



**MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE**  
**SANTANDER**  
**2021**

30 de septiembre 2022

## ÍNDICE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>SOBRE ESTA MEMORIA.....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>DIMENSIÓN INSTITUCIONAL .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER .....</b> | <b>3</b>  |
| <b>PRESENTACIÓN .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>ESTRATEGIA.....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA.....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>GOBIERNO Y CALIDAD DE GESTIÓN .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>MERCADOS SERVIDOS .....</b>  | <b>24</b> |
| <b>SERVICIOS.....</b>   | <b>30</b> |
| <b>INTEGRACIÓN EN SISTEMA DE TRANSPORTE. MOVILIDAD SOSTENIBLE .....</b>                         | <b>42</b> |
| <b>COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL.....</b>  | <b>46</b> |
| <b>COMPROMISO INSTITUCIONAL.....</b>  | <b>54</b> |
| <b>DIMENSIÓN ECONÓMICA .....</b>  | <b>63</b> |
| <b>DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA.....</b>                      | <b>63</b> |
| <b>SITUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA. ....</b>   | <b>65</b> |
| <b>NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES.....</b>   | <b>68</b> |
| <b>NEGOCIO Y SERVICIOS .....</b>  | <b>69</b> |
| <b>VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD.....</b>  | <b>70</b> |
| <b>IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL.....</b>  | <b>71</b> |
| <b>DIMENSIÓN SOCIAL .....</b>   | <b>74</b> |
| <b>CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA .....</b>   | <b>74</b> |
| <b>DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA .....</b>           | <b>74</b> |
| <b>EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA.....</b>  | <b>76</b> |
| <b>COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN.....</b>  | <b>77</b> |
| <b>FORMACIÓN.....</b>   | <b>78</b> |
| <b>ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD. ....</b>   | <b>81</b> |
| <b>SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO .....</b>  | <b>81</b> |
| <b>EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA .....</b>                         | <b>83</b> |
| <b>RELACIONES CON EL ENTORNO .....</b>  | <b>88</b> |
| <b>DIMENSIÓN AMBIENTAL .....</b>  | <b>91</b> |
| <b>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL .....</b>   | <b>91</b> |
| <b>GESTIÓN AMBIENTAL.....</b>   | <b>93</b> |
| <b>CALIDAD DEL AIRE.....</b>  | <b>98</b> |

|                                  |            |
|----------------------------------|------------|
| <b>CALIDAD DEL AGUA .....</b>    | <b>106</b> |
| <b>CONTROL DE RUIDOS.....</b>    | <b>114</b> |
| <b>GESTIÓN DE RESIDUOS .....</b> | <b>120</b> |
| <b>MEDIO NATURAL .....</b>       | <b>127</b> |
| <b>ECOEficiENCIA .....</b>       | <b>129</b> |
| <b>COMUNIDAD PORTUARIA .....</b> | <b>135</b> |

## **SOBRE ESTA MEMORIA**

La presente Memoria de Sostenibilidad 2021 de la Autoridad Portuaria de Santander es un reporte sobre el desempeño económico, ambiental y social de la Autoridad Portuaria y sus resultados.

Cubre el periodo comprendido de enero a diciembre de 2021 y se elabora con frecuencia anual.

Para la elaboración de esta Memoria, la Autoridad Portuaria de Santander se ha basado en la “Guía para la elaboración de las Memorias de Sostenibilidad de las Autoridades Portuarias del Sistema Portuario Español” y en ella figuran los contenidos básicos de la Guía para la elaboración de la Memoria GRI.

## **DIMENSIÓN INSTITUCIONAL**

### **PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER**

#### *Presentación*

Declaración del presidente sobre la relevancia de la sostenibilidad para la Autoridad Portuaria y los compromisos adquiridos con relación al desarrollo sostenible.

### **PRESENTACIÓN**

2021 ha sido un año repleto de éxitos en lo que se refiere al cumplimiento de la política portuaria en los cuatro aspectos referentes a sostenibilidad dentro del Proyecto Anual de Plan de Empresa: **institucional, económica, social y ambiental**.

Me gustaría comenzar por el **ámbito institucional** ya que este ejercicio ha resultado ser un reto especialmente difícil marcado por la vuelta a la normalidad tras el final de la crisis ocasionada por la COVID 19. Debo decir que el buen hacer en la búsqueda y aplicación de fórmulas de concertación a todos los niveles, tanto por parte de la Administración como de la Sociedad Civil, supusieron que fuésemos capaces de mantener y mejorar nuestra vocación de contribuir al desarrollo de la competitividad de nuestro tejido industrial y comercial. Así, hemos trabajado día a día, junto a una comunidad portuaria cada día más sólida, para generar una credibilidad institucional y social que nos ha permitido garantizar a las cadenas logísticas un entorno seguro para la realización de sus operaciones.

Este mantenimiento de la confianza entre los usuarios del puerto y el impecable trabajo en conjunto nos ha llevado a firmar el mejor año de la historia en lo que se refiere al tráfico de mercancías acercándonos a los tan deseados 7.000.000 de toneladas, que esperamos alcanzar en un ejercicio próximo. Así, hemos podido mantener una **sostenibilidad económica** fundamental para llevar a cabo el proceso de transformación

que ya ha empezado a vivir el puerto. Con una inversión público-privada cercana a los 170 millones de euros, y siendo fiel a su compromiso de no rellenar la Bahía, la APS ha decidido continuar, de la mano del Gobierno de Cantabria y de España, su crecimiento en vertical, con la construcción de un silo para automóviles, y hacia entornos industriales cercanos al actual recinto portuario como el Llano de La Pasiega, esperando que Cantabria pueda incorporarse al corredor atlántico a través de la Y vasca.

Así, este importante esfuerzo inversor para mejorar las infraestructuras portuarias y, con ellas, la competitividad del puerto y el servicio a sus clientes, se traduce, además de en el ya citado aparcamiento en vertical, en obras tan necesarias como los muelles 6 y 9 de Raos, la renovación del ramal hacia el espigón central de Raos con un desdoblamiento de la vía que sirva para mejorar su capacidad, una nueva terminal de ferris que conlleva la construcción de un nuevo muelle, una rampa ro-ro y una estación de suministro de Gas Natural Licuado (GNL), nuevas terminales de contenedores y fertilizantes o la construcción de una rampa para agilizar la carga y descarga de vehículos en los muelles 7 y 8 de Raos.

Esperamos construir así un puerto preparado para el futuro que cumpla con nuestros objetivos de crecimiento a través de la racionalización y la optimización del espacio, preservando para futuras generaciones nuestro entorno natural. Es nuestra forma más importante de comprometernos con la **sociedad cántabra** y ofrecerle, al mismo tiempo, prosperidad económica y un futuro sostenible para nuestros hijos.

Además, hemos encabezado numerosas intervenciones para que los ciudadanos puedan disfrutar de zonas portuarias en desuso contribuyendo así a la configuración de un frente marítimo inigualable. Hemos puesto en valor espacios portuarios tan significativos como el dique seco de Gamazo, la Caseta de Bombas, la Duna de Zaera, el espacio expositivo de la Fundación ENAIRE, el Muelle de Maura, Puertochico, la zona de Los Peligros, la Estación Marítima, el paseo de la calle Antonio López o el entorno de Varadero, además de la demolición de las naves de Maliaño y el espacio generado, que pasará a formar parte de la nueva terminal de ferry.

Y todo ello sin descuidar nuestra actividad cultural en espacios tan emblemáticos como el Palacete del Embarcadero o el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor que, en 2022, se verá incrementada por la celebración del 150 aniversario de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Santander, y el 30 de la publicación de la Ley de Puertos y Marina Mercante mediante la cual se instituyen las Autoridades Portuarias y en cuyo programa ya estamos trabajando.

En cuanto a la **sostenibilidad ambiental**, además de ser uno de los puertos más destacados de la fachada cántabrica gracias al complejo proceso de terminalización que estamos desarrollando, me gustaría subrayar que nuestra estrategia está orientada a ser un puerto sostenible e inteligente. Para ello, estamos implantando una plataforma inteligente de Big Data para el control de la calidad del aire, agua, suelo y gestión de residuos; desarrollando planes de acción para el fomento de las energías renovables, la lucha contra el cambio climático, la gestión de hábitats, la movilidad sostenible o la

economía circular y la descarbonización del sistema y reducción de huella de carbono para convertirnos en un puerto más verde.

Este balance tan positivo del año 2021 en lo que sostenibilidad se refiere, no hace sino animarnos a seguir trabajando para que nuestro puerto continúe siendo el motor del progreso en Cantabria. De esta manera estaremos construyendo una región más fuerte, más competitiva, con más empleo y con mejor calidad de vida.

## **ESTRATEGIA**

### ***Misión, visión y valores del puerto.***

Descripción de los principales retos y objetivos de sostenibilidad en relación a aspectos como: infraestructuras, mercados objetivo, viabilidad financiera, comunicación institucional, eficiencia operativa o calidad de servicios.

El Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Santander establece las herramientas sobre las que se sustenta el diagnóstico de sostenibilidad del Puerto, y que se basan en los conceptos de ‘visión’, ‘misión’ y ‘valores’.

### **VISIÓN**

La Autoridad Portuaria de Santander tiene como objetivo integrar una oferta de servicios logísticos que satisfaga de forma eficiente las necesidades de las empresas importadoras y exportadoras que operan en su hinterland.

### **MISIÓN**

Contribuir a la competitividad del tejido industrial y comercial de su hinterland, ofreciendo un alto grado de eficiencia a través de la especialización y diversidad de sus operaciones y terminales, así como el máximo nivel de integración y aportación de valor añadido en la cadena logística, en un entorno social y medioambiental seguro, amigable y sostenible.

### **VALORES**

Los valores o líneas básicas que inspira la actuación del Puerto son: avanzar bajo la premisa del trabajo en equipo, desarrollo del capital humano y responsabilidad social; gestionar el puerto como una parte de un proceso industrial; ser proactivos con la innovación tecnológica, operacional y la sostenibilidad; trabajar para garantizar la estabilidad económico-financiera de la institución; diseñar nuestras iniciativas dentro de un marco sostenible de actuación; desempeñar el papel relevante que el puerto tiene

para nuestra región en el tejido industrial, cultural, social, docente, etc.; crear un marco que facilite la generación de empleo estable y de calidad; contribuir a un clima de confianza entre los distintos usuarios del puerto y compromiso con el entorno.

## **FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA**

*I\_01. Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos).*

### **TITULARIDAD**

El Puerto de Santander, conforme al anexo I del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de setiembre, (TRLPEMM) es uno de los puertos de interés general que, en virtud del art. 149.1.20 de la Constitución, son de competencia exclusiva de la Administración General del Estado.

El espacio que ocupan los puertos de interés general tiene naturaleza de dominio público marítimo portuario y las competencias exclusivas del estado sobre ellos, se ejercen por el Ministerio de Fomento a través del sistema portuario de titularidad estatal integrado por el Organismo Público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

La Autoridad Portuaria de Santander es un organismo público empresarial, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar. Las Autoridades Portuarias del sistema portuario español se rigen por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y supletoriamente por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Desde su vertiente como empresa, generadora de actividad económica, la Autoridad Portuaria de Santander se ajusta al derecho privado incluso en sus adquisiciones y contratación.

### **MARCO DE COMPETENCIAS**

La Autoridad Portuaria de Santander ejerce sus competencias bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión en la zona de servicio del Puerto de Santander y en las instalaciones de señalización marítima situadas en la costa cántabra.

El texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su artículo 25 define las funciones que recaen en la órbita competencial de la Autoridad Portuaria. Entre ellas están:

- a. La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- b. La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c. La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta Ley.
- d. La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.
- e. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f. El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- g. La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h. La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

## **GOBIERNO Y CALIDAD DE GESTIÓN**

### *I\_02 Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración.*

Los órganos de gobierno, gestión y asistencia de la Autoridad Portuaria de Santander son los definidos en el artículo 29 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, teniendo la consideración de órganos de gobierno el Consejo de Administración y el Presidente, de órgano de gestión el Director y de asistencia el Consejo de Navegación y Puerto.

No existen creados en la Autoridad Portuaria de Santander órganos delegados con forma de comités para el ejercicio de competencias relativas a la toma de decisiones sobre temas económicos, ambientales y sociales.

A continuación, se indican las funciones de cada uno de los citados órganos y la forma de designación de sus miembros.

### **EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

El Consejo de Administración tiene la función de administrar y regir el puerto, para ello debe decidir sobre las cuestiones más importantes y globales que afectan a la Autoridad Portuaria y a su puerto: como delimitar las funciones y responsabilidades de sus



órganos, aprobar el organigrama de la Autoridad Portuaria, establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, aprobar los presupuestos y programas de la Autoridad Portuaria así como sus cuentas anuales y Plan de Empresa, autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en otras sociedades, autorizar operaciones financieras de pasivo de importancia y fijar las tarifas de los servicios comerciales de la Autoridad Portuaria entre otras especificadas por ley.

El Consejo de Administración está formado por sus miembros natos que son el Presidente de la Autoridad Portuaria y el Capitán Marítimo, y 13 vocales elegidos por la Comunidad Autónoma de Cantabria conforme a lo dispuesto en el art. 30.1, 2 y 3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Se deberá designar como representantes de la Administración General del Estado, junto con el Capitán Marítimo, a un Abogado del Estado y a un miembro perteneciente al Organismo Público Puertos del Estado. Como representantes de la Comunidad Autónoma estarán el Presidente y cuatro vocales más. Respecto de los municipios en cuyo término está localizado el Puerto, deben estar representados en un porcentaje del 33% del resto de los miembros. En el caso de la Autoridad Portuaria de Santander, en primer lugar, hay un representante de la Ciudad de Santander que le da nombre y un representante del municipio de Camargo.

Del resto de miembros un 66% deben ser designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

### *PRESIDENTE*

El presidente, por su parte, es designado por la Comunidad Autónoma entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. Entre sus funciones están las de representación institucional de la Autoridad Portuaria, presidir el Consejo de Administración, convocar, fijar el orden del día, presidir y hacer cumplir sus acuerdos, establecer las directrices generales para la gestión de los servicios, presentar al consejo los planes de empresa de la entidad, así como los presupuestos, programas de actuación, inversiones, financiación y cuentas anuales para su supervisión y en su caso aprobación. Junto con el director dispone los gastos y aprueba los movimientos de fondos de la Autoridad Portuaria.

### *DIRECTOR*

El director de la Autoridad Portuaria es elegido por mayoría absoluta por el Consejo de Administración a propuesta del Presidente de entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de al menos cinco años en técnicas y gestión portuaria.

Sus funciones son de orden directivo y de gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios conforme a las directrices que reciba de los órganos de gobierno.

Además, debe incoar y tramitar los expedientes administrativos que le estén encomendados y emitir informe preceptivo sobre autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre propuestas y proyectos que sirvan de base a estas autorizaciones y concesiones.

Por último, es responsable de determinar y someter al Presidente para su consideración y decisión los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, elaborar los anteproyectos de presupuesto, programa de inversiones, financiación y cuentas anuales, y determinar los requerimientos de capital humano de la Autoridad Portuaria.

### *I\_03 Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.*

Además del Presidente de la Autoridad Portuaria y el Capitán Marítimo de Santander, en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander también está presente su Director con voz, pero sin voto.

Como representantes de la Administración General del Estado están un Abogado del Estado, un representante de Puertos del Estado y el Director del Área de Fomento de la Delegación del Gobierno, junto con el Capitán Marítimo antes referido.

En representación de la Comunidad Autónoma de Cantabria, están además del Presidente que es designado por el Gobierno de Cantabria, el Consejero del área de Industria, a su vez Vicepresidente del Puerto de Santander, el Consejero del área Obras Públicas y Vivienda, y otros dos representantes de la Comunidad Autónoma.

En representación de la administración de los municipios donde se ubica la zona de servicio del Puerto de Santander está un vocal del Ayuntamiento de Santander y uno del Ayuntamiento de Camargo.

Además, en el consejo de administración están representadas otras instituciones y organizaciones de carácter local y sectorial

- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santander
- Sindicatos
- Confederación de Organizaciones Empresariales y PYME de Cantabria

*I\_04 Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.*

La Autoridad Portuaria de Santander lleva años desarrollando diversas herramientas de gestión que le han permitido alcanzar un elevado grado de protección del medio ambiente en equilibrio con las necesidades socioeconómicas:

- Sistema Integrado de Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente, certificado desde 2003 según las normas UNE-EN-ISO 9001-14001. Su alcance es la gestión de los servicios del puerto comercial y administración del dominio público.
- Inscripción en el Registro EMAS, Reglamento Comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría, en proceso. Previsto para 2022.
- Adhesión al Sistema PERS, único estándar específico del sector portuario, creado por la iniciativa del sector portuario EcoPorts, en proceso. Previsto para 2022.
- Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo, certificado según la norma UNE-EN-ISO 45001.

Se dispone asimismo de cuadro de mando integral específico (Alimentado de manera periódica, si bien no se utiliza de forma ordinaria en el proceso de toma de decisiones, ni de gestión portuaria).

*I\_05 Existencia de comité de dirección y su estructura.*

El Comité de Dirección de la AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER, se constituyó el 26 de noviembre de 2015 y está formado por el Presidente, Director, Jefe de Área de Infraestructuras, Jefe del Departamento Económico-Financiero y Control Interno, Jefe del Departamento de Dominio Público y Puerto Ciudad, Jefe del Departamento de Operaciones y servicios Portuarios, Jefe del Departamento de Administración General y Servicio Jurídico, Jefe del Departamento de RR.HH y Relaciones Laborales y el Jefe del Departamento de Secretaría General y Contratación.

*I\_06 Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.*

**Comité de Servicios Portuarios**

El comité de servicios portuarios fue constituido por acuerdo del Consejo de Navegación y Puerto en sesión celebrada el 5 de marzo de 2009. Se acordó que, -dado el pequeño número de miembros del Consejo de Navegación y Puerto del Puerto de Santander y de las entidades en él representadas-, el comité de servicios portuarios estaría constituido por la totalidad de los miembros del Consejo de Navegación y Puerto.

### ***Consejo de Navegación y Puerto***

Es un órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, con las siguientes funciones:

- Asesoramiento y asistencia a la APS y a la Capitanía Marítima en todos aquellos aspectos relativos a la actividad portuaria y a la navegación que sean de su competencia, pudiendo hacer al respecto las oportunas recomendaciones.
- Emisión de informes a petición de la APS y de la Capitanía Marítima.
- Actuación como órgano consultivo en materia de servicios portuarios: a través del Comité de Servicios Portuarios que se crea en su seno, (art. 124 del TRLPEMM), informa de los proyectos de pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, así como de las condiciones de prestación de servicios portuarios.

Respecto a la periodicidad de sus reuniones no hay establecido un periodo de tiempo concreto para que se reúna, sino que lo hace cuando se solicita informe o asesoramiento.

La última sesión tuvo lugar el 22 de julio de 2013, en la que el Consejo de Navegación y Puerto en ejercicio de funciones de Comité de Servicios Portuarios Básicos acordó por unanimidad informar favorablemente el proyecto de pliego de prescripciones particulares del servicio portuario básico de practicaje remitido por la Autoridad Portuaria de Santander, con las modificaciones y recomendaciones propuestas, delegando en la Presidencia la redacción del correspondiente informe para su traslado a la Autoridad Portuaria.

### ***Comité consultivo de seguridad***

Conforme al Real Decreto 1617/2007, la Autoridad Portuaria ha constituido un comité consultivo de protección del puerto con el objeto de prestar asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos tendentes a la mejora de la implantación de las medidas de protección del puerto.

El Comité consultivo de protección está integrado por los miembros de las diferentes administraciones con competencias en la protección de las instalaciones portuarias y los buques:

- Un representante designado por la autoridad de protección portuaria, quien presidirá el comité.
- Un representante de la capitanía marítima.
- El oficial de protección del puerto, que actuara como Secretario con voz y voto.
- Un representante de la Delegación del Gobierno.
- Un representante de la Administración de aduanas.

- Un representante por cada uno de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado con competencias en el puerto.
- Un representante de la Comandancia Naval.
- Un representante de la Administración responsable en materia de protección civil.
- Un representante de la Administración responsable del control sanitario.

Las funciones del Comité consultivo de protección del puerto son las siguientes:

- a) Aprobar su reglamento de funcionamiento interno.
- b) Desarrollar procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre los organismos y entidades participantes, en materias de protección de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- c) Proponer sugerencias y recomendaciones para la autoridad nacional competente para la protección marítima para la mejora de la protección del transporte marítimo, de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- d) Emitir informe sobre la evaluación y el plan de protección del puerto y sus modificaciones, con carácter previo a su aprobación.
- e) Asistir a la autoridad de protección portuaria en situaciones de crisis.
- f) Colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias y los puertos.

Este comité se reúne al menos cada seis meses, pero puede ser convocado en cualquier momento por cualquiera de sus miembros en casos de amenazas contra la protección marítima de los puertos o las instalaciones portuarias.

## **INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD**

*I\_07 Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.*

### **LA AUTORIDAD PORTUARIA COMO PROVEEDOR DE INFRAESTRUCTURAS DE INTERÉS GENERAL.**

Una de las principales funciones de la Autoridad Portuaria de Santander es la gestión de su dominio público, fundamentalmente infraestructuras portuarias.

Las infraestructuras portuarias, así como sus accesos marítimos, son infraestructuras de interés general que por su relevancia para el sistema económico nacional y su elevado

coste de construcción han sido y son llevadas a cabo por la administración pública, que repercute el coste de las mismas a sus usuarios a través de tasas y tarifas.

El modelo de gestión de los Puertos españoles y del Puerto de Santander, está avanzando hacia el modelo “landlord”. Esto supone concentrar el esfuerzo inversor, regulador y de gestión en la generación y conservación de las infraestructuras portuarias y procurar su óptima gestión dejando que sea la iniciativa privada la que preste el resto de los servicios portuarios y comerciales en un marco de competencia que favorezca la inversión privada en terminales modernos, maximizando la productividad de los espacios disponibles. Por tanto, una de las principales actividades de la Autoridad Portuaria de Santander es proveer la infraestructura portuaria adecuada para el desarrollo económico local, regional y nacional adaptando su oferta de instalaciones a las necesidades del tráfico marítimo global para integrarse en las principales cadenas logísticas de comercio internacional.

### **ÁMBITO TERRITORIAL**

El ámbito competencial de la Autoridad Portuaria de Santander se extiende por la zona de servicio del Puerto de Santander comprendiendo parte del litoral sur del municipio de Santander, con una parte también de sus terrenos en el municipio colindante de Camargo y en los ribereños de Marina de Cudeyo y Ribamontán al Mar.

Su ubicación en el área de centralidad urbana de la capital cántabra ha supuesto un reto en la gestión de las actividades portuarias en áreas colindantes con zonas densamente pobladas y con zonas urbanas con un gran valor paisajístico y etnográfico, que a corto plazo ha requerido un incremento en el nivel de exigencia de la gestión de la calidad ambiental de las operaciones portuarias y ha determinado una estrategia de sostenibilidad a largo plazo basada en la regeneración urbanística de estas zonas portuarias bien convirtiéndolas en áreas plenamente urbanas o bien conservando un uso mixto portuario y urbano con la generación de capacidad portuaria en áreas industriales más adaptadas a la actividad marítima comercial.

En 2011 se produjo una modificación sustancial de la zona de servicio del Puerto de Santander actualmente aprobada en la nueva Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que modifica el Plan de Utilización de los Espacios Portuario aprobado por O. M. de 19 de abril de 1995.

Además de la superficie de tierra, la Autoridad Portuaria de Santander extiende sus competencias de gestión sobre la lámina de agua de la Bahía de Santander, con una superficie de 3400 hectáreas en extensión, distinguiendo entre la zona de fondeo y la de aguas interiores.

### ***DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE SANTANDER***

Las infraestructuras portuarias con uso comercial del Puerto de Santander han sido generadas en el interior de la bahía en el último tercio del siglo veinte y su proceso de ocupación por terminales especializadas y adecuación a las nuevas necesidades del comercio marítimo ha sido culminado. Las principales infraestructuras portuarias son:

### Infraestructuras de acceso marítimo

El Puerto de Santander está situado en el interior del estuario de la Bahía de Santander y el acceso a sus muelles y dársenas comerciales se realiza a través del canal de navegación. Este canal permite la entrada a buques de hasta 13 m. [sólo admitimos los que no sobrepasen los 12,80] de calado en todos sus muelles comerciales, sin restricciones de eslora o manga, en pleamar.

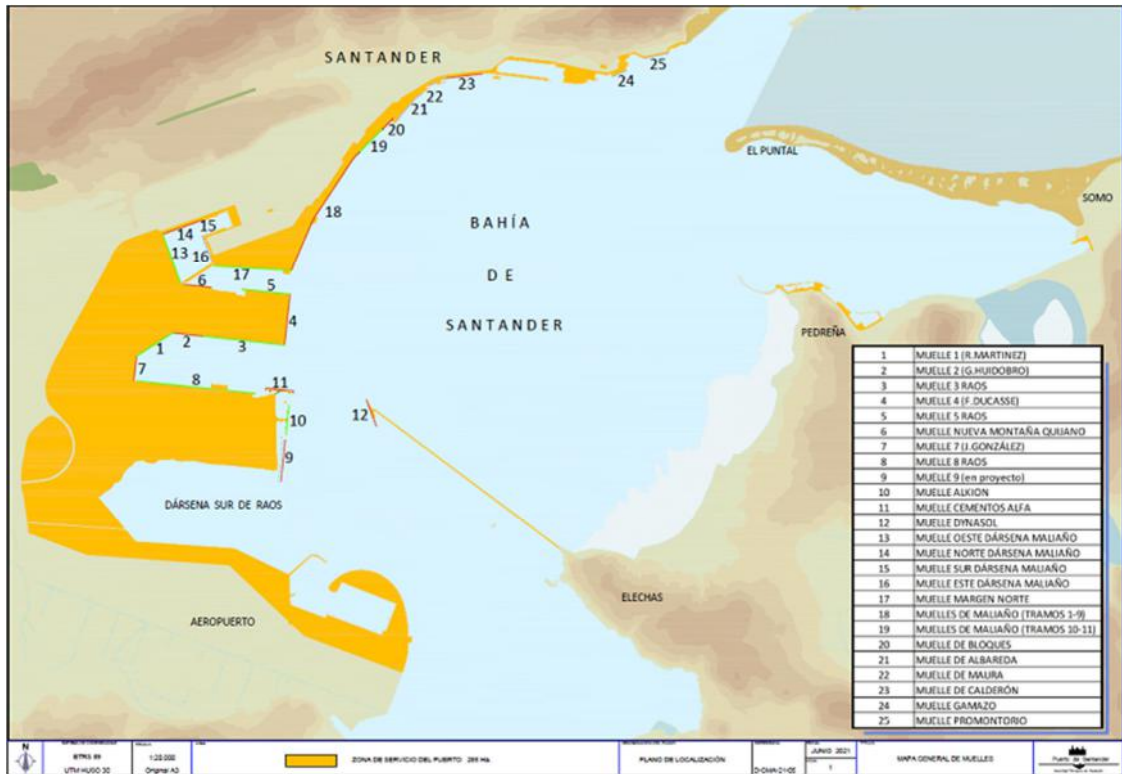


*Canal de acceso y balizamiento del Puerto de Santander*

### Muelles y superficies de manipulación y almacenamiento: terminales portuarias

El puerto de Santander cuenta con 5.236,60 m. lineales de muelles comerciales y una superficie terrestre útil de 284 Ha. Su capacidad de almacenamiento cubierto es de 121.488 m<sup>2</sup> y descubierto 542.538 m<sup>2</sup>.








Mapa general de muelles

| Muelle                                      |  |  |  |  |
|---|---|---|--|---|
|   | <b>RAOS 1</b>   | <b>RAOS 2</b>   | <b>RAOS 3</b>  | <b>RAOS 4</b>   |
| Usos  | Graneles sólidos  | Graneles sólidos<br>Mercancía<br>general  | Graneles sólidos<br>Mercancía<br>general   | Graneles sólidos<br>Mercancía<br>general  |
| Superficie total (depósito, viales y resto) | 98.107 m <sup>2</sup>   | 66.964 m <sup>2</sup>   | 151.303 m <sup>2</sup>   | 43.402 m <sup>2</sup>   |
| Longitud de muelle                          | 300 m   | 208 m   | 569 m  | 356 m   |
| Calado                                      | 15 m  | 13 m  | 13 m   | 13 m  |



|                    |   |   |  |   |
|--------------------|---|---|--|---|
| Muelle             |  |  |  |  |
|                    | RAOS 5  | RAOS 7  | RAOS 8   | MARGEN NORTE  |
| Usos               | Graneles sólidos<br>Mercancía General   | Vehículos y otras mercancías RORO   | Vehículos, otras mercancías RORO y mercancía general                               | Ro-Ro<br>Mercancía General<br>Ro-Ro General cargo                                   |
| Superficie total   | 15.000 m <sup>2</sup>   | 78.316 m <sup>2</sup>   | 194.282 m <sup>2</sup>   | 61.307 m <sup>2</sup>   |
| Longitud de muelle | 335 m   | 170 m   | 846 m  | 538 m   |
| Calado             | 10 m  | 10 m  | 13 m   | 9,5 m   |

|                    |  |  |   |                                     |
|--------------------|--|--|---|-------------------------------------|
| Muelle             |  |  |  |                                     |
|                    | TRAMOS 10-11 MALIAÑO   | TRAMOS 1-7 MALIAÑO   | BLOQUES   |                                     |
| Usos               | Ferries, cruceros  | Mercancías RORO<br>Barcos auxiliares   | Cruceros  | Ferries, cruceros y mercancías RORO |
| Superficie total   | 15.416 m <sup>2</sup>  | 65.659 m <sup>2</sup>  | 18.624 m <sup>2</sup>   | 16.158 m <sup>2</sup>               |
| Longitud de muelle | 228 m  | 712 m  | 267 m   | 107 m                               |
| Calado             | 10,5 m   | 8 m  | Entre 7,25 y 9,25 m   | 9,5 m                               |

### Otras instalaciones portuarias

Además el puerto de Santander también da cabida a otras infraestructuras portuarias no comerciales pero con un uso y valor muy importante para diferentes sectores económicos y sociales de nuestro entorno como son el sector pesquero, la náutica deportiva y las empresas logísticas e industriales locales.

- Área pesquera



Área de actividades Pesqueras

El Puerto de Santander dispone de una dársena pesquera, un muelle, bodegas de armadores, lonja de importantes dimensiones, fábrica de hielo, nave de lavado y almacenamiento de cajas y zona de transferencia de residuos, que han elevado notablemente la calidad del servicio.

Actualmente el servicio de la lonja es gestionado directamente por la Autoridad Portuaria de Santander

- Dársenas deportivas



*Puertochico*



*Marina de Santander*

El puerto de Santander cuenta además con 3 marinas deportivas con una oferta de más de 1.300 amarres que conforman un sector náutico pesquero de gran relevancia en el municipio en sus municipios.

Las principales infraestructuras dedicadas a la náutica deportiva son Dársena de Molnedo, Marina de Santander y Marina de Pedreña en la zona norte, este y oeste de la Bahía.

*Áreas de actividades industriales y logísticas*



Polígono industrial  
Actimarsa



Ciudad del Transportista



Zona de Actividades  
logísticas

Además de las superficies de manipulación y almacenamiento a pie de muelle el Puerto de Santander cuenta con una amplia oferta de suelo industrial y logístico.

### *I\_08 Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.*

Proporcionar una relación muy sucinta de las actuaciones en ejecución o finalizadas durante 2021, indicando su función e inversión certificada para ese año. Dar una relación únicamente de las actuaciones consignadas en la aplicación de seguimiento de inversiones como "infraestructura y capacidad portuaria"

Las actuaciones más relevantes de la Autoridad Portuaria de Santander en ejecución o proyecto en 2021 se describen a continuación:

#### Nuevos muelles e infraestructuras portuarias

##### **Muelle Raos 9**

Muelle multipropósito situado en el testero del Espigón Central de Raos, de 290 metros de longitud. Una vez en explotación, el muelle permitirá dotar de un segundo puesto de atraque a las líneas regulares de buques roro deep-sea, con lo que mejorará sustancialmente la capacidad portuaria y nivel de servicio a los buques de más de 60.000 GT.

Inversión total: 25.333 miles de €. Finalización prevista: 2023

##### **Tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño**

Con el proyecto de renovación del muelle se recupera una longitud de atraque de 375 m en el puerto, sin impacto ambiental, con posibilidad de aumentar en el futuro su calado hasta 9,5 m si fuera necesario. Su destino a corto y medio plazo será el atraque de buques ro-ro cargo y buques ro-pax (ferries de servicios marítimos regulares), y contará con una instalación de suministro de GNL (concesión otorgada a Repsol). El cambio de ubicación de la terminal de ferries permite reservar para el tráfico de cruceros

el atraque en el Muelle de Bloques, compartiendo la estación marítima y aprovechando la ventaja de su situación en el centro de la ciudad, junto al Centro de Arte Botín.

Inversión total: 19.956 miles de €. Finalización prevista: 2023.

Tanto el muelle como la instalación de suministro de GNL disponen de un 20% de financiación de fondos CEF (mecanismos para conectar Europa).

#### **Rampa ro-ro flotante tramo 4 Muelles de Maliaño (inicio en 2020)**

Rampa ro-ro flotante, que sustituirá a la actual rampa hidráulica, para mejorar la calidad de servicio a la flota de ferries y ro-ro cargo, sin limitación por manga de sus rampas. La Autoridad Portuaria dispone de tres rampas ro-ro del mismo modelo, ya en servicio (dos en Raos 8 y una en el muelle de Bloques). Se programa la construcción y montaje de la rampa mientras se ejecuta el tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño

Inversión total: 2.147 miles de €. Finalización prevista: 2022

#### Actuaciones puerto ciudad

#### **Reforma de la terminal de ferries (parking de embarque)**

Nueva ordenación de la terminal, aproximando los vehículos de turismo a la Estación Marítima para aprovechar su oferta de servicios (cafetería, restaurante, terraza, exposición), alejando el parking de semirremolques de la rampa ro-ro y centro de la ciudad. Con ello van a mejorar los servicios al pasaje de la terminal, al tiempo que se aleja de la zona más noble del frente marítimo el aparcamiento permanente de semirremolques. Las obras consisten en la renovación de pavimentos, mejora de alumbrado, canalizaciones y elementos auxiliares como cierres, marquesina para motocicletas y nuevos puestos de control de Aduana y Policía Nacional.

Inversión total: 610 miles de €. Finalizada en 2021.

#### Urbanizaciones y pavimentaciones

#### **Urbanización triángulo curvilíneo Raos Sur**

El relleno de la denominada “Charca de Raos” (fase I), permitirá incorporar aproximadamente 36.000 m<sup>2</sup> a la superficie de la terminal de automóviles. Se ha realizado una caracterización ambiental de la charca y se han ejecutado medidas compensatorias debido a la eliminación de masas arbóreas catalogadas en hábitats de la Red Natura 2.000, con informe favorable del órgano ambiental competente de la Comunidad Autónoma de Cantabria. La obra incluye el drenaje profundo de las aguas

de escorrentía que vierten por esta zona en la Dársena Sur de Raos y el relleno con material de cantera hasta coronación de explanada.

Las obras de urbanización y cierre de la parcela (fase II) se ejecutarán una vez que se hayan estabilizado los asientos principales de consolidación primaria, ya que el relleno de la fase I se ha ejecutado sobre limos blandos de marisma, estimando un plazo mínimo de 6 meses. La urbanización de la parcela incluye un vial perimetral, cierres, pavimentos flexibles, drenaje superficial y red de alumbrado, sobre una superficie de 36.000 m<sup>2</sup>.

Inversión total: 4.225 miles de €. Finalización prevista: 2023.

Paralizadas las obras como medida cautelar por el TSJC; actualmente en proceso de contestación a la demanda y de que salga la sentencia.

### **Acondicionamiento de la parcela 8.2.3 para PDI de automóviles**

Desarrollo en la terminal pública de automóviles de un almacenamiento en altura, construyendo una planta de forjado de 70.000 m<sup>2</sup> entre el vial paralelo al muelle Raos 8 y la terminal de ffcc. A medida que vaya incrementándose la demanda de PDI, se ampliará el silo con dos plantas más de forjado (hasta 140.000 m<sup>2</sup>).

Inversión total: 20.811 miles de €. Finalización prevista: 2022.

### **Edificación portuaria**

#### **Reforma de la Estación Marítima**

Comprende un conjunto de actuaciones para mejorar el estado de conservación, funcionalidad y aprovechamiento económico de un edificio con bastantes limitaciones debido a su nivel de protección arquitectónica y singular diseño. Se incluye la construcción de un segundo ascensor para agilizar el desembarque de pasajeros de los ferries, la impermeabilización de su cubierta para el futuro aprovechamiento como terraza, la regeneración de la estructura de hormigón, carpintería de fachadas y redistribución interior de las estancias. Superficie construida computable de 4.140 m<sup>2</sup> con una inversión prevista en el entorno de 350 €/m<sup>2</sup>.

Finalización prevista: 2022

#### **Edificio de operaciones**

Construcción en el Muelle de la Margen Norte de un edificio donde se reubicarán los servicios de Sasemar, CCS y policía portuaria. Se solucionará con estas instalaciones el déficit de vestuarios y aseos para el personal femenino de la policía portuaria, cada vez más numeroso, y se podrá liberar la última planta del Edificio Sede para reubicar

servicios de la Autoridad Portuaria que actualmente se encuentran en el Complejo Sotoliva. Previamente a esta inversión se ha realizado la demolición de antiguos tinglados para liberar el espacio necesario en la zona. La superficie construida estimada para el edificio es de 500 m<sup>2</sup>, e incluye la urbanización y dotación de plazas de aparcamiento.

Inversión total: 905 miles de €. Finalización prevista: 2023.

### **Aduana AEAT Santander (nueva en 2020)**

Como consecuencia del BREXIT, fue necesaria la construcción de un puesto de control aduanero para la inspección física de los “camiones rojos” procedentes del Reino Unido. La AEAT ha establecido los requisitos de su instalación. El proyecto incluye la urbanización del entorno y viales de acceso para las colas de camiones en espera de inspección. La aduana queda integrada en el mismo recinto que el puesto de inspección fronteriza ya existente en el puerto.

Inversión total: 422 miles de €.

### Actuaciones en materia de accesibilidad viaria

#### **Renovación doble vía de ffcc de acceso al puerto**

Renovación de las vías de ancho ibérico y de ancho métrico de acceso al puerto, transformándolas en doble vía de ancho ibérico y manteniendo una de las vías con 4 hilos para el ancho métrico. El tramo de renovación se ubica entre el límite de la zona de servicio y el acceso al espigón norte de Raos. Se Incluyen los desvíos de ancho ibérico hacia el espigón central de Raos (terminales de automóviles, Cementos Alfa y Alkion) y los escapes entre la doble vía para no cortar el tráfico ferroviario durante futuros trabajos de mantenimiento en una de las vías de acceso. El mal estado de las vías, con frecuentes descarrilamientos, aconsejan la renovación completa de la plataforma y material de vía en un tramo de 975 metros aproximadamente. La longitud total de vía es de 1.950 metros.

Inversión total: 3.339 miles de €. Finalización prevista: 2022.

*I\_09 Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.*

### **ZAL DEL PUERTO DE SANTANDER (ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)**

Debido a las necesidades de espacio por la implantación de nuevas actividades y el crecimiento orgánico del puerto, se está tramitando la modificación puntual número 14 del Plan Especial, de tal manera que tengamos un área portuaria flexible desde el punto

de vista de los usos, y así poder albergar los distintos tráficos que se puedan dar en un puerto.

De los más de 120.000 metros cuadrados de suelo perimetral al recinto portuario, actualmente se encuentran pavimentados más de 75.000, destinados al almacenamiento y la logística y perfectamente comunicados con las terminales portuarias y con las redes de autovías y ferrocarril.

Inicialmente, debido a la demanda de espacios requeridos por el sector de automoción, el uso de dicha parcela se encuentra dedicado a vehículos importados a través del Puerto de Santander que requieren su paso por los centros de pre-entrega o PDI (Pre delivery inspection). En el año 2019, se creó una zona para los semirremolques no acompañados de la compañía Brittany Ferries.

Actualmente se está planificando la pavimentación de otros 10.500 m<sup>2</sup> con el fin de dar servicio a tráficos de automoción.

## **PUERTOS SECOS**

En el 2020, los Puertos secos superaron el 5% de los beneficios netos de la APS

El Puerto de Santander, consciente de la necesidad de optimizar la distribución de mercancías en su "hinterland", -La Meseta y el Valle del Ebro-, de obtener un posicionamiento competitivo en el mismo, y de aproximarse a sus clientes, participa en el accionariado de dos puertos secos: el de AZUQUECA DE HENARES, en el entorno de Madrid y desde el que ya operan algunas compañías radicadas en Santander, y el de SANTANDER-EBRO, en Luceni, Zaragoza.

Estos centros de consolidación de carga amplían el hinterland del Puerto de Santander y ofrecen servicios de valor añadido a las mercancías, atrayendo a un amplio número de agentes, tanto del transporte marítimo como del transporte terrestre, transitarios y distribuidores.

### Puerto seco Santander - Ebro (Luceni - Zaragoza)

Zona de servicio: Valle del Ebro

Distancia con el Puerto de Santander: 365 km.

Superficie: 105.000 m<sup>2</sup>.

A pesar de que, como consecuencia de la escasa actividad en los tráficos de importación y la nula actividad vinculada a los tráficos de exportación durante varios ejercicios consecutivos, en el año 2014 cesó la actividad de dicho puerto seco, provocando el



cierre de las instalaciones, en 2017, con la incorporación de CAT al accionariado, se ha reactivado su uso, principalmente para la logística del automóvil.

El Puerto de Santander extiende su zona de influencia hacia el Valle del Ebro, a través de su participación en el "Puerto Seco Santander-Ebro", situado en las proximidades de Zaragoza, en el área más activa del Corredor del Ebro. Este puerto seco da servicio a más del 60% del mercado nacional, dada su equidistancia con los principales centros de consumo del país (todos ellos en un radio de 300 Km.). Se encuentra a 365 km del Puerto de Santander y muy próximo a la frontera francesa y a los puertos de mayor actividad. Posee certificación ISO 9001 y 14001.

El Puerto Seco desarrolla servicios de valor añadido a fabricantes y operadores que incluyen manipulación, almacenaje y control de vehículos, mercancías y plataforma para intercambio de transporte combinado, así como depósito aduanero. En operaciones de inspección pre-entrega de vehículos (PDI) ofrece los siguientes servicios:

- Inspección y comprobación de vehículos.
- Reparación
- Desparafinamiento
- Lavado

#### Puerto seco de Azuqueca de Henares (Guadalajara)

Zona de servicio: Madrid y su área metropolitana

Distancia con el Puerto de Santander: 400 km.

Superficie: 60.016 m<sup>2</sup>.

El Puerto Seco de Azuqueca de Henares ofrece servicios de distribución de mercancía en contenedores y mercancía general y enlaza cualquier puerto español con la zona centro de España por medio del ferrocarril.

Dispone de la Certificación ISO 9002:94 aplicable a la gestión de la Terminal Ferroviaria en operativa de contenedores, vehículos de carga en general, depot y acarrees.

El Puerto Seco Azuqueca fue la primera iniciativa privada como extensión de la zona de influencia de los puertos marítimos en España. Está ubicada en el centro de la Península, y en el área de influencia de Madrid.

Se trata de una Terminal Ferroviaria Intermodal, donde se pueden hacer transferencias entre los diferentes modos de transporte: Carretera, Ferrocarril, Marítimo. Y opera, no sólo tráficos con los puertos marítimos, sino también tráficos con cualquier origen/destino en el interior.



La Terminal del Puerto Seco Azuqueca ofrece servicios de carga y descarga de mercancías, tanto contenedores como carga en general. Es una Terminal abierta a cualquier operador o transportista, operando mercancías que entran y salen por carretera o por tren.

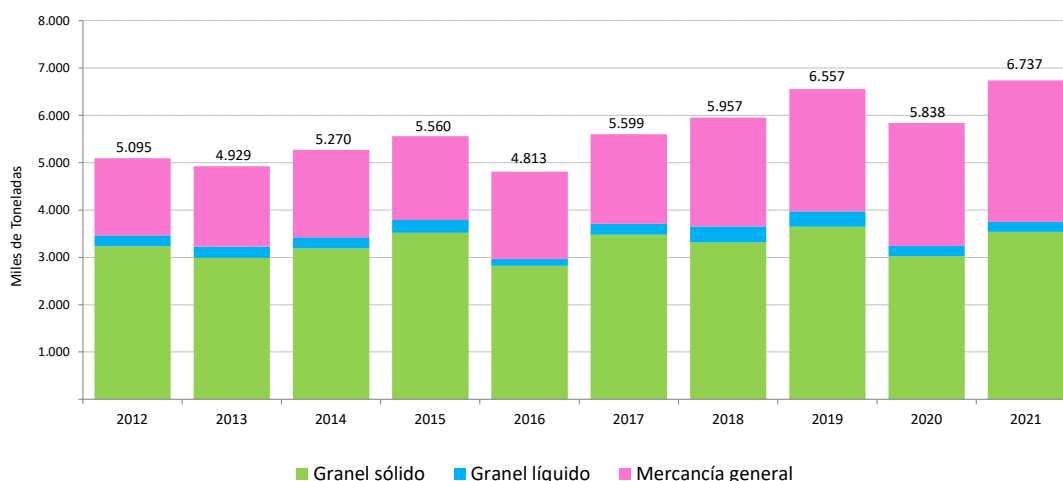
Asimismo, se ofrecen otros servicios como depot, almacenaje cubierto, consolidación/desconsolidación de cargas, aduana, etc. Los clientes finales son fundamentalmente empresas de transporte, logísticas y productoras.

La zona de influencia de la Terminal es el tramo Alcalá-Guadalajara, aunque también da servicio a empresas en el entorno de Madrid. Durante los últimos años, el Puerto Seco Azuqueca ha realizado continuas mejoras en instalaciones y medios, que ha significado una consolidación de los tráficos de mercancías. La terminal dispone de capacidad sobrante para acometer mayores volúmenes.

## MERCADOS SERVIDOS

*I\_10 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total. 1*

### Tráfico de mercancías

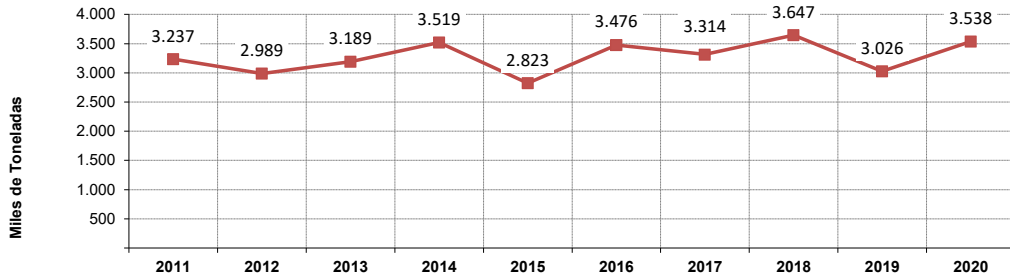


Los datos anteriores, se refieren al tráfico sin incluir la pesca, el avituallamiento o transbordo de mercancías.

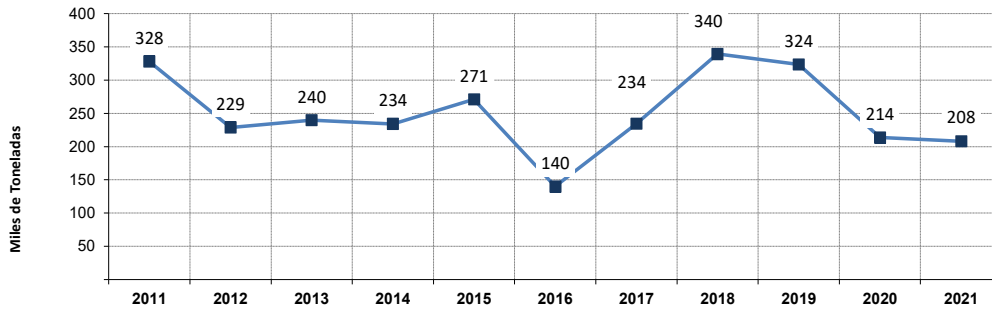
En los siguientes gráficos de línea se desglosa el tráfico según su forma de presentación:

<sup>1</sup> Utilizar como grupos: graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general convencional, mercancía general en contenedores en régimen impor-export, mercancía general en contenedores en régimen de transito y pesca.

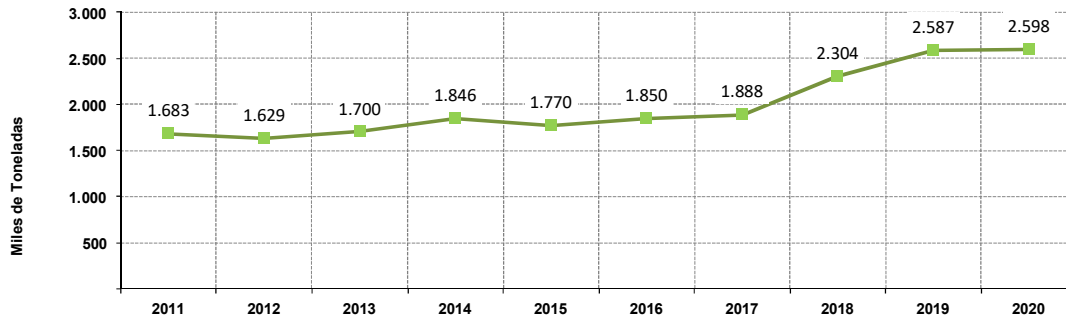
### Graneles sólidos



### Graneles líquidos



### Mercancía General



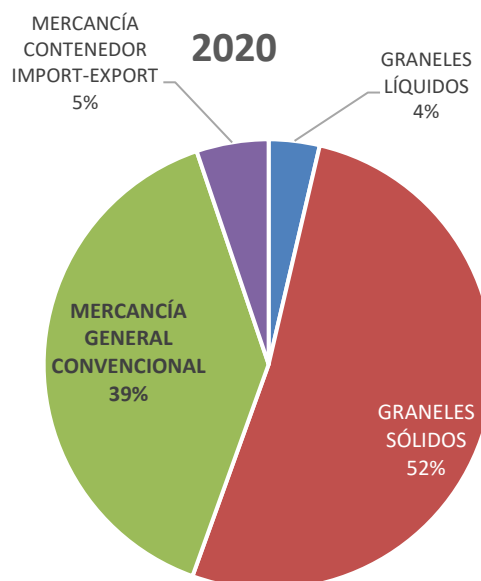
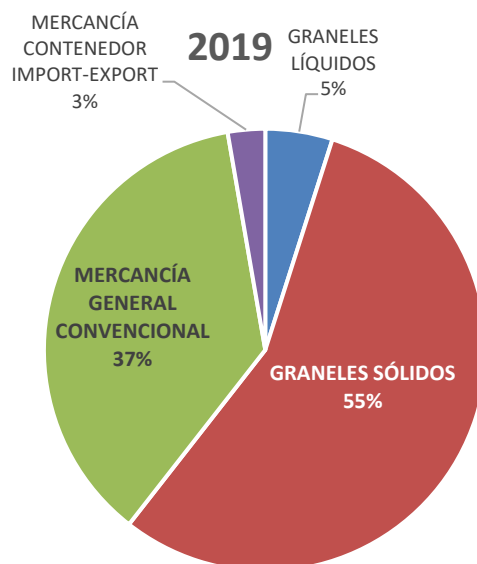
## Análisis comparativo de los últimos 3 años

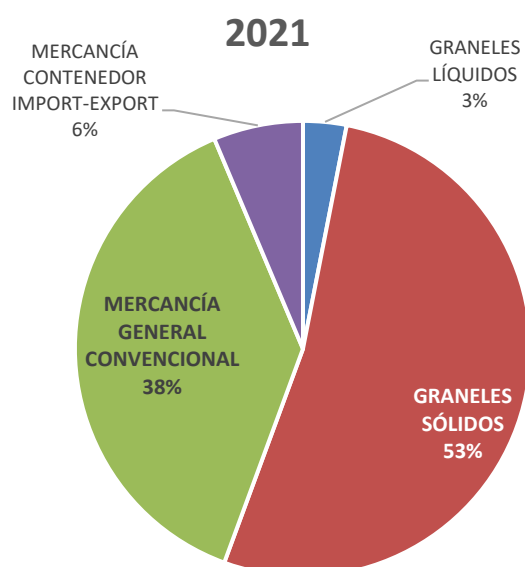
Tráfico total (incluye pesca y avituallamiento):

| (En toneladas) | AÑO 2021  | AÑO 2020  | AÑO 2019  | Variación 2021/2020 | Variación 2021/2019 |
|----------------|-----------|-----------|-----------|---------------------|---------------------|
| TRAFICO TOTAL  | 6.767.563 | 5.866.719 | 6.586.231 | 15,4%               | 2,8%                |

Según la forma de presentación (no incluye pesca y avituallamiento):

| (En toneladas)    | AÑO 2021  | AÑO 2020  | AÑO 2019  | Variación<br>2021/2020 | Variación<br>2021/2019 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|
| GRANELES LIQUIDOS | 208.051   | 213.696   | 323.611   | -2,6%                  | -35,7%                 |
| GRANELES SOLIDOS  | 3.537.849 | 3.026.139 | 3.646.528 | 16,9%                  | -3,0%                  |
| MERCANCIA GENERAL | 2.990.966 | 2.597.899 | 2.586.789 | 15,1%                  | 15,6%                  |
| TOTAL             | 6.736.866 | 5.837.734 | 6.556.928 | 15,4%                  | 2,7%                   |





*I\_11 Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.*

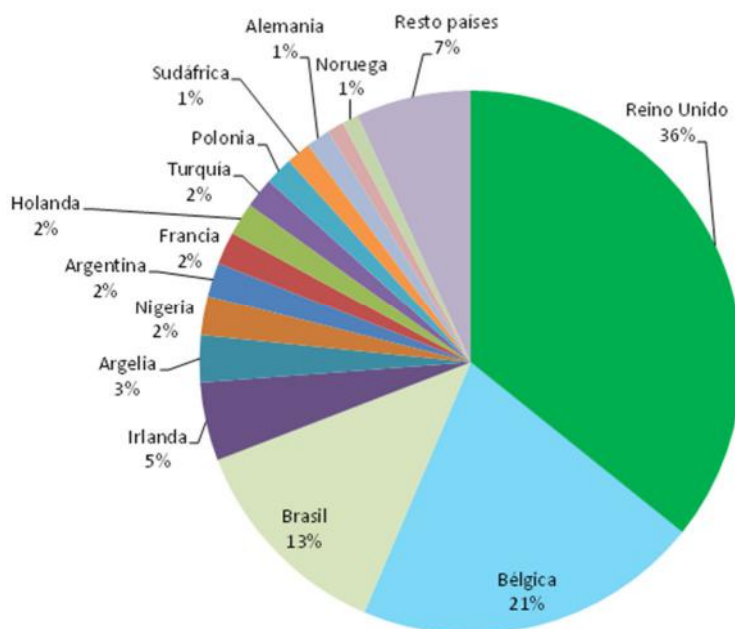
El Puerto de Santander ha intercambiado mercancías con más de 93 países, aunque sólo 15 representan el 85% del tráfico con el exterior:

| PAIS                          | DESTINO          | ORIGEN           | TOTAL            | %S/TRAFFICO EXTERIOR |
|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------|
| REINO UNIDO                   | 1.132.897        | 406.612          | <b>1.539.509</b> | 23%                  |
| BELGICA                       | 654.776          | 761.003          | <b>1.415.778</b> | 21%                  |
| BRASIL                        | 403.461          | 61.825           | <b>465.286</b>   | 7%                   |
| RUSIA                         | 681              | 393.356          | <b>394.036</b>   | 6%                   |
| LITUANIA                      | 0                | 297.663          | <b>297.663</b>   | 4%                   |
| IRLANDA                       | 148.062          | 66.514           | <b>214.576</b>   | 3%                   |
| FRANCIA                       | 61.717           | 148.413          | <b>210.130</b>   | 3%                   |
| SUDAFRICA                     | 45.890           | 157.783          | <b>203.672</b>   | 3%                   |
| HOLANDA                       | 61.318           | 126.030          | <b>187.348</b>   | 3%                   |
| ALEMANIA                      | 45.426           | 123.183          | <b>168.609</b>   | 3%                   |
| ARGENTINA                     | 64.271           | 53.823           | <b>118.094</b>   | 2%                   |
| GABON                         | 0                | 112.942          | <b>112.942</b>   | 2%                   |
| TURQUIA                       | 56.633           | 54.857           | <b>111.490</b>   | 2%                   |
| FINLANDIA                     | 6.205            | 95.304           | <b>101.509</b>   | 2%                   |
| TAIWAN                        | 4.299            | 93.922           | <b>98.221</b>    | 1%                   |
| <b>Total principales</b>      | <b>2.685.636</b> | <b>2.953.230</b> | <b>5.638.863</b> | <b>85%</b>           |
| <i>Total 78 países</i>        | <i>483.329</i>   | <i>531.782</i>   | <i>1.015.110</i> | <i>15%</i>           |
| <b>TOTAL TRAFICO EXTERIOR</b> | <b>3.168.965</b> | <b>3.485.088</b> | <b>6.654.053</b> | <b>100%</b>          |

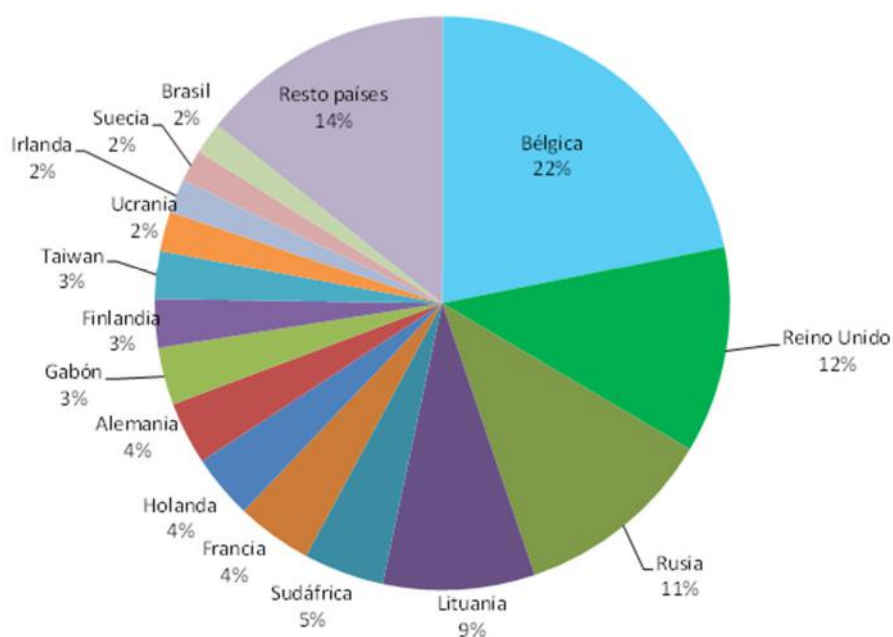
El 44% del tráfico exterior está en 2 países: Reino Unido y Bélgica, con quienes se intercambia mercancía rodante. Le siguen Brasil y Rusia con los que se intercambian graneles sólidos.

En los siguientes gráficos por sectores se separa el país de destino y el país de origen:

### Destino de la mercancía



### Origen de la mercancía



*I\_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.*

En este indicador no requiere informar de los nombres de los cinco principales clientes, o del porcentaje facturado a cada uno de ellos.

| <b>CIFRA NEGOCIOS FACTURADA A LOS 5 CLIENTES PRINCIPALES:</b> |                        |
|---|------------------------|
| <b>2021</b>   | <b>€</b>               |
| Total Principales clientes                                    | <b>10.030.241,38 €</b> |
| Total cifra de negocios                                       | <b>20.319.058,19 €</b> |
| <b>CUOTA PRINCIPALES CLIENTES</b>                             | <b>49%</b>             |

*I\_13 Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.*

El Puerto se establece como plataforma de desarrollo de numerosos y diversos sectores y actividades locales, tales como:

Industria siderometalúrgica. A través del puerto se importa mineral de hierro, chatarras y se exporta alambrón, tuberías de fundición y ferroaleaciones. Así mismo se importan bobinas de acero y manganeso.

Industria agroalimentaria. Las importaciones de graneles sólidos agroalimentarios tales como el maíz y la soja, son la base de mercancías de los transportistas por carretera de nuestro hinterland.

Industria química. Exportación de carbonato sódico y bicarbonato e importación de carbón para la generación de energía.

Sector pesquero. La Autoridad Portuaria aporta las instalaciones de la lonja de pescado y además se encarga de su gestión, tanto administrativa como operativa.

Sector ganadero. A través de la terminal especializada en la importación de productos agroalimentarios (trigo, maíz, cebada, centeno, harinas...) se abastece a las cooperativas ganaderas.

Sector del transporte y la logística. La actividad portuaria es la principal fuente de ingresos de las empresas de transporte y logística locales, permitiendo, en algunos casos, el establecimiento de centros de distribución a nivel nacional.

Astillero. Actividad íntimamente ligada al puerto y con una gran dependencia de las escalas registradas anualmente. La presencia de un importante número de líneas regulares permite que los armadores apuesten por los astilleros locales, a fin de realizar, bien reparaciones o bien trabajos de mantenimiento.

El turismo. La conexión con Reino Unido a través de cuatro escalas semanales de buques ro-pax, permite anualmente el paso, y en algunos casos la estancia, de más de doscientos mil turistas por la ciudad y la región. A ello debemos añadir los turistas en tránsito que llegan a la ciudad en cruceros.

Eventos náutico-deportivos. Anualmente las aguas del puerto y el frente marítimo se constituyen en un marco perfecto para la organización de campeonatos de vela de índole nacional e internacional. También caben otras disciplinas como el remo, la natación, triatlón, etc.

Actividades culturales y académicas. La Autoridad Portuaria organiza periódicamente exposiciones en dos puntos emblemáticos de la ciudad de Santander. El Palacete del Embarcadero y el Faro de Cabo Mayor, si bien en el periodo 2020 la programación en estos centros expositivos se ha visto alterada como consecuencia de la pandemia Covid-19 tal como se detalla en el indicador I\_34. ACTIVIDADES CULTURALES. En el ámbito académico, el Puerto participa en la organización de Masters, conferencias y otros eventos que permiten posicionar a Santander a escala internacional como destino de cursos de verano o sede de congresos.

## SERVICIOS

*I\_14 Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.*

El principal activo de los puertos de interés general son sus infraestructuras portuarias y los espacios terrestres de que dispone para desarrollar las diferentes actividades portuarias. Estos espacios son bienes de dominio público en los que la Autoridad Portuaria tiene el deber de planificar, gestionar, explotar y optimizar su uso.

Actualmente el modelo de explotación portuario “está orientado a promover la participación del sector privado en la financiación y explotación de instalaciones portuarias y en la prestación de servicios a través del otorgamiento de concesiones y autorizaciones demaniales y de concesión de obra pública”. Así pues, será el titular de la concesión o autorización el explotador directo del espacio portuario sujeto a las condiciones impuestas en los correspondientes títulos de otorgamiento.

La regulación del dominio público portuario está establecida en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, donde se recoge el modelo de gestión del dominio público portuario (Artículo 66), los usos y actividades permitidas en el dominio público portuario (Artículo 72), el régimen de utilización del dominio público

portuario (Artículo 73), el procedimiento para el otorgamiento de autorizaciones y concesiones demaniales (artículos 75 a 87), las disposiciones para la modificación, revisión, división, unificación, renovación, transmisión, extinción, revocación, caducidad y rescate de concesiones demaniales. (Artículos 88 a 92 y 96 a 100).

Actualmente casi un 65% de la mercancía que entra o sale del Puerto de Santander lo hace a través de una terminal especializada otorgada en concesión en el espacio portuario disponible. Estas instalaciones suponen una gran inversión del sector privado en las instalaciones públicas del puerto y además garantizan su involucración en el continuo crecimiento del tráfico y la mejora de la eficiencia en las operaciones.

### **Tipos de servicios**

El Puerto de Santander presta todos los servicios contemplados en la legislación vigente (TRLPMM) que son regulados por la Autoridad Portuaria mediante las correspondientes Prescripciones Particulares y Pliegos de Condiciones de las licencias y autorizaciones, para que se presten en condiciones de competencia, libre acceso, calidad, seguridad y respeto al medio ambiente.

#### ***Servicios generales***

Estos servicios se prestan directamente por la Autoridad Portuaria con sus propios medios, o contratados con otras entidades, como es el caso del servicio de control del tráfico marítimo portuario que se gestiona a través de un Acuerdo Marco y un contrato con SASEMAR, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante.

La mayoría de estos servicios se prestan en ejercicio de las competencias que les han sido asignadas a las Autoridades Portuarias por ley y son servicios imprescindibles para el buen funcionamiento del complejo sistema portuario. Estos son:

- Servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre y de las operaciones asociadas a los servicios portuarios y comerciales
- Servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.
- Servicio de policía, de alumbrado, de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y agua.
- Servicio de prevención y control de emergencias.

#### ***Servicios portuarios***

Así mismo en el puerto se prestan los servicios necesarios para el desarrollo de las actividades portuarias comerciales básicas asociadas al tráfico marítimo:



- Servicio de practicaje
- Servicio de remolque portuario
- Servicio de amarre y desamarre
- Servicio al pasaje
- Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye los anexos del Convenio MARPOL 73/78.
- Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.
- Suministro de combustible a buques

Estos servicios de vital importancia estratégica para la competitividad y seguridad de la actividad portuaria se realizan por empresas privadas en régimen de libre concurrencia. Por la extraordinaria importancia de estos servicios, la prestación de los mismos se realiza, como ya se ha indicado, bajo licencia de la Autoridad Portuaria que determina las condiciones idóneas para su prestación y regula la misma con los más altos estándares de calidad. Los mecanismos de regulación de estos servicios quedan establecidos en las normas y criterios técnicos previstos en las Prescripciones Particulares de cada servicio portuario y todos quedan sujetos a las obligaciones de servicio público

### ***Servicios comerciales***

Por último, en el puerto se prestan muy diversos servicios comerciales que también son necesarios para el buen desarrollo de la actividad portuaria. Muchos de ellos como la consignación de buques, recepción y expedición de mercancía, aprovisionamientos de buques, suministro de aceites, reparación de embarcaciones, actividades subacuáticas, etc., se gestionan por diversas empresas privadas conformando un sector empresarial ligado a la existencia y actividad del puerto muy importante para el desarrollo económico local y regional. Otros servicios como el suministro de electricidad o agua, la puesta a disposición de rampas o pasarelas o la propia gestión de la lonja los realiza la Autoridad Portuaria de manera directa.

Por último y aunque excede el ámbito del Puerto de Santander hay que señalar que la Autoridad Portuaria de Santander también presta el servicio de señalización marítima a lo largo de la costa de Cantabria, encargándose de la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral de la costa cántabra.

*I\_15 Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.*

|  |
|--|
|  |
|--|

| <b>Empresas prestadoras de servicios portuarios que operan en el puerto durante 2021</b> |                           |
|--|---------------------------|
| <b>Tipo de servicios</b>   | <b>Número de empresas</b> |
| Estiba (Manipulación mercancías)   | 7                         |
| MARPOL   | 3                         |
| Practicaje   | 1                         |
| Remolque   | 2                         |
| Amarre   | 2                         |

| <b>Empresas concesionarias o con autorización de ocupación privativa del dominio público ligadas al movimiento de mercancías, pasaje, pesca, náutico deportivo o construcción y reparación naval.</b> |                           |
|---|---------------------------|
| <b>Tipo de ocupación</b>  | <b>Número de Empresas</b> |
| Concesiones   | 217                       |
| Autorizaciones  | 76                        |

*I\_16 Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado*

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>Superficie terrestre concesionable (m<sup>2</sup>)</b> | 2.057.000 m <sup>2</sup>    |
| <b>Superficie terrestre en concesión (m<sup>2</sup>)</b>  | 1.262.432,69 m <sup>2</sup> |
| <b>RATIO (%)</b>  | 61,4 %                      |

*I\_17 Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas<sup>2</sup>, sobre total de tráfico de mercancías.*

| <b>Terminales de manipulación de mercancías concesionadas en el Puerto de Santander: 2021</b> | <b>Toneladas</b> | <b>% s/total</b> |
|---|------------------|------------------|
| <b>Tráfico Total</b>  | <b>6.736.865</b> | <b>100,00%</b>   |
| CEMENTOS ALFA (silo cemento)  | 575.047          | 9%               |
| NOATUM (terminal de graneles minerales)   | 406.773          | 6%               |
| GLOBAL STEEL WIRE (Muelle Montaña)  | 375.147          | 6%               |
| T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)   | 344.438          | 5%               |

<sup>2</sup> Terminal marítima de mercancías: Instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y trasbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control

|                              |                  |            |
|------------------------------|------------------|------------|
| SILO SOLVAY (cinta)          | 303.716          | 5%         |
| ALKION (tubería)             | 115.890          | 2%         |
| PRODUCTOS FORESTALES (rampa) | 92.630           | 1%         |
| REPSOL/DYNASOL (tubería)     | 66.584           | 1%         |
| AZUCARERA (tubería)          | 25.552           | 0%         |
| RAOS ADITIVOS (tubería)      | 23.929           | 0%         |
| EQUIPOS NUCLEARES            | 174              | 0%         |
|                              | <b>2.329.880</b> | <b>35%</b> |

| TERMINAL EN CONCESION | MERCANCIA              | PRESENTACION      | Embarque  | Desembarque | 2021                         | 2020                         | 2019                         |
|-----------------------|------------------------|-------------------|-----------|-------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
|                       |                        |                   |           |             | TOTAL toneladas por TERMINAL | TOTAL toneladas por TERMINAL | TOTAL toneladas por TERMINAL |
| CEMENTOS ALFA         | CEMENTO                | Granel sólido     | 575.047   |             | 575.047                      | 428.188                      | 492.186                      |
|                       |                        |                   | 575.047   |             |                              |                              |                              |
| MERCANCIA RORO MARGEN | Servicio KYMMENE       | Mercancía general | 401       | 92.228      | 92.630                       | 157.604                      | 524.193                      |
|                       |                        |                   | 401       | 92.228      |                              |                              |                              |
| GLOBAL STEEL WIRE     | CHATARRA               | Granel sólido     |           | 72.484      | 375.147                      | 338.421                      | 331.697                      |
|                       | MINERAL DE HIERRO      | Granel sólido     |           | 159.065     |                              |                              |                              |
|                       | ALAMBRÓN HIERRO        | Mercancía General | 75.299    |             |                              |                              |                              |
|                       | OTROS SIDERURGICOS     | Mercancía General | 26.776    | 38.076      |                              |                              |                              |
|                       | OTROS MINERALES NO MET | Mercancía General | 3.447     |             |                              |                              |                              |
|                       |                        |                   | 105.522   | 269.625     |                              |                              |                              |
| REPSOL/DYNASOL        | P. PETROLIFEROS        | Granel líquido    |           | 66.584      | 66.584                       | 42.420                       | 64.345                       |
|                       |                        |                   |           | 66.584      |                              |                              |                              |
| SOLVAY QUIMICA        | CARBONATO SODICO       | Granel sólido     | 303.716   |             | 303.716                      | 252.278                      | 351.132                      |
| T.A.S.A.              | AGROALIMENTARIOS       | Granel sólido     |           | 344.438     | 344.438                      | 312.996                      | 370.949                      |
| ALKION                | BIOETANOL              | Granel líquido    | 29.883    |             | 115.890                      | 140.396                      | 226.229                      |
|                       | PRODUCTOS QUIMICOS     | Granel líquido    |           | 3.523       |                              |                              |                              |
|                       | SOSA CAUSTICA          | Granel líquido    |           | 35.798      |                              |                              |                              |
|                       | UREA y OTROS ABONOS    | Granel líquido    |           | 16.478      |                              |                              |                              |
|                       | MELAZA                 | Granel líquido    |           | 27.801      |                              |                              |                              |
|                       | GRASA DE PESCADO       | Granel líquido    |           | 2.407       |                              |                              |                              |
|                       |                        |                   | 29.883    | 86.007      |                              |                              |                              |
| NOATUM TERM. GRANELES | CARBON                 | Granel sólido     |           | 273.961     | 406.773                      | 314.191                      | 273.470                      |
|                       | ABONO Y FERTILIZANTE   | Granel sólido     |           | 132.812     |                              |                              |                              |
|                       |                        |                   |           | 406.773     |                              |                              |                              |
| RAOS ADITIVOS         | CEMENTO                | Granel sólido     |           | 23.929      | 23.929                       | 37.943                       | 35.780                       |
| TUBERIA AZUCARERA     | LEJIAS RESIDUALES      | Granel líquido    |           | 3.623       | 25.552                       | 30.878                       | 32.984                       |
|                       | MELAZA                 | Granel líquido    | 3.061     | 14.368      |                              |                              |                              |
|                       | UREA                   | Granel líquido    |           | 4.500       |                              |                              |                              |
|                       |                        |                   | 3.061     | 22.491      |                              |                              |                              |
| EQUIPOS NUCLEARES     | REACTORES NUCLEARES    | Mercancía general | 174       |             | 174                          |                              |                              |
|                       |                        |                   | 174       |             |                              |                              |                              |
|                       |                        |                   | 1.017.805 | 1.312.075   | 2.329.880                    | 2.055.317                    | 2.702.966                    |

*I\_18 Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.*

Informar sobre cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para garantizar el libre acceso y libre concurrencia de la iniciativa privada en el puerto.

- Están disponibles en internet los pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios
- Están disponibles en internet las condiciones generales de otorgamiento de concesiones
- Existe en internet información sobre los procesos de tramitación, que es necesario realizar para solicitar una licencia o concesión
- Se realizan periódicamente jornadas informativas dirigidas a posibles sectores objetivo informando de las condiciones de acceso para operar en el puerto
- Existe en internet información disponible sobre las superficies disponibles y los usos a los que se dedican. (Disponible plano delimitación de usos DEUP)
- La Autoridad Portuaria pone a disposición de posibles operadores documentación en la que se detallen claramente los trámites y pasos a seguir para operar en el Puerto, bien como prestadores de servicio, o bien como titulares de una concesión.
- Se han regulado las condiciones de prestación de servicios generales como Puntos de Inspección Fronterizo, aguada, etc.

---

Otras medidas adoptadas. Especificar cuáles:

---

Se incluirá cualquier otra información sobre iniciativas que a juicio de la Autoridad Portuaria garanticen que la iniciativa privada interviene en proceso de explotación del puerto en un marco de transparencia y libre concurrencia.

## *I\_19 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía*

En este indicador se debe proporcionar información claramente identificable sobre los siguientes aspectos:

- Si la Autoridad Portuaria ha establecido o lidera foros con los diferentes operadores de la comunidad portuaria que permitan acordar y establecer compromisos conjuntos de servicio a clientes finales. En caso afirmativo indicar:
  - El alcance de dichos compromisos: Precio, integridad, tiempo, etc.
  - El modo de formalización: Marcas de garantía, servicios garantizados, acuerdos no garantizados, etc.
- Si la Autoridad Portuaria ha publicado en su página web las tasas e índices correctores que aplica.

La APS publica en su página web, tasas, tarifas, coeficientes correctores y bonificaciones vigentes para cada año. Paralelamente, en la Ley de Presupuestos Generale del Estado del año 2021, publicada en el BOE, quedan reflejados, tanto los coeficientes correctores, como las bonificaciones establecidas de acuerdo con los artículos 182 y 245.3 de la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante.

- Si la Autoridad Portuaria impulsa y coordina comités o grupos de calidad con la comunidad portuaria.

Para el caso de un tráfico tan importante para el Puerto de Santander como es el tráfico de automóviles nuevos, la APS coordinó y lideró el sistema de calidad para el tráfico de vehículos nuevos con ANFAC, Puertos del Estado y la Comunidad Portuaria de Santander. Como resultado de ello, se puso en marcha el sello de Calidad ANFC-Puertos del Estado. La APS fue la primera Autoridad Portuaria en obtener dicha certificación. En el 2021 el Puerto de Santander ha seguido ostentando dicho sello de calidad. De igual forma, los procedimientos y el referencial de calidad de dicho sello son actualizados y mejorados en base a los requisitos de los fabricantes de automóviles. El Comité de seguimiento del Plan de calidad ANFAC/Puertos del Estado es el órgano encargado de validar los referenciales específicos. Fruto de todo este esfuerzo el Puerto de Santander sigue siendo uno de los puertos mejor valorados por los miembros de la asociación durante varios años de forma consecutiva. Además, anualmente, la APS organiza una “Mesa de trabajo ANFAC/Comunidad Portuaria”, en la que, entre otros aspectos, se analiza el estudio de valoración de la logística Marítimo-Portuaria y se tratan posibles puntos de mejora.

- Si se ha llevado a cabo alguna iniciativa dirigida a agilizar los procesos de inspección de mercancías, como puedan ser firmas de protocolos con otras

administraciones, mejora de infraestructuras ligadas a inspección aduanera, etc.

La APS ya implantó en anteriores ejercicios el “levante sin papeles” para el tráfico de automóviles, ampliable a otro tipo de mercancías. Durante el presente ejercicio se consolidaron los procedimientos aduaneros de importación y exportación requeridos por los tráficos de ferri y se continúa trabajando en los procedimientos para restos de mercancías.

Al objeto de dar respuesta a la nueva situación derivada de la entrada en vigor de Brexit, se establecieron instalaciones provisionales que, temporalmente, permiten agilizar las inspecciones de mercancías. Ello sin perjuicio del proyecto iniciado, en colaboración con la Administración de Aduana de Santander, para el diseño de las nuevas y definitivas instalaciones. Por lo que respecta a los controles para aduaneros (inspecciones documentales, de identidad o físicos de la mercancía de origen animal o vegetal) se están mejorando las instalaciones provisionales existentes en la zona del control de acceso de Raos. Juntamente con Sanidad, se está desarrollando el proyecto de unas instalaciones definitivas para tales actividades.

- Si la Autoridad Portuaria ha elaborado y sometido a aprobación Referenciales de Servicio Específicos.

La APS tiene aprobados los Referenciales de Calidad de Servicio de cargas sólidas y líquidas para concesionarios de terminales de mercancía a granel genérico de Puertos del Estado. No considera de momento disponer de ninguno específico para el Puerto de Santander. En el caso del Referencial de Servicio para el tráfico de automóviles nuevos, se está revisando aspectos relacionados con la puesta en funcionamiento del silo, a fin de validar una nueva versión en el año 2022.

- Tipos de condiciones sobre calidad de prestación de servicios y rendimiento introducidas en prescripciones de servicio y en condiciones de otorgamiento. En particular indicar:
  - Si en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen rendimientos mínimos en las operaciones de carga/descarga y entrega/recepción de mercancías.

En el caso de terminales de mercancías, en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen rendimientos mínimos en las operaciones de carga/descarga y entrega/recepción de mercancías, así como en el transporte ferroviario, si lo hubiere.

En las licencias de estiba son los licenciarios los que podrán proponer rendimientos mínimos para diferentes tipos de mercancías. No se establecen rendimientos mínimos para el servicio comercial de entrega y recepción.

- Si en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen la exigencia de disponer de certificación ISO 9001.

En el caso de terminales de mercancías, en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se exige disponer de certificación ISO 9001.

Igualmente, las empresas estibadoras deben disponer de certificación ISO 9001

- Si se introducen condiciones dirigidas a la conseguir la especialización de terminales.

Las terminales concesionadas de la Autoridad Portuaria de Santander, por definición están dirigidas a tráficos específicos y determinados y en la actualidad acoge en sus instalaciones: Una terminal de productos forestales, una para el tráfico de granel agroalimentario, otra de granel sólido mineral, una para cemento, otra de áridos, una más para graneles líquidos y otra para el tráfico Ro Ro, en la que destaca especialmente el tráfico de automóviles. En el caso de esta última es una zona pública en la que se hayan ubicadas, entre otras, dos concesiones otorgadas a operadores logísticos del sector de automoción, en las que se exige una rotación mínima por vehículo con el fin de optimizar la explotación del terreno otorgado en concesión.

Las terminales de ferri y automóviles son públicas.

- Cualquier otra iniciativa que a juicio de la Autoridad Portuaria contribuya a aspectos como ligados al concepto de calidad como pueden ser, la optimización de tiempo y espacio, la trazabilidad de la mercancía, el cumplimiento de compromisos de entrega o la competitividad en precio de los servicios prestados en el puerto.

Para el caso de la terminal de roro, a lo largo del 2021 se ha realizado una reordenación de espacios cuya finalidad es mejorar su explotación desde el punto de vista de cargas UTI, cargas de proyecto, así como desde el punto de vista del tráfico de automóviles. En concreto, para este último, en enero se iniciaron las obras del nuevo almacén vertical, que permitirá mejores rendimientos en las operaciones de carga y descarga de los buques y contar con superficie cubierta, uno de los requerimientos de los fabricantes de coches.

El proyecto de nueva terminal para ferry en los muelles de Maliaño (I-IV), que incorporará una estación de aprovisionamiento de GNL (gas natural licuado) ha avanzado en su calendario previsto. Así, el proyecto para a demolición de las naves allí existentes se redactó en agosto y fue licitado en noviembre, estimando el inicio de los trabajos en enero de 2022. También en agosto comenzaron las obras de demolición del

muelle existente en el tramo I y la ejecución de la viga cantil. Los pilotes de dicho muelle no tienen prevista su ejecución hasta febrero de 2022.

Por otro lado, también con el propósito de mejorar la calidad y las condiciones del tráfico de UTIs (unidades de transporte Intermodal) quedó concluida la ampliación (fase II) del recinto con muros de hormigón una instalación de alta seguridad para protección de la mercancía de embarque en ferris.

Tras ser otorgada en 2020 la concesión para la construcción de una terminal especializada en la descarga de fertilizantes, a finales del presente año comenzaron los trabajos previos en el Espigón Norte.

Otorgada, igualmente en 2020, la concesión para la construcción de la terminal de contenedores en el Espigón Norte ha visto desarrollado su proyecto a lo largo de 2021, con el objetivo de comenzar los trabajos en 2022.

Habiendo demostrado ser una herramienta eficaz para la mejora de las condiciones en la manipulación de las mercancías, continúan los grupos de trabajo de calidad, caso del tráfico de automóviles, así como los comités de seguridad y sanidad. Este último orientado a establecer protocolos que faciliten el paso de los pasajeros por el puerto en caso de emergencia sanitaria.

*I\_20 Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.*

| <b>N.º empresas concesionarias o prestadoras de servicios portuarios con bonificación art. 245.2: 2021</b> | <b>Toneladas</b> | <b>% s/total</b> |
|--|------------------|------------------|
| NOATUM TERMINAL DE GRANELES (terminal de graneles minerales)   | 406.773          | 6,04%            |
| NOATUM TERMINAL <i>POLIVALENTE</i> (empresa SERVICIO estiba)   | 1.175.446        | 17,45%           |
| T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)  | 344.438          | 5,11%            |
| <b>Total toneladas del Puerto</b>  | <b>6.736.866</b> | <b>100,00%</b>   |

*I\_21 Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.*

En este indicador se proporcionará información claramente identificable sobre los siguientes aspectos:



- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de un servicio específico para recibir y tramitar quejas y sugerencias de usuarios del puerto. En caso afirmativo informar sobre los siguientes aspectos:
  - Mecanismos que la Autoridad Portuaria a puesto a disposición de los usuarios del puerto para comunicar quejas o sugerencias. Como son:
    - Existencia de un enlace web específico en la página de la Autoridad Portuaria para plantear quejas o sugerencias.
    - Si existe una persona de contacto específica para este fin y los datos de contacto.
    - Existencia de formularios específicos en las oficinas de la Autoridad Portuaria destinados a formalizar la tramitación de quejas y sugerencias
    - Otras iniciativas.

El Servicio de Atención al Cliente pone a disposición de los usuarios un formulario en la página web del Puerto en internet para presentar a la APS sugerencias, quejas o peticiones de información. El SAC también es atendido a través de correo postal, atención telefónica y correo electrónico por personal de la Unidad de tráfico Roro. A fin de mejorar el servicio, se ha establecido un indicador, consistente en el tiempo medio de respuesta, que quedó establecido en el año 2021 en 0,24 días, mejorando los datos de los ejercicios anteriores que, en el caso de 2020, se estableció en 0,33 días.

- Informar, sobre el número de quejas y sugerencias recibidas durante 2021. Indicar origen y causa más frecuente de quejas, y las posibles acciones de mejora adoptadas por la Autoridad Portuaria.

La APS ha dado respuesta a estas consultas, sugerencias o quejas de los diferentes grupos de interés, entre los que se podría citar a los miembros de la Comunidad Portuaria, clientes finales y ciudadanos en general, analizando lo planteado y elaborando planes para solucionar esas deficiencias, si hubiera lugar, con la puesta en marcha de estudios, elaborando informes y aplicando las medidas correctoras que se consideren necesarias en cada caso.

| <b>Tipo de registro</b> | <b>2021</b> |
|-------------------------|-------------|
| Queja                   | 4           |
| Reclamación             | 3           |
| Gestión                 | 0           |
| Sugerencia/oferta       | 0           |
| Consulta/solicitud      | 39          |
| <b>Total registros</b>  | <b>44</b>   |

A lo largo del año 2021, se registraron 44 entradas. De ellas, 39 fueron consultas y peticiones de información, en su mayoría sobre conexiones con otros puertos del mundo y sobre tasas y tarifas por determinados servicios, 3 reclamación y 4 quejas.

A todas estas cuestiones se da respuesta bien de forma directa por parte del personal que atiende el servicio, bien derivándolo a los diferentes departamentos de la APS encargados de las distintas parcelas interesadas en la cuestión planteada.

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza reuniones periódicas con operadores o usuarios del puerto para evaluar la calidad de servicio y recabar quejas o sugerencias.

Tanto desde el Departamento Comercial, como de la Presidencia y la Dirección se mantienen contactos con clientes y operadores a fin de evaluar su grado de satisfacción a través de las respuestas obtenidas de los principales operadores (marítimos, terrestres y portuarios) y clientes.

En el caso del sector de automoción anualmente se mantienen contactos con los fabricantes de forma individual y con la asociación ANFAC, como representante de todos ellos, con la que se comparten mesas de trabajo para analizar la valoración que la asociación hace de la actividad en el Puerto de Santander en su informe del ejercicio anterior.

Igualmente, el Departamento de Operaciones y Servicios Portuarios mantiene contacto continuo con las empresas estibadoras y los prestadores de servicios portuarios técnico-náuticos para analizar su funcionamiento y detectar oportunidades de mejora.

- Informar si la Autoridad Portuaria exige a los operadores del puerto disponer de un registro de quejas y sugerencias, o evaluar periódicamente el nivel de satisfacción de sus clientes.

En el referencial vigente para la prestación de servicios de la APS se exige de todos los operadores el envío del registro de sugerencias, quejas y reclamaciones recibidas. Asimismo, se indica que cada entidad será responsable directa de gestionar y dar respuesta a esas sugerencias, quejas o reclamaciones que puedan presentar los clientes, o de aportar la documentación necesaria para facilitar el tratamiento de las que reciban otras entidades.

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza o no encuestas de satisfacción de usuarios del puerto. En caso afirmativo informar sucintamente sobre los siguientes aspectos
  - Frecuencia con la que se realizan las encuestas
  - Grupos objetivo de las encuestas (operadores del puerto, navieras, consignatarios, etc)
  - Aspectos analizados (adecuación de infraestructuras, precio, tiempo, integridad de la mercancía, etc)
  - Tamaño de la muestra, indicando el número de respuestas reales obtenidas

## - Conclusiones y acciones de mejora adoptadas

Como ya se ha comentado en el punto anterior, desde la APS se mantienen contactos con clientes y operadores a fin de evaluar su grado de satisfacción a través de las respuestas obtenidas de los principales operadores (marítimos, terrestres y portuarios) y clientes. Como complemento a estas iniciativas durante el 2021 se distribuyó entre los diferentes usuarios de las instalaciones de la APS, así como a los diferentes eslabones de la cadena logística y a los clientes finales, una encuesta de satisfacción referida a diferentes aspectos de la actividad cotidiana de nuestro puerto, con el fin de que puedan mostrar su grado de satisfacción, comentar aspectos a mejorar, realizar sugerencias, etc.... Esta encuesta se envió a centenar y medio de empresas, con un notable índice de respuestas, por el momento, y una mejora indudable de la relación de nuestra entidad con todos esos actores, que aportarán una valiosa información que nos ayudará en el proceso de mejorar nuestros servicios.

Para el caso de un tráfico tan importante para el Puerto de Santander como es el tráfico de automóviles nuevos, la APS coordinó y lideró el sistema de calidad para el tráfico de vehículos nuevos con ANFAC, Puertos del Estado y la Comunidad Portuaria de Santander. Como resultado de ello, se puso en marcha el sello de Calidad ANFC-Puertos del Estado. La APS fue la primera Autoridad Portuaria en obtener dicha certificación. En el 2021 el Puerto de Santander ha seguido ostentando dicho sello de calidad. De igual forma, los procedimientos y el referencial de calidad de dicho sello son actualizados y mejorados en base a los requisitos de los fabricantes de automóviles. El Comité de seguimiento del Plan de calidad ANFAC/Puertos del Estado es el órgano encargado de validar los referenciales específicos. Fruto de todo este esfuerzo el Puerto de Santander ha resultado ser el tercer puerto mejor valorado por los miembros de la asociación en el informe de “Valoración de la Logística Marítimo-Portuaria” editado por ANFAC, otro indicador de gran relevancia utilizado, no solo por el Puerto de Santander, sino por todo el conjunto del sistema portuario español. En su última edición, publicada en el mes de octubre, sitúa al Puerto de Santander una vez más entre los mejor valorados, obteniendo una puntuación de 4,2 puntos sobre un total de 5.

## **INTEGRACIÓN EN SISTEMA DE TRANSPORTE. MOVILIDAD SOSTENIBLE**

*I\_22 Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial*<sup>3</sup>.

### **ACCESOS VIARIOS Y FERROVIARIOS ACTUALES**

---

<sup>5</sup> Ejemplos de estrategias e iniciativas ligadas a la promoción de la intermodalidad puerto-ferrocarril

- Infraestructura: Existencia o no de un Plan Director ferroviario
- Coordinación funcional: Desarrollo del Convenio de conexión ferroviaria. Entre otras cuestiones:



| CARRETERAS   | FERROCARRIL  |
|--|--|
| <p>Conexiones nacionales: Asturias y Bilbao:<br/>Autovía del Cantábrico<br/>(A-8). Libre de peaje</p> <p>Palencia y Burgos: Autovía de la Meseta<br/>(A-67). Libre de peaje.</p> <p>Conexiones regionales: el eje logístico-industrial previsto por la Comunidad Autónoma a lo largo de N-623.</p> | <p>ADIF: Madrid - Santander por Valladolid y Palencia</p> <p>ADIF de vía métrica, Santander - Bilbao y Santander - Oviedo.</p> <p>El acceso al puerto se realiza únicamente por el complejo portuario de Raos.</p> |

### ACCESIBILIDAD VIARIA Y MEJORAS EN LA COMUNICACIÓN INTERIOR DEL PUERTO

Durante 2021 han continuado las obras del nuevo acceso portuario, que proporciona enlace directo de la zona de Raos con la red de autovías mediante una glorieta elevada. Esta actuación se ha complementado con la construcción de un nuevo control de acceso, que funcionará con más fluidez que el actual y cuyas obras finalizaron en 2020.

### ACCESIBILIDAD FERROVIARIA Y MEJORAS EN LA RED

La entrada y salida de composiciones ferroviarias en el puerto se realiza a través de dos líneas de conexión. La principal, de ancho convencional, conecta la estación de mercancías de Muriedas con los muelles de Raos, soportando los principales tráficos ferroviarios del puerto, especialmente el de automóviles, cemento, agroalimentarios y bioetanol. En ancho métrico, otra línea de conexión enlaza los muelles de Raos con la estación de Maliaño-La Vidriera y, a través de ella, con las infraestructuras de ADIF con

- Firma del convenio de conexión ferroviaria.
- Existencia de normas de circulación ferroviaria dentro del puerto
- Elaborado el documento de Información sobre la red (transparencia de cara al sector en relación con las condiciones de acceso a la red ferroviaria del puerto)
- Nombrado el responsable de seguridad en la circulación ferroviaria
- Formación personal responsable y/o auxiliar de circulación del puerto
- Gestión comercial. Existencia o no de acciones concretas con la comunidad portuaria y logística para transferir y concentrar carga al ferrocarril (en particular con las empresas estibadoras, los transitarios marítimos y lo operadores logísticos)

este ancho; en este caso, ya no soporta ningún tráfico de la APS, pero se mantienen las vías en servicio para potenciales usuarios.

Por otro lado, se está avanzando hacia la duplicación de la vía en el tramo Santander-Torrelavega de la línea Santander-Palencia. El principal beneficio para el puerto de esta actuación consiste en la ejecución de un acceso directo de la terminal de Muriedas al puerto de Santander, sin necesidad de que las composiciones ferroviarias utilicen vía de circulación general.

Por otro lado, se ha avanzado en el incremento de la longitud de los apartaderos para mercancías en diferentes estaciones de la línea Santander-Palencia. El estado de desarrollo de estas infraestructuras es el que se indica:

- Apartadero en Alar del Rey terminado.
- Apartadero en Mataporquera en ejecución.
- Apartadero en Monzón de Campos terminado.
- Apartadero en Espinosa-El Caballo en ejecución.
- Apartadero en Osorno en ejecución.

Con estas infraestructuras se posibilitará la circulación de composiciones de hasta 750 m. Además, con cargo al FFAT, está en proyecto la mejora de la terminal ferroviaria de Muriedas (Fase I) que permitirá la recepción/expedición de trenes de 610 m.

### *I\_23 Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).*

Desde el punto de vista comercial, durante el año 2021, la APS ha establecido, entre otras medidas, la aplicación de bonificaciones a las tasas devengadas por tráficos y servicios considerados sensibles, prioritarios o estratégicos. Estas bonificaciones a las tasas vienen recogidas en los PGE. Como consecuencia de ello, se han seguido las siguientes directrices:

- Consideración de tráfico estratégico al tráfico de contenedores ro-ro en servicio regular.
- Consideración de tráfico estratégico a la MERCANCÍA GENERAL en elementos de transporte no acompañado, en servicio marítimo regular de transporte marítimo de corta distancia, en buques "con-ro" o "ro-ro".
- Consideración de tráfico estratégico a PASAJEROS Y VEHÍCULOS en régimen de pasaje y MERCANCÍA GENERAL en elementos de transporte, en servicio marítimo regular de transporte marítimo de corta distancia, en buques "ro-pax" o "ferry".

- Consideración de tráfico estratégico a los VEHÍCULOS en régimen de mercancía en servicio marítimo "ro-ro".
- Consideración de tráfico estratégico a los VEHÍCULOS en régimen de mercancía.
- Consideración de tráfico estratégico a SERVICIO MARÍTIMO "RO-RO" de mercancía general.
- Conectividad marítima I: servicios Ro-Ro de transporte marítimo de corta distancia, creación de nuevos servicios marítimos regulares.
- Conectividad marítima II: servicios Ro-Ro de transporte marítimo de corta distancia, incremento de nuevos servicios marítimos regulares.
- Consideración de tráfico estratégico a PRODUCTOS FORESTALES, en un servicio marítimo regular.

Asimismo, acompañando a la estrategia comercial, desde el punto de vista de planificación estratégica de infraestructuras durante este año se han ejecutado las obras para el acondicionamiento de 60.000 m<sup>2</sup> que se encontraban inutilizados para poderla utilizar como zona alternativa de almacenamiento de vehículos, en tanto en cuanto las obras del silo de automóviles estuvieran en marcha. Obras que comenzaron en febrero y concluyeron en octubre, con la puesta a disposición de 70.000 m<sup>2</sup> en dos plantas, lo que supone el 50% del proyecto total, cuya conclusión definitiva está prevista para el septiembre de 2022. Al margen de la nueva terminal de ferry, ya citada anteriormente, se continua con los trámites necesarios para reactivar la construcción del muelle de Raos 9, sin duda elemento clave para el desarrollo futuro del tráfico roro en el Puerto. Los trabajos, en el testero del Espigón Central, se reanudarán, en este caso, en el año 2022.

*I\_24 Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.*

| <b>Tráfico total año (toneladas)</b> | <b>2019</b>      | <b>2020</b>      | <b>2021</b>      |
|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Camión                               | 5.448.092        | 4.835.220        | 5.787.781        |
| Ferrocarril                          | 1.003.924        | 911.237          | 767.431          |
| Otros                                | 104.912          | 91.277           | 181.653          |
| <b>Total mercancías</b>              | <b>6.556.928</b> | <b>5.837.734</b> | <b>6.736.865</b> |
| <b>Cuota participación fcc</b>       | <b>15%</b>       | <b>16%</b>       | <b>11%</b>       |

| <b>Tráfico importación (toneladas)</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Camión                                 | 3.431.886   | 2.827.941   | 3.254.086   |
| Ferrocarril                            | 262.608     | 276.442     | 194.696     |
| Otros                                  | 81.874      | 67.177      | 107.286     |

|  |                  |                  |                  |
|--|------------------|------------------|------------------|
| <b>Total</b>                                       | <b>3.776.368</b> | <b>3.171.560</b> | <b>3.556.068</b> |
| <b>Cuota participación ffcc</b>                    | <b>7%</b>        | <b>9%</b>        | <b>5%</b>        |
| <b>Tráfico exportación (toneladas)</b>             | <b>2019</b>      | <b>2020</b>      | <b>2020</b>      |
| Camión   | 2.016.206        | 2.007.279        | 2.533.695        |
| Ferrocarril  | 741.316          | 634.795          | 572.735          |
| Otros  | 23.038           | 24.100           | 74.367           |
| <b>Total</b>                                       | <b>2.780.560</b> | <b>2.666.174</b> | <b>3.180.797</b> |
| <b>Cuota participación ffcc</b>                    | <b>27%</b>       | <b>24%</b>       | <b>18%</b>       |
| <b>Evolución Tráfico roro/M general(toneladas)</b> | <b>2019</b>      | <b>2020</b>      | <b>2021</b>      |
| Ro-Ro  | 2.187.265        | 2.152.256        | 2.430.499        |
| Mercancía general total                            | 2.586.789        | 2.597.899        | 2.990.966        |
| % Ro-ro sobre total de Mercancía General           | <b>85%</b>       | <b>83%</b>       | <b>81%</b>       |

## COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL

### *1\_25 Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.*

La Autoridad Portuaria de Santander mantiene una relación fluida y periódica con sus grupos de interés, tanto internos como externos, que son los destinatarios fundamentales de las acciones de comunicación y quienes van a actuar como prescriptores del puerto, tras formarse una valoración propia gracias a los inputs que reciben con acciones directas, como reuniones, o indirectas, a través de los medios de comunicación como intermediarios con el resto de los públicos externos y opinión pública.

Este año se ha incrementado de forma notable la interacción con los grupos de interés debido a la celebración del 150 aniversario de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Santander, y el 30 de la publicación de la Ley de Puertos y Marina Mercante mediante la cual se instituyen las Autoridades Portuarias.

Para conmemorar ambas celebraciones y compartir e interactuar de manera “extraordinaria” con estos grupos de interés que conforman el entorno institucional, social y de negocio del Puerto de Santander, la Autoridad Portuaria ha trazado una estrategia múltiple, articulada alrededor de diferentes tipos de eventos y acciones concebidos para alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: reconocimiento institucional y social, notoriedad y visibilidad pública u oportunidades de promoción comercial y captación de negocio, en función del tipo de público al que nos dirigimos.

La relación de destinatarios de la comunicación de la APS es la siguiente:

a.- **Público interno:** consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, equipo directivo, profesionales, trabajadores portuarios jubilados, concesionarios, clientes, portuarios, sindicatos...

b.- **Público externo organizado:**

- Medios de Comunicación locales, nacionales e internacionales. Tanto prensa escrita como digital, medio audiovisuales y redes sociales.
- Medios de Comunicación especializados en transporte marítimo y logística.
- Instituciones:
  - Ayuntamientos de Santander, Camargo, Astillero, Marina de Cudeyo, Ribamontán al Mar, Santoña, San Vicente de la Barquera, Bareyo y Castro Urdiales.
  - Gobierno de Cantabria.
  - Puertos de Estado.
  - ADIF.
  - Ministerios.
  - Unión Europea.
- Grupos políticos y parlamentarios de Cantabria: PRC, PP, PSOE, CIUDADANOS, VOX y UNIDAS PODEMOS.
- Organizaciones empresariales y sindicales: CEOE-CEPYME, UGT, CCOO, USO, CGT...
- Organizaciones no gubernamentales: AAVV, grupos ecologistas...
- Entidades y colectivos culturales: Fundación Botín, Universidad de Cantabria, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Universidad Europea del Atlántico...

c.- **Opinión Pública:** ciudadanía. En particular, la de Santander y Cantabria, aunque, según el tema a tratar, se extiende a la de toda España.

*I\_26 Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.*

La APS estructura la comunicación con su entorno social desde el ámbito más próximo al más global, teniendo en cuenta, como hemos apuntado en el I\_25, que cuenta con interlocutores muy diversos y con distintas necesidades.

La relación con cada uno de estos públicos se establece de manera y con periodicidad diferentes, aunque, con todos ellos, se concibe la comunicación como una herramienta de doble vía para fomentar la participación de los grupos de interés y conocer sus aportaciones, preocupaciones y necesidades.

Canales utilizados en función del público al que se dirige la APS:

a.- **Público interno:**



- Circulares: para realizar anuncios de carácter interno. Se emiten por correo electrónico o se publicitan en el tablón de anuncios.
- Reuniones con la presidencia/dirección.
- Reuniones del Consejo de Administración.
- Reuniones del equipo directivo.
- Atención telefónica, vía email o vía WhatsApp.
- Reuniones de la dirección con los sindicatos y el Comité de Empresa.
- A través del Portal del Empleado y de la intranet.
- Misiones comerciales. Se ha empezado a recuperar esta opción, una vez finalizada la pandemia.
- Invitación a participar en las diferentes actividades desarrolladas en el programa del 150 Aniversario del puerto de Santander.
- Recuperación de acciones de celebración de hitos anuales como la Copa de Navidad o el Día del Carme, suspendidas durante la pandemia.

**b.- Público externo organizado:**

- Participación en jornadas y cursos especializados.
- Reuniones periódicas.
- A través de la página web y el Servicio de Atención al Cliente.
- Atención telefónica, vía email o WhatsApp.
- Correo postal (invitaciones, felicitaciones, pésames, saludas...). Esta opción está empezando a caer en desuso.
- A través de las Redes Sociales. Twitter.
- Visitas al recinto portuario.
- Invitación a participar en las diferentes actividades desarrolladas en el programa del 150 Aniversario del puerto de Santander.

En el caso de los medios de comunicación, los canales utilizados por la APS para llegar, tanto a la **opinión pública** como al resto de públicos, son los siguientes:

- Acciones de marketing y publicidad.
- Notas de prensa.
- Redes Sociales. Twitter.
- Ruedas de Prensa.
- Comunicados oficiales.
- Entrevistas.
- Artículos de opinión.
- Foros y eventos.
- Visitas al recinto portuario.
- Invitación a participar en las diferentes actividades desarrolladas en el programa del 150 Aniversario del puerto de Santander.

La frecuencia de la comunicación con cada público objetivo es diferente. Así, mientras que con el público interno y los medios de comunicación es diaria, con el público externo organizado es muy frecuente, también casi diaria, aunque en función de la forma de trabajo de cada departamento afectado.

Dentro de este grupo se puede distinguir entre sus integrantes ya que, mientras que con las instituciones esta comunicación es diaria, con otros como las ONG, las AAVV, los colectivos culturales o las organizaciones empresariales y sindicales son más esporádicas y se incrementan cuando surgen conflictos de convivencia o cuando están en marcha proyectos concretos como cursos de formación, realización de obras o misiones comerciales.

### *I\_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.*

Las principales inquietudes que manifiestan los grupos de interés se estructuran en tres rangos:

- **Remodelación del Frente Marítimo y relación Puerto-Ciudad.** En los últimos años, la APS trabaja en diferentes proyectos encaminados a avanzar en la remodelación del Frente Marítimo de Santander y en la recuperación de espacios portuarios degradados.

En esta área se han producido importantes logros que se materializan, entre otros, en la rehabilitación del Dique de Gamazo y su entorno, en la recuperación y saneamiento de la explanada del Muelle de Gamazo, la cesión de terrenos portuarios para la construcción de uno de los emblemas de la ciudad como es el Centro de Arte Botín y los nuevos jardines de Pereda con el paso subterráneo para automóviles o la rehabilitación de la Grúa de Piedra y del Muelle de Maura. Además, se han liberado nuevos espacios en la C/ Antonio López a través del traslado de los almacenes portuarios ubicados en esa zona a otro punto del puerto, en la rehabilitación de la Estación Marítima y su entorno y en el traslado del aparcamiento del ferri a los muelles de Maliaño. Los convenios con el Ayuntamiento de Santander han permitido la construcción de un gran paseo marítimo en la zona de Marqués de la Hermita y la realización de una amplia zona de carril bici.

Asimismo, se está concretando la definición de los nuevos usos en el frente marítimo tomando como base el master plan aprobado en 2011 como resultado del Convenio Interadministrativo del frente Marítimo firmado ese año, y modificando los instrumentos de planificación portuaria y urbanística que resulten necesarios.

Por otro lado, la APS ha puesto a disposición de la Fundación ENAIRE las naves que albergaban su Centro de Documentación, en Gamazo, para convertirla en una sala de exposiciones con el objetivo de abrir a los ciudadanos activos portuarios situados en lugares privilegiados. Asimismo, está terminando de ampliar el nuevo centro de documentación, ahora ubicado en el Barrio Pesquero y ha puesto en valor la nave de Sotoliva para volver a utilizarla como sala de exposiciones.

La mayoría de estas actuaciones urbanísticas, consistentes en la puesta a disposición de los ciudadanos de terrenos portuarios con poco o ningún uso, se producen como consecuencia de la petición de la ciudadanía, a través de un determinado grupo de interés, las instituciones, a la APS. En los casos que hemos destacado, fundamentalmente nos referimos al ayuntamiento de Santander y la Fundación

ENAIRE, aunque también hemos destacado a la Fundación Botín y a la propia iniciativa de la Autoridad Portuaria.

- **Problemas de afección de la actividad portuaria a los vecinos más próximos.** La APS trabaja para minimizar los inconvenientes que la actividad portuaria puede provocar a los vecinos próximos al Puerto.

Para ello mantiene reuniones permanentes con representantes vecinales y otros agentes, con el objetivo de tener información directa y trabajar en soluciones. Fruto de ello son las dos terminales de graneles –sólidos minerales y agroalimentarios- que acabaron con los problemas de emisiones e igualmente se han minimizado los ruidos por descarga. Por otra parte, con la habilitación de zonas de aparcamiento en la zona de Varadero- Marqués de la Hermida y la construcción del puente a Raos sobre la Dársena de Maliaño, se ha eliminado el tráfico portuario de camiones y coches del Ferri por el centro de la ciudad.

Todas y cada una de las quejas recibidas, en unas ocasiones, a través del Servicio de Atención al Cliente y, en otras, mediante llamadas telefónicas o, incluso, cartas al periódico, han sido trasladadas a la presidencia y a la dirección quienes han dado instrucciones a los departamentos correspondientes para resolver las incidencias. Estas quejas han sido tradicionalmente realizadas por vecinos particulares y, en ocasiones, por clientes, afectados, fundamentalmente de Ro-Ro.

- **Competitividad del Puerto.** El Puerto es uno de los motores económicos más importantes de Cantabria, que genera el 12,72 % del PIB regional y el 11,16 % del empleo. La aplicación de rigurosas políticas de gestión financiera, sumado al desarrollo de infraestructuras a través de inversiones en mejoras y ampliación de la superficie portuaria, así como en la conectividad viaria y ferropuertuaria, garantizan la presente y futura competitividad del Puerto de Santander.

Así, a la construcción, junto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un acceso directo al puerto de Santander desde la autovía A67, se suman ahora otros proyectos como la construcción de un silo vertical de automóviles, una terminal de Contenedores, una de Fertilizantes, la construcción de los muelles 6 y 9 de Raos, el traslado del ferri a los muelles de Maliaño o la construcción de una estación de Gas Natural Licuado (GNL) que diversificarán las mercancías del puerto y asegurarán la mejora de su productividad.

Estas actuaciones se han realizado a propuesta de otro grupo de interés, el de los clientes del puerto, y en base a los estudios de la propia APS para rentabilizar su suelo de la mejor forma posible.

En todos los proyectos, la presidencia y la dirección del puerto están implicados y han dado los pasos necesarios para poder ponerlos en marcha.

## *I\_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.*

El Puerto de Santander colabora a nivel institucional en tres áreas fundamentales: relación puerto-ciudad, gestión cultural y formación. Las principales actuaciones de colaboración institucional son:

- El acuerdo para la reordenación urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, que se firmó conjuntamente entre el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Santander, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Santander el 19 de marzo de 2011. Este acuerdo ha puesto a disposición de toda la ciudad 60 hectáreas de suelos portuarios, donde se incluyen el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias y otros usos para la ciudad y sus habitantes. En el año 2013 se llevó a efecto una modificación creándose una “Comisión de Seguimiento” como órgano mixto de vigilancia y control que tendrá por objeto la resolución de los problemas de interpretación y cumplimiento del convenio, formada por dos representantes de cada Administración interviniente.” Actualmente se está estudiando la conveniencia de modificar dicho acuerdo para adaptarlo a la evolución de las circunstancias.
- El Convenio de 19 de julio de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de mejora y ampliación de los Jardines de Pereda en terrenos patrimoniales propiedad de la Autoridad Portuaria de Santander.
- El Convenio de 19 de agosto de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución del Paseo Marítimo de Castilla-Hermida, una actuación que ha modificado sustancialmente el entorno y mejora la calidad de vida de los vecinos.
- El Convenio de 28 de noviembre de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución del carril bici desde la Estación Marítima, Muelles de Maliaño y Varadero.
- El Convenio firmado el 22 de diciembre de 2014 con el Ayuntamiento de Santander para la adecuación de la explanada de Gamazo a usos ciudadanos.
- El Convenio de 28 de septiembre de 2016 entre la Autoridad Portuaria de Santander y el Excmo. Ayuntamiento de Santander respecto de las áreas de dominio público portuario y bienes patrimoniales de la autoridad portuaria de Santander situados en el casco urbano de la ciudad de Santander.
- El Convenio de 14 de agosto de 2017 entre la Autoridad Portuaria de Santander y el Excmo. Ayuntamiento de Santander, para la ejecución de las obras de acondicionamiento del entorno de la Estación Marítima.
- El Convenio de 23 de octubre de 2018 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de demolición de naves en la calle Antonio López y acondicionamiento como paseo peatonal.

- Dentro del capítulo de la cultura y la formación, la Autoridad Portuaria de Santander mantiene diferentes convenios con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo para la realización conjunta de actividades culturales, expositivas y jornadas científicas.
- A través del Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP, entidad resultado del convenio con la Universidad de Cantabria, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y la Autoridad Portuaria de Santander, se desarrollan cursos de formación y se promueve la investigación e innovación en el sector portuario.
- Asimismo, en fecha 28 de octubre de 2017 se suscribió convenio con la Fundación ENAIRE para la puesta a disposición de las antiguas instalaciones del archivo en la zona de Gamazo para el establecimiento de una sala de exposiciones permanente de la colección ENAIRE de arte contemporáneo.
- En fecha 12 de marzo de 2019 se ha suscrito con el Ayuntamiento de Santander convenio para la ejecución de las obras de demolición de edificios en el paseo Alberto Pico y calle Marqués de la Ensenada y acondicionamiento como espacio público.
- En fecha 5 de noviembre de 2020 se ha suscrito convenio con la Sociedad Regional de Educación, Cultura y Deporte, S.L. del Gobierno de Cantabria para ejecutar las obras de urbanización del entorno de ENAIRE.
- Durante el ejercicio 2021 se ha iniciado la tramitación de sendos convenios de colaboración con los Ayuntamientos de Bareyo y Santoña para facilitar el acceso público a los faros de “Cabo de Ajo y “El Caballo”

*I\_29 Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.*

La Autoridad Portuaria de Santander forma parte de las siguientes asociaciones:

- Asociaciones para la promoción de Santander como destino de crucero:
  - Cruise Europe
  - CLIA (Cruise Line International Association)
- Asociaciones en el ámbito puerto –ciudad:
  - APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)
- Asociaciones técnicas en el ámbito del comercio, del transporte y de la logística:
  - Short Sea Shipping Promotion Center Spain
  - ECG. The Association of European Vehicle Logistics.
  - CID. Clúster de Industria de Defensa.

- Propeller Madrid
- Asociaciones portuarias:
  - ESPO (The European Sea Ports Organisation), Comité de Desarrollo Sostenible.
  - ATPYC-PIANC (Asociación Técnica de Puertos y Costas)
  - IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros)
  - Asociación Internacional Derecho Portuario.
  - World Harbour Project (WHP), red mundial para dar visibilidad a los proyectos y actuaciones en los puertos participantes, compartir experiencias, etc.
- Asociaciones en el ámbito de la documentación:
  - ANABAD (Federación Española de Asociaciones de Archiveros, Bibliotecarios, Arqueólogos, Museólogos y Documentalistas)
- Asociaciones en otros ámbitos:
  - AMICA Cantabria Asociación con fines sociales
  - AMBILAMP Asociación para el reciclaje

*I\_30 Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.*

Desafortunadamente, como consecuencia de la emergencia sanitaria provocada por la Covid-19 se produjo la suspensión de la práctica totalidad de aquellas ferias y eventos a los que la APS tenía previsto participar para la promoción comercial del Puerto.

Tan solo en el mes de Octubre fue posible asistir a la Conferencia Anual de la Asociación ECG, orientada al sector del transporte y la logística del automóvil.

También, estimando la posibilidad de importantes distorsiones en los resultados, se ha creído oportuno retrasar la realización de trabajos de prospección de mercados, claramente afectados por la pandemia y la coyuntura socioeconómica.

*I\_31 Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación.*

|                              | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Montante de gastos</b>    | 89.396,03  | 163.919,14 | 130.564,38 | 73.984,95  |
| <b>Gastos de explotación</b> | 21.611.930 | 20.792.000 | 20.293.000 | 21.325.000 |

|                                    |       |       |       |       |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| % de gastos en promoción comercial | 0,41% | 0,74% | 0,64% | 0,35% |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|

## COMPROMISO INSTITUCIONAL

*I\_32 Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.*

- Gestión de servicios y acceso a la información basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación.
  - Informar del catálogo de servicios electrónicos que la Autoridad Portuaria pone a disposición de los usuarios del puerto, y de los ciudadanos en general, a través de su sede electrónica o su página web.
- Web de la APS: [www.puertasantander.es](http://www.puertasantander.es). Es el soporte para la puesta a disposición de usuarios del Puerto y ciudadanos de toda la información relevante de la APS. Ésta puede englobarse en los siguientes puntos:
  - Gestión Portuaria:
    - Acreditaciones
    - Procedimientos DEH
    - Dominio Público Portuario
    - Horario puente Dársena Maliaño
    - Predicciones de viento, olas...
  - Normas de la APS
    - Derrotero
    - Santander Port Control
    - Acceso a medios de comunicación
    - Ferrocarril
    - Sistema de Gestión Medioambiental
    - Normas Seguridad Industrial
    - Normas Seguridad Interna
    - Plan Interior Marítimo
    - Servicio Marpol
    - Balizamiento
    - Normas Navegación
  - Información:
    - Muelles y superficies

- Faros, Balizas y Canal de acceso
  - Cámaras
  - Buques en Puerto, Entradas/Salidas
  - Directrices Generales Crisis COVID-19
  - Transparencia
  - Servicio de atención al Cliente
  - Tasas y Tarifas
  - Terminales Portuarias
  - Tráfico/Servicios Marítimos
  - Puertos Secos
- La Sede Electrónica dispone de las siguientes funcionalidades: trámites Online y Perfil del contratante, Licitación Electrónica, Portafirmas, Notificación electrónica integrada con el registro de salida o por comparecencia en Sede. Registro electrónico que cumple el ENI (Esquema Nacional de Interoperabilidad) y SIR (Sistema de Interconexión de Registros) que permite el intercambio de asientos electrónicos de registro con otras Administraciones Públicas y por tanto elimina el tránsito de papel, aumentando la eficiencia y eliminando los costes de manipulación y remisión del papel, gracias a la generación de copias auténticas electrónicas de la documentación presentada en los asientos de registro.
  - Notificación electrónica de facturas y documentos. Es un servicio de gestión de Notificaciones que proporciona una plataforma para gestionar automáticamente todas las notificaciones y comunicaciones que generan la APS, de forma que lleguen a su destino de la manera más eficiente y económica posible. Permite que la entrega de dichas notificaciones / comunicaciones pueda realizarse por varias vías, en función de las condiciones establecidas por el destinatario para su relación con la APS: mediante comparecencia electrónica en la Dirección Electrónica Habilitada única([dehu.redsara.es](http://dehu.redsara.es)), mediante comparecencia electrónica en carpeta Ciudadana del Punto de Acceso General, o comparecencia en la Dirección Electrónica Habilitada (DEH).
  - Portal para la recepción electrónica de facturas. Utilizando el Punto General de Entrada de Facturas de la Administración General del Estado (FACe), la APS permite a los proveedores de la APS la remisión de las facturas, simplificando el envío de estas.
  - Portal de acreditaciones de acceso al Puerto. Integrado con los controles de acceso de diversas terminales privadas, de forma que con única acreditación se permite el acceso al Puerto y a las terminales permitidas. Este portal está totalmente integrado con la gestión de accesos a los



recintos portuarios mediante diversos sistemas de acreditación tales como tarjeta de proximidad, códigos QR y OCR de matrículas permite el paso automatizado de los camiones con mercancía de importación, agilizando el proceso de verificación aduanero. Además, los Confrontas de la Guardia Civil disponen de una terminal de la Aduana en los controles de la APS, que les permite hacer gestiones y consultas de mayor nivel.

- Sistema PUSH de envío automático de los cambios de estado aduanero de la mercancía de importación a los gestores de la mercancía con actualizaciones en tiempo real, para agilizar el tránsito de la mercancía.
- Portal del Consejo de Administración, se trata de un servicio de planificación, coordinación y gestión de las reuniones de Consejo de Administración de la APS. Desde el mismo se realiza todo el control de los Consejos desde su convocatoria, pasando por la puesta a disposición de los consejeros de toda la información actualizada. Permite asistir al Consejero que lo desee de forma virtual e incluso realizar votaciones de forma segura y certificada.
- Port Community System: control de servicios de prestación indirecta tales como prácticos, amarradores, remolcadores, MARPOL, ocupaciones de superficie. Solicitud y control de ocupaciones de superficie. Gestión diaria de las parcelas de FPR y LPR. Información de vídeo en tiempo real de las cámaras de explotación del Puerto. Permite disponer, en tiempo real, de los datos de oleaje, información meteorológica y previsiones. Dispone de un sistema de información geográfica que permite visualizar sobre un mapa el estado del Puerto en tiempo real, así como un histórico.
- Aplicación para móviles Android e IOS publicada por primera vez en el año 2011, con ella la APS ofrece información local, práctica y en tiempo real, sobre el estado de las mareas y sus previsiones anuales. Pleamares, bajamares, horas y alturas correspondientes, fases lunares, etc. Datos especialmente útiles para navegación comercial, pesquera, recreativa y deportiva en la Bahía de Santander, así como para la práctica de la pesca y el marisqueo y de todo tipo de actividades de ocio vinculadas al mar y el borde costero: vela, remo, surf, buceo, baño de ola; baños de sol, el paseo o footing en la playa, etc. Igualmente, la aplicación reseña las condiciones del tiempo atmosférico, a través del registro de las variaciones de la dirección y velocidad del viento, de la presión atmosférica, de las temperaturas, la radiación solar o las precipitaciones; fenómenos medidos al instante por el propio Puerto en su estación meteorológica situada en los muelles de Raos. Otro de los contenidos relevantes de la aplicación es un servicio “port-view”, a través de la conexión a un grupo de cámaras de video que, orientadas cada una de ellas de manera diferente, captan y transmiten vistas en directo del Puerto de Santander, permitiendo

contemplar al usuario desde la entrada a la Bahía, a las actividades que se desarrollan en los muelles de Maliaño y Raos. La aplicación también proporciona información sobre la pesca que diariamente se comercializa en la Lonja de Santander, señalando la fecha y la hora de la subasta, el nombre del barco, las especies capturadas y el volumen de éstas expresado en número de cajas. También se ofrecen datos (fecha y hora) sobre la previsión de próximas subastas. A través de la app, se tiene acceso a los comunicados y noticias que puntualmente produce por la APS, así como a una atractiva galería de fotografías históricas fechadas entre 1861 y 1950.

- [Informar si la Autoridad Portuaria pone a disposición del ciudadano un catálogo de datos abiertos, y que tipo de datos son accesibles \(En el marco del Plan de la Reutilización de la Información del Sector Público, Real Decreto 1495/2011\).](#)

Dentro del Catálogo de Datos Abiertos del Gobierno de España están los conjuntos de datos declarados para la Reutilización de la información. Los ficheros que pone a disposición pública la APS son:

- Noticias de la Autoridad Portuaria de Santander.
- Memoria del Puerto.
- Previsión y situación de escalas en Puerto.
- Relación de ofertas de empleo, en vigor, del Puerto de Santander.
- Licitaciones

Además, en la página web de la Autoridad Portuaria de Santander, se puede encontrar la información acerca de:

- Faros, Balizas y Canal de Acceso
- Muelles y superficies
- Entradas y salidas de buques en puerto.
- Publicación de la Memoria Anual del Puerto de Santander
- Ofertas de empleo
- Relación de ofertas de empleo, en vigor, del Puerto de Santander.
- Licitaciones
- Relación de licitaciones en vigor, del Puerto de Santander.
- Previsión y Situación de escalas en Puerto
- Tabla de mareas

- Seguridad en la prestación de servicios basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación.

- Existe un plan de continuidad de negocio de TIC. Para ello la APS dispone de un CPD de respaldo en un edificio independiente, que mantiene una réplica de todos las máquinas y datos con un desfase de una hora.
- Se han implementado en los últimos años diversos servicios de seguridad de acceso y perimetral que han reducido significativamente la superficie de ataque.
- Se ha implementado un gestor de información y eventos de seguridad (SIEM) que permite hacer más fácil la auditoria de todo tipo de eventos.
- El servicio de correo electrónico dispone de dos niveles de control de seguridad e higienización de los correos, lo que aporta una mayor seguridad. Todos los enlaces que aparecen en los correos recibidos son sustituidos por enlaces simbólicos de forma que en el momento que el usuario decide pinchar el enlace se redirige a un servicio que comprueba si ha habido alguna denuncia o incluso si la dirección ha sido bloqueada.
- Disponemos de varios niveles de copia de seguridad de máquinas como de datos. A éstos se ha añadido un servicio Cloud donde se realiza una copia de seguridad encriptada de todas las máquinas y datos de la APS.
- Todos los servicios de la APS publicados en Internet están controlados mediante un Firewall de aplicaciones Web (WAF) que impide poder realizar ataques, alertando y tipificando los mismos.
- Existe una metodología de actualización y mantenimiento del hardware y software que soportan los diversos servicios publicados.

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de un plan de continuidad de negocio en materia de Tecnologías de la Información y Comunicación.

Existe un plan de continuidad TIC que permite mantener un segundo centro de datos, caso de no disponer del principal. Su redacción sigue en desarrollo.

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de un plan de contingencias en materia de Tecnologías de la Información y Comunicación.

Junto con PdE y el resto de Autoridades Portuarias se ha licitado el desarrollo de un plan de contingencias y de los sistemas y servicios de ciberseguridad, y el establecimiento de un SOC (Centro de Operaciones de Ciberseguridad) externalizado.

- Informar sobre las iniciativas desarrolladas en materia de ciberseguridad.

- Todos los servicios de la APS publicados en Internet están controlados mediante un Firewall de aplicaciones Web (WAF) en la nube que impide poder realizar ataques, alertando y tipificando los mismos.
- Implementación del Azure Advanced Threat Protection, solución de seguridad basada en la nube que aprovecha las señales de Active Directory local para

identificar, detectar e investigar amenazas avanzadas, identidades puestas en peligro, etc.

- El servicio de correo electrónico dispone de dos niveles de control de seguridad y limpieza de los correos, lo que aporta una mayor seguridad. Todos los enlaces que aparecen en los correos recibidos son sustituidos por enlaces simbólicos de forma que en el momento que el usuario decide pinchar el enlace se redirige a un servicio que comprueba si ha habido alguna denuncia o incluso si la dirección ha sido bloqueada.
- Uso de una plataforma de DNS que impide ataques del tipo Phising, etc al tener registradas las direcciones de internet denunciadas por contener malware, dirigir ataques, etc.
- Además de los sistemas de Endpoint de antivirus, se dispone de un servicio que tipifica la ejecución de cualquier programa y en caso de no tener conocimiento utiliza un sandbox, para la ejecución controlada y tipificación de este. El servicio es Cloud por lo que la mayoría de los sucesos están tipificados salvo casos Zero-d.
- En 2021 se renovó el equipamiento perimetral de seguridad en HA (Alta Disponibilidad) que integra los servicios AV de endpoint con las reglas de negocio de red, Sandboxing, analizador de eventos, y gestión externalizada de eventos 24x7 por un operador externo certificado.
- Realizamos on-premise tres niveles de copia de seguridad tanto de máquinas como de datos. A estos niveles, se ha añadido un servicio Cloud donde se realiza con una periodicidad definida una copia de seguridad encriptada de todas las máquinas y datos.
- Dentro de las iniciativas del estado del CCN-CERT hemos instalado los servicios de Sistema de alerta temprana SAT-INET 2.0, los servicios del centro de vacunación del CCN-CERT y el servicio de gestión de ciberincidentes.
- **Calidad en la prestación de servicios basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación.**
  - Informar si la Autoridad Portuaria ha implantado alguna metodología específica destinada a garantizar la calidad en la prestación de los servicios de Tecnología de la Información y Comunicación.

Sí, existen una serie de indicadores de calidad que son controlados y valorados dentro del Sistema de Calidad de la APS. Estos indicadores son valorados y controlados trimestralmente por una empresa auditora externa.

- Informar si la Autoridad Portuaria ha implantado indicadores de valoración de la calidad en la prestación de los servicios de Tecnología de la Información y Comunicación.

Tal como se comenta en el punto anterior, la APS dispone de indicadores de control de la calidad de sus servicios TIC. Estos indicadores son valorados y controlados trimestralmente por una empresa auditora externa.

- Puerto Inteligente

- Informar sobre las iniciativas desarrolladas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de los Puertos Inteligentes.
- Video vigilancia perimetral con detección basada en cámaras térmicas e infrarrojas basadas en tecnologías de machine learning e IA.
- Sensorización perimetral del vallado que permite con la integración con el VMS realizar la detección de intrusos.
- Control telemático de iluminación con luminarias LED.
- Control de accesos, con pre-registro a través de un portal en Internet. Identificación basada en QR. Integración con los sistemas de accesos de las terminales portuarias de NOATUM. Acceso a determinados recintos por lectura inteligente de matrículas.
- Gestión automatizada de la mercancía de importación, ya explicado en puntos anteriores.
- Digitalización de los controles de acceso, ya explicado.

*I\_33 Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.*

No se dispone de la información a la fecha de entrega (septiembre).

*I\_34 Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.*

No se dispone de la información a la fecha de entrega (septiembre).

*I\_35 Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.*

El Plan de Inversiones de la Autoridad Portuaria incluye dos programas de inversión, a partir del año 2023:

1. Reordenación portuaria entre Dársena Pesquera y Área San Martín, con un presupuesto de 12.289.000 €, de los cuales ya se han ejecutado 79.000 €.
2. Nuevos muelles de Maliaño, con un presupuesto de 18.600.000 €, de los cuales ya se han ejecutado 195.000 €.

Ambos programas están vinculados a orígenes de fondos provenientes del desarrollo del Convenio Interadministrativo "Proyecto Frente Marítimo Portuario de Santander". Este Convenio se encuentra en punto muerto debido a la anulación del Plan General de Ordenación Urbana de Santander. Por este motivo se retrasan los programas al año 2023 y siguientes.

Se han redactado en 2018 dos proyectos de construcción que mejorarán la integración de la terminal de ferries y cruceros en la interfase puerto-ciudad y que fueron ejecutados en 2019:

3. Reforma de la Estación Marítima, con un presupuesto de 1.361.000 €, de los cuales se han ejecutado 19.000 € en 2018.
4. Reforma de la terminal de ferries, con un presupuesto de 525.000 €.

Los porcentajes estimados de los proyectos de mejora de la terminal de ferries, respecto a la inversión total de la Autoridad portuaria, son del 3% en 2018 y 5% en 2019. Cuando se pueda reanudar la inversión en los dos programas ligados al Convenio del "Proyecto Frente Marítimo Portuario de Santander", los porcentajes estimados respecto a la inversión total de la Autoridad Portuaria serán del orden del 20% durante los 5 años de desarrollo de las obras de construcción (entre 2026 y 2030).

*I\_36 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.*

| <b>Gastos e Inversiones en seguridad y protección</b> | <b>2018</b>  | <b>2019</b>  | <b>2020</b>   | <b>2021</b>  |
|---|--------------|--------------|---------------|--------------|
| Gastos en Seguridad en Miles de €[1]                  | 0            | 0            | 150,34        | 177,59       |
| Gastos de Explotación en Miles de €                   | 21.611,93    | 20.792       | 20.293,00     | 21.325       |
| % de Gastos en Seguridad                              | 0,00%        | 0,00%        | 0,74%         | 0,83         |
| Inversiones en Seguridad en Miles de €                | 0            | 0            | 1.119,53      | 757,96       |
| Total de inversiones en Miles de €                    | 6.671,73     | 4.801        | 6.740,00      | 16.610       |
| % de Inversiones en Seguridad                         | <b>0,00%</b> | <b>0,00%</b> | <b>16,61%</b> | <b>4,56%</b> |

*I\_37 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.*

| <b>Gastos e Inversiones ambientales</b>     | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Gastos en Medio Ambiente en Miles de €      | 692,25      | 989,92      | 667.58      | 667,57      |
| Gastos de Explotación en Miles de €         | 21.611,93   | 20.792      | 20.293      | 21.325      |
| % de Gastos en Medio Ambiente               | 3,20%       | 4,76%       | 3,29%       | 3,13%       |
| Inversiones en Medio Ambiente en Miles de € | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        |
| Total de inversiones en Miles de €          | 6.671,73    | 4.801       | 6.740       | 16.610      |
| % de Inversiones en Medio Ambiente          | 0,00%       | 0,00%       | 0,00%       | 0,00%       |

## DIMENSIÓN ECONÓMICA

### **DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA**

Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia económica, en relación a aspectos como la estabilidad financiera, la eficiencia en la explotación de los recursos disponibles.

Las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por RDL 2/2021, de 5 de septiembre, tienen una serie de competencias que se llevan a cabo mediante el desarrollo de determinadas funciones.

Estas competencias se inscriben dentro de un marco global de sostenibilidad en el que la Autoridad Portuaria asegura y facilita una gestión eficiente de las cadenas de suministro a través de las políticas portuarias. La finalidad última es la mejora de las infraestructuras portuarias y de sus conexiones con los sistemas de transporte existentes, teniendo en cuenta los criterios de sostenibilidad medioambiental, económica y social; permitiendo la libre competencia entre los operadores portuarios a través de concesiones de terminales y espacios portuarios para la oferta de servicios de valor añadido; fortaleciendo la colaboración y coordinación de actividades portuarias a través de los sistemas de información; y promoviendo el desarrollo de su propio hinterland por medio de conexiones económicas, relacionales y sociales entre el puerto y el lugar que éste ocupa en el mercado.

La economía mundial se encontró en 2020 ante una nueva amenaza, el impacto de una crisis sanitaria de la mano del virus COVID-19.

En nuestro país, este impacto del sido especialmente virulento, lo que ha traído consigo una afectación muy importante en la economía debido a la paralización casi total de la actividad en amplios sectores productivos y de servicios.

En el ejercicio 2021, se ha iniciado un proceso de recuperación constante de la actividad que ha afectado directamente al incremento de los ingresos relacionados con la actividad típica de la entidad. La buena gestión de los recursos económicos en los últimos ejercicios, en principio, nos ha permitido mantener un nivel de tesorería suficiente para encarar esta situación sin necesidad de acudir al endeudamiento a corto plazo.

Uno de los instrumentos previstos en la ley para la sostenibilidad económica de las Autoridades Portuarias es la autonomía de gestión y la autosuficiencia económico-financiera de los puertos de interés general.



Los principales hitos de sostenibilidad económica del ejercicio 2021 son:

- El importe neto de la cifra de negocios en el año 2021 ha sido de 20.319 miles de euros, un 5,93 % mayor a la cifra de negocios en el ejercicio 2020 (19.182 miles de euros).
- El resultado de explotación, que representa la capacidad de la empresa para generar beneficios con su actividad ordinaria, se redujo a 657 miles de euros, un 49,75 % menos que en 2020.
- El resultado del ejercicio 2021 ha sido de 1.827 miles de euros, un 7,94 % menor que el del ejercicio 2020 (1.985 miles de euros).
- La ejecución del presupuesto de ingresos ha sido del 95,5%.
- La ejecución del presupuesto de gastos (personal, otros gastos de explotación y amortizaciones), ascendió al 94,44 %
- La ejecución del presupuesto de inversión ha sido del 41%, en valores absolutos, más de 16 millones de euros, lo que representó un porcentaje de ejecución del 40 %
- La tesorería de la entidad a 31 de diciembre de 2021 ascendió a más de 45 millones de euros, lo que ha supuesto un ligero descenso del 2,84 % con respecto al ejercicio anterior.
- El balance de la entidad mantiene un capital circulante positivo de más de 50 millones de euros.
- La generación de recursos de la Autoridad Portuaria dentro de sus operaciones ascendió a casi 9 millones de euros.
- Por último, la entidad sigue sin endeudarse para mantener su elevado nivel de inversiones.

En cuanto a las subvenciones, el artículo 27 del TRLPMM aprobado mediante el RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece los recursos económicos de las Autoridades Portuarias. En los apartados d, e y f se contempla la posibilidad de recibir aportaciones, ayudas y subvenciones tanto públicas como privadas. Igualmente, el artículo 156 del RDL 2/2011, establece el principio de autofinanciación del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias dentro del marco de autonomía de gestión económico-financiera. De acuerdo con ello y como cualquier otra entidad, la Autoridad Portuaria de Santander puede recibir subvenciones tanto del sector público como privado para el desarrollo de actuaciones de carácter finalista (p ej., sostenibilidad ambiental, accesibilidad, eficiencia energética, etc).

Respecto a la fiscalidad, en el ejercicio 2020 en virtud del RDL 26/2020, de 7 de julio, se modifica el artículo 9.3.f) de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS), de tal manera que las autoridades portuarias dejan de estar parcialmente exentas del Impuesto sobre Sociedades, con el objeto de dar cumplimiento a la Decisión de la Comisión C (2018) 8676 final, de 8 de enero de 2019, relativa a la fiscalidad de los puertos en España.

En el año 2021, en aplicación del artículo 39.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, el presidente de Puertos del Estado aprobó una directriz para asegurar el registro contable homogéneo por parte de todas las Autoridades Portuarias de los hechos económicos que se pueden derivar de la plena sujeción al Impuesto sobre Sociedades.

El Impuesto sobre Sociedades ha sido calculado en base al resultado económico por la aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados, que no necesariamente ha de coincidir con el resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

## **SITUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA.**

*E\_01 Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición dada en la disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado*

|  | <b>2018</b>  | <b>2019</b>   | <b>2020</b>  | <b>2021</b>  |
|--|--------------|---------------|--------------|--------------|
| Resultado Ejercicio (miles de €):  | 4.936        | 3.182         | 1.039        | 891          |
| Activo no corriente neto medio (miles de €)                              | 265.422      | 256.894       | 254.698      | 260.711      |
| <b>RATIO</b> (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100 | <b>1,86%</b> | <b>1,24 %</b> | <b>0,41%</b> | <b>0,34%</b> |

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

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

*E\_02 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).*

|                                   | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|-----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| EBIDTA (miles de €)               | 12.172      | 10.369      | 7.870       | 7.852       |
| % de variación de EBIDTA          | 76,43%      | -14,81%     | -24,10%     | -0.23       |
| Toneladas movidas (Tm)            | 5.986.000   | 6.584.000   | 5.865.000   | 6.767.564   |
| <b>RATIO</b><br>(EBIDTA/tonelada) | <b>2,03</b> | <b>1,57</b> | <b>1,34</b> | <b>1,16</b> |

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

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

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

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

*E\_03 Servicio de la deuda, expresado como  $100 \times (\text{Amortización de la deuda}^1 + \text{Intereses}^2) / \text{Cash Flow}^3$*

|                                    | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <i>Amortizaciones (miles de €)</i> | 0           | 0           | 0           | 0           |
| <i>Intereses (miles de €)</i>      | 0           | 0           | 0           | 0           |
| <b>Suma</b>                        | 0           | 0           | 0           | 0           |
| <i>Cash flow (miles de €)</i>      | 11.258      | 9.525       | 7.760       | 8.403       |
| <b>RATIO (%)</b>                   | 0%          | 0%          | 0%          | 0%          |

<sup>1</sup> Incluiría la anualidad correspondiente a los préstamos a largo plazo con entidades de crédito que se devuelven a la entidad financiera en el ejercicio económico (NO confundir con el traspaso a corto plazo de deudas con

entidades de crédito a largo plazo) + cancelación anticipada, no programada en el calendario de amortizaciones, de los principales de deudas a largo plazo con entidades de crédito + variación negativa del saldo de préstamos a corto plazo con entidades de crédito (es decir, préstamos concedidos a corto plazo con entidades de crédito que venzan en el ejercicio y, por tanto, no se renueven o reduzcan su límite).

<sup>2</sup> Gastos financieros por intereses de deudas con entidades de crédito.

<sup>3</sup> Cash Flow antes de intereses

*E\_04 Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales<sup>4</sup> sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.*

|  | <b>2018</b>   | <b>2019</b>   | <b>2020</b>  | <b>2021</b>  |
|--|---------------|---------------|--------------|--------------|
| Terrenos sin actividad (miles de €)          | 23.450        | 23.450        | 23.450       | 16.526       |
| Activos no corriente neto medio (miles de €) | 265.422       | 256.894       | 254.698      | 260.711      |
| <b>RATIO (%)</b>                             | <b>8,83 %</b> | <b>9,13 %</b> | <b>9,21%</b> | <b>6,34%</b> |

RATIO = (Terrenos y bienes naturales sin actividad en el ejercicio<sup>3</sup> / Activo no corriente neto medio del ejercicio<sup>4</sup>) \*100

<sup>3</sup>Valor según balance de los terrenos y bienes naturales que durante no hayan tenido actividad en el ejercicio).

<sup>4</sup>El activo no corriente neto medio del ejercicio según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado

*E\_05 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.*

|                         | <b>2018</b>   | <b>2019</b>   | <b>2020</b>   | <b>2021</b>   |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Gastos de explotación   | 18.985        | 20.792        | 20.293        | 21.325        |
| Ingresos de explotación | 24.631        | 24.696        | 21.276        | 22.054        |
| <b>RATIO (%)</b>        | <b>77,08%</b> | <b>84,19%</b> | <b>95,38%</b> | <b>96,69%</b> |

4 Se entiende por terrenos y bienes naturales sin actividad:

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

RATIO = (Gastos de explotación<sup>5</sup> / Ingresos de explotación<sup>6</sup>)\*100

<sup>5</sup> Gastos de personal + Otros gastos de explotación (excluyendo las partidas Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales y el Fondo de Compensación Interportuario aportado) + amortizaciones.

<sup>6</sup> Entendido como ingreso de explotación el importe neto de la cifra de negocio

## NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES

*E\_06 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.*

|                                      | 2018          | 2019          | 2020          | 2021            |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| Inversión pública Total (miles de €) | 8.261         | 4.801         | 6.740         | 16.610          |
| Cash - Flow (miles de €)             | 11.258        | 9.525         | 7.760         | 8.403           |
| <b>RATIO (%)</b>                     | <b>73,38%</b> | <b>50,40%</b> | <b>86,86%</b> | <b>197,67 %</b> |

RATIO = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria<sup>7</sup> / Cash flow

<sup>7</sup> Se excluye la inversión en inmovilizado financiero.

*E\_07 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.*

|                                | 2018          | 2019      | 2020      | 2021         |
|--------------------------------|---------------|-----------|-----------|--------------|
| Inversión privada (miles de €) | 1.000         | -         | -         | 3            |
| Inversión pública (miles de €) | 8.261         | 4.801     | 6.740     | 16.610       |
| <b>RATIO (%)</b>               | <b>12,11%</b> | <b>0%</b> | <b>0%</b> | <b>0,02%</b> |

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

<sup>8</sup> Se excluye la inversión en inmovilizado financiero (en el mismo dato de inversión que el utilizado en el indicador E\_06)

*E\_08 Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado)*

|                                | 2018  | 2019  | 2020  | 2021   |
|--------------------------------|-------|-------|-------|--------|
| Inversión pública (miles de €) | 8.261 | 4.801 | 6.740 | 16.610 |

|                                   |              |              |              |              |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Activos netos medios (miles de €) | 265.422      | 256.894      | 254.698      | 260.711      |
| RATIO (%)                         | <b>3,11%</b> | <b>1,87%</b> | <b>2,65%</b> | <b>6,37%</b> |

RATIO = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria<sup>9</sup> / Activos netos medios<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Se excluye la inversión en inmovilizado financiero (es el mismo dato de inversión que para el indicador E\_06).

<sup>10</sup> El activo no corriente neto medio del ejercicio según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado.

## NEGOCIO Y SERVICIOS

*E\_09 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto del importe neto de la cifra de negocio (INCN)*

|                                   | 2018          | 2019          | 2020          | 2021          |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| INCN (miles de €)                 | 22.852        | 22.981        | 19.182        | 20.319        |
| Tasa de ocupación (miles de €)    | 6.664         | 7.018         | 5.938         | 4.958         |
| <b>100x( T. Ocupación / INCN)</b> | <b>29,16%</b> | <b>30,54%</b> | <b>30,96%</b> | <b>24,40%</b> |
| Tasa de actividad (miles de €)    | 2.015         | 2.025         | 1.725         | 1.890         |
| <b>100x(T. Actividad / INCN)</b>  | <b>8,82%</b>  | <b>8,81%</b>  | <b>8,99%</b>  | <b>9,30%</b>  |

*E\_10 Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial (superficie para concesiones).*

|   | 2018        | 2019        | 2020        | 2021        |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Toneladas totales movidas (Tm)                | 5.986.000   | 6.584.000   | 5.866.719   | 6.767.564   |
| Superficie para concesiones (m <sup>2</sup> ) | 2.057.000   | 2.057.000   | 2.057.000   | 2.057.000   |
| <b>Toneladas / m2</b>                         | <b>2,91</b> | <b>3,20</b> | <b>2,85</b> | <b>3,29</b> |

*E\_11 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.*

|                                     | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Toneladas totales movidas (Tm)      | 5.986.000    | 6.584.000    | 5.866.719    | 6.767.564    |
| Metros lineales de muelle en activo | 6.104        | 6.104        | 6.104        | 6.319        |
| <b>Toneladas / m<sup>2</sup></b>    | <b>980,7</b> | <b>1.079</b> | <b>961,1</b> | <b>1.071</b> |

## VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD

*E\_12 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).*

|   | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| INCN (miles de €)                                       | 22.852       | 22.981       | 19.182       | 20.319       |
| Plantilla media anual                                   | 139          | 157          | 152          | 145          |
| <b>INCN / nº de empleados (miles de € por empleado)</b> | <b>164,4</b> | <b>146,4</b> | <b>126,2</b> | <b>140,1</b> |

*E\_13 Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).*

|   | 2018        | 2019        | 2020        | 2021        |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| EBIDTA (en miles de euros)                                | 12.172      | 10.369      | 7.870       | 7.852       |
| Plantilla media anual                                     | 139         | 157         | 152         | 145         |
| <b>EBIDTA / nº de empleados (miles de € por empleado)</b> | <b>87,6</b> | <b>66,0</b> | <b>51,8</b> | <b>54,2</b> |

EBITDA<sup>11</sup> / Plantilla media anual

<sup>11</sup> Es el **EBITDA para el Sistema Portuario** calculado según se refleja para el indicador E\_02.

## IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL

*E\_14 Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.*

Se da respuesta conjunta a este indicador en el indicador E\_15.

*E\_15 Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.*

Para el análisis de impacto económico-social, se ha partido del estudio de Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019 y publicado en 2021 por la Autoridad Portuaria de Santander y elaborado por Navalia Técnica 8. En él se incluye el análisis de impacto económico se refiere a los años 2016, 2017, 2018 y 2019. También hemos incluido una revisión del año 2015 dado que ahora disponemos de más datos de las empresas para aquel año que cuando se hizo el estudio.

La metodología empleada en este estudio es similar a la metodología empleada en el último estudio realizado -Coto Millán, Mateo, Casares y Parra (2019)-. No obstante, se ha mejorado al desagregar el impacto de la fiscalidad del Puerto del conjunto de impactos.

Se puede decir que la metodología empleada en este estudio es la más consensuada en la literatura económica de impacto económico a partir del análisis input-output y de la literatura de impacto portuario.

Las cifras relativas de impacto socio-económico ilustran la importancia de la actividad portuaria en su entorno.

Los datos se diferencian según se desarrolle la actividad dentro o fuera del recinto portuario, identificando:

- Industria Portuaria tipo I, que es la Industria Portuaria cuya actividad es desarrollada directamente dentro recinto portuario
- Industria Portuaria tipo II cuya actividad no está desarrollada dentro del recinto portuario, sin embargo, requiere los servicios prestados por el Puerto de Santander para su actividad y para los tráficos interiores de cabotaje nacional.

*Impacto Directo de la Industria Portuaria tipo 1 (IP1)*

| Macromagnitudes  | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Básicas</b>   |         |         |         |         |         |
| Producción Bruta | 121.190 | 110.971 | 113.007 | 132.981 | 133.521 |



| <b>Macromagnitudes Básicas</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Consumos Intermedios           | 52.552      | 47.974      | 51.106      | 61.888      | 62.173      |
| Valor Añadido Neto             | 68.638      | 62.997      | 61.901      | 71.092      | 71.348      |
| Remuneración Asalariados       | 40.499      | 42.604      | 36.588      | 36.000      | 36.192      |
| Excedente Bruto de explotación | 27.804      | 20.514      | 25.386      | 35.648      | 35.718      |
| Ocupados                       | 846         | 1045        | 791         | 847         | 833         |

*Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número*

*Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”*

*Impacto Directo de la Industria Portuaria Tipo 2*

| <b>Macromagnitudes Básicas</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Consumos Intermedios           | 586.503     | 508.400     | 651.418     | 604.224     | 608.885     |
| Valor Añadido Neto             | 386.154     | 331.172     | 394.099     | 411.509     | 413.106     |
| Remuneración Asalariados       | 200.349     | 177.228     | 257.319     | 192.715     | 195.779     |
| Excedente Bruto de explotación | 88.863      | 70.480      | 117.312     | 85.586      | 86.965      |
| Ocupados                       | 114.376     | 105.493     | 142.984     | 118.803     | 120.527     |
| Consumos Intermedios           | 1.456       | 1.258       | 1.546       | 1.579       | 1.572       |

*Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número*

*Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”*

*Impacto Directo de Industria Portuaria tipo I + Industria Portuaria tipo II*

| <b>Macromagnitudes Básicas</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Producción bruta               | 707.693     | 619.371     | 764.425     | 737.205     | 742.406     |
| Consumos Intermedios           | 438.706     | 379.146     | 445.205     | 473.397     | 475.279     |
| Valor Añadido Neto             | 268.988     | 240.225     | 319.220     | 263.807     | 267.127     |

| <b>Macromagnitudes Básicas</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Remuneración Asalariados       | 129.362     | 113.084     | 153.900     | 121.587     | 123.157     |
| Excedente Bruto de explotación | 142.179     | 126.007     | 168.370     | 154.451     | 156.245     |
| Ocupados                       | 2.302       | 2.303       | 2.337       | 2.426       | 2.405       |

*Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número*

*Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”*

*Impactos porcentuales del Puerto de Santander sobre el PIB (a precio de mercado) de Cantabria*

| <b>Macromagnitudes</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Directo                | 2,18%       | 1,89%       | 2,41%       | 1,91%       | 1,87%       |
| Indirecto e inducidos  | 1,22%       | 1,12%       | 1,28%       | 1,17%       | 1,19%       |
| Renta                  | 1,67%       | 1,45%       | 1,86%       | 1,49%       | 1,47%       |
| Total                  | 5,08%       | 4,46%       | 5,55%       | 4,57%       | 4,52%       |

*Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”*

En el estudio se concluye que respecto al impacto en el PIB el Impacto económico del Puerto de Santander, incluyendo la fiscalidad, ha pasado de contribuir al PIB en el año 2015 con el 11,29% a bajar en su contribución al 10,89% en el año 2016, año a todas luces de menor contribución portuaria y menor tráfico, con recuperación a un 12,99%, a un 12,49% y a un 12,72% en el resto de los años 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

*Impactos Totales del Puerto de Santander en el PIB (%) de Cantabria con fiscalidad*

| <b>Sector</b>                    | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Industria Portuaria              | 5,08%       | 4,46%       | 5,55%       | 4,57%       | 4,52%       |
| Industria Dependiente del Puerto | 5,20%       | 4,55%       | 5,23%       | 5,59%       | 6,15%       |
| Total                            | 10,27%      | 9,01%       | 10,78%      | 10,16%      | 10,67%      |
| (%)PIB FISCALIDAD                | 1,02%       | 1,88%       | 2,21%       | 2,33%       | 2,05%       |
| TOTAL PIB CON FISCALIDAD         | 11,29%      | 10,89%      | 12,99%      | 12,49%      | 12,72%      |

*Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”*

## DIMENSIÓN SOCIAL

### **CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA**

#### **DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA**

Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia de recursos humanos, en aspectos como retribución, formación, seguridad laboral, y comunicación interna.

La situación vivida desde marzo de 2020, motivada por el COVID-19, también ha tenido, lógicamente, incidencia en el año 2021, en el que ha estado en vigor el PLAN PARA LA TRANSICIÓN HACIA UNA NUEVA NORMALIDAD, que aprobó la dirección con fecha 25 de mayo de 2020, previa negociación con la parte social. El fin era establecer las medidas preventivas, para garantizar que el retorno gradual del personal de esta Entidad y que se realizase preservando, en todo momento, la seguridad y salud de todos los trabajadores. La aprobación de la *“Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19”*, así como las campañas de vacunación, facilitó la situación vivida hasta entonces.

El año 2021 ha sido el punto de partida para la aplicación del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, que fue publicada en el B.O.E de fecha 15 de junio de 2019. Este punto de partida se refiere a la actualización de los incrementos salariales y remanentes, correspondientes al año 2019 y 2020 y que se aplicaron en julio y diciembre de 2021. En fecha de 2021, queda pendiente la parte económica adicional del convenio que se refiere al desarrollo y la productividad, lo que implicará, una vez que se nos adjudique, la puesta en marcha de la negociación del Acuerdo de Empresa, derivado del ya mencionado III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Igualmente, en el año 2021, se actualizan las retribuciones de 2020, tanto del Presidente, Director y Personal de Fuera de Convenio.

En lo referente al BREXIT y dadas las modificaciones experimentadas, conviene recordar lo ya tratado en la memoria de 2020, y no es otro que el devenir de las normas, toda vez que, según el Decreto-ley5/2019 por el que se adoptan medidas de contingencia ante la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea, implicó que en enero de 2020 se nos notificase la adjudicación de CINCO (5) plazas de Policía, si bien estaban condicionada su cobertura real por la disposición final sexta. Posteriormente, con 30 de diciembre de 2020 se publica el Real Decreto-ley

38/2020, de 29 de diciembre, que deroga el Decreto anterior, y con ello la adjudicación de las CINCO (5) plazas de Policía. Con este nuevo Decreto y en relación con la Disposición adicional Segunda, desde Puertos del Estado nos comunican en fecha de 3 de febrero de 2021, la adjudicación de NUEVE (9) plazas de Policía y que fueron convocadas mediante concurso-oposición, en el Boletín Oficial de Cantabria, de fecha 10 de junio de 2021.

En cuanto al personal INDEFINIDO según Real Decreto 211/219 de 29 de marzo, tenemos CINCO (5) para indefinidos, por sentencia, según lo establecido en la disposición adicional tercera. Esta adjudicación, no solucionaba la situación de este personal, toda vez que solamente tenemos una persona con sentencia judicial, e informe de la Abogacía del Estado, de que no era extrapolable esta convocatoria para el personal que no estaba reconocido como indefinido, por sentencia judicial. Es la Ley 20/2021 de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, la que pone solución a esta situación y por la que se podrá convocar las CINCO (5) plazas de indefinidos que tiene la Autoridad Portuaria de Santander.

El actualizar el inventario de ocupaciones y catálogo de competencias es uno de los objetivos del III Convenio Colectivo, siendo liderado por Puertos del Estado y que se encuentra trabajando en ello.

Como ya se establecía en el informe de 2020, la acción formativa de la Autoridad Portuaria pasaba por elaborar un nuevo plan de formación. Previa consulta, tanto de la organización como de la parte social, el 12 de diciembre de 2021 se aprobó por unanimidad, en la Comisión de Formación, el nuevo Plan de Formación para el periodo 2021-2024. En el citado plan de formación, se incluyen las acciones formativas necesarias para solventar las necesidades detectadas en cada departamento. Un año más se continuará con el modelo de formación on-line, con cursos homologados en el Aula Virtual de Puertos del Estado, formación vinculada la Gestión por Competencias y en la Formateca de Grupo Conforsa.

Durante el año 2021, en el Personal de Convenio, causaron baja por jubilación definitiva SIETE (7) personas. También se produjo UNA (1) excedencia por cuidado de hijos, conforme a lo establecido en el Artículo 27 del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Por otro lado, en el año 2021 se produjo UN (1) ALTA por la declaración de una INCAPACIDAD PERMANENTE TOTAL, de una persona que desarrollaba las funciones de Policía Portuario. Fue incorporado, como Servicio Soporte, conforme establece el Artículo 59 del III Convenio Colectivo.

También, en el 2021, en el Personal de Convenio, se produjeron CUATRO (4) nuevas incorporaciones, como Policía Portuaria. Fueron 2 plazas de cada una de las Ofertas de Empleo Público de 2016 y 2018, respectivamente.

El año 2021 se continúa realizando contratos de interinidad para suplir las bajas de enfermedad. Estas contrataciones continúan siendo una reivindicación de la parte social, dada la incidencia que tienen en la organización las bajas de larga duración.

En cuanto al personal de Fuera de Convenio, en el año 2021 no se produjo ninguna jubilación. En Diciembre de 2021 se autoriza una nueva estructura, al objeto de poder hacer frente a todo el proceso inversor previsto en infraestructuras.

## **SEGURIDAD INDUSTRIAL**

En el año 2021 dentro de la gestión del Plan de Autoprotección del Puerto de Santander (PAU), el día 21 de diciembre se realizó un simulacro de emergencia, que consistió en la evacuación del Edificio de Sotoliva como consecuencia de un incendio en un cuadro eléctrico, de dicho edificio administrativo de la APS.

En cuanto a la gestión del Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander (PIM), en el año 2021 se realizó un simulacro durante los días 27 y 28 de octubre. El día 27 el ejercicio fue de Mesa, en la Delegación del Gobierno en Cantabria, mientras que el día 28 el simulacro se llevó a cabo en la playa de la Concha en Suances, donde se desplegaron los medios para prevenir la contaminación marina y de la ribera del mar. Además del Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander (PIM), también se activaron el Plan Marítimo Nacional (PMN), el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación (Plan RIBERA), y el Plan Territorial de Emergencias de Cantabria (PLATERCANT).

## **EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA**

### *S\_01 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.*

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria

|                       | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Plantilla Media Anual | 156,25      | 151,75      | 157,17      | 151,92      | 145,00      |

*S\_02 Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción*

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

conveniente que la memoria informe sobre la existencia de dichas operaciones y el número de trabajadores que son contratados para dar respuesta a dicha necesidad.

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria

|                                       | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   |
|---------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Porcentaje de trabajadores eventuales | 17,19% | 16,53% | 19,67% | 19,14% | 16,67% |

*S\_03 Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.*

| Actividad                  | Porcentaje sobre plantilla media anual |
|----------------------------|--|
| Oficina fuera de convenio  | 15,86%                                 |
| Oficina dentro de convenio | 35,92%                                 |
| Mantenimiento              | 13,33%                                 |
| Policía Portuaria          | 34,89%                                 |

*S\_04 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.*

| Porcentaje de empleados cubierto por convenio colectivo | 2017   | 2018   | 2019  | 2020   | 2021   |
|---|--------|--------|-------|--------|--------|
|   | 86,03% | 85,17% | 84,5% | 84,26% | 84,14% |

## COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN

*S\_05 Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.*

Referencia a la representación sindical de los trabajadores en el consejo de administración, informando sobre los sindicatos representados y el número de representantes de cada uno de ellos.

Los trabajadores se encuentran representados por el Comité de Empresa, conforme a lo establecido en el Artículo 44 del III Convenio Colectivo. Con lo que respecta a la comunicación con la dirección, se realizan reuniones mensuales según se establece en el Artículo 8 del citado III Convenio.

No existe representación sindical de los trabajadores de la Autoridad Portuaria en el Consejo de Administración. El Representante, del sindicato U.G.T., lo es en su condición de Responsable Sindical a nivel autonómico.

*S\_06 Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.).*

Este indicador hace referencia a los mecanismos o medios que permiten al conjunto de trabajadores participar en la toma de decisiones o en la mejora de procesos. En este indicador se informará de modo claramente identificable sobre los siguientes aspectos:

- Si existen o no grupos de trabajo estables sobre aspectos como calidad, medio ambiente, seguridad, etc.

Se han constituido 2 Comités en los que participan entre otros, las Centrales Sindicales con representación en el Comité de Seguridad y Salud laboral. Dichos Comités son los siguientes:

- **Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS):** Constituido por representantes de la APS y empresas que operan en el Puerto de Santander. El CCCAPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
  - **Comité de Coordinación de Recursos Preventivos de la Autoridad Portuaria de Santander (CRPAPS):** Constituido por representantes de la APS y de las empresas que realizan obras o servicios para la APS. El CRPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- Si dichos grupos están ligados a la operativa de algún sistema de gestión de calidad

Los Comités descritos en el apartado anterior, están ligados al Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

- Si existen o no buzones de sugerencias u otro mecanismo que permita plantear sugerencias a cualquier trabajador sobre aspectos relacionados con la gestión del puerto.

No se dispone de ningún mecanismo de participación técnica de los trabajadores para la toma de decisiones o mejora de procesos.

## **FORMACIÓN.**

*S\_07 Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.*

|                           | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dentro de convenio</b> | 81,3%       | 63%         | 71,31%      |
| <b>Fuera de convenio</b>  | 65,76%      | 57%         | 60,86%      |

*S\_08 Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.*

| <b>2019</b>               | <b>Total horas</b> | <b>Nº Empleados</b> | <b>Promedio</b> |
|---------------------------|--------------------|---------------------|-----------------|
| <b>Dentro de convenio</b> | 8.589              | 132,84              | 64,43           |
| <b>Fuera de convenio</b>  | 389                | 24,33               | 15,99           |

| <b>2020</b>               | <b>Total horas</b> | <b>Nº Empleados</b> | <b>Promedio</b> |
|---------------------------|--------------------|---------------------|-----------------|
| <b>Dentro de convenio</b> | 3002               | 129                 | 23,27           |
| <b>Fuera de convenio</b>  | 450                | 23                  | 19,57           |

| <b>2021</b>               | <b>Total horas</b> | <b>Nº Empleados</b> | <b>Promedio</b> |
|---------------------------|--------------------|---------------------|-----------------|
| <b>Dentro de convenio</b> | 4486               | 122                 | 36,77           |
| <b>Fuera de convenio</b>  | 154                | 23                  | 6,70            |

*S\_09 Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de acuerdo con el convenio colectivo actualmente en vigor).*

Se debe proporcionar información claramente identificable sobre el número de programas formativos en curso ligados al sistema de gestión por competencias, por lo que debe deslindarse de modo claro que acciones formativas pertenecen a dicho programa y cuáles no.

Durante el año 2021, se realizaron los siguientes cursos relacionados con la Gestión por Competencias:

- Competencia Técnica nº 1- Asesoría Jurídica: “Ley Orgánica de Protección de Datos y garantía de los derechos digitales”.
- Competencia Técnica nº 3- Comercial y Marketing: “Comercial y Marketing. Nivel 1” y “Comercial y Marketing. Nivel 2”
- Competencia Técnica nº 9-Desarrollo de RR. HH. y Organización: “Sensibilización en la igualdad de oportunidades”.
- Competencia Técnica nº 11-Gestión de Actividades Pesqueras: “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº13-Gestión de Mercancías: “Gestión de Mercancías. Nivel 1” y “Gestión de Mercancías. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 15-Gestión Económico-Financiera y de Presupuestaria: “Gestión Económico-Financiera y de Presupuestaria. Nivel 1”.



- Competencia Técnica nº 16-Idiomas: “Inglés presencial”, “Inglés A1”, “Inglés A2”, “Inglés B1”, “Inglés B2”, “Inglés C1”, “Inglés: Atención telefónica” y “Francés B1”.
- Competencia Técnica nº 18- Logística e Intermodalidad: “Logística e Intermodalidad. Nivel 1” y “Logística e Intermodalidad. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 19-Medio Ambiente: “Básico de Medio Ambiente”, “Medio Ambiente. Nivel 1”, “Medio Ambiente. Nivel 2” y “Simulacro de vertidos contaminantes al mar”.
- Competencia Técnica nº 20 Náutica portuaria: “Náutica portuaria. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 21-Normativa Portuaria: “Normativa Portuaria. Nivel 1” y “Normativa Portuaria. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 22-Operaciones y Servicios Portuarios: “Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 1” y “Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 23-Prevención de Riesgos Laborales: “Básico de PRL (30 horas)”, “PRL. Nivel 1”, “PRL con DVDs”, “PRL en manejo manual de cargas y posturas forzadas”, “PRL en el Sector Eléctrico (Media y Baja Tensión)”, “PRL en Seguridad Vial”, “Función del mando intermedio en la PRL”, “Primeros Auxilios (nociones básicas)” “Soporte Vital Básico y uso del Desfibrilador semi Automático (Iniciación)”, “SVB y uso del DESA (Renovación)” y “Manipulador de alimentos”.
- Competencia Técnica nº 24-Relaciones Laborales: “Relaciones Laborales. Nivel 1” y “Relaciones Laborales. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 25-Sector y Estrategia Portuaria: “Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 1” y “Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 26-Seguridad Industrial: “Seguridad Industrial. Nivel 1” y “Seguridad Industrial. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 28-Sistemas de Ayuda a la Navegación: “Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel 1” y “Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 29-Tráfico de Pasajeros: “Tráfico de Pasajeros. Nivel 1” y “Tráfico de Pasajeros. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 30-Uso y Explotación de Sistemas: “Access 365 Básico”, “Competencias digitales avanzadas”, “Iniciación al posicionamiento de buscadores”, “Excel 365 Básico”, “Excel 365 Avanzado”, “Excel aplicaciones informáticas hojas de cálculo”, “Excel 2010 Avanzado” y “Word aplicaciones informáticas tratamiento de textos”.
- Competencia Genérica nº 1-Comunicar: “Cómo mejorar la autoestima”.
- Competencia Genérica nº 2-Gestionar: “Gestión del tiempo”.
- Competencia Genérica nº 5-Planificar: “Cómo elaborar un Plan de Igualdad”.

- Competencia Genérica nº 6-Trabajo en Equipo: “Comunicación efectiva y trabajo en equipo”.

## ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD.

*S\_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.*

|   | 2019   | 2020   | 2021   |
|---|--------|--------|--------|
| % de mujeres sobre el total de trabajadores | 26,62% | 25,67% | 27,18% |

Calculado como (Nº total de trabajadoras / plantilla media anual) \*100

*S\_11 Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.*

|                                | 2019  | 2020  | 2021  |
|--------------------------------|-------|-------|-------|
| % de mujeres fuera de convenio | 8,33% | 9,13% | 8,70% |

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

*S\_12 Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.*

|                                | 2019   | 2020   | 2021   |
|--------------------------------|--------|--------|--------|
| % Trabajadores fijos > 50 años | 67,74% | 63,50% | 60,41% |

*S\_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.*

|                                | 2019  | 2020  | 2021  |
|--------------------------------|-------|-------|-------|
| % Trabajadores fijos < 30 años | 0,81% | 1,63% | 1,66% |

## SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

*S\_14 Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como:*

IF = (número total de accidentes con baja / número de horas trabajadas) x 10<sup>6</sup>

| Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)   |      |      |       |      |      |
|---|------|------|-------|------|------|
|   | 2017 | 2018 | 2019  | 2020 | 2021 |
| Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas | 8,08 | 8,03 | 19,19 | 0*   | 0*   |

\* No se han registrado accidentes de trabajo durante el año 2021 (1 in itinere)

*S\_15 Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como:*

$$IG = (\text{número de jornadas perdidas por accidente} / \text{número horas trabajadas}) \times 10^3$$

| <b>Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)</b> |             |             |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|  | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
| Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas            | 0,084       | 0,28        | 0,17        | 0,04        | 0           |

En caso de que se hayan producido accidentes informar sobre las causas del mismo, y, en su caso, de las posibles acciones adoptadas para prevenir dicho tipo de accidente en el futuro.

*S\_16 Evolución del índice de absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores, calculado como:*

$$IA = (\text{nº de días naturales perdidos por baja} \times 100) / (\text{nº de trabajadores} \times 365)$$

En el cómputo de faltas de asistencia se seguirán los criterios establecidos en el artículo 52.2 del estatuto de los trabajadores.

| <b>Evolución del índice de absentismo anual (IA)</b> |             |             |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|  | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
| Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad. | 4,96%       | 4,12%       | 5,8%        | 8,36%       | 6,86%       |

*S\_17 Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores.*

| <b>Nº total de horas de formación 2021</b> | <b>Nº total de trabajadores (plantilla media anual)</b> | <b>Nº medio de horas por trabajador</b> |
|--|---|---|
| 154  | 145   | 1,06                                    |

*S\_18 Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.*

|   |          |
|---|----------|
| <b>Nº de ejercicios o simulacros en materia de protección</b> | <b>2</b> |
|---|----------|

En el desarrollo de este indicador se dará una relación sintética de las acciones realizadas durante el año 2021

#### En materia de protección

- 2/8/2020 Seguridad y Protección de un supuesto de recepción de un polizón devuelto a bordo del buque KERRY (8:00 a 12:00 horas)
- 11/10/2020 Protección ante riesgo de incidentes con intrusos ilegales en tiempo determinado (8:00 a 12:00 horas) en el buque CONNEMARA

#### En materia de seguridad

- En el año 2021 dentro de la gestión del Plan de Autoprotección del Puerto de Santander (PAU), el día 21 de diciembre se realizó un simulacro de emergencia, que consistió en la evacuación del Edificio de Sotoliva como consecuencia de un incendio en un cuadro eléctrico, de dicho edificio administrativo de la APS.
- En cuanto a la gestión del Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander (PIM), en el año 2021 se realizó un simulacro durante los días 27 y 28 de octubre. El día 27 el ejercicio fue de Mesa en la Delegación del Gobierno en Cantabria, mientras que el día 28 el simulacro se llevó a cabo en la playa de la Concha en Suances, donde se desplegaron los medios para prevenir la contaminación marina y de la ribera del mar. Además del Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander (PIM), también se activaron el Plan Marítimo Nacional (PMN), el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación (Plan RIBERA), y el Plan Territorial de Emergencias de Cantabria (PLATERCANT).

## **EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA**

*S\_19 Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.*

Cuando se pueda proporcionar una estimación indicar de qué modo se ha realizado. (a través del control de accesos, a través de encuestas, etc). Cuando por el contrario no se pueda proporcionar un dato fiable indicar las dificultades encontradas y, en su caso, las acciones previstas para conocer dicho valor.

La última estimación de empleo directo del Puerto de Santander se recoge en el estudio "Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019". En

este libro, el análisis de impacto económico se refiere a los años 2016, 2017, 2018 y 2019, incluyendo también una revisión del año 2015, al disponer de más datos de las empresas para aquel año que cuando se hizo el estudio editado en 2019.

Así, los datos se diferencian según se desarrolle la actividad dentro o fuera del recinto portuario, identificando:

- Industria Portuaria tipo I, que es la Industria Portuaria cuya actividad es desarrollada directamente dentro recinto portuario
- Industria Portuaria tipo II cuya actividad no está desarrollada dentro del recinto portuario, sin embargo, requiere los servicios prestados por el Puerto de Santander para su actividad y para los tráficos interiores de cabotaje nacional.

*Impacto Directo de la Industria Portuaria Tipos I y II*

| <b>Macromagnitudes Básicas</b>              | <b>2015</b>  | <b>2016</b>  | <b>2017</b>  | <b>2018</b>  | <b>2019</b>  |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ocupados Industria tipo I                   | 846          | 1045         | 791          | 847          | 833          |
| Ocupados Industria tipo II                  | 1.456        | 1.258        | 1.546        | 1.579        | 1.572        |
| <b>Total Ocupados Industria tipos I+ II</b> | <b>2.302</b> | <b>2.303</b> | <b>2.337</b> | <b>2.426</b> | <b>2.405</b> |

*Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número*

*Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”*

*Empleo en Cantabria*

| <b>Macromagnitudes</b>      | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Empleo en Cantabria (miles) | 215         | 219         | 224         | 227         | 231         |

*Fuente: ICANE. Datos en miles de empleos*

*Impactos porcentuales de la Industria Portuaria de Santander sobre el Empleo de Cantabria*

| <b>Macromagnitudes</b> | <b>2015</b>  | <b>2016</b>  | <b>2017</b>  | <b>2018</b>  | <b>2019</b>  |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Directo                | 1,07%        | 1,05%        | 1,04%        | 1,07%        | 1,04%        |
| Indirecto e Inducidos  | 1,10%        | 1,01%        | 1,24%        | 1,17%        | 1,19%        |
| Renta                  | 2,04%        | 1,72%        | 2,23%        | 1,85%        | 1,85%        |
| <b>Total</b>           | <b>4,20%</b> | <b>3,79%</b> | <b>4,51%</b> | <b>4,08%</b> | <b>4,08%</b> |

*Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número*

Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

El estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019” concluye que en cuanto al Empleo los años 2017 y 2018 han sido los mejores con un 10,69% del empleo respecto al 10,18% que tenía en el año 2015; el año 2016 ha sido al peor con un descenso en el empleo a 9,02% mientras que el año 2019 ha recuperado a un 11,16%.

Tabla 5.1: Impactos Totales del Puerto de Santander en el Empleo (%) de Cantabria

| Sector                           | 2015          | 2016         | 2017          | 2018          | 2019          |
|----------------------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Industria Portuaria              | 4,20%         | 3,79%        | 4,51%         | 4,08%         | 4,08%         |
| Industria Dependiente del Puerto | 5,98%         | 5,09%        | 6,18%         | 6,55%         | 6,38%         |
| <b>Total</b>                     | <b>10,18%</b> | <b>9,02%</b> | <b>10,69%</b> | <b>10,69%</b> | <b>11,16%</b> |

Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

*S\_20 Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.*

- Proporcionar una relación sintética de las condiciones exigidas a los operadores en materia condiciones laborales, formación, salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales.

#### CONDICIONES REQUERIDAS:

- Certificar el Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el trabajo en OHSAS 18001:2007 (Servicios Portuarios)
- Cumplir con lo dispuesto en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, así como la normativa que la desarrolla.
- Tener aprobado el Plan de Prevención de Riesgos antes del inicio de la prestación del servicio.
- Cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la Zona de Servicio del Puerto.
- El personal deberá conocer los medios de que dispone la empresa, su localización y el uso de los medios destinados a las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, y seguridad del puerto, estando entrenado en su utilización.

- El prestador del servicio deberá cumplir con la legislación vigente en cada momento, y deberá mantener la formación continua de su personal.
  - El titular deberá adjuntar un plan de respuesta a las emergencias, homologado por la autoridad competente en la materia.
- Informar si la Autoridad Portuaria comprueba o no, con carácter periódico, si las empresas prestadoras de servicios portuarios y las empresas que operan en régimen de concesión o autorización disponen de las licencias, autorizaciones, o inspecciones que les sean preceptivas en materia de salud y prevención.

En cuanto a la comprobación, se pide las inspecciones de grúas, conforme establece los pliegos, y en general, se entiende que conforme al Artículo 65 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, todas las obligaciones a las que se refiere el apartado de comprobación, “son obligación de la empresa prestadora del servicio correspondiente”, dice el párrafo segundo del citado artículo.

La APS exige el cumplimiento de la normativa que le sea de aplicación a la actividad, pero no realiza un control periódico de su cumplimiento.

*S\_21 Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.*

- Informar sobre el papel de la Autoridad Portuaria en materia de coordinación de prevención de riesgos laborales en el puerto
- Informar de los mecanismos de coordinación empleados, como pueden ser celebración de reuniones periódicas, desarrollo de protocolos de intercambio de información, designación de responsables de coordinación en las diferentes empresas que operan en el puerto, etc.

La APS en materia de coordinación de actividades empresariales, promueve y facilita la cooperación, coordinación e información entre las distintas empresas que operan en el espacio portuario, utilizando como herramientas para conseguir este objetivo, los diferentes Comités constituidos a iniciativa suya.

Los mecanismos de coordinación empleados son los siguientes:

- **Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS):** Constituido por representantes de la APS y empresas que operan en el Puerto de Santander. El CCCAPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- **Comité de Coordinación de Recursos Preventivos de la Autoridad Portuaria de Santander (CRPAPS):** Constituido por representantes de la APS y de las empresas

que realizan obras o servicios para la APS. El CRPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.

- **Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales:** El procedimiento de coordinación de actividades empresariales tiene como objeto cumplir con los objetivos de seguridad y salud laboral que establece el Real Decreto 171/2004 que desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales. Se encuentra integrado en el Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el trabajo OHSAS 18001:2007 y se puede descargar de la página Web del Puerto en “Normas de Seguridad”
- **Nombramiento de Coordinador de Actividades Preventivas de la APS**
- **Nombramiento de Recursos Preventivos de la APS.**
- **Comité de Seguridad y Salud Laboral.** Constituidos por los Delegados de Prevención y los Representantes de la Dirección del Puerto. El CSSL dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- **Reuniones de Coordinación entre el Coordinador de Actividades Preventivas de la APS,** y un responsable de la empresa y el Recursos Preventivos designados por esta, antes del comienzo de las obras o servicios contratados por la APS.

*S\_22 Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.*

- Informar si la Autoridad Portuaria comprueba periódicamente el grado de implantación de sistemas de OHSAS en prestadores de servicios portuarios y terminales de manipulación de mercancías. En caso de realizarlas indicar como se realiza (encuestas, visitas, requerimientos de documentación, etc). En caso de que no realice dicho tipo de comprobaciones informar si está previsto realizarlas

Se comprueba mediante requerimientos de la certificación.

- En caso de disponer de información sobre el grado de implantación de sistemas OHSAS en prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías informar sobre

| <b>Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un sistema OHSAS de prevención de riesgos laborales:</b> |                 |                    |
|--|-----------------|--------------------|
| <b>Tipo de terminal/ servicio</b>  | <b>Nº Total</b> | <b>% con OHSAS</b> |
| Terminal de mercancías   | 10              | 20% (*)            |
| Terminal de pasajeros  | -               | -                  |
| Servicio estiba  | 5               | 20% (*)            |
| Servicio MARPOL  | 3               | 100%               |



|                          |   |      |
|--------------------------|---|------|
| Servicio técnico náutico |   |      |
| Practicaaje              | 1 | 100% |

(\*) Sólo se dispone de información de dos terminales y un operador a través del Convenio de buenas prácticas ambientales.

*S\_23 Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.*

En relación a la Seguridad:

Una vez aprobado el Plan de Autoprotección del Puerto de Santander (PAU) el 12 de marzo de 2021, se impartió formación al personal de la APS y de la Comunidad Portuaria los días 24 y 29 de marzo de 2021.

En relación a la protección:

Establecimiento del COMITÉ EJECUTIVO DE PROTECCIÓN con reuniones varias a lo largo del año.

## **RELACIONES CON EL ENTORNO**

*Descripción de la política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social*

Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la autoridad portuaria en relación con su entorno social, en aspectos como la mejora de la interfase puerto-ciudad, la presencia del puerto en la actividad educativa cultural y técnica, iniciativas de divulgación de la actividad del puerto y comunicación con los ciudadanos.

Tal y como vienen señalando los sucesivos estudios que la Universidad de Cantabria ha ido llevando a cabo para medir empíricamente la contribución de las actividades portuarias a la riqueza y el empleo regional, el Puerto de Santander constituye uno de los pilares fundamentales sobre los que se asienta la economía de Cantabria, fuente permanente de valor, competitividad y prosperidad para su tejido productivo y población.

Esta contribución al dinamismo y bienestar de la ciudad de Santander, la comarca de la Bahía y la región se manifiesta a través del impulso de iniciativas que pueden agruparse en, al menos, cinco líneas de intervención estratégica:

### **A.- CONECTIVIDAD FÍSICA**

Proporcionando conectividad física de alta calidad que contribuya a la competitividad del tejido productivo local y regional y a la atracción de inversiones públicas y privadas.

Por lo que se refiere a conectividad, el esfuerzo inversor efectuado durante los últimos 25 años en materia de infraestructura, materializado en gran medida en las instalaciones de Raos, además de posibilitar el incremento de la capacidad física del puerto, ha permitido mejorar su articulación marítima y terrestre, transformar sus condiciones tecnológicas, operativas y organizativas, y redefinir e incrementar la presencia del Puerto en las redes de comercio y transporte internacional.

Asimismo, el desarrollo de la oferta material del Puerto ha permitido la explotación de su potencial intermodal y logístico mediante la dotación de espacios, servicios e instalaciones específicas (Zona de Actividades Logísticas, Puertos Secos de Azuqueca de Henares y Luceni), la atracción de inversión privada y el desarrollo de ésta a través la implantación de modernas terminales especializadas que, además de ofrecer mejoras sustanciales en productividad, suministran servicios de manipulación de carga y logística avanzada.

## **B.- CALIDAD AMBIENTAL**

Contribuyendo a mejorar la habitabilidad y calidad de vida urbana y de la comarca de la Bahía mediante el diseño y desarrollo de iniciativas orientadas a promover la sostenibilidad ambiental.

Uno de los ámbitos en los que a lo largo de los años se viene manifestado de forma más notoria el compromiso del Puerto con su entorno territorial más próximo, es el de la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía mediante el diseño e implementación de políticas e iniciativas de sostenibilidad ambiental, respetuosas con el equilibrio entre las actividades portuarias y el medio natural y urbano circundante. Exigencia que contempla la redacción de su propia “Misión estratégica” vigente, cuyo enunciado dice así:

“Facilitar, en un marco de autosuficiencia económica, servicios logísticos y portuarios de calidad, a un número y diversidad creciente de clientes, contribuyendo al desarrollo económico y mejora de la calidad de vida de su entorno, respetando el medio ambiente.”

Este empeño se ha venido articulando a través de iniciativas proactivas contra los impactos negativos de la actividad portuaria tales como: la obtención de las certificaciones ISO 9001 e ISO 14001; la implantación de “Normas Ambientales” que establecen medidas preventivas en las operaciones convencionales; la monitorización de indicadores de calidad acústica, del aire, el control de calidad del vertido al mar de las aguas de escorrentía; el uso responsable de las aguas pluviales, que es recogida en aljibes para el riego y baldeo de muelles y pavimentos; la gestión y tratamiento de

residuos y la aplicación de una tarifa que grava el exceso de éstos; el diseño y construcción de terminales bajo criterios ambientales; el desarrollo de las “Autopistas del Mar”; la protección de hábitats naturales, y, más recientemente, la exploración e implementación de acciones en el ámbito de la eficiencia energética.

### **C.- RECUALIFICACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO PORTUARIO**

Favoreciendo el dinamismo económico y social de la ciudad a través de la revitalización de los frentes marítimo-portuarios obsoletos para el tráfico comercial.

Desde la segunda mitad de los años 80 del pasado siglo, el Puerto de Santander, simultáneamente al desarrollo de su capacidad física y de su potencial logístico e intermodal, y a medida que el núcleo de gravedad de su actividad comercial se iba desplazando hacia Raos, ha venido revitalizando su frente portuario histórico, ubicado en las áreas centrales de la ciudad, a medida que iba quedando inactivo para funciones mercantiles; así como en aquellos muelles construidos en el siglo XX, como los de Maliaño, a los que, operando bajo una importante influencia urbana, se les ha ido dotando de usos portuarios compatibles con la convivencia de la ciudad mediante un conjunto intervenciones públicas y privadas.

El efecto motriz de estas intervenciones no sólo viene teniendo un reflejo inmediato en la mejora de la escena urbana y de los espacios de convivencia de la ciudad, sino que trasciende al tejido productivo local, estimulando la actividad económica en ámbitos tales como el ocio, la cultura, el comercio, etc.

### **D.- CONOCIMIENTO- I+ D + i + f**

Promoviendo la investigación, el desarrollo y la innovación y la transferencia de conocimiento especializado vinculado al sector portuario.

El Puerto de Santander también ha venido actuando como un agente impulsor y favorecedor de acciones de capacitación e innovación a través de la interacción con diferentes expertos, grupos y entidades generadoras de conocimiento especializado. A tal efecto, y en estrecha colaboración con las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, la Autoridad Portuaria ha venido poniendo en marcha instrumentos como el Aula del Mar Rector Jordá, o el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, destinados a promover la capacitación e innovación sectorial y facilitar la colaboración entre entornos empresariales, científicos y universitarios.

Asimismo, la APS, a través de “Port Lab Santander”, se ha constituido en un relevante actor y dinamizador del programa de “innovación abierta” impulsado por el sistema portuario español de titularidad estatal denominado “Ports 4.0”, fondo destinado a

atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento hacia el sector mediante la creación de un ecosistema de innovación que impulse su productividad, competitividad y sostenibilidad.

## **E.- CULTURA E IDENTIDAD**

Apoyando el fomento de las prácticas creativas y la forja de la identidad urbana mediante la revitalización de la imagen y cultura marítima de la ciudad.

Finalmente, en apoyo a la construcción de la identidad marítima de la ciudad y su actividad cultural, el Puerto de Santander cuenta con el Dique de Gamazo (BIC), el Palacete del Embarcadero, la Sala Naos, el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor o el Centro de Documentación y las actividades que se desarrollan en estas instalaciones, que contribuyen a ampliar la oferta cultural de la ciudad; siendo todas ellas ejemplos significativos de las acciones emprendidas tanto en el ámbito de la protección, conservación, enriquecimiento y puesta en valor del patrimonio portuario, como del estímulo inducido al cultivo de las capacidades y prácticas creativas y artísticas.

*S\_24 Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).*

La Estación Marítima, terminal de pasajeros en régimen de crucero y ferry del Puerto de Santander no se encuentra en régimen de concesión, únicamente hay algunos locales otorgados en régimen de autorización para el desarrollo de actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias. No obstante, la Estación Marítima dispone de acceso a través de rampa y está preparada para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados.

## **DIMENSIÓN AMBIENTAL**

### **DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL**

Descripción de los principales problemas, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia medioambiental, en relación a temas como integración de consideraciones ambientales en planes directores, impulso de buenas prácticas ambientales por parte de la comunidad portuaria, monitorización y seguimiento de aspectos ambientales, gestión de los principales aspectos ambientales ligados a la actividad portuaria, e impulso a iniciativas de eco-eficiencia.

Descripción de los principales problemas, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia medioambiental, en relación a temas como integración de consideraciones ambientales en planes directores, impulso de buenas prácticas ambientales por parte de la comunidad portuaria, monitorización y seguimiento de aspectos ambientales, gestión de los principales aspectos ambientales ligados a la actividad portuaria, e impulso a iniciativas de eco-eficiencia.

La Autoridad Portuaria de Santander considera que el desarrollo portuario debe ir ligado a la protección ambiental y a la cohesión social. En este sentido, viene desarrollando iniciativas de protección al medio ambiente que tratan de alcanzar el deseado equilibrio entre el crecimiento comercial y económico y la protección del entorno natural y social, en favor de un desarrollo sostenible.

La línea estratégica de protección ambiental que propone la Autoridad Portuaria de Santander se basa principalmente:

- Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente con ayuda de un Sistema Integrado de Gestión, aplicable a la “Gestión de Servicios del puerto comercial y administración del dominio público”, certificado según las normas ISO 9001-14001. Mediante este Sistema, la Autoridad Portuaria ha definido una Política Medioambiental en la que se recogen los principios generales para la prevención y mejora del entorno portuario y ha establecido los objetivos y metas ambientales necesarios con los que pretende, además de minimizar los impactos ambientales, adoptar una cultura de trabajo que incorpore criterios ambientales en la estrategia empresarial del puerto.
- Control ambiental de los servicios y actividades portuarias, sancionando las infracciones de la normativa y depurando las responsabilidades en caso de daños a terceros. La sanción aplicada sobre procesos ambientales incorrectos penaliza su competitividad en coste frente a los procesos que incorporan mejores tecnologías.
- Programas de gasto e inversión pública en materia ambiental para la limpieza diaria de la zona de servicio terrestre y lámina de agua del Puerto; gestión de residuos; dotación de equipos de medición para el control de la calidad del aire; equipos de alerta de vertidos a la Bahía y de decantadores en muelle para eliminar cargas sólidas a la dársena portuaria; estudios de ruido en zonas sensibles puerto-ciudad; caracterización de suelos y estudios de riesgos; dotación de equipos y sistemas de lucha contra la contaminación marina; iniciativas de ahorro de recursos naturales (aljibes de captación de agua de lluvia, control de fugas, cambios a led, etc.)
- Incentivos para impulsar la inversión privada en instalaciones y equipos y operativas de terminales y operadores (terminales especializadas, tolvas

ecológicas, etc.) que mejoren los aspectos ambientales de las operaciones más allá de lo exigido en la legislación vigente (bonificaciones ambientales a la tasa de actividad).

- Extensión de los Sistemas de Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente a los prestadores de Servicios Portuarios y Terminales especializadas a través de cláusulas en los Pliegos de Condiciones. En la actualidad los Servicios Portuarios, algunos Servicios Comerciales (practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre, manipulación de mercancías y recepción de desechos de buques) y las Terminales especializadas disponen de Sistemas de Gestión certificados según ISO 14001.

En definitiva, la protección ambiental del entorno del puerto es un objetivo de la Autoridad Portuaria, que debe compartir el resto de agentes económicos y sociales del puerto.

La iniciativa privada debe ser capaz de aprovechar las oportunidades que brinda el enfoque sostenible.

Las políticas ambientales y sociales no deben suponer un freno al crecimiento económico de las empresas, sino que hacen de la innovación tecnológica y de la eco-eficiencia factores de competencia, claves en los distintos sectores.

De esta forma debemos avanzar hacia procesos eco-eficientes que permitan el desarrollo sostenible de la actividad portuaria.

## **GESTIÓN AMBIENTAL**

*A\_01 Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2015 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.*

La Autoridad Portuaria de Santander lleva años desarrollando diversas herramientas de gestión que le han permitido alcanzar un elevado grado de protección del medio ambiente en equilibrio con las necesidades socioeconómicas:

- Sistema Integrado de Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente, certificado desde 2003 según las normas UNE-EN-ISO 9001-14001.
- Adhesión al Sistema PERS, único estándar específico del sector portuario, creado por la iniciativa del sector portuario EcoPorts. En proceso, previsto para 2022.
- En proceso de implantación Sistema de Gestión de Medio Ambiente EMAS, previsto para 2022.

- Informar si la A.P. con un Sistema de Gestión Ambiental (EMAS, ISO 14001:2015 o PERS)

|                                     |   |                          |                                |
|-------------------------------------|---|--------------------------|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Si, completamente certificado. ISO 14001          | <input type="checkbox"/> | No, pero esta fase de proyecto |
| <input type="checkbox"/>            | No, pero está en fase de implantación PERS y EMAS | <input type="checkbox"/> | No y no está proyectado        |

- En caso de disponer de un SGA certificado o en fase de implantación Informar sobre la norma de referencia seguida

|                                     |      |                                     |                |                                     |      |
|-------------------------------------|------|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | EMAS | <input checked="" type="checkbox"/> | ISO 14001:2015 | <input checked="" type="checkbox"/> | PERS |
|-------------------------------------|------|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|------|

- En caso de disponer de un SGA certificado o en fase de implantación describir el alcance

La Autoridad Portuaria de Santander dispone de un Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente, certificado según las Normas ISO 9001 e ISO 14001, cuyo alcance contempla *“la gestión de servicios del puerto comercial y administración del dominio público”*.

- Información económica *durante el ejercicio 2021 sobre* gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA

|   |          |   |
|---|----------|---|
| Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA                  | 0        | € |
| (Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100 | 0        | % |
| Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA                    | 88.685,2 | € |
| (Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100                         | 1,18%    | % |

Conceptos cubiertos: Los gastos corresponden a auditorías del SIG ISO 14001-9001 y consultoría para el mantenimiento y mejoras de la certificación (INECO)

- **En gastos:** Los gastos requeridos para implantar y mantener la certificación o consignadas como objetivos de mejora del sistema de gestión ambiental. Son ejemplos de estos conceptos los gastos ligados a tareas de auditoría o estudios de caracterización ambiental. No se incluirán gastos de personal propio, ligados a tareas de gestión medioambiental.
- **En inversiones:** Las inversiones requeridas para implantar y mantener la certificación o consignadas como objetivos de mejora del sistema de gestión

ambiental. Son ejemplos de este concepto mejoras en saneamientos, sistemas de monitorización, pantallas acústicas, sistemas de riego, etc

- Quedan excluidos de estos apartados los gastos e inversiones ligados a planes directores, proyectos de obras y las actuaciones resultantes de las DIA's de estos últimos.

*A\_02 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Este concepto comprende gastos e inversiones asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales ligados al tráfico y a la actividad del puerto.*

- Informar si se ha llevado a cabo algún trabajo o programa de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio 2021 (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc)

Si

No

- Informar sobre los aspectos se han medido o caracterizado durante el periodo 2021

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| X | Calidad del agua o sedimentos: analíticas de vertido a las dársenas. Implementación de la ROM 5.1-13 para la gestión de la calidad de las aguas litorales | x | Calidad de suelos: caracterización analítica de suelo y agua subterránea en parcelas del espigón de Raos antes del inicio de una actividad industrial-logística (continuación en 2020). Plan de gestión de suelos contaminados en el Puerto de Santander |
| x | Calidad del aire: control de partículas PM10, gases CO, NOx y SO2 y parámetros meteorológicos monitorizados por la APS                                    | X | Ruidos: estudio de impacto acústico por el tráfico de ferries en la Estación Marítima (finalizado en 2020). Campaña registro continuo de niveles sonoros en el Muelle de Maliaño durante 2021  |
|   | Espacios o especies protegidos  |   | Otros hábitat o especies.  |

- Proporcionar información económica durante el ejercicio 2021 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario



|   |           |   |
|---|-----------|---|
| Inversiones en caracterización medioambiental   | 0         | € |
| (Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100 | 0         | % |
| Gastos en caracterización medioambiental  | 79.628,43 | € |
| (Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100                         | 1,06      | % |

• **Comentarios**

Los gastos corresponden al mantenimiento y reparaciones de equipos de control de la calidad del aire; campaña de medición del ruido procedente de la estación marítima (ferries, cruceros) y obras realizada en la zona; control de red piezométrica de la zona de servicio del puerto (suelo), analíticas de vertidos de aguas residuales y aplicación del nuevo procedimiento metodológico desarrollado, calibrado y validado de la ROM 5.1-13 (inventario de emisiones puntuales y difusas en las que se ha realizado una estimación y valoración del riesgo mediante la metodología ROM)

Conceptos cubiertos: Parte del total de gastos e inversiones destinadas a medioambiente dirigidas específicamente a la caracterización medioambiental

- **Inversiones:** Estarán dentro de este concepto:
  - Adquisición de sistemas de monitorización de parámetros ambientales, como captadores de partículas, boyas destinadas a la observación de parámetros ambientales, sonómetros, etc.
  - Software de proceso de datos medioambientales
  
- **Gastos:** Estarán dentro de este concepto:
  - Gastos en mantenimiento de sistemas de monitorización ambiental o a la explotación de los datos procedentes de sistemas de monitorización de parámetros ambientales.
  - Campañas de medida de parámetros ambientales
  - Estudios de caracterización del entorno natural
  - Estudios de caracterización del efecto de la actividad portuaria sobre el entorno

*A\_03 Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.*

- Informar sobre las atribuciones de la Autoridad Portuaria en materia de limpieza de superficie terrestre y de la lámina de agua, y responsabilidades de otras administraciones y de operadores.

La Autoridad Portuaria tiene contratado en materia de limpieza: **el servicio general de limpieza de las zonas comunes de tierra y agua** (viales y zonas públicas, lámina de agua de la zona I de servicio); **el servicio comercial de limpieza de muelles y explanadas y la gestión de residuos** (muelles con operaciones de manipulación de mercancías) **y servicios especiales para la Autoridad Portuaria** (residuos, desbroces de maleza y plantas invasoras, podas y siegas de zonas verdes, entre otros).

Quedan cubiertas con el servicio de limpieza que presta la Autoridad Portuaria mediante gestión indirecta: la zona portuaria, zona pesquera, zona compatible con usos ciudadanos y lámina de agua.

El servicio excluye: la limpieza de zonas en régimen de concesión o autorización; el vaciado de contenedores de tipo urbano de polígonos industriales donde el servicio de recogida de residuos se realiza por los Ayuntamientos de Santander y Camargo; la limpieza de las zonas de uso público cuyo mantenimiento y limpieza corresponde al Ayuntamiento de Santander, en base al convenio suscrito; la gestión de restos de mercancía no admisibles en los vertederos controlados de Cantabria; los derrames de mercancía sobre viales públicos dentro de la zona de servicio por negligencias de transportistas.

- Proporcionar información económica durante el ejercicio 2021 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

|   |            |                  |
|---|------------|------------------|
| Gastos en limpieza terrestre                                      | 683.923,45 | €                |
| Área superficie terrestre de servicio                             | 2.833.430  | m <sup>2</sup>   |
| Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre | 0,24       | €/m <sup>2</sup> |
| Gastos en limpieza de lámina de agua                              | 40.251,84  | €                |
| Área superficie zona I  | 18.191.284 | m <sup>2</sup>   |
| Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I          | 0,002      | €/m <sup>2</sup> |

- Comentarios

Conceptos cubiertos:

- *Limpieza terrestre*: Gastos de limpieza de viales y de muelles de uso común. Se calculará a partir de las facturas de la empresa de limpieza contratada por la

Autoridad Portuaria. No se incluirán gastos asociados a limpieza de oficinas, talleres, o espacios de uso de personal de la Autoridad Portuaria.

- *Limpieza lámina de agua:* Se incluirá en el conjunto de gastos ligados a la lámina de agua, tanto los ligados a la recogida de flotantes como los ligados a posibles vertidos accidentales atendidos por la Autoridad Portuaria. Cuando estas actividades sean realizadas por terceros se recurrirá a las facturas de los mismos, cuando sean realizadas por la Autoridad Portuaria se calcularán a partir de la amortización de los medios utilizados y una estimación de los gastos de mantenimiento y avituallamiento de dichos medios durante el año en curso.

*A\_04 Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.*

- Informar sobre los siguientes aspectos ligados a la dedicación de recursos humanos a la gestión ambiental.

|   |       |
|---|-------|
| Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental   | 2     |
| Número de trabajadores que tienen acreditado el haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario: ejercicio 2021 | 5     |
| Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2021  | 3,45% |

- Comentarios

## **CALIDAD DEL AIRE**

*A\_05 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas Como puedan ser: construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de gráneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.*

- Informar sobre cual se considera que es la principal causa de deterioro de la calidad del aire del puerto

Emisiones de polvo y partículas y  Gases de combustión CO, NOx, SOx, etc

Otros. Indicar: No se conoce la aportación de emisiones de la demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, maquinaria ligada a la operativa portuaria, motores de tráfico rodado en las instalaciones portuarias, buques atracados u otras ligadas a la actividad portuaria.

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventario y valoración los focos de emisión a la atmosfera existentes en el puerto.

Si  En implantación  En proyecto  No está previsto

En caso afirmativo describir en qué consiste.

La Autoridad Portuaria realiza y mantiene una matriz de identificación de actividades, servicios y operaciones que causan emisiones a la atmósfera, de manera directa e indirecta, y evalúa su significancia según requisitos legales y quejas de terceros, la mayor parte corresponden a las operativas de graneles sólidos.

- Informar sobre cuáles de los siguientes focos de emisiones están presente en el puerto o puertos y son relevantes, consignando el número de focos para las actividades señaladas según los criterios propuestos.

| Tipo de actividad  | Orden de relevancia | Número de focos                 |
|--|---------------------|---------------------------------|
| ▪ <b>Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie</b> (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie)  | 2                   | 1 (GSW)                         |
| ▪ <b>Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales</b> (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional) | 1                   | 4 (Cadevesa, Berge, Cisna, NTP) |
| ▪ <b>Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos</b> (Calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos)  | -                   | 0                               |

|   |   |  |
|---|---|--|
| de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos.)   |   |  |
| ▪ <b>Actividades industriales en concesiones</b> (Calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera) | 8 | 2(SCS, TASA)   |
| ▪ <b>Limpieza y pintura de cascos de barcos</b> (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie)                           | 6 | 2 (Varadero, Puerto Deportivo Marina del Cantábrico) |
| ▪ <b>Obras</b>  | 5 |  |
| ▪ <b>Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar</b>  | 7 |  |
| ▪ <b>Emisiones procedentes de motores de vehículos</b>  | 3 |  |
| ▪ <b>Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados</b>   | 4 |  |
| ▪ <b>Otras actividades (especificar cuáles)</b><br>Terminales cubiertas especializadas de minerales, de cemento y de agroalimentarios   | 9 | 4 (NTS, TASA, C. ALFA, RAOS ADITIVOS)                |

**Orden de relevancia** Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos.

• **Comentarios:**

Los principales focos de emisión del puerto identificados son el tráfico pesado, la carga/descarga y trasiego de graneles sólidos y agroalimentarios. Se trata de focos objeto de control continuo y sujetos a paradas de operativa (ambientales) para prevenir emisiones a la atmósfera y evitar la contaminación a otras mercancías y afección a terceros (instalaciones, ciudadanos, etc.) Otro foco de emisión y objeto de control, debido a la proximidad del núcleo urbano, son las labores de reparación y mantenimiento de barcos en el Varadero. Se establece un orden de relevancia en función de las medidas y controles aplicados.

*A\_06 Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.*

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales.

Sí  No

- En caso afirmativo, describir el modo de acceso y la mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

Se dispone de una Instrucción Técnica de reclamaciones y quejas de partes interesadas, regulada y controlada mediante el Sistema de Gestión Integrado de calidad y medio ambiente (SIG-CMA 14001-9001). Detallada en A\_19.

- Informar sobre el número de quejas recibidas *durante el año 2021* ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

| Actividad causante de la queja         | Número de quejas | Procedencia de la queja               |
|--|------------------|---------------------------------------|
| Operativa sulfato (emisiones de polvo) | 4                | Comunidad portuaria-<br>Concesionario |

En procedencia de la queja identificar el grupo del que proceden como, por ejemplo:

- Comunidad portuaria
- Vecinos
- Comunidad Autónoma
- Ayuntamiento
- Otros

- Informar, cuando proceda, sobre las actuaciones realizadas *durante el año 2021* por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

| Actividad causante de la queja                    | Actuación   |
|---|---|
| Ruido emitido por la llegada de ferry             | Disculpas. Mediciones en continuo del ruido para comprobar los niveles. |
| Operativa de mercancía en muelle (sulfato sódico) | Expediente sancionador<br>Limpieza del muelle                           |

- Informar de la evolución del número de quejas:

|                  | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------|------|------|------|------|------|
| Número de quejas | 2    | 5    | 10   | 3    | 5    |

- Comentarios:

|  |
|--|
|  |
|--|

*A\_07 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.*

- Informar sobre cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones contaminantes del aire.

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.                                    |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.                |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles                            |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos                        |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques  |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.                                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Firmas de convenios de buenas prácticas  |
|                                     | ▪ Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Pantallas cortavientos   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Sistemas de riego de acopios de gráneles y viales (responsabilidad del operador de la mercancía y en su ausencia de la APS)  |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Sistemas lavaruedas  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento   |

|   |  |
|---|--|
| x | ▪ Parada operativa por velocidad del viento adversa                            |
|   | ▪ Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado |
|   | ▪ Otras medidas adoptadas. Especificar cuáles                                  |
|   | ▪  |
|   | ▪  |

- Informar si la Autoridad Portuaria verifica si concesiones y operadores de servicios portuarios satisfacen los requisitos administrativos y de control establecidos por la ley 33/2007 y RD 100/2011 de calidad del aire.

|  |  |                                      |                             |               |
|--|--|--------------------------------------|-----------------------------|---------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> En implantación | <input type="checkbox"/> En proyecto | <input type="checkbox"/> No | está previsto |
|--|--|--------------------------------------|-----------------------------|---------------|

En caso afirmativo describir en qué consiste y con qué periodicidad se realiza.

La Autoridad Portuaria comprueba la disposición y vigencia de las autorizaciones de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmósfera de las empresas estibadoras, terminales de graneles sólidos (mineral y agroalimentario) y de alguna concesión. La periodicidad es según las caducidades y nuevas concesiones.

*A\_08 Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y la zona donde se ubican.*

- Informar si la Autoridad Portuaria cuenta con estaciones fijas de medida de la calidad del aire, operativas durante 2021.

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No |
|--|-----------------------------|

En caso afirmativo, indique cuantas, si son para controlar la calidad del aire en general o para alguna actividad particular, y el tipo de contaminante miden (partículas, PM10, SOx, NOx, O<sub>3</sub>, etc):



| Equipo                            | Lugar                   | Objeto                                 | Tipo de contaminantes                  |
|-----------------------------------|-------------------------|--|--|
| Captador de alto volumen (APS)    | Espigón central de Raos | Calidad aire puerto                    | PM10                                   |
| Analizador automático (APS)       | Espigón central de Raos | Calidad aire puerto                    | SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , CO |
| Captador de alto volumen (NOATUM) | Puerto pesquero         | Vigilancia atmosférica Terminal NOATUM | PM <sub>2,5</sub> y PM <sub>10</sub>   |
| Captador de alto volumen (TASA)   | Muelle Maliaño          | Vigilancia atmosférica Terminal TASA   | PM 2,5 y PM <sub>10</sub>              |

- Informar si durante el periodo 2021, la Autoridad Portuaria, ha realizado campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad el puerto.

Si       No

En caso afirmativo describirlo sucintamente, indicando en que ha consistido y la motivación (planes de vigilancia ligados a DIA, quejas, exigencias planteadas por administraciones, vigilancia rutinaria del SGA):

- Informar si se dispone de algún acuerdo con el ayuntamiento o con la comunidad autónoma en materia de vigilancia de la calidad del aire.

Si       No

En caso afirmativo indicar con quien y en qué consiste.

- Comentarios:

El Puerto de Santander dispone de una red de 3 estaciones fijas de medición de partículas, fracción PM<sub>10</sub> y una de ellas de PM<sub>2,5</sub> de tal modo que se conoce en tiempo real las condiciones existentes en el perímetro del recinto portuario. Una de las estaciones dispone además de monitores de control de gases (SO<sub>2</sub>, CO y

NO, NO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub>). Las estaciones las gestiona la Autoridad Portuaria y las Terminales de NOATUM GRANELES SÓLIDOS MINERALES y TASA.  
 La APS requiere al operador que mueve mercancía agroalimentaria de forma convencional (cuchara-tolva-camión) la medición de PM10 durante la operativa.  
 Los datos son facilitados a la APS.

*A\_09 Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de veces en que se supera el valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre*

- En caso de disponer de redes estables de medida proporcionar valores medios anuales y número de días en que se superan valores límites diarios.

| Contaminante             | Valor medio anual       | Nº de superaciones del valor límite diario. |
|--------------------------|-------------------------|---|
| Partículas en suspensión | -                       | -   |
| Partículas PM10          | 30,51 µg/m <sup>3</sup> | 27  |
| SOx (SO <sub>2</sub> )   | 17,27 µg/m <sup>3</sup> | 3   |
| NOx                      | 64,59 µg/m <sup>3</sup> | 0   |

- En caso de disponer de campañas de duración limitada para el año cubierto por la memoria, proporcionar valores medios observados y número de días en que se superaron los límites diarios.

| Contaminante             | Valor medio durante la campaña | Nº de superaciones del valor límite diario. |
|--------------------------|--------------------------------|---|
| Partículas en suspensión | NO REALIZADO                   | NO REALIZADO                                |
| Partículas PM10          | NO REALIZADO                   | NO REALIZADO                                |
| SOx                      | NO REALIZADO                   | NO REALIZADO                                |
| NOx                      | NO REALIZADO                   | NO REALIZADO                                |

- Informar si dichos datos han servido para realizar un estudio específico, describiendo sucintamente su motivación y objeto.

Los datos no se han utilizado para realizar estudios específicos.

- Comentarios:



## CALIDAD DEL AGUA

*A\_10 Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con graneles sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.*

- Indicar cuáles de los siguientes focos de contaminación del agua de las dársenas están presentes en el puerto o puertos y son relevantes.

| <b>Procedencia del vertido</b>  | <b>Orden de relevancia</b> |
|---|----------------------------|
| ▪ Aguas residuales urbanas no depuradas                                   | 10                         |
| ▪ Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR's)                              | -                          |
| ▪ Ríos, arroyos, ramblas o acequias                                       | -                          |
| ▪ Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar | 2                          |
| ▪ Vertidos industriales de concesiones portuarias                         | 1                          |
| ▪ Obras   | 9                          |
| ▪ Dragados  | 8                          |
| ▪ Limpieza y chorreos de cascos de barcos                                 | 5                          |
| ▪ Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos        | 6                          |
| ▪ Vertidos no reglamentarios procedentes de buques (sentinas, etc)        | 7                          |
| ▪ Derrames en carga/descarga de graneles sólidos                          | 3                          |
| ▪ Repostado y avituallamiento de buque en muelle                          | 4                          |
| ▪ BUNKERING de buques fondeados   | -                          |
| ▪ Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos            | 11                         |
| ▪ Otros vertidos (indicar cuáles)   |                            |

**Orden de relevancia:** Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos.

- Informar sobre cual se considera que es la principal causa de deterioro de la calidad de las aguas del puerto.

|                                     |   |                                     |                         |
|-------------------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc | <input checked="" type="checkbox"/> | Vertidos de concesiones |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Vertidos urbanos al puerto                  | <input checked="" type="checkbox"/> | Vertidos accidentales   |

|                                     |                 |                      |
|-------------------------------------|-----------------|----------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Otros. Indicar: | <input type="text"/> |
|-------------------------------------|-----------------|----------------------|

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del puerto.

|                                     |    |                          |                 |                          |             |                          |                  |
|-------------------------------------|----|--------------------------|-----------------|--------------------------|-------------|--------------------------|------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Si | <input type="checkbox"/> | En implantación | <input type="checkbox"/> | En proyecto | <input type="checkbox"/> | No está previsto |
|-------------------------------------|----|--------------------------|-----------------|--------------------------|-------------|--------------------------|------------------|

En caso afirmativo describir en qué consiste y la metodología utilizada (ROM, etc)

Se dispone de un inventario de puntos de vertido al mar de la zona de servicio del puerto que controla la Autoridad Portuaria (puntos inscritos en el "Registro de vertidos al mar en el ámbito del litoral de la Comunidad Autónoma de Cantabria"). Se dispone igualmente de un inventario de emisiones puntuales y difusas en las que se ha realizado una estimación y valoración del riesgo mediante la metodología ROM 5.1-13, actualizado en 2021-22.

*A\_11 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimientos controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se tratarán aquellas medidas que de modo expreso estén reflejadas en el plan hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto.*

- Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar o controlar la calidad de las aguas del puerto.

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Implantación de programa ROM 5.1   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos (nota: las realiza la Consejería de Medio Ambiente) |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.   |

- 
- Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
- Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- Mejoras en red de saneamiento (en red de drenaje del puerto)
- Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
- Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc) Nota: disposición de decantadores en el muelle público de graneles sólidos
- Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento. (Incluye requisitos también para obras con instalaciones en el puerto)
- Convenios de buenas practicas
- Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.
- Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.
- Otras medidas. Especificar cuales
- Limpieza de lámina de agua y rampas diariamente mediante contrato de servicio de limpieza

- Indicar si algunas de las medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria para controlar y mejorar la calidad de las aguas portuarias figura en el plan hidrológico de cuenca, señalando las más relevantes.

- La medida reflejada en el Plan Hidrológico de cuenca (2015-2021) es la eliminación de vertido de aguas residuales a las dársenas portuarias.
- Una medida implantada por la Autoridad Portuaria ha sido la instalación de equipos de tratamiento de aguas de escorrentía (8 decantadores hidrodinámicos) en los muelles públicos de operativas de graneles sólidos para reducir y/o eliminar el aporte de restos de graneles sólidos a la dársena portuaria.

- Informar si la Autoridad Portuaria verifica si las concesiones disponen de los permisos que le sean de aplicación en materia de vertidos.

Si   
 En implantación   
 En proyecto   
 No   
 está previsto

En caso afirmativo indicar como se realiza dicha comprobación y con qué frecuencia.

Se requieren las autorizaciones de vertido al mar o al saneamiento de la Bahía o saneamiento municipal a todas las empresas que solicitan nueva concesión o se encuentran en la zona de servicio.

A las concesiones que vierten sus aguas residuales a la red de pluviales del puerto se les pide que separen las residuales de las pluviales y eliminen la residual del colector portuario para facilitar las autorizaciones de vertido al mar, tanto para la APS como para las concesiones (Sintax Logística, julio 2021)

*A\_12 Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.*

- Informar si durante el año 2021 la Autoridad Portuaria realizo alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Si       No

- En caso afirmativo, indicar si las campañas de medida obedecen a programas continuos de control (ROM 5.1, DMA, etc), o por el contrario son consecuencia de problemas puntuales y las razones de los mismos:

Se realizaron analíticas en 7 puntos de vertido, 5 de pluviales a mar para comprobar parámetros para la solicitud de vertido y 2 de residuales para renovar autorización de vertido.

- Indique el tipo de parámetros que se han medido:

| Indicadores                         |   |
|-------------------------------------|---|
| Fisicoquímicos                      | x |
| Turbidez/Sólidos en suspensión      | x |
| Nutrientes                          | x |
| Clorofilas (a)                      |   |
| Metales pesados                     |   |
| Pesticidas                          |   |
| Otros micro contaminantes orgánicos |   |
| Indicadores biológicos              |   |

- Informar sobre la existencia de convenios con la administración ambiental competente en materia de caracterización de la calidad del agua portuaria, como

puedan ser colaboración en el desarrollo de campañas de medidas periódicas o colaboración en la toma de muestras en caso

Durante el 2021 se firmó un Convenio de Investigación para abordar la gestión integral de las aguas portuarias mediante la implantación de la ROM 5.1 y la posible ampliación de algún punto de medida dentro de las campañas de la red de control de calidad que anualmente se llevan a cabo por la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

• Comentarios:

*A\_13 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales. Se entenderá que las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido*

- Informar sobre las siguientes cantidades

| <b>Tipo de tratamiento</b>  | <b>% de superficie</b>                         |
|---|--|
| • Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido) Aclaración: la zona de servicio terrestre cuenta con red de drenaje, no de saneamiento | 100%   |
| • Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR. Aclaración: red de drenaje del puerto conectada a colector municipal                                     | 30% (objetivo sostenibilidad- Plan de Empresa) |
| • Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas Aclaración: corresponde a instalaciones concesionadas   | 15 %   |

Para estimar el porcentaje de superficie ocupado por cada uno de los tipos de tratamiento determinar el espacio total ocupado por concesiones e instalaciones de la Autoridad Portuaria que dispongan de cada uno de los tipos de instalación de saneamiento indicadas, y relacionarlo con el total de superficie dedicada a usos portuarios.

- Indicar quien realiza la gestión de la red de saneamiento (Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, etc).

El responsable de la gestión de la red de drenaje es la Autoridad Portuaria como titular de la red. La gestión de la red de saneamiento y EDAR corresponde al Gobierno de Cantabria (interceptor general del saneamiento de la bahía) y al titular de los edificios o concesiones en el caso de las acometidas a esta red.

- Informar, en su caso, sucintamente de las principales actuaciones de mejora de la red de saneamiento realizadas por la Autoridad Portuaria, como puedan ser extensión de la cobertura de la red, conexión a red municipal, mejoras en el tratamiento, instalación de puntos de control, etc

• **Comentarios:**

Se controlan 37 puntos de vertido a la Bahía desde tres áreas de la zona de Servicio con actividades diferentes: zona portuaria abierta a la ciudad, pesquera y zona comercial.

*A\_14 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de escorrentías. Se entenderá que las aguas de escorrentías son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido.*

- Informar sobre el grado de cobertura y tipo de la red de recogida de pluviales.

| <b>Tipo de red</b>  | <b>% de superficie</b>                       |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales independientemente de que el agua sea tratada o no)</li> </ul>   | 100%   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas de escorrentías. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de escorrentías que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos, de separadores ciclónicos o de pozos de tormenta).</li> </ul> | 37,15% (obj. Sostenibilidad Plan de Empresa) |



| <b>Tipo de red</b>  | <b>% de superficie</b> |
|---|------------------------|
| Aclaración: corresponde a aguas de escorrentía de muelles públicos de manipulación de graneles sólidos tratadas mediante decantación. |                        |

Para calcular estos porcentajes tener en cuenta el conjunto de la zona de servicio.

Por escorrentías de entenderán aguas de lluvia, riego, baldeo, limpieza, chorreos, etc. Se considerará tratamiento la decantación previa de las aguas antes de su vertido.

- Informar, en su caso, sucintamente de las principales actuaciones de mejora de la red de pluviales realizadas por la Autoridad Portuaria, como puedan ser extensión de la cobertura de la red, pozos de gruesos, pozos de tormenta, etc

- **Comentarios**

En 2019 se instalaron 8 decantadores hidrodinámicos en los muelles públicos de operativas de graneles sólidos para reducir y/o eliminar el aporte de sólidos en suspensión a la dársena portuaria.

*A\_15 Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.*

- Informar sobre los siguientes datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto *durante el año 2021.*

|                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| Nº de embarcaciones                  | 1         |
| Frecuencia de la limpieza            | diario    |
| Peso de los residuos recogidos en Tm | 230,78 Tn |

- **Comentarios:**

La Autoridad Portuaria dispone de una embarcación de tipo pelícano para la limpieza diaria de la lámina de agua de la zona I de Servicio del Puerto. Además de

realizar la recogida de residuos flotantes, dicha embarcación lleva a cabo la limpieza con agua a presión de paramentos, escaleras y escolleras, así como tareas de apoyo para la limpieza y dilución de manchas de hidrocarburos en las aguas interiores del puerto.

*A\_16 Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación.*

|   |   |
|---|---|
| Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM.   | 4 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto (“situación 0”) | 0 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto (“situación 0”)  | 0 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional (“situación 1 o superior”)                                       | 0 |

Descripción sintética del esquema de respuesta ante emergencias. (medios propios, contratos de servicio de limpieza de vertidos, convenios suscritos, etc)

La APS cuenta con medios materiales y humanos propios y tiene establecido un convenio con Salvamento Marítimo para la actuación en caso de una emergencia ambiental, aportando dicha entidad sus propios medios. Además, la APS tiene suscrito un contrato de servicio con SASEMAR por el cual dicha empresa pone al servicio de las emergencias provocadas por vertidos accidentales a la lámina de agua, los medios materiales y humanos con los que cuenta en su base.

Por otra parte, la APS también tiene suscrito un contrato con la empresa URBASER, por el que dicha empresa pone a disposición de la APS sus medios humanos y materiales cuando así lo requiere una emergencia por contaminación marina accidental

*A\_17 Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.*

- Describir sucintamente qué actividades de la A.P. generan vertidos de aguas residuales (oficinas, talleres, tinglados, etc) y si éstas son urbanas (ARU), industriales (ARI) o mixtas

La APS genera ARU procedentes de edificios y oficinas, talleres, almacenes y parque móvil. Por otra parte, los colectores portuarios reciben ARU, ARI o mixtas de concesiones y municipales no interceptadas al Saneamiento de la Bahía.

- Proporcionar, cuando sea posible, una estimación de los volúmenes generados durante 2021

|                |                        |
|----------------|------------------------|
| Volumen total  | 800.000 m <sup>3</sup> |
| Volumen ARU    | m <sup>3</sup>         |
| Volumen ARI    | m <sup>3</sup>         |
| Volumen mixtas | m <sup>3</sup>         |

- Informar sobre el destino de dichas aguas residuales:

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| Colector municipal            | x |
| Fosa séptica                  | x |
| Tratamiento propio            | x |
| Otros (vertido directo a mar) | x |

- Comentarios

Las aguas residuales de los edificios de la Autoridad Portuaria vierten, en su mayoría, al Interceptor del Saneamiento de la Bahía, bien directamente, bien a través del colector municipal.

El volumen medio anual de vertidos de aguas de escorrentía estimado para el conjunto de los colectores de la zona portuaria es de unos 800.000 m<sup>3</sup> anuales sin considerar los caudales aportados desde el exterior de la Zona de Servicio del Puerto, como es el caso de los 8 aliviós del Saneamiento Integral de la Bahía cuando entran en funcionamiento y los aportes de algunas concesiones a la red de drenaje de pluviales de la Autoridad Portuaria.

En definitiva, la estimación del volumen anual de vertido al mar obedece a los datos de precipitación media anual de AEMET para la estación Santander/Parayas (último estudio "Termopluviometría de Cantabria 1981-2010), el consumo de agua de la limpieza terrestre, las superficies de las cuencas de drenaje de cada vertido y sus coeficientes de escorrentía.

## CONTROL DE RUIDOS

*A\_18 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.*

- Indicar cuáles de los siguientes focos de ruido están presentes en el puerto o puertos y son relevantes.

| Tipo de actividad  | Orden de relevancia |
|--|---------------------|
| • Tráfico de camiones  | 4                   |
| • Tráfico ferroviario  | 8                   |
| • Maquinaria portuaria   | 5                   |
| • Manipulación de chatarra   | 2                   |
| • Manipulación de contenedores   | 10                  |
| • Movimiento terminales RO-RO  | 6                   |
| • Actividad industrial en concesiones.   | 7                   |
| • Buques atracados (en la Estación Marítima)   | 1                   |
| • Obras  | 9                   |
| • Locales de ocio  | -                   |
| • Otras actividades (indicar cuáles) mantenimiento y reparación de barcos en Varadero) | 3                   |

**Orden de relevancia:** Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos.

• Comentarios

*A\_19 Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.*

- Informar si la Autoridad Portuaria de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales

Si       No

- En caso afirmativo, describa el modo de acceso y la mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

Se dispone de una instrucción técnica para la gestión de reclamaciones y quejas de partes interesadas externas (Sistema Integrado de Gestión de Calidad y Medio Ambiente, SIG-CMA)

El **Responsable de Proceso** (afectado por la queja) recaba toda la información posible sobre la queja recibida, la analiza con los agentes (ej: operadores portuarios, ...) y áreas de la APS implicadas y la documenta; informa al **Director**, que aprueba las acciones a tomar para su resolución, y emite a la parte interesada externa una respuesta por escrito vía Registro.

Si la queja se recibe a través del **Centro de Coordinación de Servicios**, CCS (a través de tño. o email), éste informa al **Policía Portuario**, quien:

- Investiga los hechos (declaraciones, muestras, fotografías, etc.) y documenta a través del parte de incidencias.

A continuación, **Operaciones Portuarias** analiza la información recibida del CCS y del Policía Portuario.

Paralelamente, el **Policía Portuario** abre la denuncia pertinente, si procede, según procedimiento "Sanciones en materia portuaria".

Si es necesario abrir un expediente sancionador, **Operaciones y Servicios Portuarios** informa al **Área de Explotación y Administración General y Servicio Jurídicos**.

En todos los casos, mantiene informados de sus actuaciones a:

- **Director**.
- **Operaciones Portuarias / Explotación**
- **Responsable del SIG-CMA**, si la queja contempla aspectos relativos a Calidad y/o Medio Ambiente.

#### COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS EXTERNAS

El **Responsable de Proceso** debe contestar a las reclamaciones y quejas respectivamente de las partes interesadas externas en un plazo máximo de 10 días laborables informando de que se ha recibido y se está valorando su incidencia.

El **Responsable de Proceso** informa a las áreas implicadas de la APS de la resolución final.

- Número de quejas recibidas durante el año 2021 ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

| Actividad causante de la queja | Número de quejas | Procedencia de la queja |
|--------------------------------|------------------|-------------------------|
| Ruido ferry                    | 1                | Vecino                  |

En procedencia de la queja identificar el grupo del que proceden, como por ejemplo:

- Comunidad portuaria
- Ayuntamiento
- Vecinos
- Otros
- Comunidad Autónoma

- Informar sobre las actuaciones realizadas *durante el año 2021* por quejas sobre contaminación acústica atribuible a la actividad del puerto.

| Actividad causante de la queja        | Actuación   |
|---------------------------------------|---|
| Ruido emitido por la llegada de ferry | Disculpas. Mediciones en continuo del ruido para comprobar los niveles. |

- Evolución del número de quejas:

|                  | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Número de quejas | 2    | 1    | 0    | 4    | 11   | 1    | 1    |

- Comentarios:

Se ha realizado durante 2021 un estudio acústico con mediciones en continuo para analizar la incidencia del tráfico marítimo en el entorno de la estación marítima. Además, el estudio permitirá analizar las afecciones del futuro traslado de la estación marítima

#### A\_20 Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica

- Indicar si la Autoridad Portuaria ha elaborado un mapa de ruido del puerto o puertos.

|  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Sí             | <input type="checkbox"/> No, pero está en desarrollo |
| <input type="checkbox"/> No, pero está en proyecto | <input type="checkbox"/> No, y no está previsto      |

En caso de haber elaborado un mapa de ruido indicar la razón

|  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Evaluación de impacto de proyectos | <input type="checkbox"/> Evaluación de planes      |
| <input type="checkbox"/> Requerido por plan de acción del municipio    | <input type="checkbox"/> Gestión Ambiental Interna |

Otras razones: Futura Estación Marítima

En caso de haber elaborado mapas de ruido en varios puertos indicar cuales

|  |
|--|
|  |
|--|

- Indicar si algún puerto está incluido en el mapa de ruido elaborado por algún municipio

Parte de la superficie de la zona de servicio del Puerto de Santander se encuentra incluida en el MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DEL TERMINO MUNICIPAL DE SANTANDER elaborado en junio de 2016, pero no sin evaluar el ruido producido por la actividad portuaria.

|                                     |            |         |  |                     |           |
|-------------------------------------|------------|---------|--|---------------------|-----------|
| <input type="checkbox"/>            | No         |         |  |                     |           |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Si         | Puerto: | <table border="1"><tr><td>Puerto de Santander</td></tr><tr><td>Santander</td></tr></table> | Puerto de Santander | Santander |
| Puerto de Santander                 |            |         |  |                     |           |
| Santander                           |            |         |  |                     |           |
|                                     | Municipio: |         |  |                     |           |

En caso afirmativo, indicar si el puerto está incluido dentro del plan de acción acústica elaborado por el ayuntamiento.

|                          |    |                                     |    |
|--------------------------|----|-------------------------------------|----|
| <input type="checkbox"/> | Si | <input checked="" type="checkbox"/> | No |
|--------------------------|----|-------------------------------------|----|

El Mapa Estratégico de Ruido de Santander no recoge ningún plan de acción acústica, pues su objetivo es servir de punto de partida para la redacción de los planes de acción encaminados a reducir la contaminación acústica en el término municipal.

En caso afirmativo, enunciar las medidas que ha adoptado o tiene que adoptar como resultado de dicho plan de acción para reducir el ruido procedente del puerto.

|  |
|--|
|  |
|--|

- Informar sobre posibles campañas de medida de los niveles sonoros generados por la comunidad portuaria. Indicar su motivación y objetivo

|   |
|---|
| <p>Además del estudio de ruido de los ferries durante el atraque, estancia y desatraque en el entorno de la Estación Marítima realizado durante 2020, en 2021 se ha realizado un nuevo estudio acústico que recoge mediciones en continuo de mayo a diciembre en 4 puntos del Muelle de Maliaño.</p> <p>Este estudio fue motivado por las quejas recibidas por ciudadanos en años anteriores por la llegada de ferries y cruceros a la Estación Marítima y conocer la repercusión de las obras que se están realizando en esa zona del puerto.</p> <p>Además, sirve como análisis preliminar del futuro traslado de la Estación Marítima.</p> |
|---|

- Comentarios:

En estas campañas se observa que el periodo más sensible es el nocturno, en el cual la actividad y tráfico de la ciudad es menor y el ruido del Puerto puede ser percibido más claramente por la población más próxima a la Estación Marítima. El resto de las actividades portuarias, más alejadas de los núcleos poblados, apenas producen afecciones acústicas a la ciudadanía.

*A\_21 Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria*

- Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del puerto.

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Redes de medida acústica estables.   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Campañas de medición de la calidad acústica.   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Vigilancia/inspección por personal de la A.P.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.  |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.                       |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Instalación de pantallas acústicas.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Limitaciones de velocidad en viales del puerto.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Limitaciones de actividad durante la noche.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas.                                  |
|                                     | ▪ Otras medidas. Especificar cuales  |
|                                     | ▪  |
|                                     | ▪  |

- Indicar, en su caso, cuáles de estas medidas se han implantado por motivos de quejas.

Limitaciones de actividad durante la noche (carga/descarga de chatarra)  
Limitaciones del uso de megafonía y sirenas en los atraques, estancias y desatraques de ferries en la Estación Marítima.

- Indicar, en su caso, cuáles de estas medidas se ha implantado dentro del desarrollo de un plan de acción o plan zonal de gestión de la calidad acústica elaborado por el ayuntamiento.



No se ha realizado un plan de acción o plan zonal elaborado por parte del Ayuntamiento

• Comentarios.

## GESTIÓN DE RESIDUOS

*A\_22 Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (tonelada tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).*

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos. En caso contrario informar del estado

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. En caso contrario informar del estado

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluida limpieza). En caso contrario informar del estado

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Informar del porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que han seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados durante el año 2021.

Durante 2021 se han gestionado a través de la Autoridad Portuaria de Santander la cantidad total de 1.302 tn de residuos (1.287 Tn por el servicio de limpieza del Puerto y 15 Tn de gestión directa). De estos residuos, 364,32 Tn (28%) se han destinado a

valorización y 937,75 Tn (72%) a vertedero. Si exceptuamos las recogidas de RSU y barreduras, mayoritariamente con destino a vertedero, el 99% de los residuos restantes se recogen separativamente y se destinan a valorización.

### Autoridad portuaria

La APS genera y gestiona residuos en:

- Edificios: recogida de papel/cartón y envases, pilas y tóner.
- Talleres: actividades de mantenimiento y conservación de infraestructuras, señales marítimas, parque de maquinaria y obra civil.
- Otros: chatarra, material eléctrico, lámparas.

A continuación, se muestran las cantidades de residuos de 2021 por destino:

| Residuos                   | Origen                               | Cantidad según destino (kg) |           |     |
|----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|-----------|-----|
|                            |                                      | Valorización                | Vertedero |     |
| RSU Recolector             | Edificios y talleres                 |                             | 28.310    | RNP |
| Envases                    | Edificios y talleres                 | 334                         |           | RNP |
| Papel y cartón             | Edificios y talleres                 | 17.042                      |           | RNP |
| Aceite de motor            | Talleres                             | 6.157                       |           | RP  |
| Lámparas                   | Edificios y talleres                 | 98                          |           | RP  |
| Tóner                      | Edificios y talleres                 | 15                          |           | RP  |
| Chatarra                   | Talleres                             | 11.300                      |           | RNP |
| Material eléctrico         | Desmantelamiento naves mantenimiento | 3.760                       |           | RP  |
| Material eléctrico (RAEEs) | Servicios informáticos               | 2.279                       |           | RP  |

La generación de residuos peligrosos por la Autoridad Portuaria de Santander se concentra, principalmente, en las actividades de mantenimiento y conservación de infraestructuras, señales marítimas, parque de maquinaria y obra civil. Las mencionadas actividades no implican una generación regular de residuos, ni en naturaleza ni en cantidad.

Durante 2021 no se contabilizan recogidas de residuos peligrosos en talleres, excepto aceite de motor, debido a que el servicio de limpieza ha unificado la recogida con los procedentes del punto limpio pesquero, sin que se pueda conocer el dato diferenciado.

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Si   
  En implantación   
  En proyecto   
  No previsto

En caso afirmativo, informar sobre el carácter de los recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, durante el año 2021.

### Puerto comercial (muelles, viales y escalas)

Son residuos generados en la limpieza de los muelles y viales de la zona portuaria y los derivados de las pérdidas de mercancía en la operativa general de Puerto (escalas).

| Residuos         | Origen                                | Cantidad según destino (kg) |           |     |
|------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-----------|-----|
|                  |                                       | Valorización                | Vertedero |     |
| Plásticos boyas  | Operativa general del Puerto          | 3.460                       |           | RNP |
| Poda             | Operativa general del Puerto          | 810                         |           | RNP |
| Madera           | Operativa general del Puerto          | 33.740                      |           | RNP |
| Restos inertes   | Operativa general del Puerto. Escalas | 3.000                       | 11.640    | RNP |
| Restos orgánicos | Operativa general del Puerto. Escalas | 155.270                     |           | RNP |
| Barreduras       | Muelle y viales del Puerto            | 101.390                     | 485.200   | RNP |

### Puerto pesquero (lonja y punto limpio)

El punto limpio da servicio de recogida de residuos peligrosos a usuarios del Puerto de Santander.

| Residuos                          | Origen                       | Cantidad según destino (kg) |           |     |
|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------|-----|
|                                   |                              | Valorización                | Vertedero |     |
| RSU Recolector                    | Lonja. Puerto Pesquero       |                             | 81.960    | RNP |
| Redes de pesca                    | Lonja. Puerto Pesquero       | 11.540                      | 1.780     | RNP |
| Absorbentes y sólidos impregnados | Punto limpio Puerto Pesquero |                             | 216       | RP  |
| Aceite de motor                   | Punto limpio Puerto Pesquero | 9.168                       |           | RP  |
| Aerosoles                         | Punto limpio Puerto Pesquero | 37                          |           | RP  |
| Envases metálicos contaminados    | Punto limpio Puerto Pesquero | 1.359                       |           | RP  |
| Envases plásticos contaminados    | Punto limpio Puerto Pesquero | 1.070                       |           | RP  |
| Filtros de aceite usado           | Punto limpio Puerto Pesquero | 901                         |           | RP  |
| Fluorescentes                     | Punto limpio Puerto Pesquero | 236                         |           | RP  |
| Líquido anticongelante            | Punto limpio Puerto Pesquero | 78                          |           | RP  |
| Material eléctrico                | Punto limpio Puerto Pesquero | 1.275                       |           | RP  |

### Accidentales

La Autoridad Portuaria gestiona los residuos generados en episodios accidentales en superficie y lámina de agua de procedencia desconocida, como derrames de vehículos y maquinaria en muelles.

En 2021 no se activó el PIM en ninguna ocasión.

| Residuos                          | Origen     | Cantidad según destino (kg) |           |    |
|-----------------------------------|------------|-----------------------------|-----------|----|
|                                   |            | Valorización                | Vertedero |    |
| Absorbentes y sólidos impregnados | Accidental |                             | 500       | RP |

### Otros

| Residuos | Origen | Cantidad según destino (kg) |
|----------|--------|-----------------------------|
|----------|--------|-----------------------------|

|                |                         | Valorización | Vertedero |     |
|----------------|-------------------------|--------------|-----------|-----|
| RSU Recolector | Edificios y concesiones |              | 97.360    | RNP |
| Barreduras     | Rampa / Láminas de agua |              | 230.780   | RNP |

*A\_23 Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.*

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Si   
 En implantación   
 En proyecto   
 No previsto

En caso afirmativo describir sucintamente como se realiza dicho inventario.

No hay realizado un inventario de volumen y tipo de residuos por concesiones y prestadores de servicios. Prevista su realización con el seguimiento de actividades potencialmente contaminantes del suelo y generación de residuos en la zona de servicio del puerto (visitas a las concesiones y recogida de datos)

En caso de que no se realice una contabilidad de concesiones, informar si se realiza alguna contabilidad de los residuos generados en la comunidad portuaria, y que grupos de residuos se contabilizan (zona pesquera, limpieza, puntos limpios, etc).

Se controlan, a parte de los residuos generados por la Autoridad Portuaria y los residuos Marpol I y V de barcos comerciales y Marpol I de pesca, los residuos generados en **lámina de agua y rampas**. En el puerto comercial: residuos de **viales y zonas públicas**, residuos **por escala de barco** en graneles sólidos y residuos en limpiezas puntuales como **derrames de mercancías** y otros de tipo **accidental**. En el puerto pesquero: **residuos de Lonja y punto limpio** y los recolectados de los **contenedores** (autoridad portuaria y comunidad portuaria). Contabilidad señalada en la tabla del indicador A\_22.

- Indicar cuáles de las siguientes fuentes de residuos están presentes en el puerto y son relevantes. Consignar el orden de importancia de cada fuente de residuos con números de 1 en adelante, hasta cubrir todas las fuentes.

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

• **Comentarios**

Los criterios para establecer la relevancia son el volumen generado y la peligrosidad del residuo.

*A\_24 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.*

• **Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el puerto.**

- Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto
- Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios portuarios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la ley de residuos.
- Normas de obligado cumplimiento
- Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados
- Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental.
- Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria
- Puntos limpios con recogida separada
- Zonas de compostado y zonas de secado de residuos inertes.
- Convenios de buenas practicas

- Campañas de sensibilización
- Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria
- Otras medidas o iniciativas

Aplicación de una tarifa sobre el exceso de residuo, penalizando las operaciones de manipulación de graneles sólidos incorrectas, entendiéndose como tales las que superan el 0,15% de la cantidad de mercancía declarada en la escala (ninguna aplicada en 2021)

- Informar si la Autoridad Portuaria verifica si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos para sus actividades. En caso negativo indicar del estado de dicha iniciativa

Sí (parcialmente)     En implantación     En proyecto     No está previsto

En caso afirmativo indicar cómo se realiza dicha comprobación y con qué frecuencia.

Sólo se verifica en los 3 operadores de concesiones que han solicitado la bonificación de la tasa de actividad (Convenio Buenas Prácticas Ambientales)

- En caso de existir centros de transferencia en el puerto, o puntos limpios, informar quien se hace cargo de los mismos (empresa de limpieza, gestor autorizado, empresa municipal, etc)

Existe un punto limpio en la zona pesquera controlado y gestionado por la empresa que presta el servicio de limpieza del Puerto; igualmente hay repartidos dos puntos limpios abiertos dentro de la zona de servicio gestionados por la misma empresa.

- Comentarios

*A\_25 Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM*

- Informar sobre el desarrollo de posibles dragados y las motivaciones de los mismos, explicando la importancia de este proceso para garantizar la competitividad, operatividad y seguridad del puerto.

Dragado de mantenimiento del Canal Principal: Su objetivo es mantener las condiciones de navegabilidad del canal, garantizando su calado y anchura.

- Informar sobre la razón del dragado

|                                     |                        |                          |                  |                          |                         |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | Primer establecimiento | <input type="checkbox"/> | Mejora de calado | <input type="checkbox"/> | Preparación cimentación |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Mantenimiento          | <input type="checkbox"/> | Ambiental        |                          |                         |

- Informar del volumen de material dragado de cada una de las clases contempladas en las directrices

| 2021   | (m <sup>3</sup> ) | % sobre el total |
|--|-------------------|------------------|
| Volumen total de material dragado            | 169.263           | 100%             |
| Volumen de material de categoría A           | 169.263           | 100%             |
| Volumen de material de categoría B           |                   |                  |
| Volumen de material de categoría C           |                   |                  |
| Volumen de material clasificado como residuo |                   |                  |

- Informar sobre el destino dado al material dragado clasificado categoría C, así como el tratamiento aplicado al material dragado clasificado como residuo.

No hay material de esta categoría en ninguno de los dragados

- Informar sobre las medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado tanto en la zona de extracción como en la zona de vertido o confinamiento zona.

Las arenas limpias dragadas en el canal son vertidas en una zona próxima a la playa para garantizar su realimentación.

## MEDIO NATURAL

A\_26 Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.

- Proporcionar una relación esquemática de los espacios protegidos que puedan verse afectados por la actividad portuaria<sup>5</sup> o sus ampliaciones:

| Nombre   | Tipo de espacio <sup>6</sup> | Distancia al puerto <sup>7</sup> |
|--|------------------------------|----------------------------------|
| Dunas del Puntal y Estuario del Miera          | ZEC ES1300005                | Dentro de la Zona I del Puerto   |
| Islotes de Portios-isla Conejera-Isla de Mouro | ZEPA marina ES0000492        | Incluido en Zona II del Puerto   |

Estos espacios protegidos de Red Natura 2000 se encuentran adyacentes a la Zona de Servicio Portuaria, sin coincidir en ninguna zona con ella.

### Breve análisis de los hábitats y especies presentes en la ZEC

La revisión cartográfica del ZEC Dunas del Puntal y Estuario del Miera ha permitido identificar un total de 49 formaciones vegetales, con una superficie de más de 687 ha, 20 de ellas prioritarios y de interés comunitario. En relación con la superficie ocupada por las diferentes formaciones vegetales cabe señalar que:

- a) En torno al 77% de la superficie cartografiada se corresponde con cuatro hábitats de interés comunitario: hábitats 1110, 1130, 1140 y 1170.
- b) La superficie con formaciones vegetales no catalogadas como de interés comunitario representa el 11% de la superficie del ZEC y, concretamente, la mitad de esa superficie se corresponde con la formación de playas arenosas.

- Informar si dichos espacios tienen establecido un plan de gestión en el que participe la Autoridad Portuaria, o en su defecto, si éste está previsto o en elaboración:

| Nombre del lugar                      | Plan de gestión <sup>8</sup>  |
|---------------------------------------|---|
| Dunas del Puntal y Estuario del Miera | Plan Marco de Gestión de la ZEC Litoral (BOC núm. 170 de 10 de abril de 2017) |

5 Además, se tendrán en cuenta las rutas de acceso de los buques al puerto que discurran por la zona II, así como las instalaciones existentes (monoboyas, zonas de alta concentración de fondeo, etc.)

6 LIC, ZEPA, Humedal RAMSAR, Bien de Interés Cultural (BIC), etc.

7 Se entiende la distancia al puerto físico, es decir, zona terrestre y zona I. Cuando esté dentro, parcial o totalmente, se indicará: incluido o incluido parcial, según corresponda. Cuando sea colindante, se indicará: 0 km.

8 Tener en cuenta posibles convenios, patronatos, fundaciones, etc en los que participe la Autoridad Portuaria destinados a la preservación de dichas zonas.



- Proporcionar una relación esquemática de algunas de las especies protegidas *más significativas* que pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el puerto:

La especie protegida más significativa por la que se ve afectada la actividad portuaria es la *Zostera*.

- Comentarios

*A\_27 Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.*

- Informar sobre los posibles estudios o trabajos realizados por la Autoridad Portuaria destinados a caracterizar o inventariar el entorno natural de puerto. Para cada uno de los trabajos realizados se propone informar sobre los siguientes aspectos.

No se han realizado estudios por la Autoridad Portuaria destinados a caracterizar o inventariar el entorno natural de puerto.

|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>Nombre</b>      |  |
| <b>Lugar</b>       | Zona en la que se realiza el estudio   |
| <b>Estado</b>      | Estado de desarrollo en 2021: en desarrollo, desarrollado  |
| <b>Año</b>         | Año de finalización en caso de haberse finalizado antes de 2021 o durante 2021                                   |
| <b>Motivo</b>      | Razón que motivo el estudio, como son: evaluación de impacto ambiental de proyectos, de planes y programas, etc. |
| <b>Descripción</b> | Descripción sucinta del alcance y objetivo del estudio, así como de sus conclusiones                             |

Insertar nuevas "fichas" si fuera necesario

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado una cartografía bionómica submarina.

Si   
 En desarrollo   
 En proyecto   
 No está previsto

*A\_28 Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.*

- Informar sobre posibles proyectos de regeneración, o puesta en valor, del entorno natural afectado por el puerto, emprendidos por la Autoridad Portuaria. Para cada uno de los proyectos se propone informar sobre los siguientes aspectos

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <b>Nombre</b>                 | Aportación de arenas en la cabecera del sistema de playas Somo-Loredo  |
| <b>Lugar</b>                  | Playas Somo-Loredo   |
| <b>Estado</b>                 | Estado de desarrollo durante el año 2021: Aportación anual   |
| <b>Año</b>                    | Se produce de manera anual.  |
| <b>Motivo</b>                 | Estudios del CEDEX, Universidad de Cantabria y Delf Hydraulics Laboratory  |
| <b>Descripción</b>            | Dragado de arenas procedentes de la zona de acumulación del Puntal y exterior de la canal de navegación y vertido en la cabecera del sistema de playas (a unos 3 Km) |
| <b>Inversión y gasto en €</b> | Promedio 500.000 €/anuales   |

## ECOEficiencia

*A\_29 Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.*

- Informar sobre el porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

Se considerará que no están activos aquellos terrenos de la zona de servicio definidos como no activos en el indicador E\_04

- Comentarios:

|  |
|--|
|  |
|--|

A\_30 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.

- Informar sobre quien realiza la gestión de la red de distribución de agua de puerto.

|                                     |                        |                          |                 |  |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | La Autoridad Portuaria | <input type="checkbox"/> | Externalizado a |  |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--|

- Informar de quien realiza la venta del agua en el puerto.

|                                     |                        |                          |                 |  |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | La Autoridad Portuaria | <input type="checkbox"/> | Externalizado a |  |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--|

- Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente.

|                          |              |                                     |                 |                          |                 |                          |                 |
|--------------------------|--------------|-------------------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | Mayor al 75% | <input checked="" type="checkbox"/> | Entre 75% y 50% | <input type="checkbox"/> | Entre 50% y 25% | <input type="checkbox"/> | Inferior al 25% |
|--------------------------|--------------|-------------------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|

- Consumo anual de agua de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. *(El consumo de agua de la Autoridad Portuaria se refiere únicamente al consumo en instalaciones propias y servicios comunes, no se contabilizará el agua suministrada a terceros)*

|   | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Consumo en m <sup>3</sup>                     | 30.000    | 28.075    | 49.132    | 38.109    | 31.516    |
| Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup> | 2.833.430 | 2.833.430 | 2.833.430 | 2.833.430 | 2.833.430 |
| <b>Ratio m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup></b>      | 0,011     | 0,01      | 0,017     | 0,013     | 0,011     |

- Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2021:

| Fuente de consumo  | % sobre el total |
|--------------------|------------------|
| Doméstico/oficinas | 6%               |

|   |           |
|---|-----------|
| Riego zonas verdes  | NO EXISTE |
| Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)            | 0         |
| Otros usos (indicar cuáles) LIMPIEZA VIALES/CAMPAS/equipos limpieza         | 59%       |
| Instalaciones industriales APS (Fábrica de hielo, Lonja, lavadero de cajas) | 16%       |

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos     
 Son datos estimaciones     
y     
 Son datos estimaciones

- Informar sobre medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:

- Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación y detectar pérdidas
- Mejoras en el riego de zonas ajardinadas optimizando sistemas de riego o utilizando plantas con menores requerimientos
- Sistemas de ahorro de agua para consumo humano

Sistema de ahorro del agua de limpieza de viales y muelles públicos mediante aljibes de captación de agua de lluvia. Uno en funcionamiento desde hace varios años y otro en funcionamiento desde septiembre de 2020. La existencia de aljibes de agua pluvial ha permitido durante 2021 un ahorro de 9.583 m<sup>3</sup>.

*A\_31 Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.*

- Informar sobre la evolución de la eficiencia de la red consignada como tanto por ciento de los consumos que son controlados y registrados, respecto del total de agua distribuida.

|                           | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Eficiencia de la red en % | 84,42% | 66,71% | 68,76% | 75,33% | 93,17% |

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

- Agua distribuida: Total del agua comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión
- Agua registrada: Total del agua que es registrada o controlada en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio.

Agua no controlada: Agua distribuida - Agua registrada. (Incluye suministros no registrados y pérdidas de la red)

- Informar sobre las medidas adoptadas para mejorar el control de los consumos, así como para reducir posibles pérdidas.

Se está trabajando en la detección y reparación de fugas de agua. Se tiene previsto la sustitución de contadores.

*A\_32 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kwh totales y como kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.*

- Informar sobre quien realiza la gestión de la red eléctrica de puerto

|                                     |                        |                          |                 |  |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | La Autoridad Portuaria | <input type="checkbox"/> | Externalizado a |  |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--|

- Informar sobre quien realiza la venta de energía eléctrica a operadores del puerto

|                                     |                        |                          |                 |  |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | La Autoridad Portuaria | <input type="checkbox"/> | Externalizado a |  |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|--|

- Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de energía que consume o gestiona directamente.

|                          |              |                          |                 |                          |                 |                                     |                 |
|--------------------------|--------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | Mayor al 75% | <input type="checkbox"/> | Entre 75% y 50% | <input type="checkbox"/> | Entre 50% y 25% | <input checked="" type="checkbox"/> | Inferior al 25% |
|--------------------------|--------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|

- Consumo anual de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. *(No se considerará energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros.)*

|                                   | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Consumo en Kwh                    | 3.614.710 | 3.019.275 | 3.210.192 | 2.883.451 | 2.569.820 |
| Superficie zona de servicio en m2 | 2.833.430 | 2.833.430 | 2.833.430 | 2.833.430 | 2.833.430 |
| <b>Ratio Kwh/m<sup>2</sup></b>    | 1,28      | 1,07      | 1,13      | 1,02      | 0,91      |

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2021:

| Fuente de consumo                           | % sobre el total |
|---|------------------|
| Alumbrado de viales                         | 50%              |
| Oficinas (iluminación, climatización, etc.) | 30%              |
| Otros usos                                  | 20%              |

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos
  Son datos estimaciones
 y
  Son estimaciones

- Informar sobre medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica, como son:

- Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación
- Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
- Sistemas fotovoltaicos.
- Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido

- Realización de diagnóstico desempeño energético.
- Estudio de Implantación de Energías Renovables en el Puerto
- Telecontrol del alumbrado exterior en campas y perímetros
- Sustitución de iluminación por LED (faro de Cabo Mayor, torres de alumbrado, archivo).
- Contratación de energía de fuentes 100% renovables.
- Adquisición de flota de vehículos eléctricos.

*A\_33 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como Kwh y como Kwh por metro cuadrado de zona de servicio.*

- Informar del consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

|                                      | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Consumo total de combustibles en Kwh | 253.887,66 | 280.885,28 | 262.910,49 | 223.546,61 | 201.748,24 |
| Superficie zona de servicio en m2    | 2.833.430  | 2.833.430  | 2.833.430  | 2.833.430  | 2.833.430  |
| <b>Ratio m3/m2</b>                   | 0,09       | 0,099      | 0,093      | 0,079      | 0,071      |

- Informar del consumo por tipo de combustible durante 2021

| Tipo de combustible                                | % del total |
|--|-------------|
| Gas natural  | -           |
| Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo | -           |
| Gasolina   | 22 %        |
| Gasóleo  | 78 %        |
| Biodiesel  | -           |

- Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2021:

| Fuentes de consumo                      | % del total |
|---|-------------|
| Calefacción/Agua Caliente Sanitaria     | 4 %         |
| Vehículos                               | 81 %        |
| Embarcaciones                           | 7 %         |
| Generadores                             | 3 %         |
| Otros usos (Lonja: depósito y elevador) | 6 %         |

- Informar sobre medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:

- Actualización del parque de automóviles o embarcaciones
- Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
- Generación propia de energía eléctrica, indicando el método utilizado.
- Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido.

Sustitución de 10 vehículos de combustible fósil por coches 100% eléctricos

- Factores de conversión a kWh

#### FACTORES DE CONVERSIÓN A kWh

| COMBUSTIBLE                   | KWh/litro | KWh/Kg |        |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|
| Gas Natural                   | 0,0117    | 15,75  | Gasnam |
| Gas Natural Licuado (GNL)     | 6,79      | 15,75  | Gasnam |
| Gas licuado de petróleo (GPL) |           | 12,75  | IDAE   |
| Butano                        |           | 12,44  | IDAE   |
| Propano                       |           | 12,83  | IDAE   |
| Gasolina                      | 9,23      | 12,39  | Gasnam |
| Gasóleo                       | 10,26     | 12,14  | Gasnam |
| Biodiesel                     | 8,80      | 10,25  | IDAE   |

## COMUNIDAD PORTUARIA

A\_34 Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

- Indicar cuáles de las siguientes condiciones son exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad  |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de generar emisiones, vertidos, derrames o residuos.   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Condiciones específicas sobre niveles de calidad del aire o vertidos  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Exigencia de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames (sistemas de riego, exigencias en talleres, etc.)                                   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo (OBRAS)   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Referencia al desarrollo de mantenimientos en zonas adecuadamente habilitadas para ello   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Necesidad de contar con planes de mantenimiento de aquellos equipos o sistemas cuyo mal funcionamiento o estado puede originar emisiones, derrames o vertidos. (SERVICIO DE LIMPIEZA) |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Exigencia sobre gestión de residuos   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ En movimiento de mercancías referencia a gestión de residuos de carga y de estibado de mercancías   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la ley 27/2007   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones  |

- Informar de otras condiciones exigidas



Para las nuevas concesiones/autorizaciones la Certificación ISO 14001 o la disposición de obtención de la misma en un periodo de tiempo.

En todos los pliegos de otorgamiento de concesiones y autorizaciones se incluye una cláusula con relación al cumplimiento de las "Normas Ambientales del Puerto de Santander", que los solicitantes de la concesión o autorización correspondiente deben aceptar explícitamente como requisito para el otorgamiento de la misma. En dichas Normas se recogen requisitos de prevención de contaminación del aire, suelo y mar, gestión de residuos, etc.; así como del cumplimiento de la normativa ambiental.

• Comentarios:

*A\_35 Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2015 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad".*

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de alguna sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías. En caso negativo indicar el estado de dicha iniciativa.

Si     En implantación     En proyecto     No está previsto

- Informar sobre el grado de implantación de SGMA en prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías

| <b>Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA que <u>cuyo alcance cubre toda su actividad:</u></b> |                  |                  |
|---|------------------|------------------|
| <b>Tipo de terminal/ servicio</b>   | <b>N.º Total</b> | <b>% con SGA</b> |
| Terminal marítima de mercancías (Cantabriasil, GSW, Raos Aditivos, TASA, Solvay, Noatum, C. Alfa, ALKION, GEFECO, SINTAX, DYNASOL)                                | 11               | 75%              |
| Terminal de pasajeros   | -                |                  |
| Servicio manipulación mercancías  | 7                | 100%             |
| Servicio MARPOL   | 3                | 100%             |
| Servicio técnico náutico  |                  |                  |

|                                 |   |      |
|---------------------------------|---|------|
| - Servicio Practicaje           | 1 | 100% |
| - Servicio Amarre/Desamarre     | 2 | 100% |
| - Servicio Remolque             | 2 | 100% |
| Servicio portuario: combustible | 5 | (*)  |

(\*) No se dispone de información. No requerido en los Pliegos de Servicios

- Informar de las iniciativas adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones.

Como, por ejemplo:

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

Se incluye el requisito de disponer de SGA en los pliegos de servicios portuarios y concesiones.

- Comentarios: