudiar cada uno de dichos requisitos aplicables, y tomar las medidas necesarias para su aplicación. De igual manera, será responsable de realizar el control periódico necesario del cumplimiento de los mismos.

El conocimiento derivado del análisis y aplicación de todo este tipo de requisitos se transmite a lo largo de la organización mediante las diferentes herramientas disponibles y debidamente fijadas en el plan de comunicación desarrollado por la organización.

MENSAJE QUE	EMISOR QUIEN	CANAL COMO	FRECUENCIA CUANDO	RECEPTOR A QUIEN
Políticas	Dirección General Dirección calidad, seguridad y medioambiente	Página web Acciones formativas Tablones Mensajes GPS Circular interna vía e-mail	En caso de cambios	Partes interesadas pertinentes
Objetivos	Dirección calidad, seguridad y medioambiente	Reuniones	Anual	Partes interesadas pertinentes Trabajadores y sus representantes
Información relacionada con el Sistema de Gestión	Dirección calidad, seguridad y medioambiente	Tablones Acciones formativas	Siempre que sea pertinente	Partes interesadas pertinentes
Sugerencias	Empleados	Buzón de Sugerencias Delegados de Personal Buzón de comunicaciones éticas	En caso aplicable	Dirección calidad, seguridad y medioambiente
Comunicación requisitos ambientales	Dirección calidad, seguridad y medioambiente	Mall con acuse de recibo	Alta proveedor	Proveedores incluyendo contratas
Requisitos legales y otros	Dirección calidad, seguridad y medioambiente	Tablones Acciones formativas Reuniones Circulares Boletín	Cuando se generen o modifiquen Cuando se incorpore un trabajador Cuando se requiera informar a alguna Parte interesada	Partes interesadas pertinentes Trabajadores y sus representantes Delegados de Prevención Interlocutor con el SPA SPA
Prevención de riesgos laborales: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Organigrama ▪ Funciones y competencias ▪ Información a trabajadores sobre riesgos y medidas a adoptar ▪ Aspectos de Formación y entrenamiento ▪ Actos y condiciones inseguras ▪ Ejecución de evaluaciones médicas ▪ Procedimientos seguros de trabajo ▪ Fichas de seguridad de productos químicos ▪ Comunicación situación de embarazo 	Dirección calidad, seguridad y medioambiente Trabajadores y sus representantes Delegados de Prevención Interlocutor Servicio de Prevención Ajeno Servicio médico	GESINFLOT Reuniones Acciones formativas Por escrito con acuse de recibo	Anual Siempre que se incorpore un trabajador / Contratista	Partes interesadas pertinentes Trabajadores y sus representantes Delegados de Prevención Interlocutor Contratistas Servicio de Prevención Ajeno
<ul style="list-style-type: none"> - Designación Delegados de Prevención - Constitución del Comité de Seguridad y salud - Designación trabajador encargado actividades preventivas - Concertación SPA 	Dirección calidad, seguridad y medioambiente	Reuniones Formularios Por escrito con acuse de recibo	Periódicamente Siempre que haya cambios	Trabajadores y sus representantes
<p>Consultas relacionadas con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Necesidades y expectativas partes interesadas - Políticas - Roles, responsabilidades y autoridades - Requisitos legales y otros - Objetivos - Controles contratación externa, compras y contratistas - Seguimiento, medición y evaluación - Auditorias - Mejora continua 	Dirección calidad, seguridad y medioambiente	Formularios Tablones Acciones formativas Formularios Reuniones Circulares	Periódicamente Siempre que haya cambios	Trabajadores y sus representantes
<p>Participación en la toma de decisión relacionada con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Determinación de los mecanismos de consulta y participación - Identificación de peligros y evaluación de riesgos y oportunidades - Acciones para la eliminación de peligros y reducir los riesgos - Determinación de requisitos de competencia, necesidades de formación, información y evaluación de la formación - Determinación de que información se necesita comunicar y cómo hacerlo - Determinación de las medidas de control y su implantación y eficacia - Investigación de incidentes y no conformidades y determinación de acciones correctivas 	Trabajadores y sus representantes	Formularios Tablones Acciones formativas Formularios Reuniones Circulares	Siempre que sea pertinente	Dirección calidad, seguridad y medioambiente

Fig. 4.1 Plan de Comunicación de TAMS L
Fuente: Procedimiento interno POC-CA-010.

A fecha de emisión de este informe, TRANSPORTES MARTÍN no ha recibido ningún tipo de sanción relacionada con incumplimientos de legislación en materia ambiental.

4.2. Identificación de Aspectos Ambientales.

La empresa dentro de su sistema de gestión ambiental certificado según el estándar ISO 14001 ha desarrollado las herramientas, criterios y procedimientos necesarios para la identificación, análisis y evaluación de los aspectos ambientales propios de su organización y asociados a su actividad.

Como parte de la evaluación de dichos aspectos se ha realizado un estudio con objeto de verificar cuáles eran los realmente significativos para la empresa.

Este estudio y valoración tiene en cuenta todos los escenarios y actividades propios de la organización, tanto en su forma de funcionamiento normal, como atendiendo a situaciones extraordinarias o de emergencia.

La evaluación de dichos aspectos se basará en un criterio de frecuencia y peligrosidad, estableciendo valores umbral para cada uno de los aspectos, de forma que el impacto de los mismos pueda ser comparado pese a la diferencia en su naturaleza.

Derivado de la evaluación de estos aspectos ambientales, existen implantados procedimientos para el control operacional de:

- Consumos de recursos naturales y energéticos
- Emisiones de gases y de ruido,
- Residuos generados (peligrosos y no peligrosos), y
- Vertidos industriales.

Como resumen de dicho estudio valga esta tabla de valoración:

IDENTIFICACION Y EVALUACION DE ASPECTOS MEDIO AMBIENTALES

CONSUMO DE RECURSOS										
Nº	ASPECTO	ESCENARIO	IMPACTO	MEDIO AFECTADO	MAGNITUD	PUNTAJACIÓN				
1	Consumo de agua para operaciones de pruebas	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	AGUAS	1	1				
2	Consumo de aguas para aseo personal	Generales	Negativo	AGUAS	1	1				
3	Consumo de Electricidad	General de la empresa	Negativo	OTROS	27	27				
4	Consumo de Combustibles	Transporte	Negativo	AIRE	125	125	significativo			
5	Consumo de Ad-Blue	Transporte	Negativo	AIRE	125	125	significativo			
OPERACIONES NORMALES Y ANORMALES										
Nº	ASPECTO	ESCENARIO	IMPACTO	MEDIO AFECTADO	SITUACIÓN	PELIGROSIDAD	MAGNITUD	GRADO DE AFECTACIÓN AL MEDIO	FACTOR CORRECTOR	PUNTAJACIÓN
6	Aceite usado vehículos	Taller	Negativo	SUELOS Y AGUAS	op. normal	5	1	1	2	10
7	Lodos Recogidos en fosa decantación	Taller, Zona de Lavado	Negativo	AGUAS	op. normal	5	1	3	2	30
8	Vertido aguas	Taller, Zona de Lavado	Negativo	AGUAS	op. normal	1	3	1	2	6
9	Residuos de Garrafas y bidones de Plástico.	Taller, Zona de Lavado	Negativo	SUELOS Y AGUAS	op. normal	5	1	1	4	20
10	Tropos impregnados con aceite y grasa	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	SUELOS	op. normal	5	1	1	2	10
11	Generación de chatarra no contaminada	Taller	Negativo	SUELOS	op. normal	3	5	1	2	30
12	Disolvente orgánico	Limpieza, en pila exclusiva	Negativo	aguas	op. normal	5	1	1	2	10
13	Residuos asimilables a urbanos	General de la empresa y Comedor	Negativo	suelo	op. normal	1	5	3	1	15
14	Pneumáticos Usados	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	suelo	op. normal	5	5	1	2	50
15	Filtros de Carter	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	suelo	op. normal	5	1	5	2	50
16	Emisión de COV's	Taller, Limpiador de piezas	Negativo	atmósfera	op. normal	5	1	3	1	15
17	Emisión de ruido al exterior	Taller, Compresor	Negativo	trabajadores	op. normal	1	5	3	1	15
18	Cartuchos de Impresora y toners	Oficinas	Negativo	trabajadores	op. normal	5	1	3	2	30
19	Baterías Usadas	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	suelo	op. normal	5	1	3	4	60
20	Restos de envases metálicos (p.e. pintura)	Taller, Reparación de Pintura	Negativo	atmósfera	op. anormal	5	3	1	2	30
21	Tubos fluorescentes	General de la empresa	Negativo	trabajadores	op. anormal	5	1	3	2	30
22	Residuos de sobrante de las cisternas	Lavaderos	Negativo	aguas	op. anormal	5	1	3	2	30
23	Emisiones de motores de camiones	Transporte	Negativo	atmósfera	op. anormal	1	1	5	2	10
24	Equipos informáticos	Oficinas	Negativo	suelo	op. anormal	5	3	3	2	90
25	Absorbente	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	suelo	op. normal	5	1	3	4	60
26	Aerosoles	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	suelo	op. normal	5	1	3	4	60
27	Pilas	Oficinas, Taller	Negativo	suelo	op. normal	5	1	5	2	50
28	Vehículos fuera de uso	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	suelo	op. anormal	5	1	5	2	50
29	Residuos sólidos contaminados	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	suelo	op. normal	5	1	3	2	30
29	Residuos no peligrosos: cartón, madera, plástico	Taller, Mantenimiento Vehículos	Negativo	suelo	op. normal	3	1	1	1	3
30	Papel retillado	Oficinas	Negativo	suelo	op. normal	3	1	1	1	3
31	Lodos de depósito de carburante	Zona de repostaje	Negativo	suelo	op. normal	5	1	3	2	30
SITUACIONES DE EMERGENCIAS O ACCIDENTES										
Nº	ASPECTO	ESCENARIO	IMPACTO	MEDIO AFECTADO	SITUACIÓN	PELIGROSIDAD	FACTOR CORRECTOR	GRADO DE AFECTACIÓN AL MEDIO	FRECUENCIA	PUNTAJACIÓN
32	Emisiones de gases de combustión y tóxicos	Incendio	Negativo	atmósfera	emergencia	5	2	5	1	50
33	Derrames de Gasoil	Poste de repostaje	Negativo	suelo	incidente	5	2	5	5	250
34	Derrame de Producto	Zona de Tránsito de Carga	Negativo	aguas	incidente	5	2	5	1	50
35	Derrame de Producto	Accidentes en carretera	Negativo	aguas	emergencia	5	2	5	1	50
36	Derrame de Producto	Accidentes en carretera	Negativo	suelos	emergencia	5	2	5	1	50
37	Residuos sólidos contaminados (vehículos,...)	Accidentes en carretera	Negativo	suelos	emergencia	5	2	5	1	50
38	Derrame de Producto	Incidentes en carga/descarga	Negativo	aguas	incidente	5	2	5	5	250
39	Derrame de Producto	Incidentes en carga/descarga	Negativo	suelos	incidente	5	2	5	5	250
40	Derrame de Producto	Zona de Aparcamiento de Cisternas	Negativo	aguas	emergencia	5	1	5	1	25
41	Derrames de sustancias o residuos peligrosos almacenados	Almacén RPS	Negativo	aguas	emergencia	5	1	5	1	25
42	Derrame depósito Ad-Blue	Taller	Negativo	aguas	emergencia	5	2	5	1	50
43	Emisiones de gases de combustión y tóxicos	Accidente en carretera	Negativo	aguas	emergencia	5	2	5	1	50

Fig. 4.2. Identificación y Evaluación Aspectos Ambientales

Fuente: Procedimiento interno PO-MA-001

Dentro de las actuaciones implementadas al respecto de los aspectos evaluados como más significativos, deseamos destacar:

- Programa de formación a conductores en conducción preventiva (BBS).
- Programa de formación a conductores en conducción defensiva.
- Inclusión de conceptos de sensibilización ambiental en la formación interna de reciclaje impartida a conductore.
- Renovación parcial de la flota y aumento del porcentaje de vehículos con niveles de emisiones menores.

TIPO VEHICULOS	ACTUAL			01/01/2013	01/01/2014	01/01/2015	01/01/2016	01/01/2017	01/01/2018	01/01/2019	01/01/2020	01/01/2021
	años	meses	días									
Tractoras TAMSL	5	0	0	5a 2 m 18 d	5a 4 m 4 d	4a 10 m 19 d	4a 10 m 20 d	4a 8 m 28 d	3a 10 m 02 d	4a 7 m 26 d	4a 8 m 25 d	4a 6 m 7 d
Tractoras y rígidos TAMSL	5	1	22	5a 7 m 2 d	5a 8 m 7 d	5a 3 m 12 d	5a 3 m 05 d	5a 5 m 01 d	4a 0 m 02 d	4a 9 m 24 d	4a 10 m 25 d	4a 7 m 22 d
T. Martín Portugal	6	5	22	6a 4 m 21 d	6a 4 m 12 d	5a 10 m 12 d	5a 6 m 24 d	5a 0 m 02 d	6a 0 m 02 d	5a 3 m 29 d	6a 6 m 9 d	5a 0 m 10 d
Autonomos	8	0	26	6a 3 m 28 d	7a 1 m 8 d	7a 6 m 6 d	7a 5 m 29 d	7a 6 m 29 d	7a 2 m 09 d	7a 5 m 19 d	6a 1 m 20 d	7a 2 m 2 d
Sistemas activas	20	4	23	13a 3 m 0 d	14a 2 m 17 d	15a 2 m 17 d	16a 0 m 15 d	16a 7 m 24 d	17a 7 m 21 d	17a 8 m 29 d	18a 4 m 0 d	19a 2 m 19 d
Praxair (con OBC)	5	6	13				4a 7 m 21 d	4a 0 m 04 d	3a 10 m 20 d	4a 6 m 11 d	5a 2 m 12 d	4a 6 m 27 d

Fig. 4.3. Edad media de la flota según origen.

Fuente: Dpto. Seguridad

TRANSPORTES MARTIN (Tractoras)		TRANSPORTES MARTIN PORTUGAL		TRANSPORTES MARTIN (incl. Autónomos)		AUTONOMOS	
MOTOR EURO	%	MOTOR EURO	%	MOTOR EURO	%	MOTOR EURO	%
VI	79,3%	VI	77,8%	VI	74,8%	VI	54,1%
V	20,1%	V	22,2%	V	21,4%	V	27,0%
IV	0,6%	IV	0,0%	IV	2,6%	IV	13,5%
III	0,0%	III	0,0%	III	0,9%	III	5,4%
II	0,0%	II	0,0%	II	0,0%	II	0,0%
I	0,0%	I	0,0%	I	0,4%	I	0,0%
100,0%		100,0%		100,0%		100,0%	

Fig. 4.4. Clasificación motorización vehículos flota TAMSL.

Fuente: Dpto. Seguridad

- Renovación de la licencia ambiental de nuestro lavadero de S. Boi.
- Planes de reducción del consumo de energía.

Igualmente, y con el fin de responder a los escenarios de emergencia delimitados en el estudio de aspectos ambientales, la empresa dispone de planes de emergencia tanto para las emergencias ocurridas en sus propias instalaciones como para las emergencias ocurridas en carretera durante el transporte.

Como parte de estos planes de emergencia, se organizarán con periodicidad anual ejercicios de simulacro para probar la efectividad de dichos planes, mejorar el nivel de entrenamiento de las personas involucradas en la aplicación de los mismos y para detectar potenciales errores o problemas en su aplicación.

Durante el año 2021 se ha tenido que activar hasta en 3 ocasiones el Plan de Emergencia en Carretera debido a situaciones que así lo han requerido

4.3. Uso sostenible de los recursos.

4.3.1. Actividad de Transporte en Carretera.

Entendemos como principales recursos para la actividad del transporte en carretera los carburantes (en el caso de nuestros vehículos gasóleo) y el uso de aditivos propios de los vehículos (AD – BLUE)

En cuanto al uso de carburante la evolución ha sido:

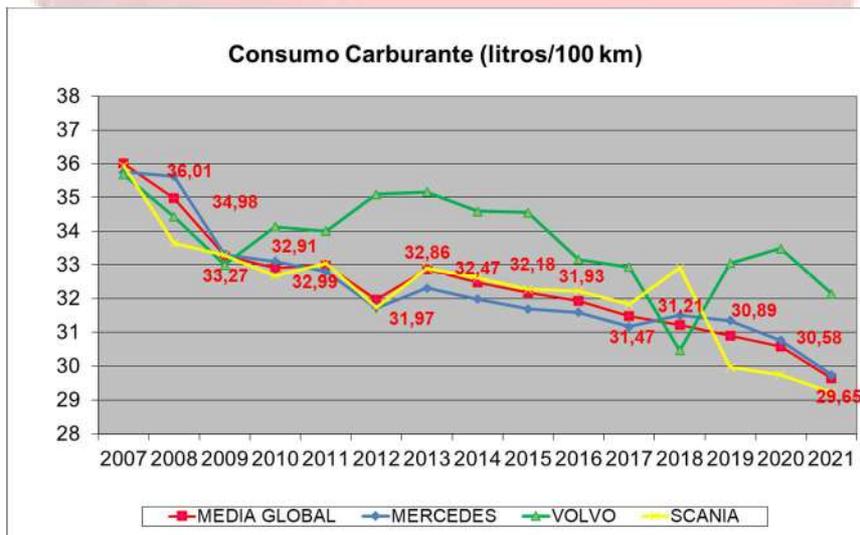


Fig. 4.5. Evolución del consumo carburante flota TAMSL

Fuente: Dpto. Mantenimiento.

CONSUMO (l/100Km)	MERCEDES	VOLVO	SCANIA	MEDIA GLOBAL
2007	35,75	35,69	35,94	36,01
2008	35,63	34,43	33,64	34,98
2009	33,31	33	33,29	33,27
2010	33,1	34,13	32,67	32,91
2011	32,79	34	33,05	32,99
2012	31,72	35,1	31,74	31,97
2013	32,31	35,16	32,89	32,86
2014	31,98	34,59	32,62	32,47
2015	31,69	34,55	32,27	32,18
2016	31,59	33,16	32,22	31,93
2017	31,16	32,93	31,83	31,47
2018	31,5	30,46	32,92	31,21
2019	31,34	33,05	29,97	30,89
2020	30,76	33,49	29,75	30,58
2021	29,74	32,14	29,23	29,65
% variación	-3,3	-4,0	-1,7	-1,0

Fig. 4.6. Evolución del consumo carburante flota TAMSL
Fuente: Dpto. Mantenimiento.

Adicionalmente los vehículos propiedad de TRANSPORTES MARTIN con motores de última generación consume también el aditivo AD Blue para disminuir el nivel de emisiones de sus vehículos

En cuanto al uso de este aditivo (AD Blue), su evolución ha sido:



Fig. 4.7. Evolución del consumo aditivo de motor flota TAMSL
Fuente: Dpto. Mantenimiento.

CONSUMO Ad- Blue (l/100Km)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	1,63	1,67	1,57	1,47	1,45	1,33	1,44	1,55	1,58	1,80

Fig. 4.8. Evolución del consumo aditivo de motor flota TAMSL
Fuente: Dpto. Mantenimiento.

4.3.2. Actividades propias de las bases.

Las principales energías consumidas en nuestras bases son el Agua y la electricidad, sobre las que también se efectúa un seguimiento:

Base de Valencia

En cuanto al uso del agua

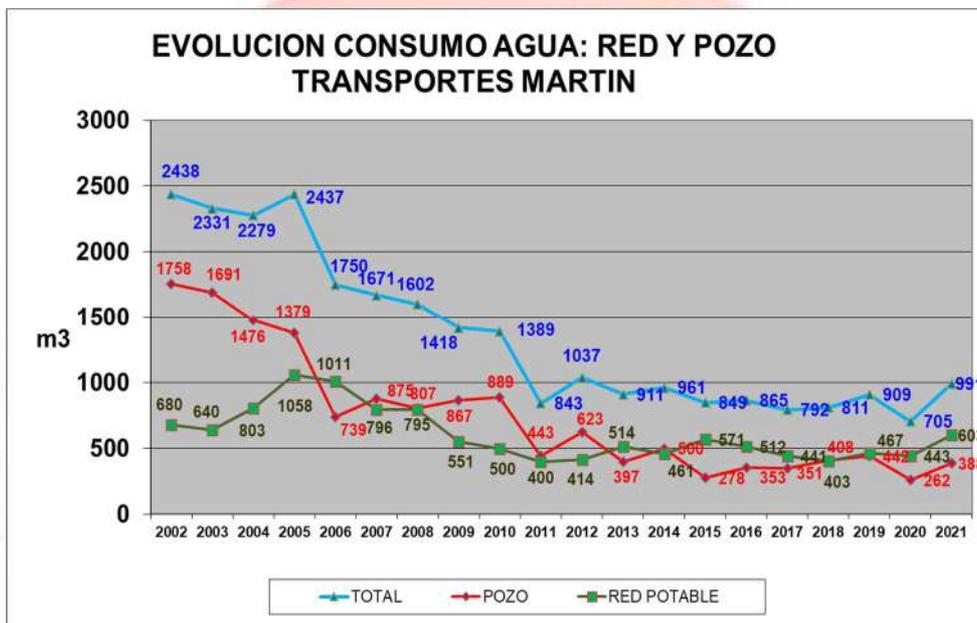


Fig. 4.9. Evolución consumo agua red y pozo Base Valencia
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

En cuanto al uso de electricidad

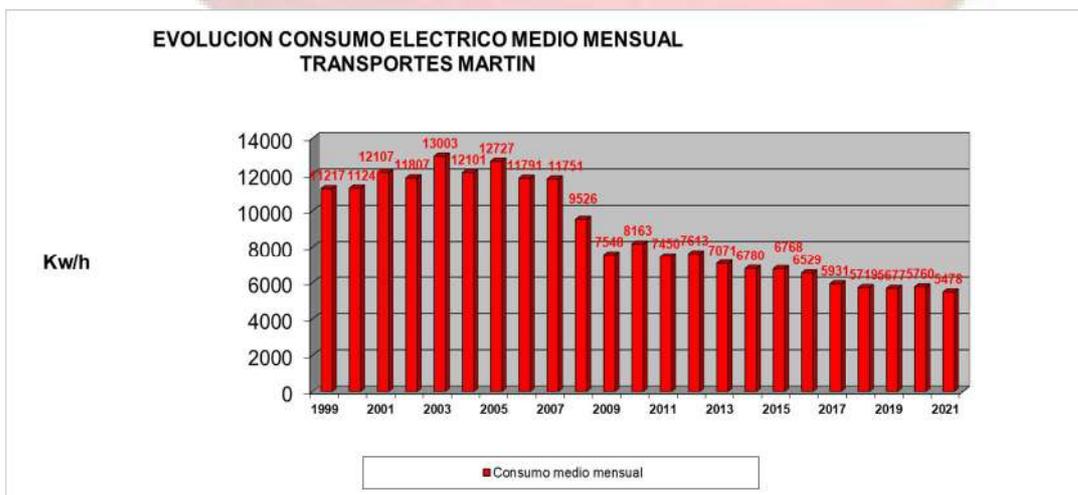


Fig. 4.10. Evolución consumo eléctrico medio mensual Base Valencia
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

Base de Sant Boi

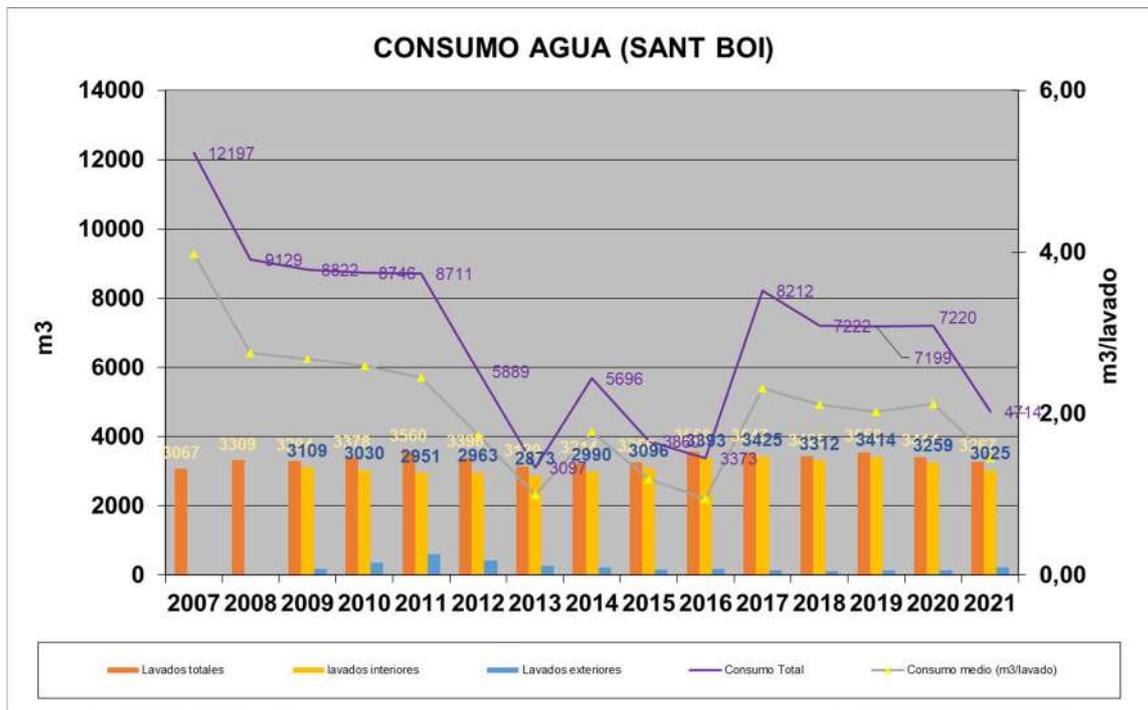


Fig. 4.11. Evolución consumo agua red Base S. Boi
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

Fecha	ENERGIAS					
	AGUA			ELECTRICIDAD		
	m3	€/m3	€	Kw	€/kw	€
2016	3.632	1,84	6.694	201.234	0,13	26.329
2017	8.212	2,71	22.215	164.307	0,13	20.715
2018	7.134	2,69	19.185	180.913	0,13	24.131
2019	7.119	2,65	18.884	203.492	0,15	30.673
2020	7.220	2,54	18.329	224.069	0,12	26.981
2021	4.714	2,63	12.411	212.317	0,13	26.881

Fig. 4.12. Evolución consumo agua red Base S. Boi
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

Centrándonos en la instalación de nuestro lavadero en la base de S. Boi, existen otros consumos de materias primas asociadas al funcionamiento de la estación de lavado y a los productos empleados para la realización de los propios lavados.

Fecha	DISOLVENTES LAVADERO											
	XILENO				ACETONA				ACETATO			
	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €
2016	5.940		0,807	4.793	1260		0,581	732	525		1,077	565,43
2017	4.320	-27%	0,916	3.957	710	-44%	1,215	863	350	-33%	1,511	529
2018	6.300	46%	0,956	6.022	1255	77%	0,758	951	350	0%	1,330	465,33
2019	5.040	-20%	0,999	5.037	720	-43%	0,524	377	0	-100%		0
2020	2.160	-57%	0,874	1.888	1610	124%	0,599	965	360	360%	0,803	289
2021	3.240	50%	1,125	3.644	1440	-11%	0,704	1.014	0	-100%		

Fig. 4.13. Evolución consumo Disolventes Lavadero S. Boi
Fuente: Dpto. Seguridad

Fecha	DETERGENTES DE LAVADO											
	JABON				CISTERCLON				LAVAMATIC/SUPERNET			
	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €
2016	3.320		0,950	3.154	5.500		1,816	9988	220		2,036	448
2017	1.720	-48%	0,950	1.634	5.060	-8%	1,930	9768	220	0%	2,036	448
2018	2.000	16%	0,950	1.900	7.480	48%	1,850	13838	440	100%	2,075	913
2019	2.000	0,0%	0,950	1.900	7.505	0,3%	1,879	14105	1.165	165%	2,086	2.430
2020	4.000	100,0%	0,950	3.800	3.300	-56,0%	1,900	6270	660	-43%	2,177	1.437
2021	3.000	-25,0%	0,950	2.850	3.740	13,3%	2,121	7933	1.320	100%	2,189	2.890

Fig. 4.14. Evolución consumo Detergentes Lavadero S. Boi
Fuente: Dpto. Seguridad

Fecha	TRATAMIENTO CALDERA							
	AQUIGEN				SAL			
	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €
2016	799		1,902	1.520	1.000		0,160	159,9
2017	934	17%	2,075	1.938	2.000	100%	0,159	318,4
2018	1.505	61%	2,988	4.497	2.250	13%	0,159	358,2
2019	1.296	-14%	3,470	4.497	1.250	-44%	0,159	199
2020	658	-49%	3,024	1.990	3.750	200%	0,170	637
2021	1.091	66%	3,040	3.317	2.100	-44%	0,179	375

Fig. 4.15. Evolución consumo Materias primas Caldera Lavadero S. Boi
Fuente: Dpto. Seguridad

Fecha	TRATAMIENTO DEPURADORA											
	Policl. aluminio				Cloruro Ferrico				Depurcal			
	Kgs	Inc %	€/kg	Fact. €	Kgs	Inc %	€/kg	Fact. €	Kgs	Inc %	€/kg	Fact. €
2016	9.450		0,265	2.504					5.000		0,155	776
2017	4.050	-57%	0,265	1.073					5.000	0%	0,147	736
2018	8.100	100%	0,275	2.226					5.000	0%	0,136	680
2019	4.050	-50%	0,293	1.185	450		0,320	144	5.000	0%	0,136	680
2020	1.350	-67%	0,298	402	2.965	559%	0,196	581	3.000	-40%	0,136	408
2020	0	-100%			4.350	47%	0,196	853	4.000	33%	0,145	579

Fig. 4.16. Evolución consumo Materias primas Tratamiento depuradora Lavadero S. Boi
Fuente: Dpto. Seguridad

Fecha	TRATAMIENTO DEPURADORA							
	Clorhídrico				Antiespumante			
	Kgs	Inc %	€/kg	Fact. €	Kgs	Inc %	€/kg	Fact. €
2016	8.960		0,156	1.400	100		4,810	481
2017	6.720	-25%	0,130	872	100	0%	4,920	492
2018	10.080	50%	0,172	1.738	160	60%	4,919	787
2019	10.080	0%	0,159	1.603	320	100%	5,000	1.600
2020	4.480	-56%	0,122	547	80	-75%	5,013	401
2021	3.360	-25%	0,114	383	120	50%	5,008	601

Fig. 4.17. Evolución consumo Materias primas Tratamiento depuradora Lavadero S. Boi
Fuente: Dpto. Seguridad

Base de Bilbao

En el año 2021 se han consumido 420,65 m3 de agua y una media mensual de 2409.09 kw/h

La organización fija de forma periódica una serie de objetivos para reducir y mejorar la eficiencia en el consumo de energía y materias primas, principalmente centradas en la reducción de los consumos de Agua y luz, y sobre todo en la reducción de carburantes.

La organización estudia la viabilidad de la adopción de fuentes de energía alternativas mediante el uso de energías renovables (instalaciones fotovoltaicas) o similares

4.4. Contaminación

4.4.1. Actividad de Transporte en Carretera.

Las emisiones de CO₂ a la atmósfera (**44,21 gr. CO₂ / Tn-Km**) han aumentado este año debido al peor aprovechamiento de la flota (disminución de las cargas promedio pese a que haya disminuido el consumo de carburante. Teniendo en cuenta el **payload (20.38 Tn)** y el **41% de km vacíos**, nos encontramos muy por debajo de las emisiones teóricas de nuestra flota.

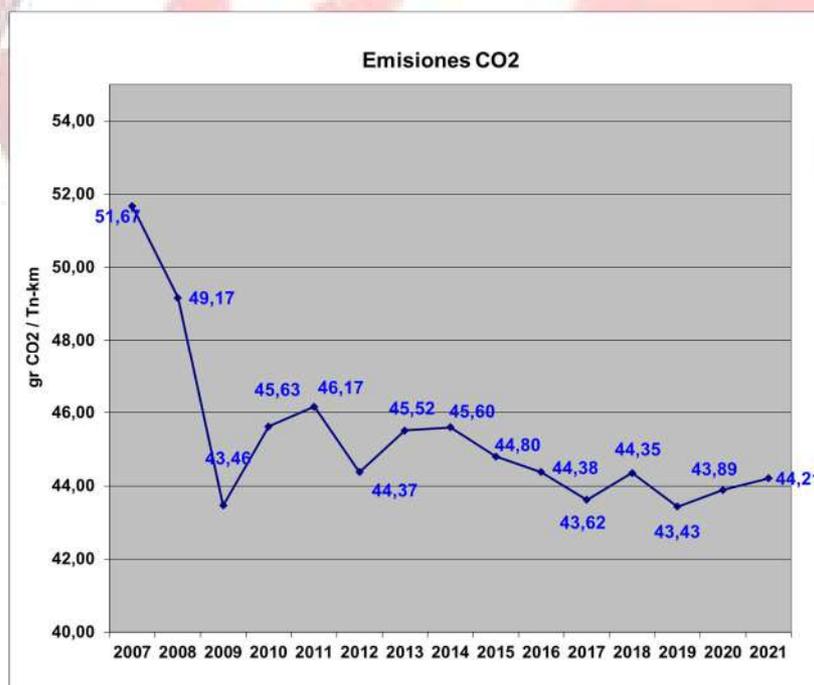


Fig. 4.18. Evolución Emisiones CO₂ Flota TAMSL
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

4.4.2. Actividades propias de las bases.

PRODUCCION DE RESIDUOS

Base de Valencia

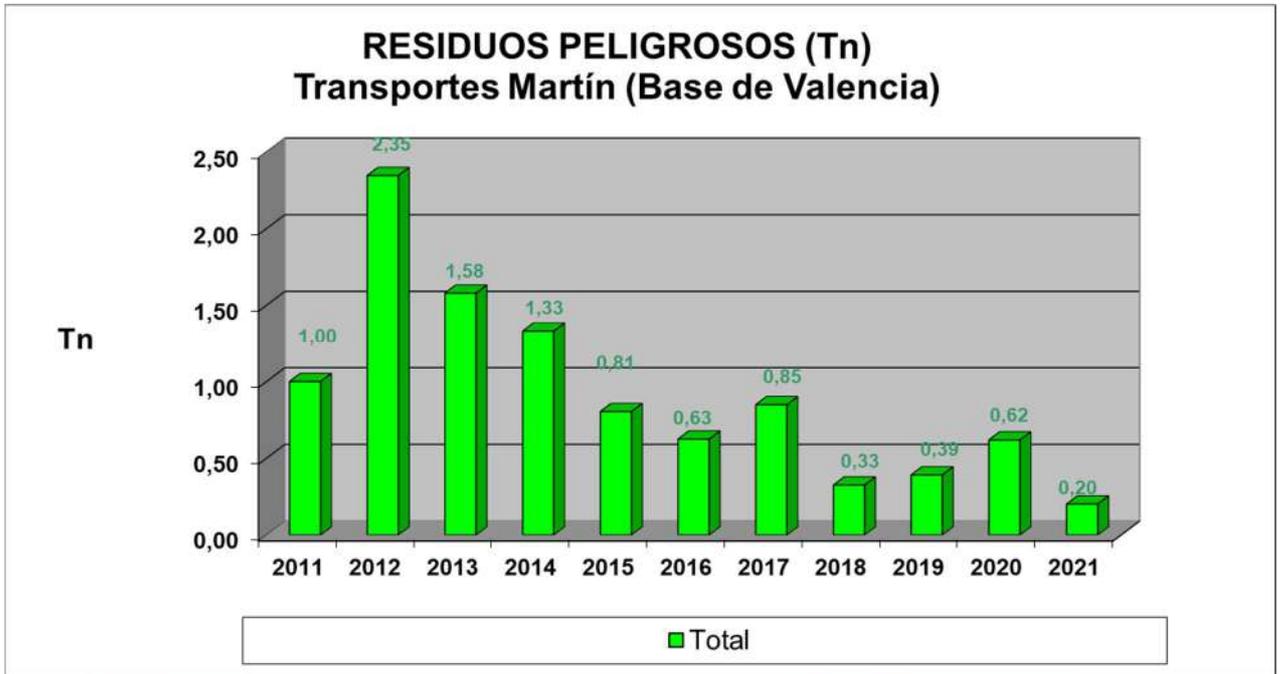


Fig. 4.19. Evolución Producción Residuos peligrosos Base Valencia
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

El desglose por residuos peligrosos es el siguiente:

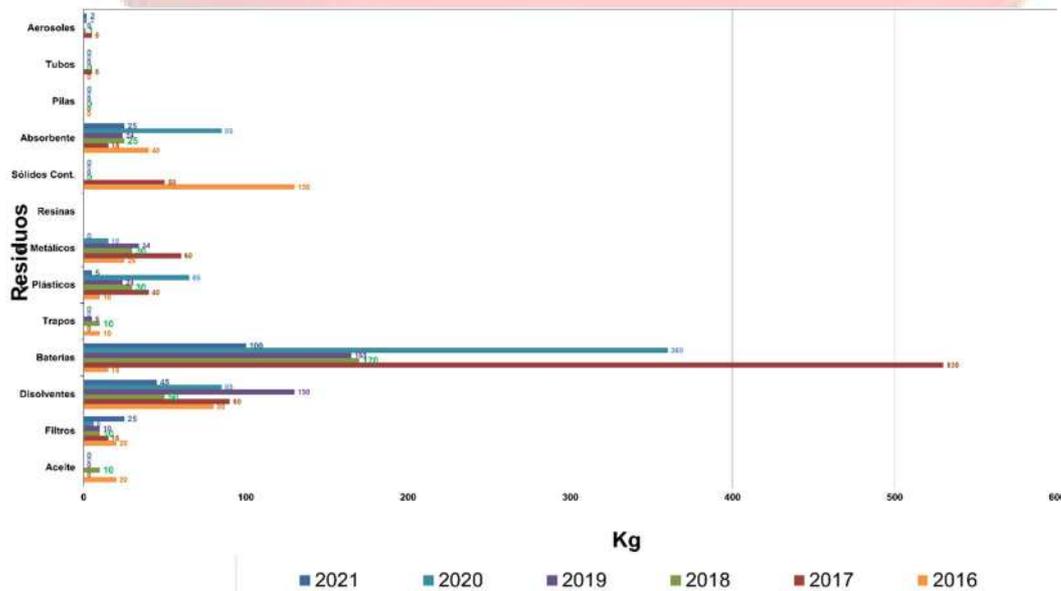


Fig. 4.20. Evolución Producción Residuos peligrosos por tipo Base Valencia
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

En cuanto a los residuos no peligrosos, este año se han realizado las retiradas de residuos habituales

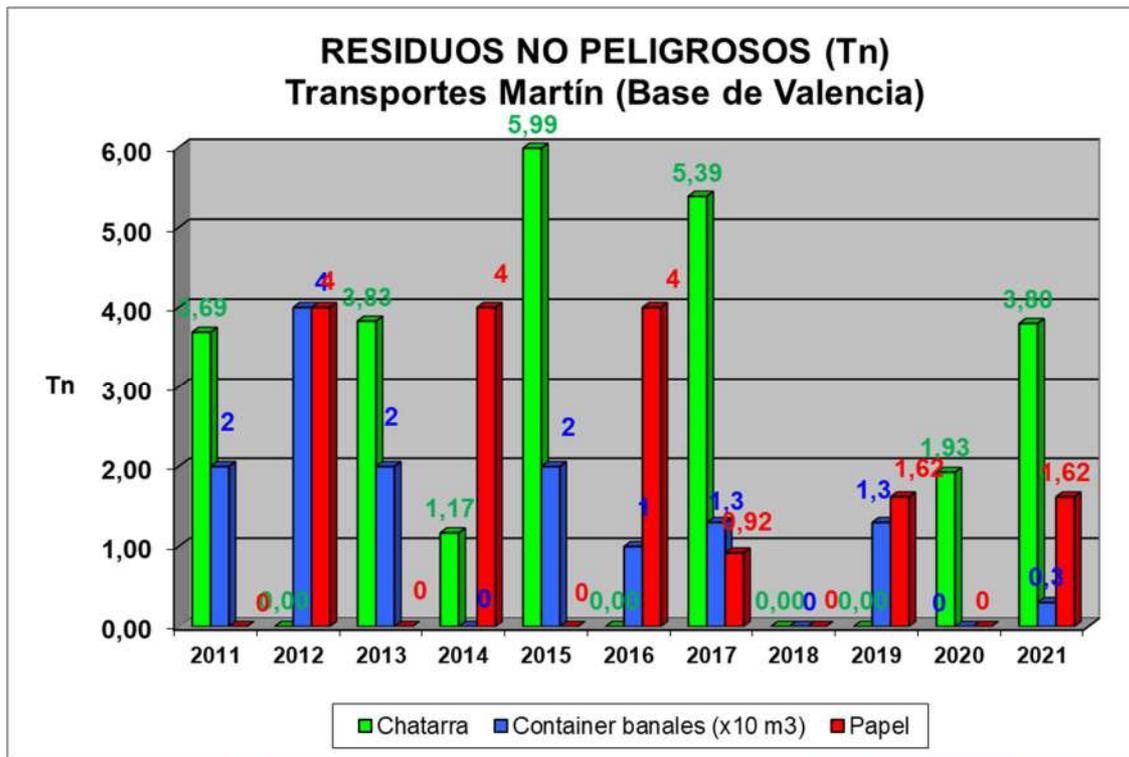


Fig. 4.21. Evolución Producción Residuos No peligrosos Base Valencia
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

Base de Sant Boi

Fecha	Filtro Prensa				Banales				Papel y Carton			
	Kilos	Inc %	€/kg	Fact. €	m3	Inc %	€/l	Fact. €	m3	Inc %	€/m3	Fact. €
2016	68.100		0,264	18.009	95		18,868	1.792	15		11,867	178
2017	51.400	-25%	0,266	13.687	50	-47%	24,120	1.206	6	-60%	12,167	73
2018	62.910	22%	0,246	15.447	105	110%	26,210	2.752	10	67%	14,200	142
2019	62.500	-1%	0,249	15.534	110	5%	26,209	2.883	17	70%	13,882	236
2020	34.440	-45%	0,260	8.960	90	-18%	26,656	2.399	16	-6%	13,500	216
2021	39.520	15%	0,255	10.081	125	39%	22,064	2.758	17	6%	14,000	238

Fecha	Plastico				Trapos			
	m3	Inc %	€/m3	Fact. €	kg	Inc %	€/kg	Fact. €
2016	27		8,148	220	30		1,533	46
2017	18	-33%	8,444	152	0			
2018	45	150%	8,844	398	0			
2019	36	-20%	9,000	324	1,0		17	17
2020	55	52%	9,314	510	6,0	500%	18	106
2021	19	-65%	6,392	124	7,0	17%	8	58

Fig. 4.22. Evolución Producción Residuos Base S. Boi
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

VERTIDOS

Base de Valencia

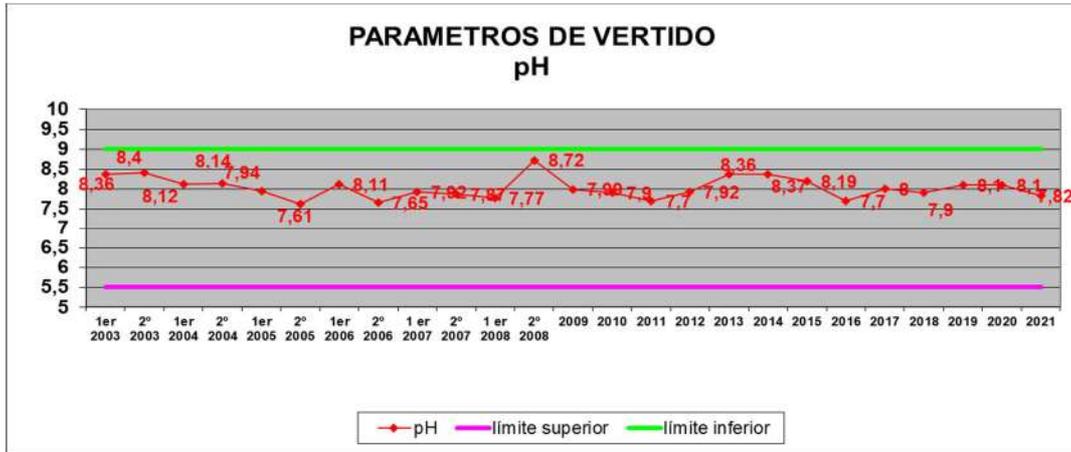


Fig. 4.23. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de Valencia - pH
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

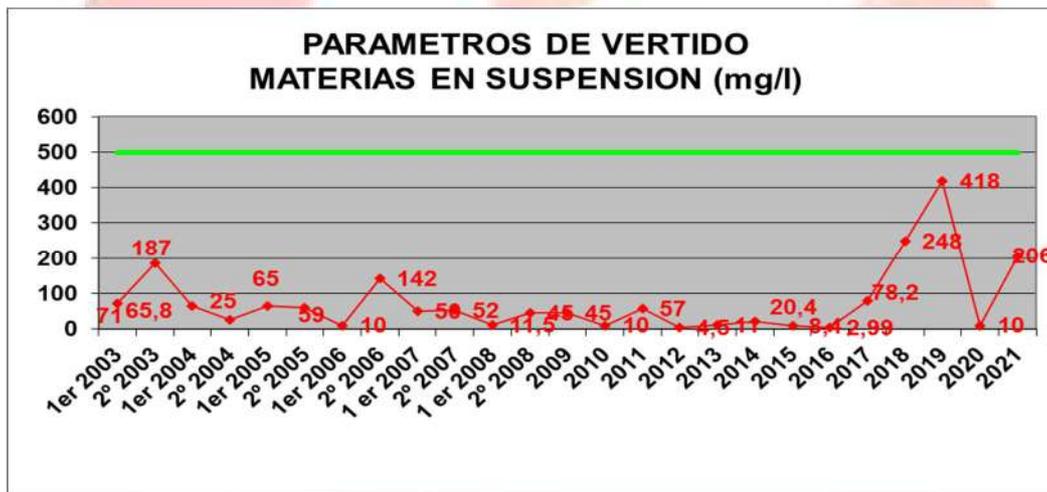


Fig. 4.24. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de Valencia - Materias en suspensión
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

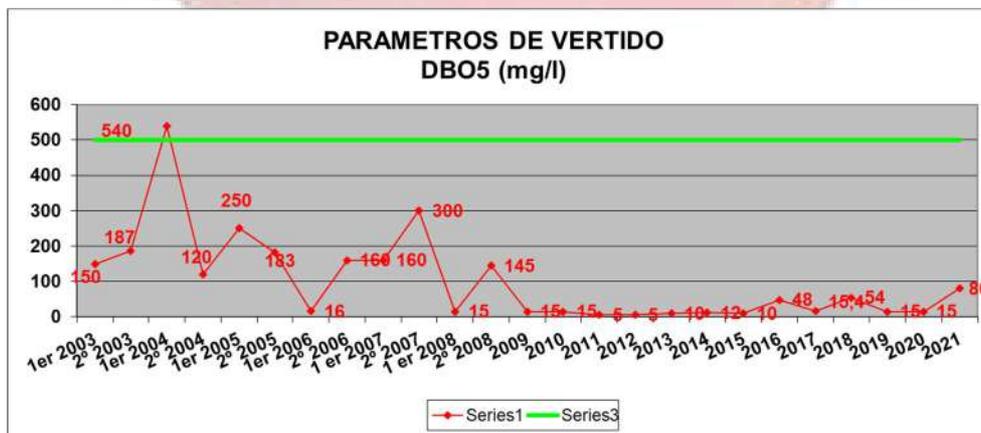


Fig. 4.25. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de Valencia - DBO5
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

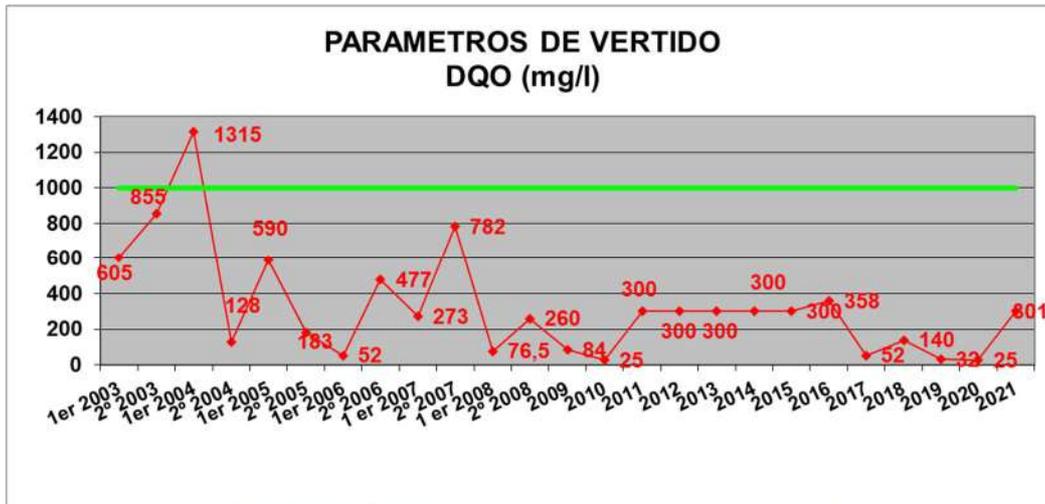


Fig. 4.26. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de Valencia - DQO
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

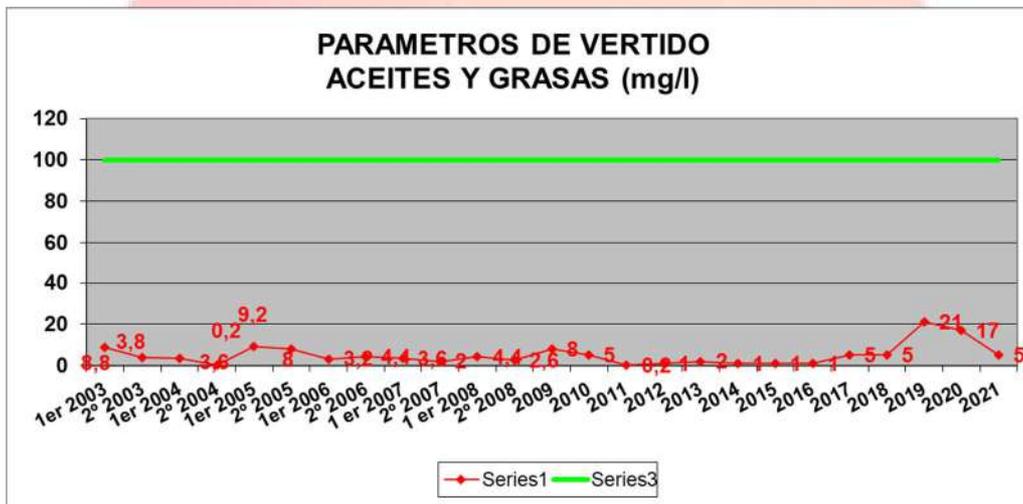


Fig. 4.27. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de Valencia – Contenidos en grasas
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

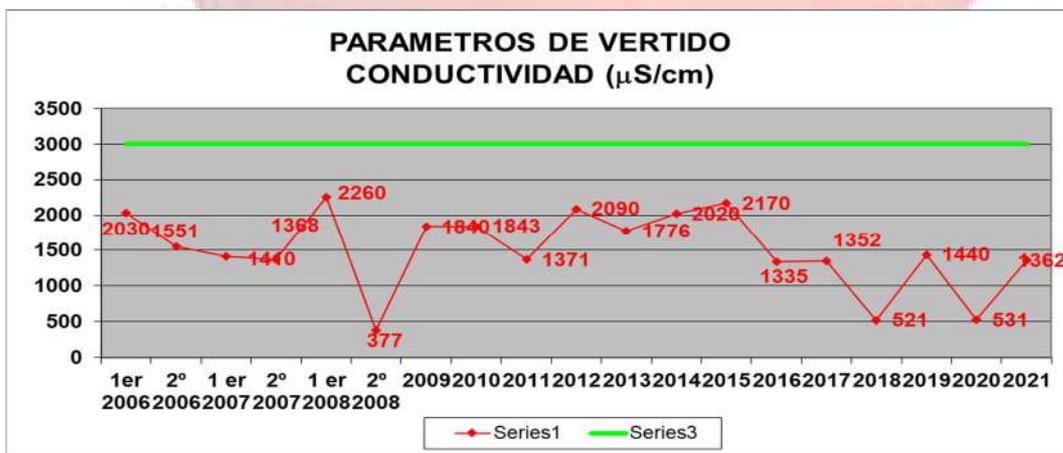


Fig. 4.28. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de Valencia - Conductividad
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

Base de Sant Boi

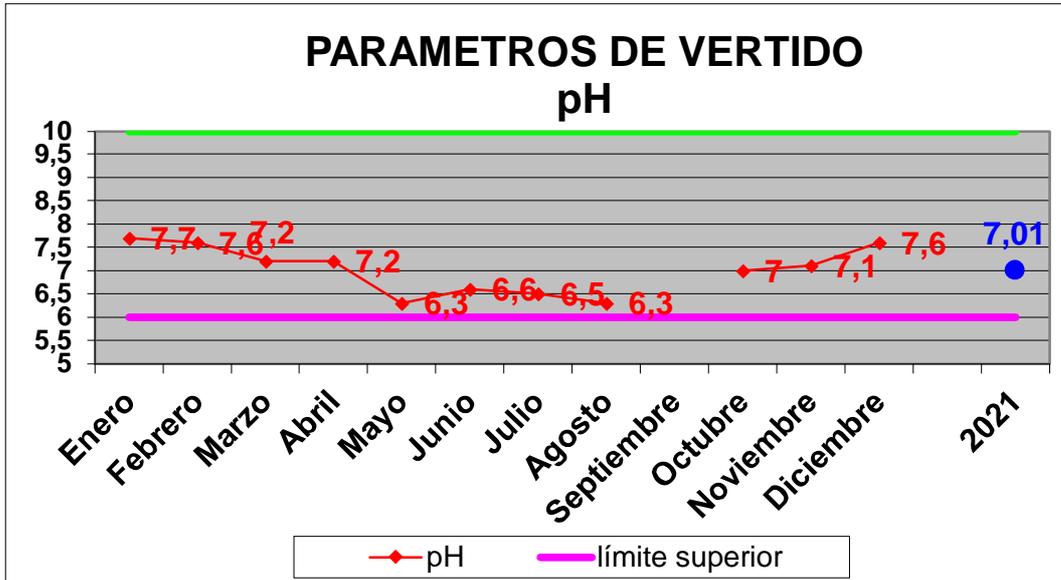


Fig. 4.29. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de S. Boi - pH
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

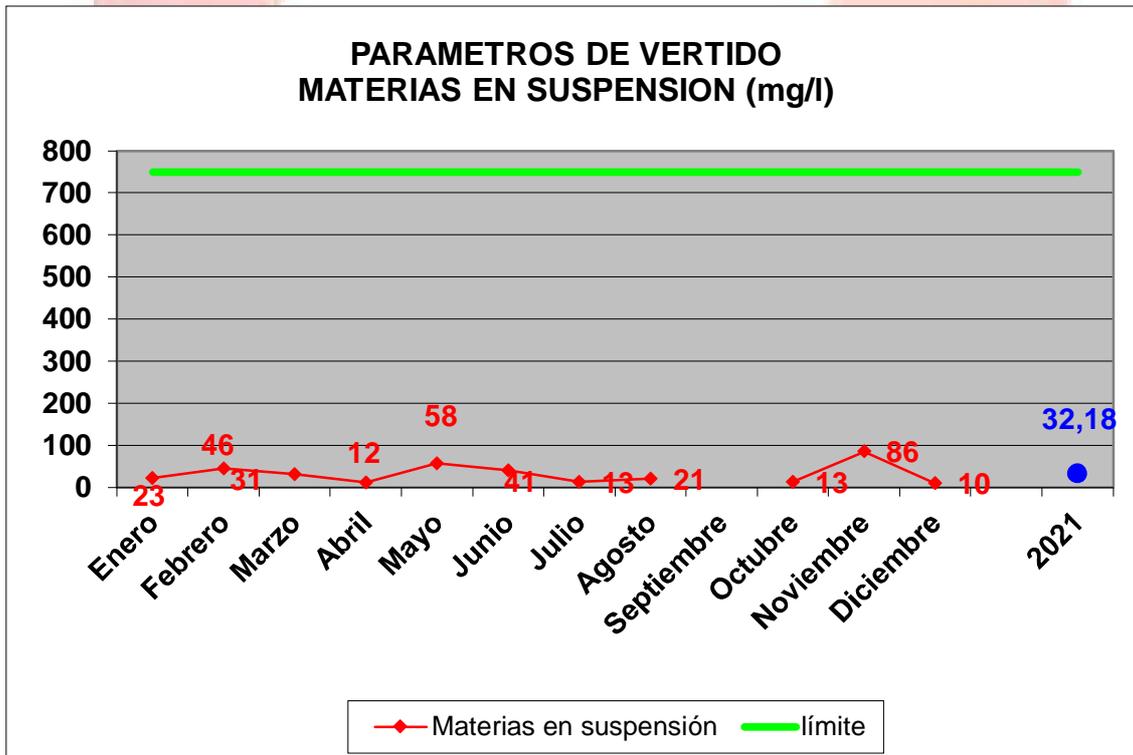


Fig. 4.30. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de S. Boi – Materias en Suspensión
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

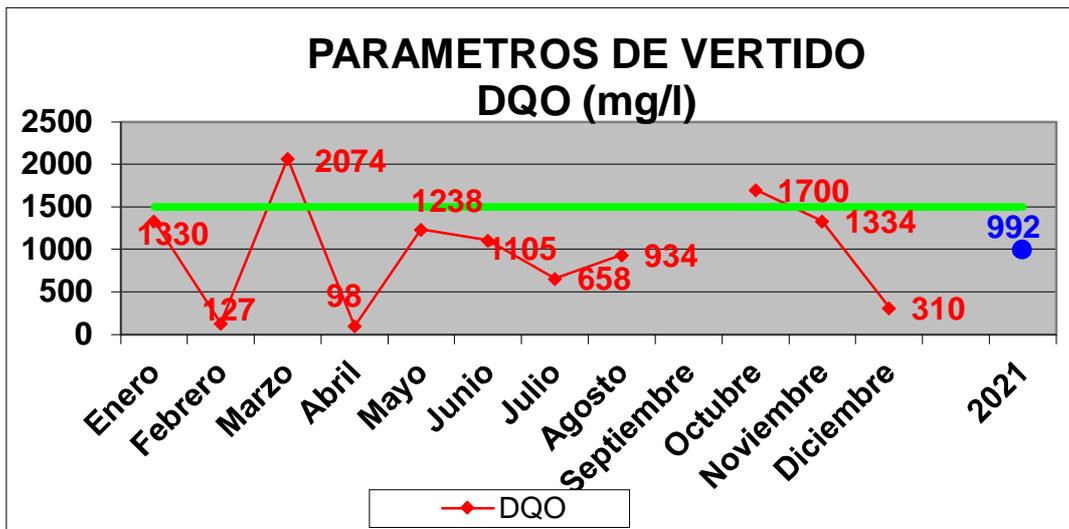


Fig. 4.31. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de S. Boi - DQO
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

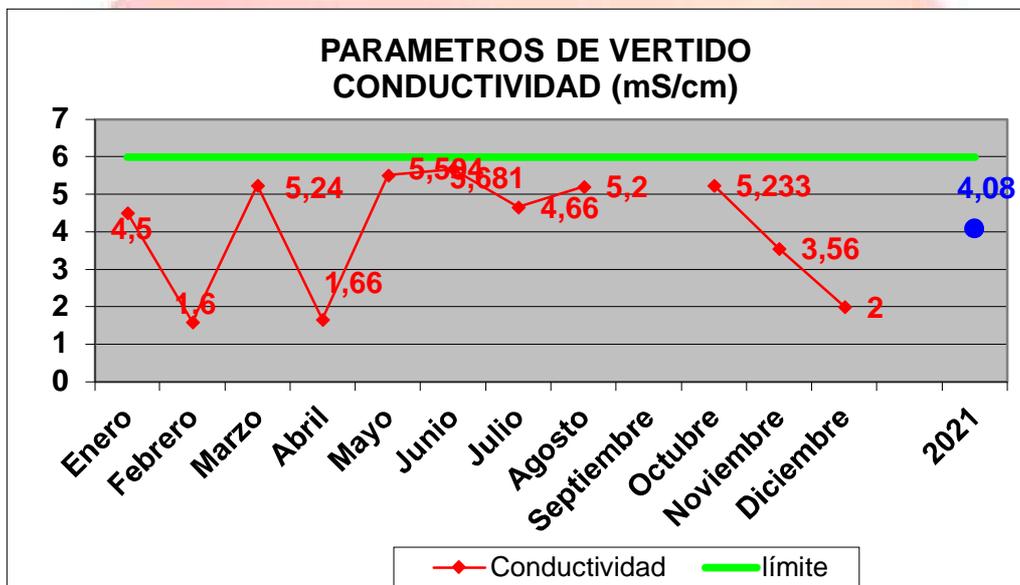


Fig. 4.32. Evolución Parámetros vertido efluentes Base de S. Boi - Conductividad
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

La empresa controla, identifica y gestiona los residuos generados por su actividad basándose en el principio de Reducción, Reutilización, Reciclaje. Para ello promueve principios de uso eficiente de las materias primas, reducción de consumos y aprovechamiento de las mismas.

En cuanto al reciclaje y reutilización, la empresa dispone de proveedores debidamente identificados y autorizados para la gestión y eliminación de los residuos producidos.

La organización cumple con todas sus obligaciones en la materia en cuanto a las figuras de productor y gestor de residuos.

4.5. Cambio climático

Huella de Carbono

Pasamos a detallar las emisiones de CO₂ que se producen como consecuencia de nuestra actividad, tanto de forma directa por emisiones de combustibles fósiles (emisiones Scope1) como las derivadas del consumo de energía eléctrica (emisiones Scope2)

Emisiones Scope 1

Corresponde con las emisiones por consumo de combustibles fósiles realizadas durante la actividad de transporte en los servicios encargados a Transportes Martin y durante la utilización de la caldera del lavadero de Sant Boi. Durante el año 2021:

EMISIONES	CONSUMO GASOIL (litros)	FACTOR EMISION (Kg CO ₂ /l)	EMISION EQUIVALENTE (Tn CO ₂)
Vehículos *	7449502,31	2,9	21603,56
Caldera Sant Boi	86882,75	2,9	251,96
TOTAL			21855,52

* Se consideran los vehículos propios y los autonomos que realizan viajes para la empresa

Fig. 4.33. Emisiones SCOPE 1 TAMSL
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

Emisiones Scope 2

Corresponde con las emisiones equivalentes al consumo eléctrico de cada centro de trabajo aplicándole el factor de emisión en función de lo comunicado por cada comercializadora de la electricidad. Durante el año 2021:

BASE	CONSUMO ELECTRICO (Kwh)	COMERCIALIZADORA	FACTOR EMISION (Kg CO ₂ /Kwh)	EMISION EQUIVALENTE (Tn CO ₂)
Albuixech	65738	Iberdrola	0,2	13,15
Bilbao	28909	Iberdrola	0,2	5,78
Barcelona	32677	Naturgy	0,25	8,17
	179640	Endesa	0,2	35,93
TOTAL				63,03

Fig. 4.34. Emisiones SCOPE 2 TAMSL
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

Por tanto, la huella de carbono calculada de Transportes Martín es:

EMISIONES	EMISION EQUIVALENTE (Tn CO ₂)
Scope 1 (combustibles fósiles)	21855,52
Scope 2 (electricidad)	63,03
TOTAL	21918,55

Fig. 4.35. Cálculo Huella Carbono TAMSL
Fuente: Dpto. Medio Ambiente

Al respecto del cambio climático, la organización fija de forma periódica una serie de objetivos para combatir el cambio climático a través de la reducción y mejora en el uso de las materias primas y fuentes de energía propias de su actividad, y sobre todo a través de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

La eficacia de este tipo de programas de mejora es medida de forma periódica a través del cálculo de los indicadores pertinentes incluidos en el informe de revisión del sistema de gestión.

4.6. Protección de la biodiversidad

Todas las campas propiedad de TRANSPORTES MARTIN se encuentran ubicadas en espacios industriales y disponen de los permisos preceptivos, por lo que su impacto sobre la biodiversidad puede considerarse no relevante.



5. ASPECTOS SOCIALES Y RELATIVOS A LOS RECURSOS HUMANOS

5.1. Empleo

Uno de los principios fundamentales expresados en la Política de Gestión de TRANSPORTES MARTIN es el fomento del desarrollo de sus trabajadores a través de la innovación continua de sistemas y herramientas, y sobre todo a través de la aplicación de programas de formación y capacitación que eleven el nivel de desempeño de la plantilla.

Parte de esta apuesta se demuestra en las políticas y procedimientos de contratación implementados en la organización.

Por una parte, durante los últimos años se está llevando a cabo un relevo generacional necesario en los diferentes departamentos y puestos de responsabilidad de la empresa. Al mismo tiempo, se está llevando a cabo un programa de mejora continua de la capacitación de los trabajadores.

Este programa de mejora de la capacitación, incluye tanto al personal conductor, quienes reciben formación teórica y práctica según nuestro programa BBS como al personal administrativo de la empresa, quien de forma constante mejora su capacitación mediante acciones formativas destinadas al desarrollo de nuevas capacitaciones, o a la mejora de las ya existentes.

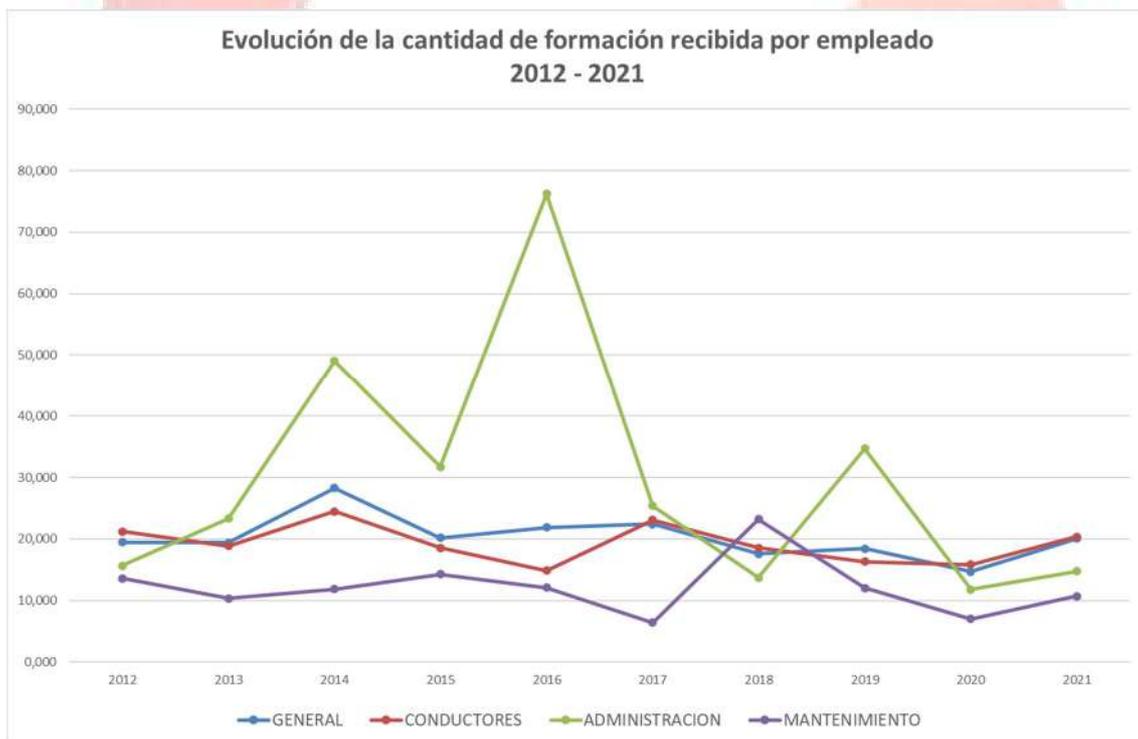


Fig. 5.1. Evolución de las horas de formación anuales por empleado clasificadas por grupo funcional
Fuente: Dpto. Calidad

Adicionalmente, la organización realiza una clara apuesta por la comunicación interna trabajando en la versatilidad y conocimiento multidisciplinar de sus empleados, de forma que la división de tareas por departamentos no se realice de forma estanca.

En cuanto a la composición de la plantilla, a 31 de diciembre de 2021 la plantilla estaba compuesta por 261 empleados que se pueden desglosar de la siguiente forma: 203 conductores, 45 administrativos y 13 operarios de mantenimiento y lavadero mientras que a 31 de diciembre de 2020 la plantilla estaba compuesta por 261 empleados que se pueden desglosar de la siguiente forma: 198 conductores, 47 administrativos y 16 operarios de mantenimiento y lavadero.

Obviamente la plantilla sufre de una variación asociada a la temporalidad de la demanda que se intenta sea lo menor posible, tal y como queda reflejado en el siguiente gráfico:

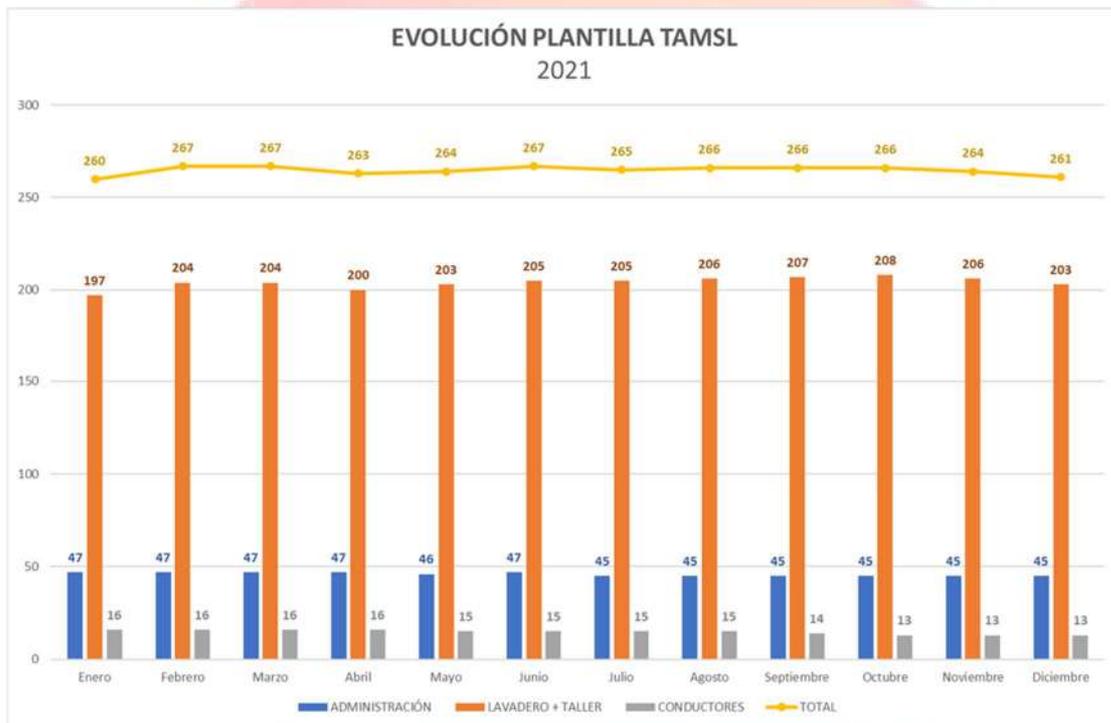


Fig. 5.2. Evolución de la plantilla clasificada por grupo funcional
Fuente: Dpto. RR.HH.

De la misma forma, se puede realizar un análisis más profundo de la composición de la plantilla atendiendo a diferentes criterios:

- Distribución de la plantilla por razón de sexo:

Hombre		Mujer	
Numero	Porcentaje	Numero	Porcentaje
245	94,23%	15	5,77%

Fig. 5.3. Distribución de la plantilla clasificada por razón de sexo
Fuente: Dpto. RR.HH.

- Distribución de la plantilla por nacionalidad

	Hombre		Mujer	
	Numero	Porcentaje	Numero	Porcentaje
BULGARIA	24	9,20%	0	0,00%
ESPAÑA	202	77,39%	13	4,98%
ITALIA	1	0,38%	0	0,00%
MOLDAVIA	2	0,77%	0	0,00%
PERU	1	0,38%	0	0,00%
POLONIA	1	0,38%	0	0,00%
RUMANIA	13	4,98%	1	0,38%
UCRANIA	1	0,38%	0	0,00%
VENEZUELA	0	0,00%	1	0,38%
Total	245		15	

Fig. 5.4. Distribución de la plantilla por nacionalidad

Fuente: Dpto. RR.HH.

- Distribución por Puesto profesional y Área de influencia

		Hombre		Mujer	
		Numero	Porcentaje	Numero	Porcentaje
Área	<i>Admon</i>	31	70,45%	13	29,55%
	<i>Comercial</i>	1	50,00%	1	50,00%
	<i>Personal de fábrica</i>	211	99,53%	1	0,47%
	<i>Personal de obra</i>	0	0,00%	0	0,00%
	<i>Informática</i>	2	100,00%	0	0,00%
	TOTAL	245		15	
Puesto	<i>Administrativo</i>	29	70,73%	12	29,27%
	<i>Comercial</i>	1	50,00%	1	50,00%
	<i>Dirección</i>	4	80,00%	1	20,00%
	<i>Personal de obra</i>	211	99,53%	1	0,47%
	TOTAL	245		15	

Fig. 5.5. Distribución de la plantilla por puesto profesional y área de influencia

Fuente: Dpto. RR.HH.

- Distribución por modalidad de contrato laboral

	Hombre		Mujer	
	Numero	Porcentaje	Numero	Porcentaje
INDEFINIDO TIEMPO COMPLETO	221	95,26%	11	4,74%
INDEFINIDO TIEMPO PARCIAL	3	75,00%	1	25,00%
INDEFINIDO FIJO/DISCONTINUO	0	0,00%	0	0,00%
DURACIÓN DETERMINADA TIEMPO COMPLETO	15	88,24%	2	11,76%
DURACIÓN DETERMINADA TIEMPO PARCIAL	6	85,71%	1	14,29%
TOTAL	245		15	

Fig. 5.6. Distribución de la plantilla por modalidad de contrato laboral

Fuente: Dpto. RR.HH.

- Distribución por Edades, Puesto Profesional y Área de Influencia

		Menor de 18 años		Entre 18 y 23 años		Entre 24 y 30 años		Entre 31 y 40 años		Entre 41 y 50 años		Mayor de 50 años	
		HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Área	<i>admon</i>	0	0	0	0	3	0	8	6	6	3	14	4
	<i>Comercial</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	<i>Personal de fábrica</i>	0	0	0	0	3	0	16	0	68	0	124	1
	<i>Personal de obra</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>Informática</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
	TOTAL	0	0	0	0	6	0	25	6	74	3	140	6
Puesto	<i>Administrativo</i>	0	0	0	0	2	0	8	5	6	3	13	4
	<i>Comercial</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	<i>Dirección</i>	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	2	0
	<i>Personal de obra</i>	0	0	0	0	3	0	16	0	68	0	124	1
	TOTAL	0	0	0	0	6	0	25	6	74	3	140	6

Fig. 5.7. Distribución de la plantilla por edades, puesto profesional y área de influencia

Fuente: Dpto. RR.HH.

Adicionalmente con los datos disponibles también se puede obtener una clasificación de los trabajadores en función de los emolumentos percibidos:

	Hombre	Mujer
Remuneración promedio en 2021	35.754,94 €	37.074,64 €

Fig. 5.8. Remuneración promedio de la plantilla

Fuente: Dpto. RR.HH.

Dividiéndolo en grupos de edad:

Remuneración promedio en 2021	Hombre	Mujer
<i>Menor de 18 años</i>	0,00 €	0,00 €
<i>Entre 18 y 23 años</i>	0,00 €	0,00 €
<i>Entre 24 y 30 años</i>	34.453,01 €	0,00 €
<i>Entre 31 y 40 años</i>	37.879,03 €	39.810,73 €
<i>Entre 41 y 50 años</i>	34.271,78 €	34.501,99 €
<i>Mayor de 50 años</i>	36.215,38 €	35.624,88 €

Fig. 5.9. Remuneración promedio de la plantilla por grupos de edad

Fuente: Dpto. RR.HH.

Dividiéndolo en función del Área Funcional y la Categoría del puesto de Trabajo

		Hombre	Mujer
		Numero	Numero
Área	<i>admon</i>	34.251,41 €	37.318,05 €
	<i>Comercial</i>	26.794,98 €	28.139,24 €
	<i>Personal de fábrica</i>	35.986,01 €	42.845,67 €
	<i>Personal de obra</i>		
	<i>Informática</i>	39.161,16 €	
Puesto	<i>Administrativo</i>	34.696,75 €	37.529,72 €
	<i>Comercial</i>	26.794,98 €	28.139,24 €
	<i>Dirección</i>	33.477,57 €	34.778,06 €
	<i>Personal de obra</i>	35.986,01 €	42.845,67 €

Fig. 5.10. Remuneración promedio de la plantilla por área y categoría del puesto
Fuente: Dpto. RR.HH.

Las características propias del sector y de los puestos de trabajo mayoritarios en el mismo conllevan de forma aparejada la existencia de una desigualdad en el número de trabajadores de género masculino y femenino, ya que la amplia mayoría de la plantilla está compuesta por conductores, que son en su mayor parte conductores, ya que este es un trabajo no habitual para mujeres.

Este tipo de situaciones y las medidas implementadas para su mejora están recogidas en el plan de igualdad elaborado por la compañía y pendiente de presentar junto a la correspondiente auditoría salarial frente a la autoridad pertinente en la materia.

5.2. Organización del trabajo

La jornada de trabajo y el horario de la misma están regulados por los distintos convenios colectivos de aplicación en cada uno de los centros de trabajo aperturados por la compañía. Habiéndose tomado las medidas organizativas y técnicas necesarias para el seguimiento y cumplimiento completo de la compañía en la materia.

En el caso del colectivo de administración, la jornada está dividida entre mañana y tarde, mientras que las actividades de taller y lavadero, por su naturaleza discontinua, está organizada en turnos para cubrir así la totalidad de horas de apertura de dichas actividades.

En cuanto a la organización del trabajo de conductores, esta está organizada de acuerdo a lo marcado por la legislación aplicable en la materia en concreto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

Adicionalmente y en materia de conciliación la compañía ha implementado las medidas necesarias para el cumplimiento de las medidas establecidas de forma legal o reglamentaria al menos en relación con los siguientes aspectos:

- Permisos por nacimiento de hijo / a
- Permisos por maternidad / paternidad
- Acumulación de horas de Lactancia
- Reducciones de jornada por cuidado de un menor
- Ajustes en la jornada para cuidados de un menor
- Teletrabajo y reducciones de Jornada como consecuencia de la COVID 19

Como resultado de estas situaciones, la empresa ha tenido y tiene los siguientes trabajadores con algún tipo de adaptación de su jornada laboral:

Nº trabajadores con jornada reducida	2020	2021
Jornada reducida -mujeres		
Jornada reducida - hombres	1	1

Fig. 5.11. Trabajadores con jornada reducida
Fuente: Dpto. RR.HH.

La compañía no dispone de una política formal en materia de desconexión laboral, pero si dispone de un conjunto de prácticas y usos asociados a esta materia destinados a mejorar el clima laboral de sus empleados y a mejorar su cumplimiento en la materia.

En cuanto al absentismo laboral por accidentabilidad en la compañía los datos son:

AÑO	2021	2020
1. Accidentes mortales	0	0
2. Accidentes con baja	10	8
3. Accidentes sin baja	7	8
4. Días de baja	243	567
Horas trabajadas por año	518584	529004

AÑO	2021	2020
Índice de Frecuencia de accidentes con o sin baja por cada 200.000 horas	6,55	6,49
Índice de Frecuencia de accidentes con baja por millón de horas trabajadas	19,28	15,12
Índice de severidad (días de baja por número de accidentes con baja)	24,30	36,87

Fig. 5.12. Absentismo por accidentabilidad
Fuente: Dpto. Seguridad

En cuanto a los despidos producidos en los dos últimos años:

Despidos	Mujeres	Hombres
<i>Menores de 30 años</i>		
<i>entre 30 y 50 años</i>	1	5
<i>Mayores de 50 años</i>		5
Distribución por Clasificación Profesional	Mujeres	Hombres
<i>Puestos de Dirección y Gerencia</i>		
<i>Puestos Administrativos</i>		1
<i>Puestos de Conductores</i>		10
<i>Puestos de Servicios Auxiliares (Taller, Lavadero, Almacén)</i>		

Fig. 5.13. Despidos por edad y puesto
Fuente: Dpto. RR.HH.

5.3. Salud y Seguridad

TRANSPORTES MARTIN dispone de un sistema de Gestión plenamente implementado y que recoge todos aquellos aspectos de Seguridad y Salud en el trabajo a tener en cuenta en el desarrollo de las diferentes actividades llevadas a cabo por su personal.

Este Sistema de Gestión se encuentra certificado según norma ISO 45001:2018 desde el pasado año 2020.

Este esfuerzo en la certificación del sistema se sustenta en la voluntad de la organización de validar y normalizar sus prácticas en la materia frente a un estándar plenamente aceptado en el sector.

Tal y como se ha detallado en el capítulo 3 del presente informe, y de acuerdo con las exigencias de la certificación en la materia aplicable, la organización dispone de los procedimientos y herramientas necesarias para la identificación, análisis y evaluación de riesgos en materia de Seguridad y Salud aplicables a su actividad.

Una de las principales herramientas empleadas por la organización para la eliminación o atenuación de dichos riesgos es la formación. Esta formación se divide en las siguientes líneas de actuación:

- Formación BBS

La empresa ha desarrollado un programa de formación basado en un estándar BBS (Conducción preventiva) que alcanza a todos sus trabajadores, impartiendo a cada uno de ellos los correspondientes módulos de formación teórica, y realizando las sesiones de formación y observación práctica de la conducción.



El programa es desarrollado plenamente por formadores y observadores internos plenamente capacitados para la realización de su tarea.

Durante 2021 se han efectuado 28 sesiones de observación a conductores.

El objetivo de este programa es modificar la actitud y aptitud de los conductores para la mejora de los niveles de seguridad en la conducción, quedando estos reflejados en:

- Reducir accidentes e incidentes
- Mejora de los niveles de consumo de carburantes
- Reducción de los niveles de emisiones
- Reducir costes de mantenimiento de flota
- Reducir consumo de neumáticos

Adicionalmente y de forma complementaria a este programa de observación de la conducción, todos los vehículos de la flota están dotados de un sistema de seguimiento vía GPS que permite el control a distancia y en tiempo real del desempeño de la conducción por parte de los conductores de la flota.

- Formación en Prevención de Riesgos Laborales

Todos los conductores de Transportes A. Martín S.L. reciben formación sobre los riesgos asociados a su puesto de trabajo impartida por un técnico titulado en la materia y organizada por su Servicio de Prevención Ajeno de acuerdo a lo marcado por el artículo 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL).

Durante 2021 se han formado a 30 conductores de nueva incorporación en la materia

Adicionalmente y como refresco, todo el personal de oficinas de Valencia ha recibido también una formación recordatoria sobre la Prevención de riesgos laborales en su puesto de Trabajo. Esta formación realizada de forma on line ha alcanzado a 38 trabajadores.

- Formación de reciclaje HSSEQ

Durante 2021 se han realizado diferentes cursos de formación a conductores para el refresco de políticas, procedimientos y conceptos en materia de HSSEQ.

Desgraciadamente, por las limitaciones a la reunión fijadas por la pandemia existente, no se han podido realizar tantos grupos como se hubiera deseado, no obstante, y de cara 2022, se está trabajando en la implementación de una nueva sistemática de formación que permita la organización de grupos de menor tamaño, y que facilite la realización de formación por todos los conductores en plantilla en un periodo de 3 años.

- Formación Conducción defensiva

De forma periódica un grupo de nuestros conductores recibe formación específica práctica en materia de conducción defensiva y antivuelco impartida por formadores expertos en la materia, en circuitos y con vehículos especialmente preparados para ello.

77 conductores han recibido este tipo de formación en 2021.

- Formación en RSE

Con el objetivo de mejorar la implementación de los aspectos de Responsabilidad social en la organización, y para mejorar la capacitación de los auditores internos en la materia, los responsables de los Dptos. de Calidad, Seguridad y Medio Ambiente han recibido formación específica en materia de RSE.

En concreto han cursado cada uno de ellos una formación de 30 horas

En cuanto a la siniestralidad laboral de la organización, la empresa controla a través de los indicadores correspondientes su siniestralidad laboral y la incidencia de esta, además con periodicidad anual recibe un informe de siniestralidad detallado emitido por la mutua que permite un conocimiento pormenorizado de las características e incidencia de cada siniestro individual.

AÑO	2021	2020	2019
1. Accidentes mortales	0	0	0
2. Accidentes con baja	10	8	16
3. Accidentes sin baja	7	8	18
4. Días de baja	243	567	606
Personal (incluidos subcontratados)	296	302	322
Personal propio	263	264	280
Horas trabajadas por año	518584	529004	563500

AÑO	2021	2020	2019
Índice de Frecuencia de accidentes con o sin baja por cada 200.000 horas	6,55	6,49	8,51
Índice de Frecuencia de accidentes con baja por millón de horas trabajadas	19,28	15,12	28,39
Índice de severidad (días de baja por número de accidentes con baja)	24,30	36,87	37,87

Fig. 5.14. Índices de siniestralidad
Fuente: Dpto. Seguridad

En cuanto al análisis de tenencias sobre la siniestralidad de la compañía, destacar que el número de accidentes mortales se mantiene en 0 durante los últimos 6 años, habiéndose registrado un único siniestro mortal en la organización durante la última década (accidente *in itinere*).

Hablando de los accidentes con baja, se observa una tendencia al alza en los últimos años que se ha empieza a descender en los últimos dos años. Habrá que esperar a ver si las actuaciones implementadas ayudan a consolidar esta nueva tendencia y seguir reduciendo el número de accidentes con baja. Este año ha aumentado ligeramente el número de accidentes con baja al haber 2 *in itinere*.

Por su parte, los accidentes sin baja tienen una distribución en el tiempo más irregular dificultando la detección de tendencias, sin embargo, destacar que nuevamente en 2021 se ha conseguido disminuir la incidencia de este tipo de situaciones.

En ambos casos se debe continuar con el esfuerzo en la implementación de nuevas medidas organizativas tanto de forma específica como de forma más genérica que ayuden a estabilizar una tendencia a la baja de este tipo de situaciones.

Finalmente, y en lo referente a la severidad de los accidentes detectados, se puede observar que el número de días de baja acumulados por año ha sufrido un dramático descenso rompiendo la tendencia de los últimos años

Durante 2021, los esfuerzos destinados a la mejora de los datos en cuanto a la disminución del número de accidentes y de la severidad de los mismos, parecen estar dando sus frutos.

Mención aparte y estudio por su nivel de significancia en la actividad de la organización merece el estudio de la siniestralidad en circulación de nuestra flota, atendiendo a que el transporte es nuestra principal actividad.

Los resultados en la materia han sido:

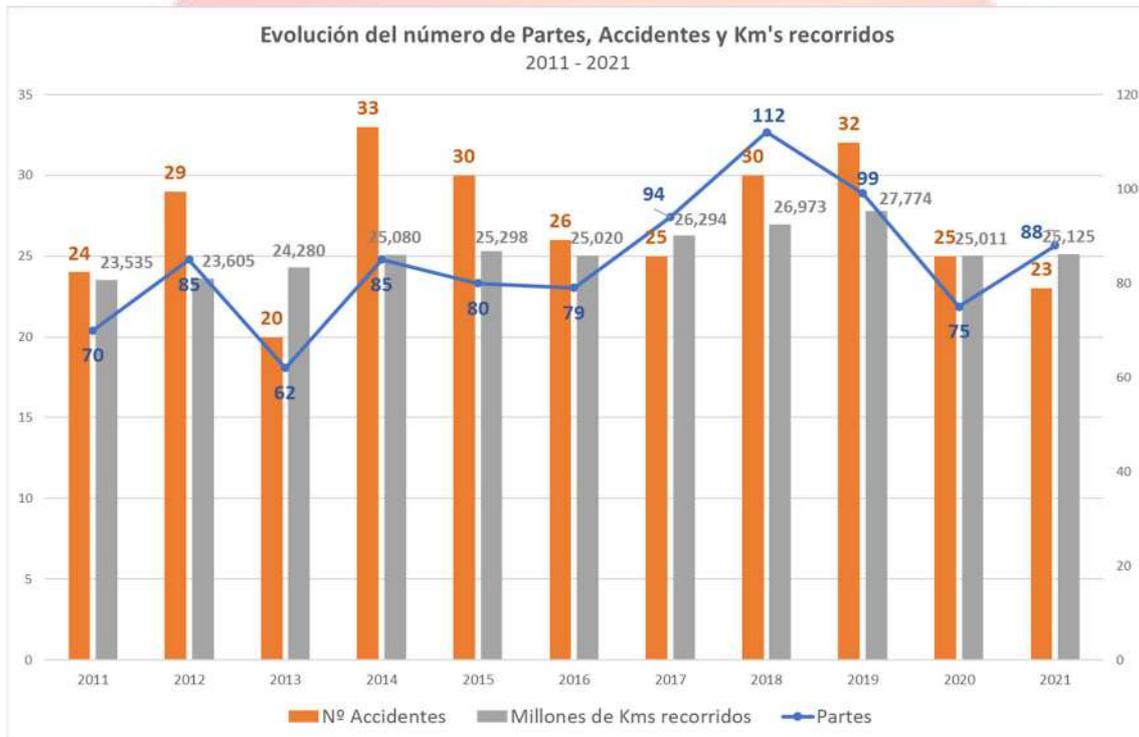


Fig. 5.15. Evolución de los indicadores de Siniestralidad Vial
Fuente: Dpto. Seguridad

Para el estudio de esta siniestralidad en circulación, la empresa hace una distinción en el estudio diferenciando lo que ha venido en llamar accidentes de circulación, cuando el vehículo se encuentra inmerso en la circulación, de lo que ha marcado como incidentes de circulación, cuando el vehículo se encuentra realizando maniobras en el interior de unas instalaciones, o accediendo / saliendo de las mismas.

Los resultados según esta clasificación han sido:



Fig. 5.16. Evolución de los indicadores de Siniestralidad Vial
Fuente: Dpto. Seguridad

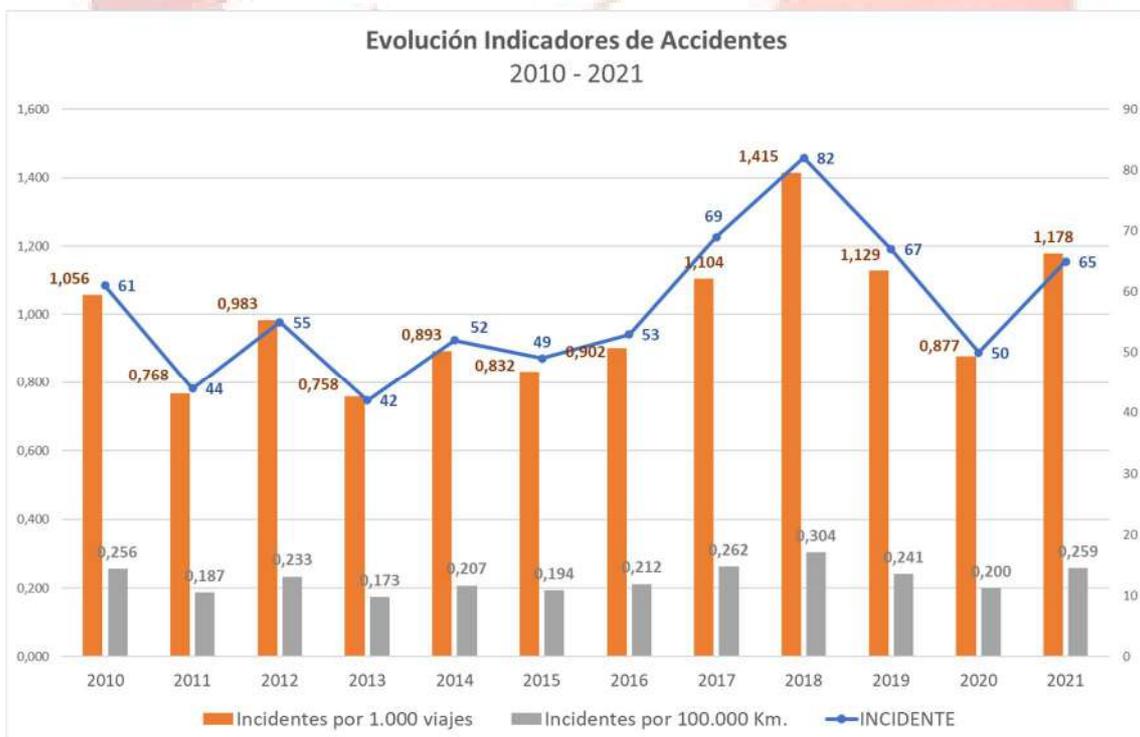


Fig. 5.17. Evolución de los indicadores de Siniestralidad Vial
Fuente: Dpto. Seguridad

5.4. Relaciones Sociales

TRANSPORTES MARTIN tiene un fuerte compromiso con el respeto a los derechos laborales, tanto de sus propios trabajadores, como el del resto de miembros de la cadena de suministro.

Este compromiso queda debidamente reflejado tanto en sus políticas y procedimientos como en la implementación de una perspectiva sobre Seguridad y Salud Laboral en su sistema de gestión certificado según norma ISO 45001 en la materia.

Reforzando este concepto, la empresa cumple con sus obligaciones en la materia disponiendo de representación de los trabajadores o comités de empresa y/o salud y seguridad en cada centro de trabajo que así lo exige.

Fruto de la existencia de estos diferentes niveles de representación de los trabajadores, TRANSPORTES MARTIN mantiene reuniones periódicas con los mismos con el objetivo de mantener un dialogo abierto y productivo sobre las mejoras de las condiciones de trabajo de sus empleados, llegando en cada caso a los acuerdos correspondientes en la materia que permitan el continuo desarrollo de la organización.

Todas estas reuniones quedan debidamente documentadas y registradas de acuerdo a las actas correspondientes de las que son partícipes y destinatarios todas las partes implicadas.

De la misma forma se desarrolla un dialogo abierto con los trabajadores en materia de seguridad y salud, e igualmente se cuenta con la participación de los representantes de los trabajadores para la realización de la tarea preventiva.

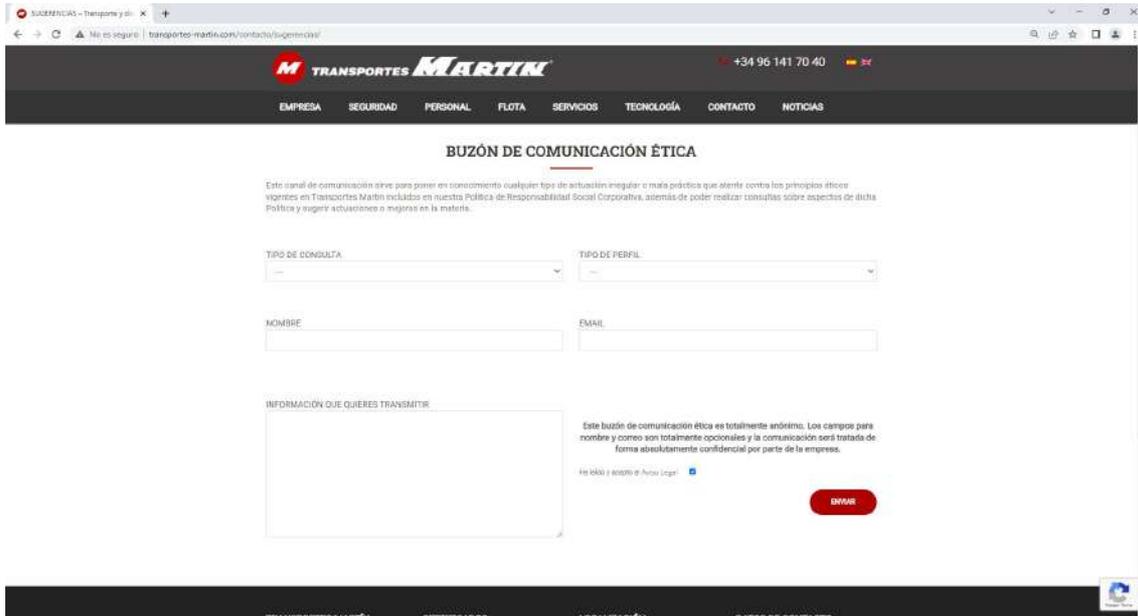
Como parte de la realización de la tarea preventiva, el Servicio de Prevención de la empresa (en este caso Servicio de Prevención Ajeno) elabora de anual la correspondiente Memoria de Actividades, donde queda reflejada la realización de las tareas previstas en la planificación de la actividad preventiva elaborada con la misma periodicidad.

Esta memoria elaborada por el SPA y que cumple con lo fijado en el artículo 15 del Reglamento de Servicios de prevención, queda a disposición de todas las partes interesadas, asegurando así que se cumple con el requisito de consulta y participación de los trabajadores, quedando debidamente recogidas las actuaciones en materia de:

- Elecciones sindicales.
- Composición y cambios en la representación de la empresa en los diferentes comités
- Composición y cambios en la representación de los trabajadores en los diferentes comités.
- Calendario de reuniones de los diferentes comités.
- Participación de los trabajadores y sus representantes en asuntos en materia de Seguridad y Salud.

Adicionalmente la empresa dispone en sus diferentes sedes físicas de los correspondientes buzones de sugerencia y participación que permite la realización de consultas, sugerencias y/o denuncias por parte de los trabajadores de forma individual y anónima.

Con la intención de potenciar este aspecto, durante este año 2021, la organización ha desarrollado una nueva herramienta en materia de comunicación estableciendo en su página web un buzón de comunicación que permite el envío de cualquier información en la materia de forma anónima.



The screenshot shows a web browser window displaying the 'Buzón de Comunicación Ética' form. The page header includes the company logo and navigation menu. The form itself has a title 'BUZÓN DE COMUNICACIÓN ÉTICA' and a brief introduction. It contains several input fields: 'TIPO DE CONSULTA' and 'TIPO DE PERFIL' (dropdown menus), 'NOMBRE' and 'EMAIL' (text boxes), and a large 'INFORMACIÓN QUE QUIERES TRANSMITIR' (text area). A red 'ENVIAR' button is at the bottom right. A small disclaimer and a 'He leído y acepto el Aviso Legal' checkbox are also visible.

Fig. 5.18. Buzón de Comunicación Ética
Fuente: www.transportes-martin.com

Esta nueva herramienta está pensada tanto para la participación de los trabajadores como parte interesada en la materia, como para cualquier otra parte interesada que desee realizar una comunicación en la materia de forma individual y anónima.

En cualquier caso y además de estas herramientas formales para la comunicación recogidas en el plan de comunicación de la organización, la empresa desea mantener una posición abierta y dialogante con todos sus trabajadores para la comunicación bidireccional de cualquier aspecto relacionado con el desarrollo de sus tareas.

5.5. Formación

TRANSPORTES MARTIN tiene un fuerte compromiso con la mejora del desempeño de sus trabajadores a través de la mejora de su cualificación y de sus capacidades mediante completos programas de formación continua.

Con periodicidad anual, la organización realiza una detección de las necesidades formativas que queda plasmada en la elaboración de un programa formativo anual, que posteriormente se va actualizando con todas aquellas necesidades de formación que puedan ir apareciendo durante el desarrollo de su actividad.

Además de la mejora de las competencias necesarias para su puesto de trabajo, el objetivo del desarrollo de este programa de formación es permitir la adquisición de nuevos conocimientos y capacidades que permitan la movilidad y progreso de los trabajadores, así como la promoción interna.

Para la elaboración de este programa, además de las herramientas recogidas en nuestro sistema de gestión, se cuenta de forma principal con los responsables de cada área de la empresa, quienes como coordinadores de la actividad pueden aportar mayor información sobre las necesidades formativas del personal a su cargo.

Las principales líneas de desarrollo formativo previsto por la empresa son:

- **Formación reglamentaria.** La empresa organiza y gestiona la formación necesaria para la renovación y mantenimiento de los carnets profesionales necesarios para el ejercicio de nuestra actividad por parte de los conductores (CAP y ADR).
- **Formación Reciclaje en materia HSSEQ.** Formación impartida por nuestros formadores internos como refresco de nuestras políticas y procedimientos, así como para mejorar el nivel de desempeño de nuestros trabajadores.
- **Formación en la conducción.** Desarrollo de diferentes programas de formación (BBS, Conducción defensiva...) que permita reducir los riesgos a los que se ve expuesto el personal conductor durante el ejercicio de su actividad.
- **Formación sobre novedades legislativas.** Formación de mantenimiento sobre la legislación existente o de nueva aparición aplicable a la actividad de la organización.
- **Formación Ofimática.** Mejora de los niveles de capacitación de los usuarios en los diferentes sistemas informáticos a utilizar como parte del desarrollo de sus tareas diarias.
- **Otro tipo de formaciones.** Aquí pueden incluirse formaciones en idiomas, o en aspectos específicos que surjan como necesidad y que puedan ayudar a la mejora del desempeño, o a la obtención de nuevas capacidades.

En cuanto a la evolución de la carga formativa recibida por los trabajadores. Los datos de dicha evolución, segregados por grupo funcional dentro de nuestra plantilla son:

	2018	2019	2020	2021
GENERAL	17,571	18,445	14,704	20,071
CONDUCTORES	18,541	16,349	15,838	20,359
ADMINISTRACION	13,704	34,686	11,8	14,739
MANTENIMIENTO	23,183	12,059	7	10,731

Fig. 5.19. Evolución de las horas de formación anuales por empleado clasificadas por grupo funcional
Fuente: Dpto. Calidad

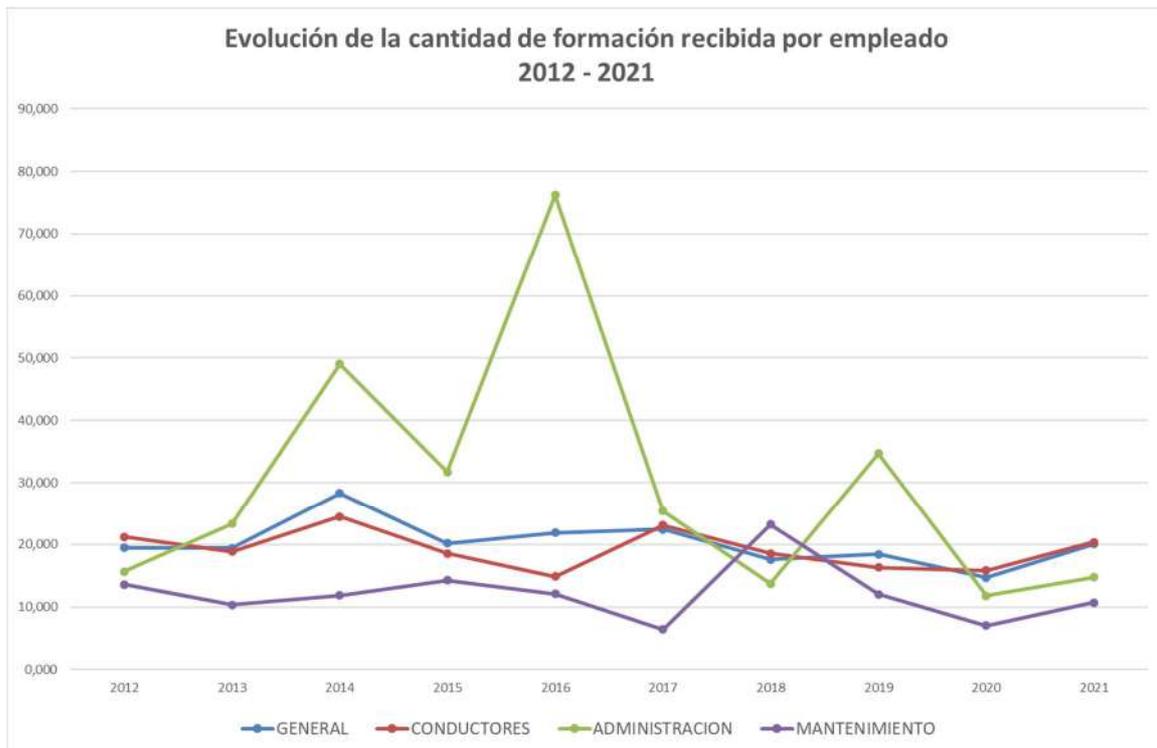


Fig. 5.20. Evolución de las horas de formación anuales por empleado clasificadas por grupo funcional
Fuente: Dpto. Calidad

5.6. Accesibilidad de las personas con discapacidad

TRANSPORTES MARTIN se esfuerza en garantizar la accesibilidad de sus instalaciones para todas las personas con algún grado de discapacidad, cumpliendo en todo caso la legislación vigente en la materia.

Con este objetivo se ha efectuado el diseño de las diferentes instalaciones y el estudio de cada puesto de trabajo con el fin de detectar las necesidades y adaptaciones a realizar por la compañía.

De la misma forma, la empresa cuenta con los recursos y apoyos suficientes para la detección de personal especialmente sensible y/o con necesidades especiales con objeto de realizar las adaptaciones necesarias en los diferentes puestos de trabajo.

5.7. Igualdad

TRANSPORTES MARTIN dispone de una política en materia de Responsabilidad social, que entre otros, recoge los aspectos relacionados con la defensa de la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre sus trabajadores atendiendo a ningún tipo de distinción. Para ello, dicha política hace las siguientes concreciones:

- **Transportes A. Martín, S.L.** tiene el objetivo de eliminar la discriminación por cualquier motivo (raza, credo, color o religión) y promover la igualdad de oportunidades a lo largo de la cadena de suministro de la logística del transporte;
- **Transportes A. Martín, S.L.** desarrollará un marco favorable de relaciones laborales basado en la igualdad de oportunidades, la no discriminación, la libertad de asociación y el respeto a la diversidad, promoviendo un entorno seguro y saludable y facilitando la comunicación con el equipo humano.
- **Transportes A. Martín, S.L.** asegurará que sus socios mantengan los estándares de trabajo y de comportamiento adecuados en la línea de los marcados por los requisitos de la propia compañía;
- Se realizará una evaluación documentada de la capacidad medioambiental y de protección social para cada nuevo socio de servicio;
- **Transportes A. Martín, S.L.** se compromete a asegurar que el bienestar y las condiciones laborales de los trabajadores cumplen como mínimo las normas establecidas al respecto a lo largo de la cadena de suministro logística;

A este respecto, la empresa ha impregnado todos sus procedimientos y códigos disciplinarios de esta cultura con el fin de evitar situaciones que atenten contra el principio de igualdad tanto en la realización entre personas con diferente nivel jerárquico, como en personas con el mismo nivel jerárquico.

Como parte de este desarrollo y en cumplimiento del Real Decreto Ley 6/2019, de medidas urgentes para garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación, la empresa ha elaborado un Plan de Igualdad de Oportunidades, estando regulado el contenido de los mismos en el art. 46 de la ley Orgánica 3/2007 y el art. 1 del decreto Ley 6/2019, así como la prevención del acoso sexual y el acoso por razón de sexo en el trabajo.

La dirección de TRANSPORTES A. MARTIN, S.L. junto con la representación de los trabajadores y trabajadoras, han negociado y acordado este Plan de Igualdad, desde el marco legal, pero también desde el compromiso. Así pues, la implicación conjunta de la dirección y de la plantilla, servirá para que el Plan de Igualdad sea un instrumento efectivo para promover un buen clima laboral y mejorar la calidad de vida de toda su plantilla.

Los objetos generales de este plan son:

- Promover la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres en los diferentes centros de trabajo de TRANSPORTES A. MARTIN, S.L.
- Garantizar el ejercicio de derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral de las personas que integran la plantilla de la empresa.
- Conocer la situación de la empresa en materia de igualdad y dar respuesta a su casuística particular.
- Analizar la distribución de la plantilla por sexos en los puestos de responsabilidad y dar respuesta en el caso que se identificada alguna problemática
- Generar una cultura de corresponsabilidad, integradora e igualitaria para la totalidad de la plantilla, con independencia de su sexo

Los principios rectores que gobiernan el presente Plan de Igualdad son:

- **Gobernanza:** representada en el compromiso de TRANSPORTES A. MARTIN, S.L. con la igualdad y el buen gobierno.
- **Transparencia:** tal y como establece el art. 47 de la Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, cualquier miembro de la plantilla de nuestra organización tiene acceso a la información sobre la implementación de las medidas derivadas del presente plan.
- **Participación:** es imprescindible que todo el personal que compone TRANSPORTES A. MARTIN, S.L. participe para articular los procesos necesarios con el fin de conseguir la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.
- **Enfoque de género:** el análisis de género está presente de manera transversal en todo el presente plan.

Con la intención de potenciar este aspecto, durante este año 2021, la organización ha desarrollado una nueva herramienta en materia de comunicación estableciendo en su página web un buzón de comunicación que permite el envío de cualquier información en la materia de forma anónima.

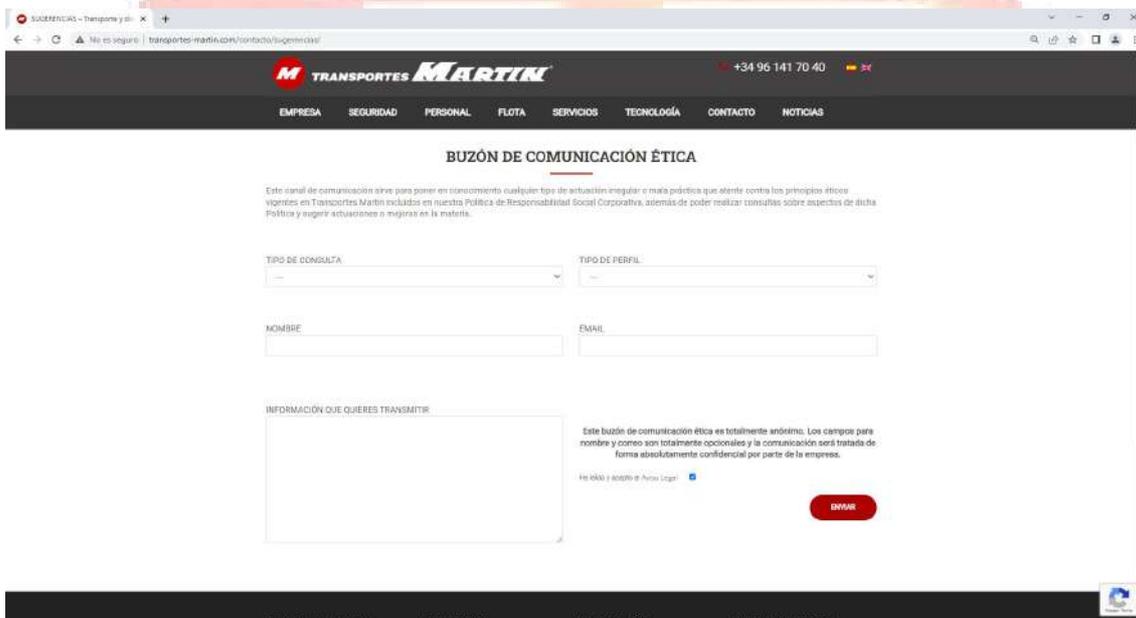


Fig. 5.21. Buzón de Comunicación Ética
Fuente: www.transportes-martin.com

Esta nueva herramienta está pensada tanto para la participación de los trabajadores como parte interesada en la materia, como para cualquier otra parte interesada que desee realizar una comunicación en la materia de forma individual y anónima.

6. SERVICIOS Y PROVEEDORES

6.1. Análisis de explotación

La evolución del número de servicios realizados por TRANSPORTES MARTIN en los últimos años es:

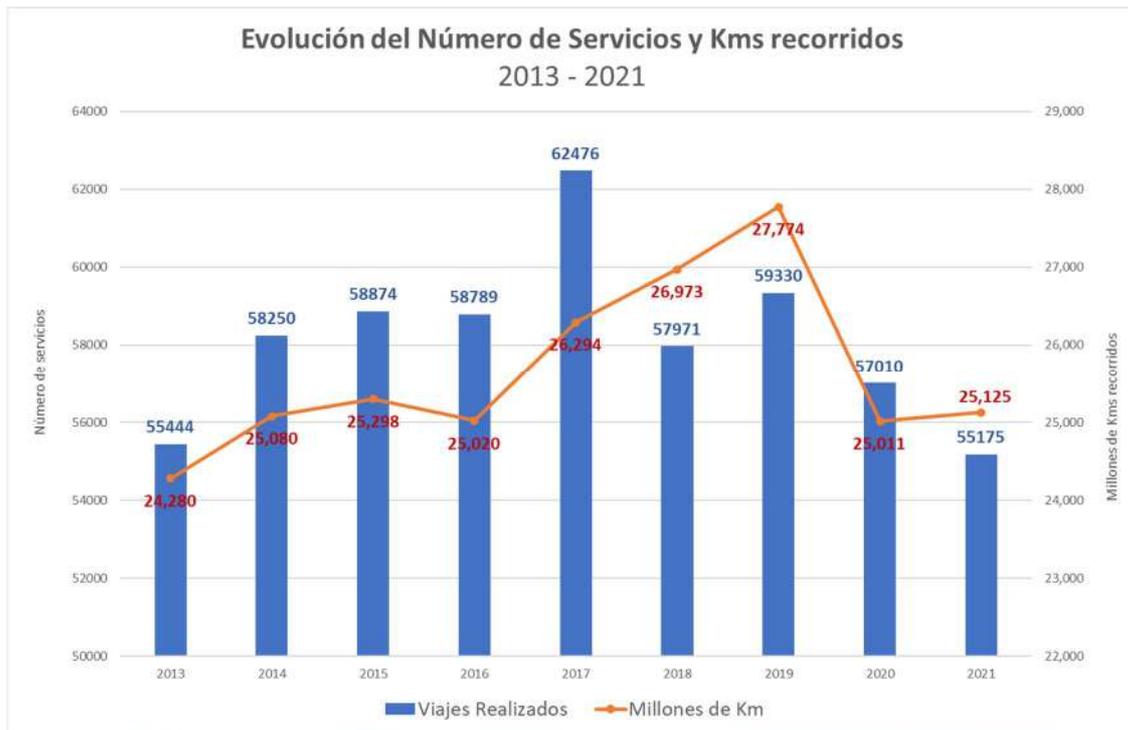


Fig. 6.1. Evolución de los niveles de activada.

Fuente: Dpto. Facturación.

La realización de los servicios realizados por TRANSPORTES MARTIN se llevan a cabo mayoritariamente a través de medios propios y subcontratando una parte de los mismos.

Para la figura de la subcontratación podemos diferenciar a su vez dos figuras, por un lado, los *long term subcontractors* que son colaboradores habituales de la casa, que prestan sus servicios aportando la correspondiente cabeza tractora y conductor para el arrastre de nuestras cisternas, y por otra parte los *short term subcontractors*, que son empresas colaboradoras que aportan el conductor y el conjunto completo para la realización del servicio.

Los datos de subcontratación para 2021 han sido:

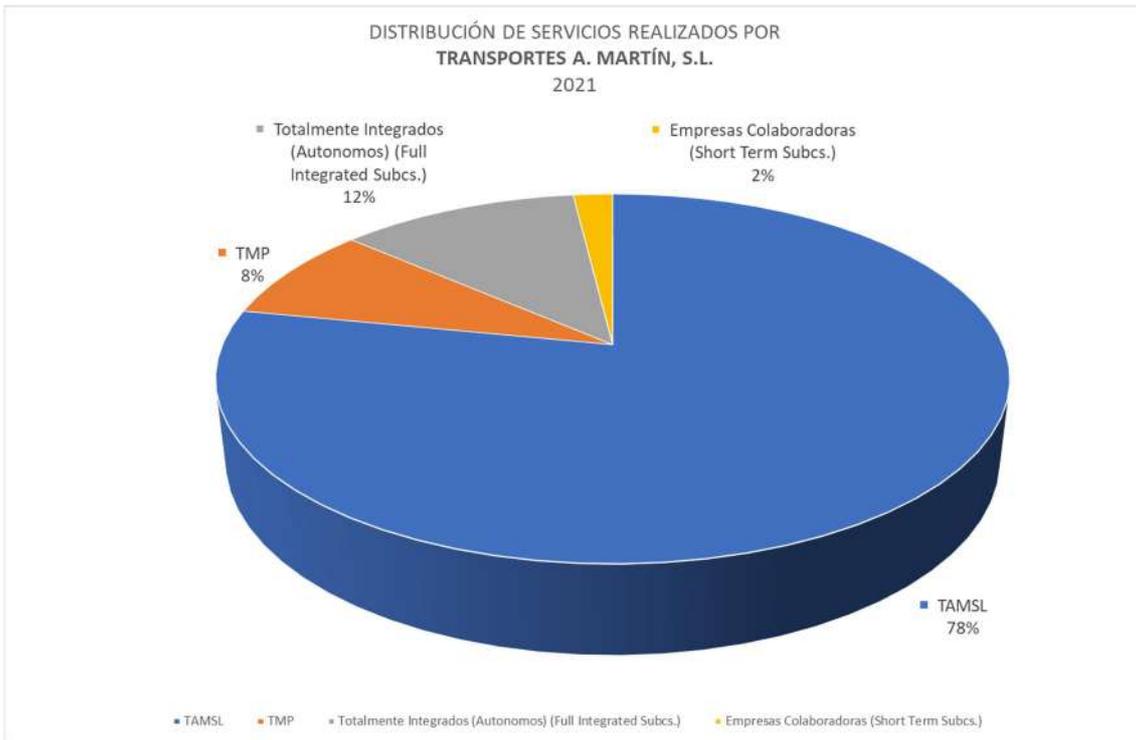


Fig. 6.2. Niveles de Subcontratación en 2021
Fuente.: Dpto. Facturación

Si particularizamos estas estadísticas para el caso del Transporte de Químicos (excluyendo el transporte de gases), los datos son:

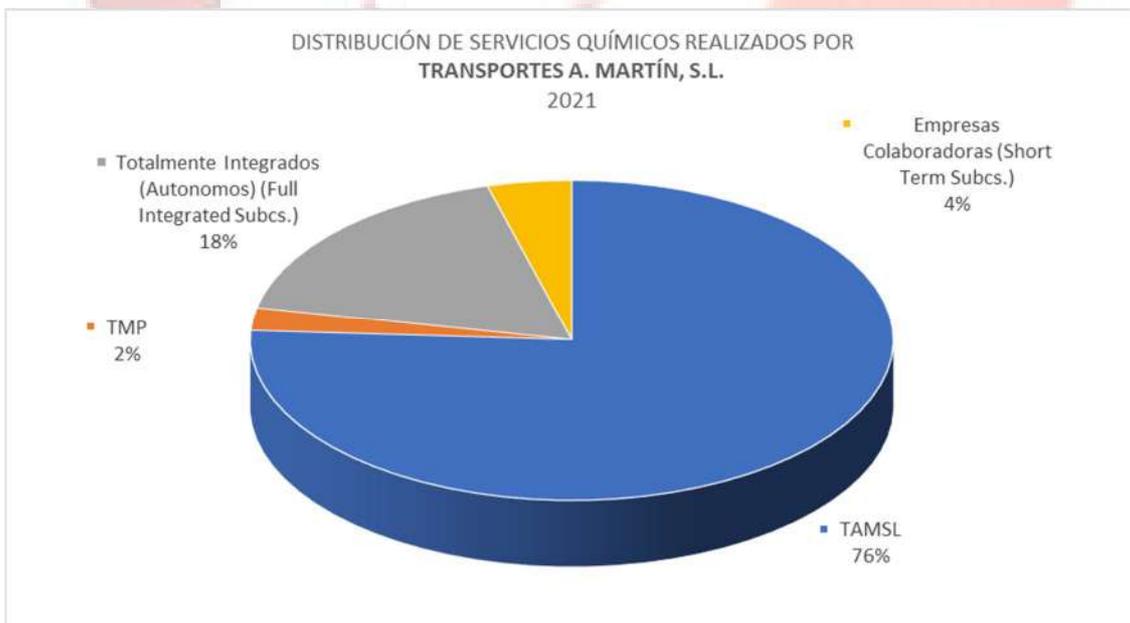


Fig. 6.3. Niveles de Subcontratación en Servicio de Químicos en 2021
Fuente.: Dpto. Facturación

En cuanto a la evolución de dichas cifras durante los últimos años, los datos son:

	2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021	
	Viajes	%												
Propios	46133	87,31%	46775	88,25%	54044	87,34%	44171	84,72%	45372	85,72%	44668	86,91%	43099	86,45%
	5269		5104		4893		4940		5483		4878		4599	
Totalmente Integrados (Autonomos)	7127	12,11%	6325	10,76%	7667	11,66%	7934	13,69%	7254	12,23%	6459	11,33%	6419	11,63%
Empresas Colaboradoras	344	0,58%	585	1,00%	676	1,00%	926	1,60%	1221	2,06%	1005	1,76%	1058	1,92%
	58874		58789		67480		57971		59330		57010		55175	

Fig. 6.4. Evolución Niveles de Subcontratación en 2021
Fuente.: Dpto. Facturación

Tal y como puede observarse el porcentaje de realización de servicios mediante medios propios siempre supera el 85 % del total de los servicios realizados.

Señalar, en cualquier caso, que la empresa dispone de los procedimientos oportunos par afijar la metodología de selección de socios de servicio en cada modalidad, y que la actividad de dichos socios siempre está sometida al necesario seguimiento, control y evaluación con el objeto de asegurar que los niveles de HSEEQ en estos servicios subcontratados son siempre equivalentes a los realizados con medios propios.

6.2. Quejas, reclamaciones y su resolución

TRANSPORTES MARTIN dispone de acuerdo a su Sistema de Gestión de un procedimiento para la comunicación, registro, gestión y control de las quejas, reclamaciones e incidencias planteadas por sus clientes durante la realización del servicio.

Las incidencias registradas en los últimos ejercicios han sido:

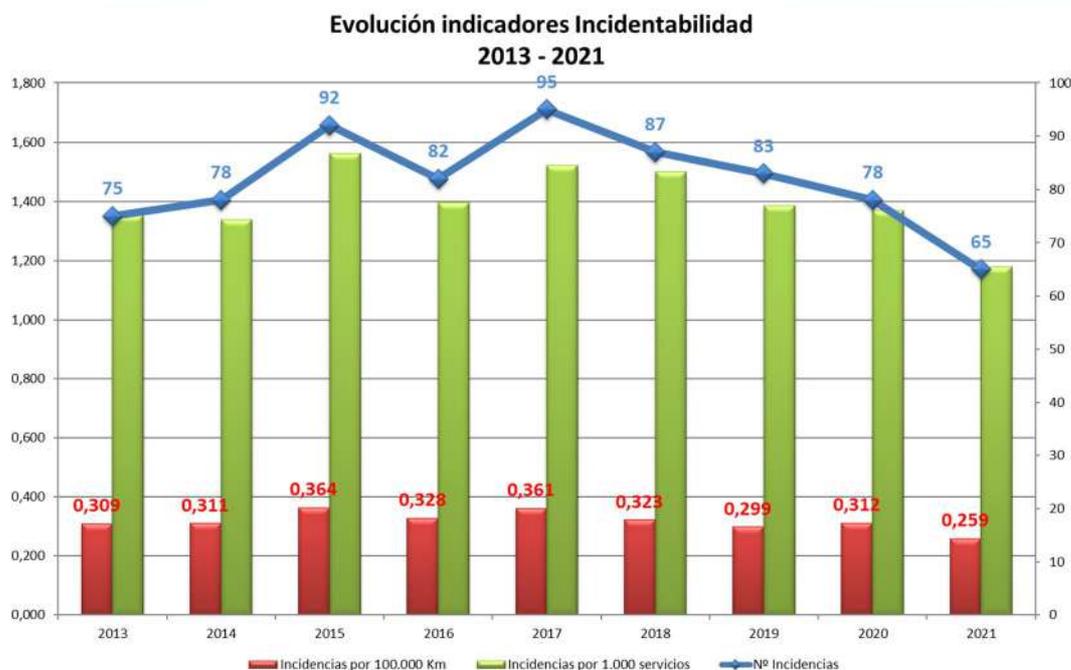


Fig. 6.5. Evolución de indicadores de Incidentabilidad en el Servicio
Fuente.: Dpto. Calidad

CLAVES		2016		2017		2018		2019		2020		2021	
		Nº	Índice*	Nº	Índice								
1	Retrasos en los servicios	15	0,255	24	0,384	13	0,224	5	0,084	8	0,140	11	0,199
2	Rechazos de cisterna en carga/descarga	15	0,255	6	0,096	13	0,224	9	0,152	4	0,070	3	0,054
3	Contaminaciones	22	0,374	9	0,144	8	0,138	4	0,067	9	0,158	6	0,109
4	Residuos en descarga	3	0,051	1	0,016	1	0,017	0	0,000	1	0,018	0	0,000
5	Cargar/Descargar en lugar equivocado: contaminación	0	0,000	2	0,032	1	0,017	3	0,051	1	0,018	6	0,109
6	Varios	3	0,051	7	0,112	6	0,104	13	0,219	5	0,088	5	0,091
7	Diferencia de Kg. O litros en descarga	2	0,034	8	0,128	2	0,035	4	0,067	4	0,070	0	0,000
8	Incorrecciones / incumplimientos conductores en clientes	8	0,136	9	0,144	19	0,328	22	0,371	29	0,509	18	0,326
9	Derrames	10	0,170	10	0,160	9	0,155	12	0,202	9	0,158	7	0,127
10	Falta o incumplimiento de equipamiento	4	0,068	19	0,304	15	0,259	11	0,185	8	0,140	9	0,163
TOTAL		82	1,395	95	1,521	87	1,501	83	1,398	78	1,368	65	1,178

*.- Número de incidentes por cada 1.000 servicios

Fig. 6.6. Evolución de indicadores de Incidentalidad en el Servicio clasificados por categoría de incidente
Fuente.: Dpto. Calidad

Particularizando los resultados para 2021, las incidencias clasificadas por tipo han sido:

Incidencias en servicio al cliente 2021

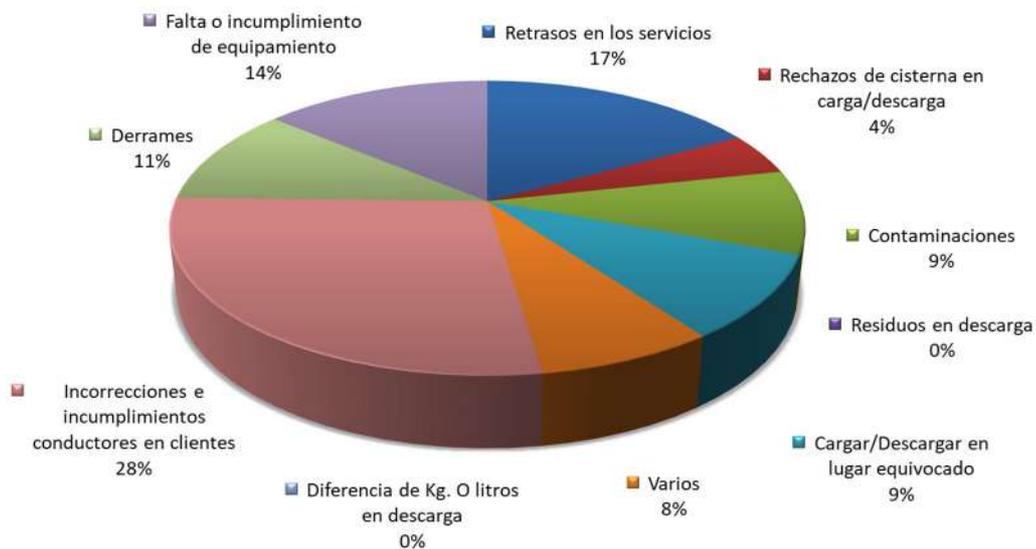


Fig. 6.7. Clasificación de Incidentes en el Servicio clasificados por categoría de incidente
Fuente.: Dpto. Calidad

Adicionalmente, y con el objetivo de poder reportar estos datos según criterios comunes preestablecidos, la empresa codifica adicionalmente todas las incidencias registradas según la última versión de la guía emitida a tal fin por la ECTA

De la misma forma, la empresa dispone de herramientas análogas para el control de las incidencias ocurridas en compras y aprovisionamientos con sus proveedores y socios de servicio.

Con el sistema empleado actualmente, hemos clasificado las incidencias registradas según los siguientes criterios:

1. Delegación.

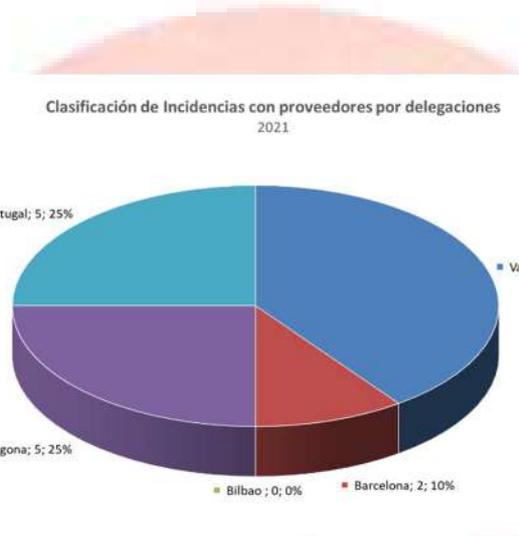


Fig. 6.8. Clasificación de Incidentes en el Servicio clasificados por Delegación
Fuente.: Dpto. Compras

2. Tipo de Proveedor.



Fig. 6.9. Clasificación de Incidentes en el Servicio clasificados por Tipo de Proveedor
Fuente.: Dpto. Compras

3. Tipo de Incidencia

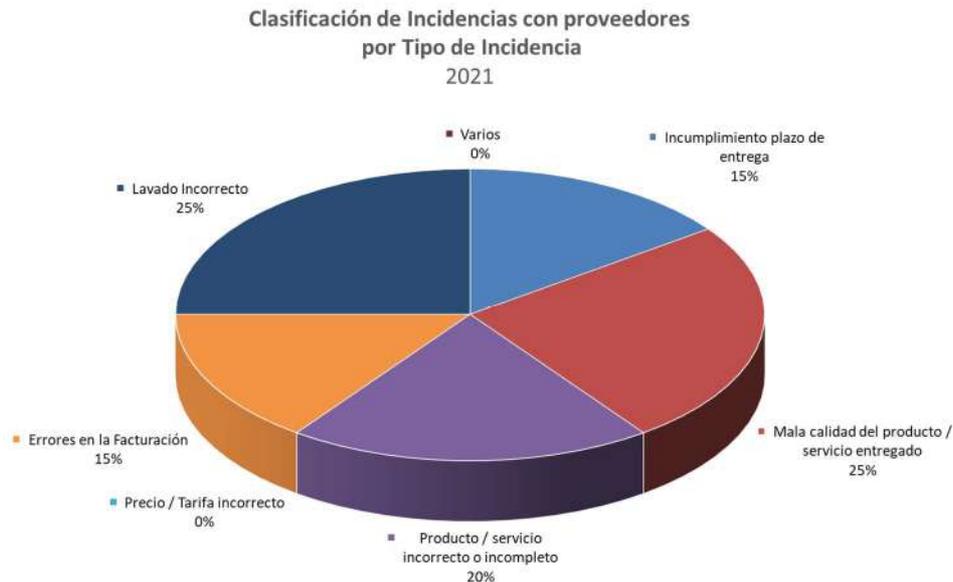


Fig. 6.10. Clasificación de Incidentes en el Servicio clasificados por tipo de Incidencia
Fuente.: Dpto. Compras

Para la coordinación de la gestión de las incidencias, tanto en el caso de las ocurridas durante nuestro servicio al cliente, como en el caso de las incidencias en compras y aprovisionamientos, los Dptos. de Calidad, Seguridad y Medio Ambiente actúan como gestores en la materia.

6.3. Optimización y Calidad del servicio

La empresa dispone de diferentes herramientas para la medición de la calidad del servicio prestado a sus clientes y de los resultados de las optimizaciones realizadas para su mejora.

Además del control de las incidencias ya mostrado en el apartado anterior, la empresa realiza una medición de la satisfacción de sus clientes de forma periódica a través del envío de encuestas y el correspondiente estudio de los resultados obtenidos de las mismas.

Para el cálculo de las calificaciones facilitadas por nuestros clientes se ha seguido un método de conversión numérica de las mismas descrito en la instrucción correspondiente dentro de nuestro sistema de Gestión.

Este método se basa en establecer un rango de calificaciones para cada una de las cuestiones planteadas a nuestros clientes, asignando un valor numérico a las mismas, de forma que se puedan obtener resultados promedios, y establecer comparaciones entre los resultados obtenidos para cada aspecto.

Los criterios de Evaluación establecidos son:

- Malo (M) = 1 puntos
- Regular (R) = 2 puntos
- Bueno (B) = 3 puntos
- Muy Bueno (MB) = 4 puntos
- Excelente (E) = 5 puntos

Y la forma de cálculo

$$x = \frac{(\sum M \times 1) + (\sum R \times 2) + (\sum B \times 3) + (\sum MB \times 4) + (\sum E \times 5)}{n^{\circ} \text{ preguntas}}$$

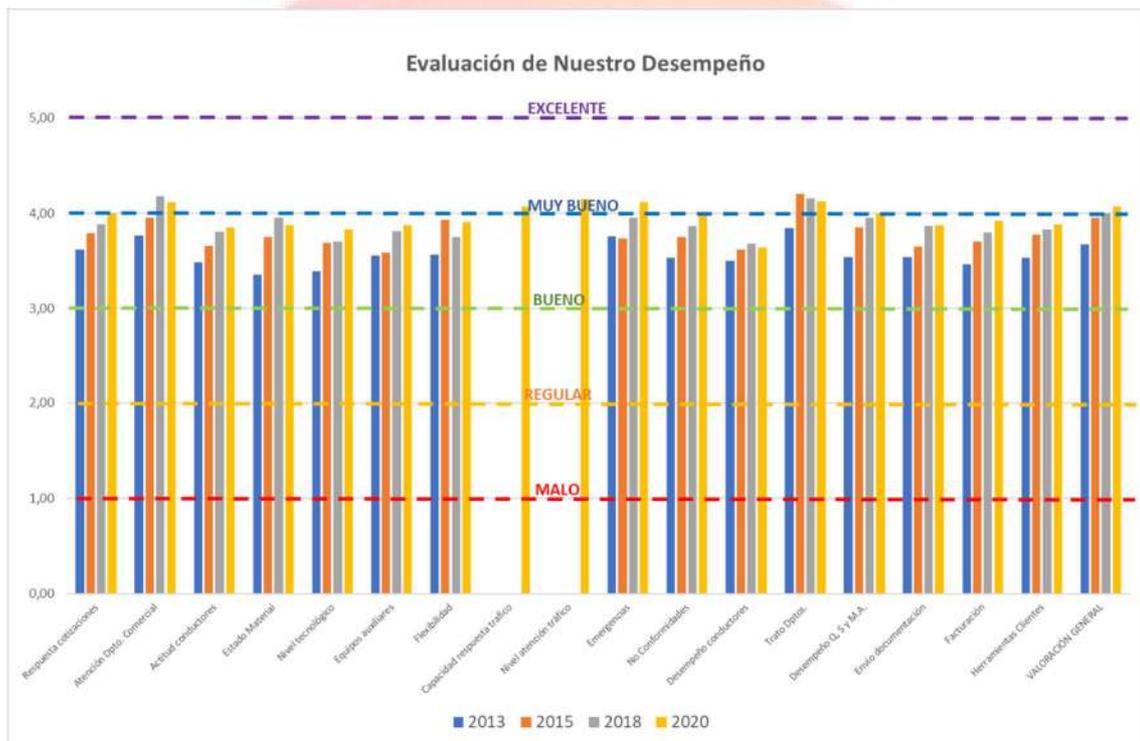


Fig. 6.11. Resultados Evaluación del Desempeño agrupado por preguntas
Fuente.: Dpto. Calidad

Adicionalmente y para mejorar el análisis realizado para esta información, las preguntas han sido agrupadas por área de conocimiento, obteniendo resultados promedio para cada una de dichas áreas.

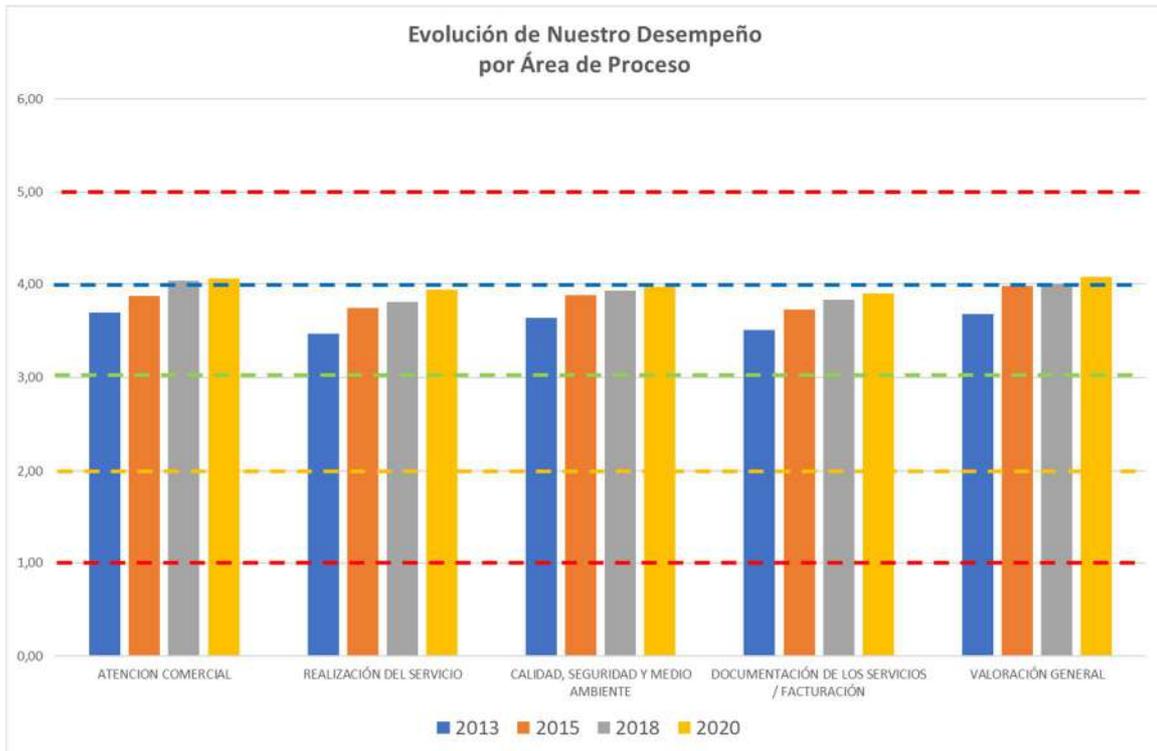


Fig. 6.12. Resultados Evaluación del Desempeño agrupado por áreas de interés
Fuente.: Dpto. Calidad

En cuanto a la valoración general de nuestro servicio por parte de los clientes, los resultados son:



Fig. 6.13. Resultados Evaluación del Desempeño agrupado por valoración del cliente
Fuente.: Dpto. Calidad

7. DERECHOS HUMANOS – VALORES ÉTICOS

TRANSPORTES MARTIN reconoce, respeta y promueve la Declaración Universal de los Derechos Humanos y los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionados con el respeto por la libertad de asociación u el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, y la eliminación del trabajo forzoso, obligatorio y/o infantil tanto en sus actividades como en las de cualquier parte interesada con relación con la organización a través de sus políticas de Responsabilidad social y mediante la promoción de prácticas y procedimientos de trabajo respetuosos en la materia.

De la misma forma, la organización manifiesta un compromiso con los VALORES que nos caracterizan y que marcan nuestras actuaciones, y que son:

- HONESTIDAD
 - Integridad en los planteamientos
 - Transparencia
- COOPERACIÓN
 - Integración
- RESPONSABILIDAD
 - Promover prácticas sostenibles
 - Supervisión de nuestros comportamientos
 - Prevención y seguridad laboral
- CONTRIBUCIÓN
 - Relación con el entorno

7.1. Protección de los derechos humanos.

La organización dispone de una política de Responsabilidad social que marca las líneas directrices de su actuación en la materia.

Dicha política, además de conocida por sus empleados, es convenientemente publicitada y distribuida a través de toda la cadena logística, de forma que pueda promoverse tanto su conocimiento como el cumplimiento de la misma.

Con el fin de mejorar su desempeño en la materia, y abrir nuevas vías de comunicación con todas las partes interesadas, tal y como ya se ha comentado en este informe, la empresa ha aperturado un buzón de comunicación ética a través de su página web que permite la realización de comunicaciones en la materia de forma individual, anónimamente si así se entiende oportuno.

<http://www.transportes-martin.com/contacto/sugerencias/>

en cuanto al nivel de cumplimiento en la materia, la empresa realiza auditorías internas de forma periódica en materia de Responsabilidad social, y está también sujeta a auditorías externas encuadradas en los procesos de valoración SQAS que tienen capítulos dedicados en la materia.

De la misma forma la empresa ha sido evaluada bajo el estándar ECOVADIS en materia de Responsabilidad social, teniendo pendiente la renovación de dicha valoración para 2022.



7.2. Protección de la Seguridad y Salud.

TRANSPORTES MARTIN dispone de un Sistema de Gestión que recoge y ordena todos los esfuerzos realizados por la organización en materia de protección de la seguridad y salud tanto de sus trabajadores como del resto de sus partes interesadas.

Este Sistema de Gestión está debidamente certificado según el estándar ISO 45001:2018 en la materia, estando dicha certificación en vigor hasta su renovación en Septiembre de 2023.

Como parte fundamental de sus esfuerzos en la protección de la Seguridad y Salud de sus trabajadores, la empresa lleva a cabo las siguientes actuaciones:

- Evaluación periódica de los Riesgos para cada uno de sus puestos de trabajo y emplazamientos.
- Planificación de la actividad preventiva para la mejora de los niveles de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Diseño y adaptación de los puestos de trabajo según las necesidades específicas de sus trabajadores, y adaptándolos al entorno cambiante al que se enfrenta.
- Adquisición de nuevos equipos para la mejora de la protección y los niveles de seguridad de todos los implicados.
- Desarrollo de completos programas de formación en materia de Prevención de Riesgos.
- Desarrollo de Programas de Formación en materia de desempeño de las tareas asignadas a cada tipo de puesto de trabajo, para la mejora de la capacitación de sus empleados.

El desarrollo de dichas actuaciones queda debidamente registrado y son evaluadas de forma periódica, tanto de forma interna mediante auditorías internas, como por parte de terceros, tanto a través de las auditorías de 3ª parte desarrolladas dentro de los sistemas de acreditación a los que pertenece la organización, como a través de auditorías desarrolladas por nuestros clientes para el control de nuestros niveles de desempeño.

7.3. Denuncias por vulneración de los Derechos humanos.

TRANSPORTES MARTIN dispone de las herramientas necesarias para el control de la legislación vigente aplicable a su actividad, incluyendo en ello la legislación aplicable en materia de Derechos humanos.

Entre estas herramientas, durante 2021, la empresa ha suscrito un contrato de servicios con la empresa SALEM NOVOTEC para la prestación de servicios de control y asesoría en materia legislativa, asegurando así un apoyo externo en la detección control y gestión de los requisitos normativos aplicables a la actividad de la organización.

Como resultado de la aplicación de sus políticas y procedimientos en la materia, la organización no ha recibido ninguna denuncia ni sanción en materia de vulneración de los Derechos Humanos.

Adicionalmente y como herramienta de comunicación interna, TRANSPORTES MARTIN dispone de un canal de denuncias anónimo a través de su página web, permitiendo a todas las partes interesadas realizar comunicaciones en la materia de forma individual, y respetando el anonimato del denunciante.

8. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

Tal y como ya se ha indicado, TRANSPORTES MARTIN dispone de una política de responsabilidad social que vertebra y dirige las actuaciones de la compañía en respeto de los más altos valores éticos y de responsabilidad, siempre en el marco de la legalidad aplicable a su actividad.

Este compromiso se desarrolla además de prácticas concretas expresadas en el compromiso en la materia suscrito de forma individual por cada una de las personas con responsabilidades en la materia y que recoge los criterios y precauciones a seguir durante el desarrollo de su actividad como parte de la organización.

8.1. Prevención del Soborno y la corrupción.

TRANSPORTES MARTIN se compromete a garantizar que su negocio se lleva a cabo en todos los aspectos de acuerdo a las más rigurosas normas éticas, profesionales y legales; mediante el cumplimiento de toda la legislación y reglamentación aplicable.

De la misma forma, la organización centrará esfuerzos en garantizar que las partes interesadas tengan confianza en los procesos de toma de decisiones y gestión del servicio prestado, debido a la conducta y profesionalismo de todo el personal implicado, alcanzando este objetivo mediante la formación y desarrollo continuo de todo su personal;

Adicionalmente, todos los grupos y personas con quienes Transportes A. Martín, S.L. tenga relaciones de negocio, serán tratados de forma justa, transparente y respetuosa. La competitividad alcanzará niveles razonables, basados en la calidad, la puesta en valor y la integridad de los servicios a realizar;

Finalmente, TRANSPORTES MARTIN actuará para favorecer la transparencia y las reglas de libre mercado, rechazando las prácticas de soborno, corrupción, fraude, blanqueo de dinero u otro tipo de contribuciones con la finalidad de obtener ventajas empresariales, respetando las reglas de la libre competencia.

8.2. Lucha contra el blanqueo de capitales.

TRANSPORTES MARTIN, atendiendo a la naturaleza de su actividad y los servicios realizados, no es un sujeto obligado en materia de Blanqueo de Capitales y Financiación del Terrorismo, tal y como queda establecido en el artículo 2 de la Ley 10/2010 de 29 de Abril.

Sin embargo, si desarrollará las mejores prácticas en la materia para asegurar su nivel de desempeño en la materia.

8.3. Aportaciones a Fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

TRANSPORTES MARTIN como empresa no realiza aportaciones a fundaciones ni entidades sin ánimo de lucro. Por el contrario, si participa de forma puntual en campañas y acciones benéficas cuando así lo estima conveniente.

9. IMPACTO SOBRE LAS COMUNIDADES LOCALES.

TRANSPORTES MARTIN ha desarrollado las herramientas necesarias para la detección, medición y evaluación de los principales riesgos relacionados con cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y como el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.

TRANSPORTES MARTIN desarrolla políticas y actuaciones que fomente un Impacto positivo de su actividad en el entorno, fomentando el desarrollo de la sociedad, y generando nuevos puestos de empleo.

De la misma forma TRANSPORTES MARTIN desarrolla actuaciones tanto a nivel propio, como a nivel asociativo para el desarrollo de actividades y programas que mejoren la sociedad a nivel local, tratando de ser parte activa de su comunidad.

Con el fin de desarrollar un diálogo abierto con todas las partes interesadas, TRANSPORTES MARTIN ha desarrollado un plan de comunicación que, entre otras actuaciones, incluye el desarrollo de herramientas para la comunicación, tales como los buzones de sugerencia o la publicación de información propia de su organización a través de herramientas tales como su página web.

TRANSPORTES MARTIN pertenece a diferentes asociaciones a nivel local, nacional y europeo con el fin de contribuir al desarrollo de su actividad y de la sociedad en general. Entre ellas, destacar:

- FVET (Federación Valenciana de Empresarios del Transporte)
- CETM (Confederación Español de Transporte de Mercancías)
- ANLIC (Asociación Nacional de Lavado Interior de Cisternas)
- ECTA (EUROPEAN CHEMICAL TRANSPORT ASSOCIATION)

TRANSPORTES MARTIN no presta servicio de patrocinio a entidad alguna.

10. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD

10.1. Subcontratación y proveedores.

TRANSPORTES MARTIN dispone de un procedimiento de contratación y compras que recoge entre otros los criterios éticos y de otros aspectos relacionados con la HSSEQ que la empresa debe respetar como parte del proceso de evaluación y selección de sus proveedores.

Adicionalmente las personas con responsabilidades en materia de compras y contratación son partícipes de estos conceptos a través de la suscripción de un compromiso ético individual que trata de reforzar las actuaciones llevadas a cabo por la organización en la materia.

El objetivo final de la organización es priorizar la contratación y selección de proveedores que cumplan con los siguientes principios recogidos en la política de la organización:

- Responsabilidad Empresarial
- Prácticas de Negocio justo
- Respeto por los Derechos Humanos
- Pautas de Protección Ambiental
- Actuaciones en materia de Seguridad y Salud de los trabajadores.

Adicionalmente, y como parte de su esfuerzo para la mejora del sector, la organización desarrolla de forma periódica acciones de promoción de sus principios sobre Responsabilidad Social a lo largo de la cadena logística, haciendo partícipe y animando a sus socios y proveedores al desarrollo de este tipo de políticas.

Como proveedores más sensibles, la organización dispone de una actuación específica para sus socios de servicio logístico a través del establecimiento de convenios de colaboración individualizados en los que se incluyen los requisitos en la materia demandados por la organización.

La empresa supervisa el cumplimiento de estos conceptos a través de la evaluación del servicio prestado, y en el caso de lavaderos y socios de transporte a través del análisis de sus resultados en la evaluación de sus cuestionarios SQAS.

Hasta el momento, la organización no realiza auditorías específicas en la materia al resto de miembros de la cadena de contratación.

10.2. Responsabilidad Social Corporativa

Como ya se ha mencionado en otras partes de este informe, la empresa cuenta con una política de Responsabilidad social Corporativa alineada con los estándares de la industria en cuanto a contenidos y alcance.

Adicionalmente, y como parte de su compromiso en la materia, la empresa forma parte del programa Responsible Care para Transportistas organizado por la ECTA. Este programa ofrece un impulso en sostenibilidad y guías para la medición desarrollo y seguimiento de las empresas que participan en él.



10.3. Compromiso con el Desarrollo Sostenible

TRANSPORTES MARTIN expresa su compromiso con el desarrollo sostenible a través de las siguientes actuaciones:

- Suscripción del programa *Responsible Care* y participación en los eventos y jornadas incluidas en dicho programa.
- Renovación continua de la flota de vehículos para la mejora de las motorizaciones y la reducción de los niveles de emisiones.
- Programas para la reducción del consumo de carburante.
- Mejoras en el seguimiento y control de la flota para mejorar el uso y aprovechamiento de la misma
- Desarrollo de un programa de formación BBS que incremente el nivel de desempeño de los conductores en diversas materias, incluyendo la protección ambiental.
- Reducción de la producción de residuos, y programas de reutilización y re aprovechamiento.
- Participación en programas piloto para el uso de nuevos combustibles en vehículos industriales
- Colaboración con las autoridades locales para la organización de jornadas de formación para los equipos de emergencia y para la programación de simulacros.
- Colaboración con Entidades educativas locales para el establecimiento de convenios y la creación de puestos en prácticas para estudiantes.
- Participación en asociaciones sectoriales que promueven el desarrollo de la profesión y del sector, tales como CETM o ANLIC

10.4. Información Fiscal¹

La información fiscal relativa a los resultados e impuestos del Grupo en 2021 es la siguiente:

Beneficio:

- Se muestra el resultado después de impuestos obtenidos en el año 2021 por el Grupo:
 - -48.225,54 € (-48.917,89 € en 2020)

Los impuestos sobre beneficios pagados:

- Los pagos a cuenta durante el ejercicio 2021 de las sociedades que forman el Grupo han supuesto un total de 334,30 € (10.622,17 € en 2020).
- En cuanto a la liquidación del impuesto de sociedades del ejercicio 2021, el importe a pagar por parte del Grupo será de 7.083,97 € (6.283,62 € a pagar en 2020).

- Subvenciones

La empresa opta cada año a la obtención y aprovechamiento de sus créditos para formación con cuenta a las cotizaciones de la seguridad social.

Para 2021 el crédito obtenido y agotado ha sido de **29.071,55 €**

La cuantía obtenida por el mismo concepto en años anteriores ha sido para el año **2020** de **29.651,00 €**, en **2019** asciende a **28.415,14 €**, en **2018** ascendió a **26.744,56 €**, en **2017** ascendió a **29.457,27 €**, en **2016** ascendió a **30.034,58 €**, en **2015** ascendió a **28.896,72 €**, en **2014** ascendió a **29.210,39 €**, mientras que en **2013** ascendió a **26.288,76 €**

¹ Datos extraídos del informe anual de cuentas auditadas de la sociedad para 2021

11. BASES PARA LA ELABORACIÓN DE ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Este ESTADO DE INFORMACION NO FINANCIERA (EINF) ha sido preparado en cumplimiento con la Ley 11/2018 de 28 de Diciembre y teniendo en cuenta los estándares de Global Reporting Initiative (GRI).

Para ello TRANSPORTES A. MARTIN, S.L. han definido su contenido teniendo en cuenta la inclusión de las necesidades y expectativas de todos los grupos de interés, el contexto de sostenibilidad y los principios de materialidad y exhaustividad.

El alcance y los datos incluidos en este EINF serán coincidentes con los datos incluidos en el Informe de Revisión del Sistema de Gestión para el mismo periodo de 2021.

