



DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

Presentación

Puerto de Santander, rumbo firme y sostenible.

Pilotar desde 2015 un proyecto tan apasionante y comprometido como la presidencia de la Autoridad Portuaria de Santander, hace que al inicio de esta legislatura nos planteemos la singladura de nuestra gestión viendo la velocidad de crucero y el rumbo que la misma lleva.

El objetivo ambicioso que perseguimos alcanzar en estos años no es otro que contribuir al desarrollo de Puerto de Santander y por ende al de nuestra Comunidad Autónoma de Cantabria.

La Presidencia de la Autoridad Portuaria de Santander, cuenta como órgano colegiado decisorio con un Consejo de Administración, formado pluralmente por cualificados miembros designados por la Comunidad Autónoma de Cantabria, la Administración General del Estado, la abogacía del Estado, Capitanía Marítima, los Ayuntamientos de Santander y Camargo, Cámara de Comercio de Cantabria, CEOE-CEPYME y representación sindical. Todo ello hace que la práctica totalidad de los agentes políticos y sociales que democráticamente representan a la sociedad de Cantabria tengan participación real y activa en la toma de decisiones fundamentales sobre la gestión portuaria. Tengo que reconocer que para esta travesía contamos con un buen equipo de técnicos funcionarios y excelentes profesionales que forman la plantilla de la Autoridad Portuaria, y con la estrecha e imprescindible colaboración de toda la Comunidad Portuaria de Santander, empresas consignatarias, navieras, operadores logísticos, estibadores, empresas auxiliares y proveedoras y también empresas industriales dentro del espacio portuario. Y lo que también es esencial, el Puerto de Santander cuenta con el necesario apoyo institucional del Gobierno de Cantabria, con las Consejerías de Obras Públicas, Medio Ambiente, Economía, Presidencia y sobre todo Industria; así como de Puertos del Estado, Ministerio de Fomento y los Cuerpos y fuerzas de Seguridad del Estado. Por todo ello, cuando los datos que informan nuestra carta de navegación sobre logros, escalas y objetivos cubiertos son tan positivos y esperanzadores no cuesta rubor personal presentarlos con orgullo, porque son el mérito compartido de todos quienes estamos a bordo de este proyecto.

Cerramos el año 2018 con una facturación de 21 millones de euros y un crecimiento que sobrepasa los 6,4 millones de toneladas de tráfico de mercancías, con un incremento porcentual de más de 2 dígitos (13,3% hasta noviembre). Así el Puerto de Santander es el que más crece con respecto a los puertos de la cornisa cantábrica;

siendo las cifras importantes, lo es también la calificación y tipología de las mismas. El tráfico Ro-Ro se ha elevado un 20,8 % y se ha alcanzado la cifra de 21 cruceros que han hecho escala en nuestros muelles, con más de 30.000 pasajeros. Con el cambio de orientación perseguido al ganar nuevos tráficos en el puerto, la proporción del peso de las mercancías generales, sobre los tradicionales de graneles sólidos (sujetos estos últimos a mayores imponderables), garantiza mejor la sostenibilidad de los tráficos futuros.

Consolidar, y en su caso superar estas cifras, es tarea ciertamente compleja con nuestras capacidades casi al límite. Es por ello que nos vemos en la necesidad de continuar con inversiones en nuevas infraestructuras, además de la mejora de las conexiones (20 millones previstos para el 2020 destinados a construir el silo vertical de 4.000 vehículos, así como para la reactivación de las obras del Muelle 9 de Raos). Ello manteniendo el compromiso ecológico en no rellenar ni un metro cuadrado más de la lámina de agua de la bahía.

La nueva ubicación de la terminal de Ferrys en los Muelles de Maliaño rehabilitados, nos va a permitir destinar la estación marítima en exclusividad para las escalas de cruceros.

En total para el periodo 2020-2023 pensamos contar con una inversión público privada de cerca de 300 millones de euros para atraer nuevos tráficos estables, nuevas líneas marítimas y nuevas actividades industriales en nuestros muelles, y profundizar así en el cambio de modelo de actividad portuaria a este actual más sostenible en el tiempo, que fomente la creación de empleo de calidad, el desarrollo económico de la región y la mejora de los servicios a nuestras empresas clientes de un hinterland ampliado. Y comprometidos también, en el desarrollo social y cultural de nuestro entorno, con especial atención a la ciudad de Santander, así como a la conservación de la riqueza natural de nuestra Bahía a la que contribuimos a preservar.

La sostenibilidad económica, social y medioambiental es la guía bitácora que marca el rumbo del Puerto de Santander para su desarrollo sostenible.

Jaime González
Presidente de la APS de Santander

Estrategia

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 elevar el posicionamiento del Puerto de Santander en su mercado objetivo, incrementando su catálogo de productos y servicios industriales y comerciales, en una clara intención de maximizar su ámbito de influencia.

MISIÓN

Mejorar el grado de competitividad del tejido industrial y comercial de su hinterland, ofreciendo un alto grado de eficiencia a través de la especialización 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 sobre las que actúa el Puerto son avanzar bajo la premisa del trabajo colectivo; 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 levante que el puerto tiene para nuestra región en el tejido industrial, cultural, social, docente ...

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, 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.

Mecanismos de financiación

La Autoridad Portuaria de Santander tiene encomendada la gestión y administración de sus recursos, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia y sostenibilidad ambiental, debiendo ajustarse a los principios de autosuficiencia económica y cobertura de costes, la potenciación de la competencia intraportuaria, la introducción de novedosos elementos en la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional en beneficio de su máxima rentabilización socioeconómica, el fomento de la inversión privada en las instalaciones y los equipamientos portuarios y la disminución de los costes en aras de la mejora de la competitividad y la capacidad de inversión en las infraestructuras.

La autofinanciación es uno de los principios rectores del sistema portuario español y por tanto la Autoridad Portuaria de Santander con sus propios recursos, generados por la gestión del dominio público y los servicios portuarios

de su competencia, debe ser capaz de hacer frente a sus gastos e inversiones con una rentabilidad mínima exigida.

Gestión de dominio público

Una de las principales actividades de la Autoridad Portuaria de Santander es la gestión del dominio público que tiene encomendado. Esta gestión está orientada a garantizar el interés general y a su vez a promover e incrementar la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y de la prestación de servicios a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones tanto del propio dominio público como de la obra pública que se licite.

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.

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 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.

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.*

- Indicar cuáles de los siguientes sistemas de apoyo a la gestión han sido implantadas por la Autoridad Portuaria

Modelo de gestión de excelencia EFQM

Sistema de gestión de la calidad ISO 9001
Especificar su alcance y procesos cubiertos

Alcance: Gestión de servicios del puerto comercial y administración del dominio público
Procesos: Los procesos que quedan cubiertos en el Sistema Integrado ISO 9001-14001 son sobre el buque, mercancía, infraestructuras, relacionados con los clientes y usuarios y los relacionados con la gestión de los aspectos ambientales

Sistema de gestión de la prevención de riesgo laborales OHSAS 18001 (el mismo alcance que ISO 9001)

Sistema de gestión y auditoría medioambiental EMAS

Sistema de gestión ambiental ISO 14001

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.

Otras medidas adoptadas. Especificar cuales

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, Directora, 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.*

Proporcionar una relación muy sucinta de los grupos o comités existentes, indicando sus funciones y la periodicidad con la que se reúne. Incluir en dicha relación otros grupos que pudieran existir de apoyo al consejo de administración además de los indicados.

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.

- g) 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 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

El puerto de Santander cuenta con 5.250 m. lineales de muelles comerciales y una superficie terrestre útil de 256 Ha. Su capacidad de almacenamiento cubierto es de 122.772 m² y descubierto 758.651 m².

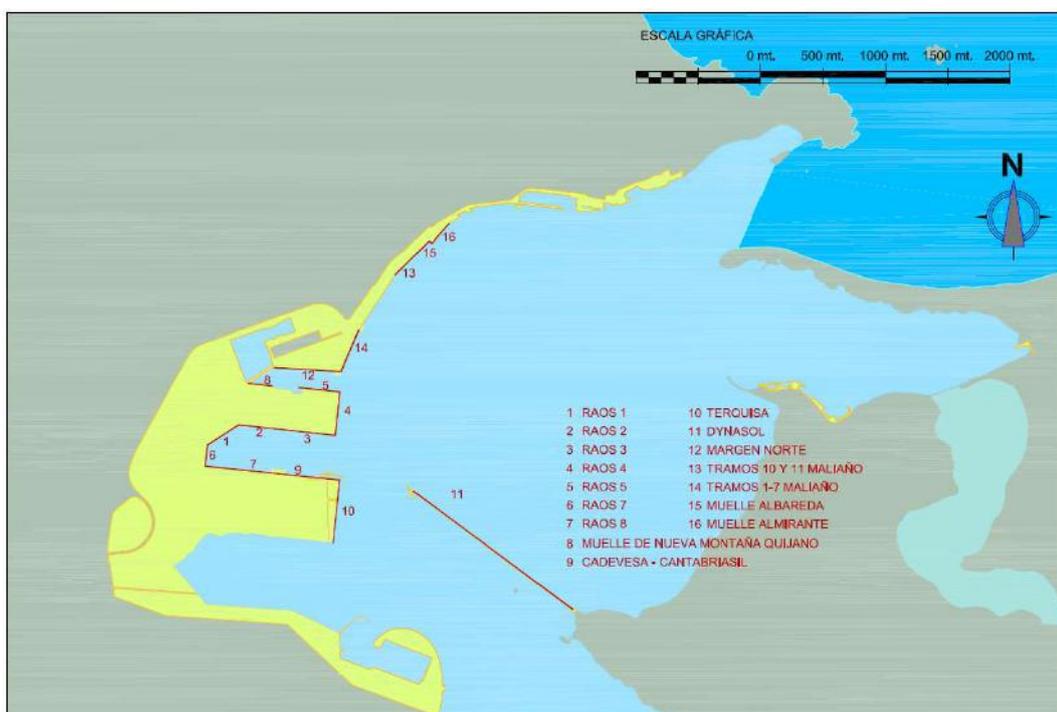


Fig. 3 mapa general de muelles y superficies de almacenamiento

Muelle				
	RAOS 1	RAOS 2	RAOS 3	RAOS 4
Usos	Graneles sólidos	Graneles sólidos Mercancía general	Graneles sólidos Mercancía general Contenedores	Graneles sólidos Mercancía general
Superficie	98.107 m ²	66.964 m ²	151.303 m ²	43.402 m ²
Longitud de muelle	300 m	208 m	569 m	356 m
Calado	15 m	13 m	13 m	13 m
Instalaciones	2 grúas automóbiles de 80 t	1 cargadero de sosa densa	3 grúas de pórtico de 16 t y grúas automóbiles de 80 t	2 descargadores mecánicos
Muelle				

	RAOS 5	RAOS 7	RAOS 8	MARGEN NORTE
Usos	Graneles sólidos	Vehículos y otras mercancías RORO	Vehículos, otras mercancías RORO y mercancía general	Graneles sólidos Graneles líquidos Mercancía general
Superficie total	15.000 m2	78.316 m2	194.282 m2	61.307 m2
Longitud de muelle	335 m	170 m	789 m	538 m
Calado	10 m	10 m	13 m	9,5 m
Instalaciones	Grúas automótiles de 80 t	1 rampa RORO hidráulica	2 rampas RORO flotantes	1 rampa RORO hidráulica y torres de succión para cereales y tuberías para aceites

Muelle	 TRAMOS 10-11 MALIAÑO	 TRAMOS 1-7 MALIAÑO	 BLOQUES
Usos	Cruceros y otros usos	Mercancías RORO Contenedores Barcos auxiliares	Cruceros Terminal de pasajeros, Ferry, cruceros y mercancías RORO
Superficie total	5.416 m2	66.662 m2	18.624 m2 16.158 m2
Longitud de muelle	242 m	710 m	267 m 172 m
Calado	10,5 m	8 m	Entre 7,25 y 9,25 m 9,5 m
Instalaciones		Rampa RORO hidráulica en el tramo nº 4	Rampa RORO flotante y pasarela de pasajeros

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, con un muelle de reciente construcción, 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



Marina de Santander



Puerto deportivo Puertochico

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.

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 2018, 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 2018 se describen a continuación:

ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA

Nuevo control de acceso al puerto

La mejora del acceso directo al puerto desde la red de autovías, mediante una glorieta elevada, que acometerá la Demarcación de Carreteras, y la antigüedad y deterioro que presentan las infraestructuras del control de accesos a los muelles de Raos, requiere completar la actuación con un nuevo control de acceso, que funcione con más fluidez que el actual y de una nueva imagen al acceso principal del Puerto de Santander. Se contemplan nuevos edificios del control y una urbanización del entorno con pavimento rígido, nuevos cerramientos y nuevos sistemas informáticos de identificación y acreditación de acceso.

Inversión total: 1.282 miles de €. Finalización prevista: 2020.

NUEVOS MUELLES E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

Reforma de la rampa ro-ro flotante Raos 8 Este

Esta rampa es fundamental para atender con la calidad óptima el tráfico ro-ro cargo de líneas feeder, con la singularidad de que admite cualquier carga de proyecto que pueda transportar este tipo de buque. En 2017 sufrió el impacto de un buque en su cofferdam durante la maniobra de atraque y su posterior hundimiento por entrada de agua en los tanques secos durante una pleamar viva. El impacto causó daños importantes en la estructura de apoyo en tierra de la rampa, en sus rótulas y en los tanques secos. Por otra parte, los revestimientos de la chapa presentan un deterioro importante, y las deformaciones sufridas por uso intensivo requieren algunas modificaciones y refuerzos de la estructura, que ya fueron implantadas en la rampa gemela de Raos 8 Oeste. Por ello se programa una actuación integral sobre la rampa, que requiere su traslado a varadero o dique seco.

Inversión total: 1.230 miles de €. Finalización: 2018.

Tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño

El tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño dispone de almacenes cubiertos y una rampa ro-ro hidráulica en buen estado, construida a finales de los años 90. Sin embargo, el muelle de pilotes, construido entre 1928 y 1932 con 8 metros de calado, presenta un avanzado deterioro estructural por encima de la bajamar, lo que condiciona su explotación comercial. Con el proyecto de renovación del muelle se recupera una longitud de atraque de 375 m para el atraque fundamentalmente de buques ro-ro cargo y buques ro-pax.

Inversión total: 17.590 miles de €. Finalización prevista: 2022.

REHABILITACIÓN Y MEJORA DE MUELLES

Renovación superestructura en Muelle Raos 3

Las deformaciones en los rellenos del trasdós del muelle y los asientos diferenciales entre cajones del principal muelle utilizado en operaciones de graneles sólidos, unido al deterioro del firme, obligan a las empresas estibadoras a calzar las patas de apoyo de las grúas automóviles y tolvas. La circulación de carretillas elevadoras se realiza con dificultad y riesgo de vuelco en operaciones que requieren el trabajo simultáneo y coordinado de dos máquinas (por ejemplo en la aproximación de piezas eólicas al muelle). La actuación programada consiste en la nivelación longitudinal de la zona de maniobra del muelle, incluidos carriles de grúa, un pavimento rígido de hormigón con fibras de acero en primera línea de almacenamiento, nuevas canalizaciones de servicios y redes de drenaje con sistemas de decantación de partículas contaminantes.

Inversión total: 2.309 miles de €. Finalización prevista: 2020.

REORDENACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO PORTUARIO

Reforma de la terminal de ferries

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 roro 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: 513 miles de €. Finalización prevista: 2019.

Nuevas instalaciones de Mantenimiento

Con objeto de permitir la demolición de los tinglados de Antonio López, que acogen las instalaciones de Mantenimiento de la Autoridad Portuaria, y una nueva urbanización del entorno liberado, se ha acometido la construcción de unas nuevas instalaciones dentro del polígono de Wissocq. La actuación se acomete en dos fases, una inicial correspondiente a la demolición de las antiguas oficinas de Gerposa y urbanización de la calle Rio Miera, y una segunda, correspondiente propiamente a las nuevas instalaciones para talleres y oficinas de Mantenimiento.

Inversión Total: 1.673 miles de €. Finalización prevista 2019

URBANIZACIONES Y PAVIMENTACIONES

Pavimentación de las parcelas B y E de la ZAL

Ante la ocupación inmediata de la parcela “A” de la ZAL para servicios de PDI de automóviles, y las oportunidades de crecimiento en el tráfico de importación de vehículos nuevos, se plantea urbanizar también las parcelas “B” y “E” de la ZAL, con lo que se añaden 53.000 m² más para esta actividad.

Inversión total: 1.819 miles de €. Finalización: 2018.

Urbanización triángulo curvilíneo Raos Sur

El relleno de la denominada “Charca de Raos” (fase I), permite incorporar aproximadamente 36.000 m² a la superficie de la terminal de automóviles. Se ha realizado una caracterización ambiental del espacio y se han propuesto medidas compensatorias por la eliminación de masas arbóreas catalogadas en los hábitats de la Red Natura 2000. El proyecto incluye el drenaje profundo de las aguas de escorrentía que vierten por esta zona en la Dársena Sur de Raos. Se prevé un relleno de 110.000 m³ con materiales de cantera. Las obras de pavimentación y cierre de la parcela (fase II) se ejecutarán una vez producidos los principales asientos de consolidación de los materiales de marisma profundos, para lo que se estima un plazo mínimo de 6 meses desde la finalización de las obras de la primera fase. La urbanización de la parcela incluye un vial perimetral, cierres, pavimentos, drenaje superficial y red de alumbrado, sobre la superficie de 36.000.

Inversión total: 4.743 miles de €. Finalización prevista: 2021.

Pavimentación en Raos

Refuerzo del firme flexible en viales del espigón central de Raos con el pavimento agotado. Se contempla el fresado del pavimento deteriorado y capas intermedia y rodadura con mezcla bituminosa en caliente.

Inversión total: 779 miles de €. Finalización prevista: 2021.

Demoliciones y pavimentaciones en Margen Norte

Se ha dividido la actuación en dos proyectos: “Demolición de antigua nave de Basterrechea, pavimentación y cerramiento en muelle Margen Norte” y “Demolición y pavimentación de las instalaciones de Sergacán en el muelle de la Margen Norte”. Con ambas obras se obtiene una superficie para depósito de mercancías cercana a los 12.000 m² y la mejora del cerramiento portuario.

Inversión Total: 978 miles de €. Finalización prevista 2018

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Actuaciones en sistemas de información, comunicaciones, etc.

El plan de protección de las instalaciones portuarias requiere una mejora constante de las instalaciones de video-vigilancia (cámaras de alta definición, cámaras térmicas y cámaras de infrarrojos) y de la seguridad en los cierres aduaneros (mayor altura, doble bayoneta). Por otra parte, los depósitos en el puerto de mercancías de alto valor (automóviles, maquinaria), requieren también mayores controles anti-intrusismo.

MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD

Aprovechamiento de aguas pluviales

Se trata de recuperar las aguas de lluvia recogidas en las grandes cubiertas de los almacenes portuarios, para almacenarlas en depósitos que abastezcan a los vehículos de limpieza por baldeo y barredoras que utiliza la Autoridad Portuaria en las zonas comunes de tierra (principalmente viales de circulación).

Iluminación led de la red viaria del Espigón Central

Instalación para prestar el servicio general de iluminación en los viales públicos del Espigón Central, mediante farolas con luminarias de tecnología led. Se independiza así la iluminación de los viales generales del puerto y la iluminación de las campas de almacenamiento en concesión o autorización.

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)

Pese a la ralentización del proyecto, derivada de la coyuntura económica, se ha mantenido abierto el proceso de puesta en valor y comercialización de las distintas parcelas.

Se siguen ofertando más de 120.000 metros cuadrados de suelo perimetral al recinto portuario, destinado al almacenamiento y la logística, perfectamente comunicado con las terminales portuarias y con las redes de autovías y ferrocarril. Asimismo, entre su equipamiento cabe la posibilidad de construcción de Áreas de Negocios y Servicios, donde tienen cabida empresas relacionadas directa o indirectamente con el sector del transporte y la logística.

En el año 2016 se ejecutó la pavimentación y acondicionamiento de la parcela "A", quedando disponible para iniciar en ella actividades logístico-portuarias. Debido a la demanda de espacios requeridos por el sector de automoción, el uso

de dicha parcela estará 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).

Actualmente se están pavimentando otros 60.000 m² con el fin de dar servicio a tráficos de automoción.

Puertos secos

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)

En el año 2014 cesó la actividad de dicho puerto seco. La escasa actividad en los tráficos de importación y la nula actividad vinculada a los tráficos de exportación durante varios ejercicios consecutivos, han provocado el cierre de las instalaciones.

La infraestructura cuenta con 105.000 m² destinados a almacenaje, gestión y preparación de vehículos.

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

Puerto seco de Azuqueca de Henares (Guadalajara)

Zona de servicio: Madrid y su área metropolitana

Distancia con el Puerto de Santander: 400 kms.

Superficie: 47.700 m².

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. Específicamente, tiene un papel fundamental en la distribución de papel prensa en la capital.

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.

Nuevas iniciativas

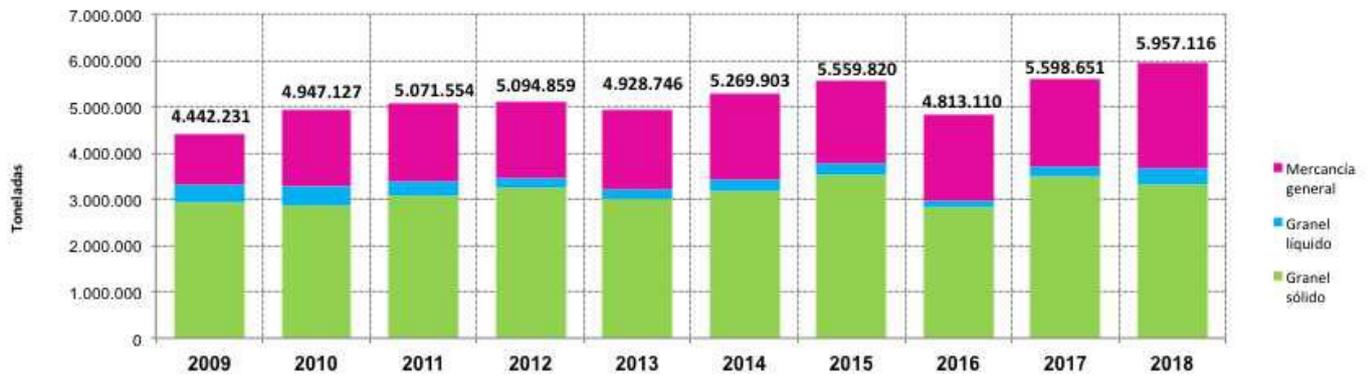
Por último y teniendo en cuenta el potencial de desarrollo industrial y demográfico de Cantabria y Castilla León, el Puerto de Santander puso en marcha un proyecto de colaboración con el gobierno castellanoleonés para la promoción y desarrollo de un puerto seco en Valladolid integrado en el futuro Parque Agroalimentario del Noroeste de esta comunidad. El objetivo de esta iniciativa es reforzar el papel de liderazgo de la Terminal de Graneles Agroalimentarios del Puerto de Santander, una de las más avanzadas del mundo. En este sentido se llegó al Acuerdo el Consejo de Admon. de la APS, por el que se aprueba el Protocolo general de intenciones para el impulso de implantación del Puerto Seco Santander en Valladolid y su integración en el proyecto de creación del “Parque de Agroalimentarios”.

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

¹ 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.

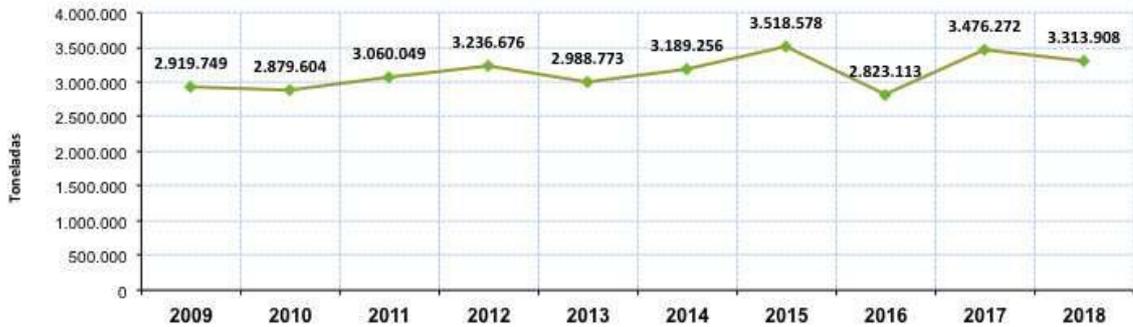
Tráfico de mercancías



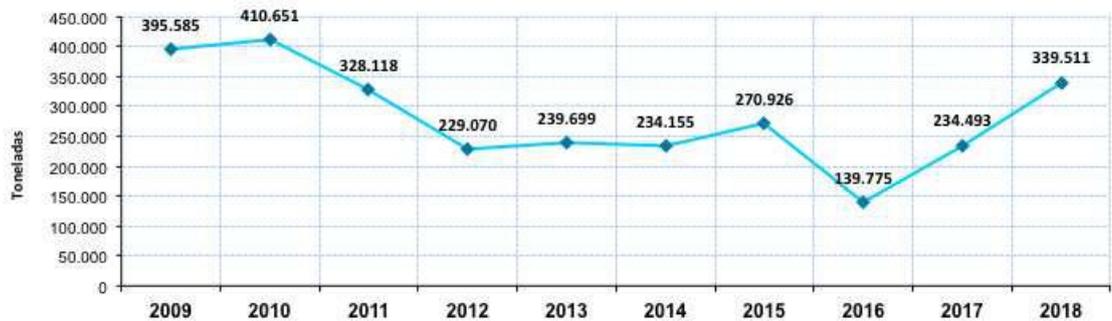
Los datos anteriores, se refieren al tráfico sin incluir la pesca, el avituallamiento o transbordo de mercancías.

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

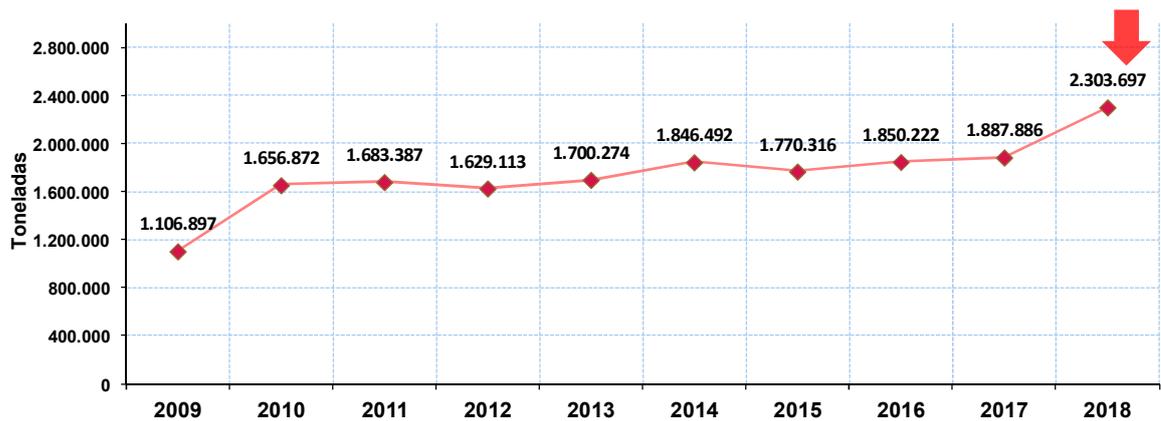
Graneles sólidos



Graneles líquidos



Mercancía general



Análisis comparativo del TRÁFICO TOTAL 2018 respecto 2017:

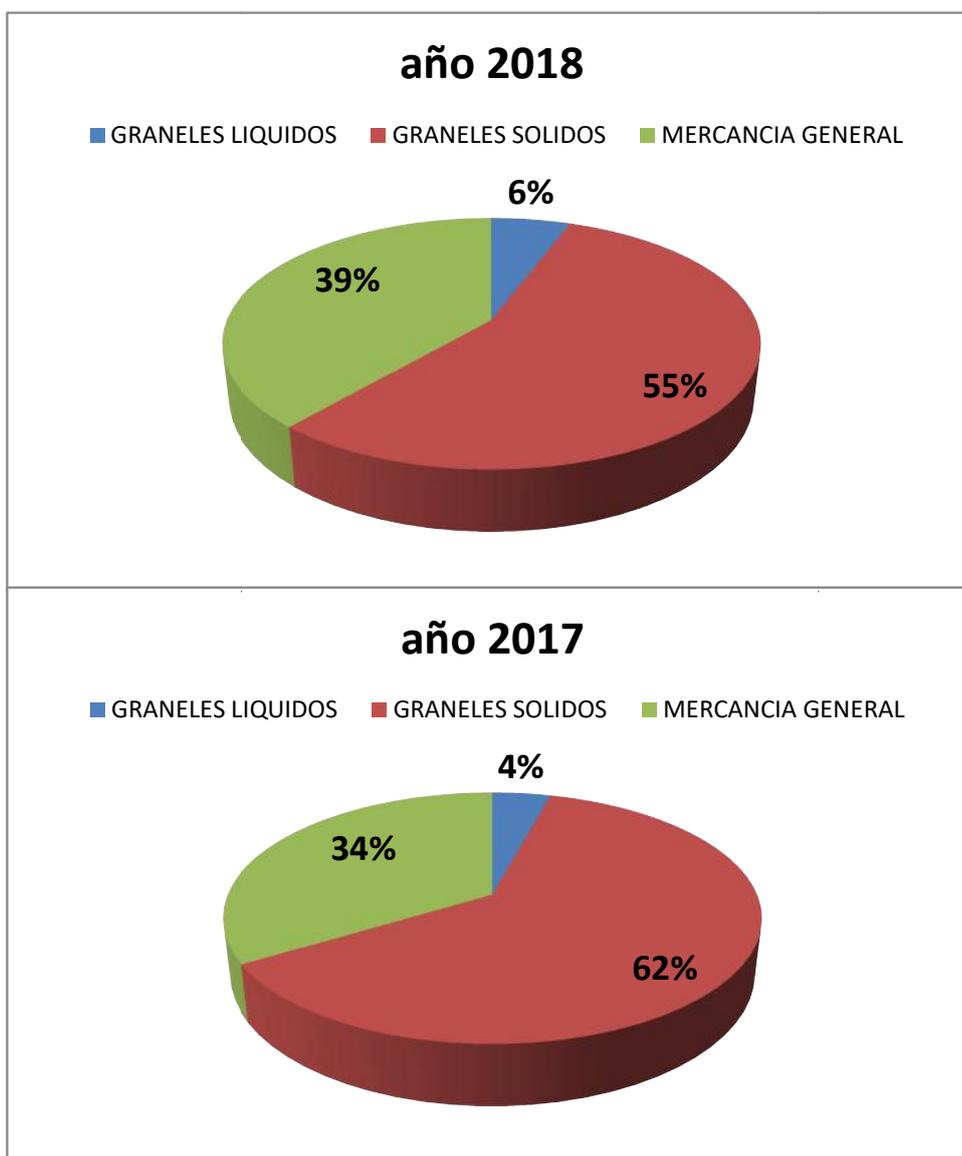
TRAFICO TOTAL, incluye mercancías, transbordos, avituallamiento y pesca, en toneladas

(En toneladas)	2018	2017	Diferencia	VARIACION %
TRAFICO TOTAL	5.984.393	5.622.370	362.023	6,4%

Según la forma de presentación:

(En toneladas)	2018	2017	Diferencia	VARIACION %
GRANELES LIQUIDOS	339.510	234.493	105.017	44,8%
GRANELES SOLIDOS	3.313.909	3.476.272	-162.363	-4,7%
MERCANCIA GENERAL	2.303.697	1.887.886	415.811	22,0%
TOTAL	5.957.116	5.598.651	358.465	6,4%

Análisis comparativo de los porcentajes de cada grupo de tráfico, según la forma de presentación sobre el total en los últimos 2 años:



I_11 *Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.*

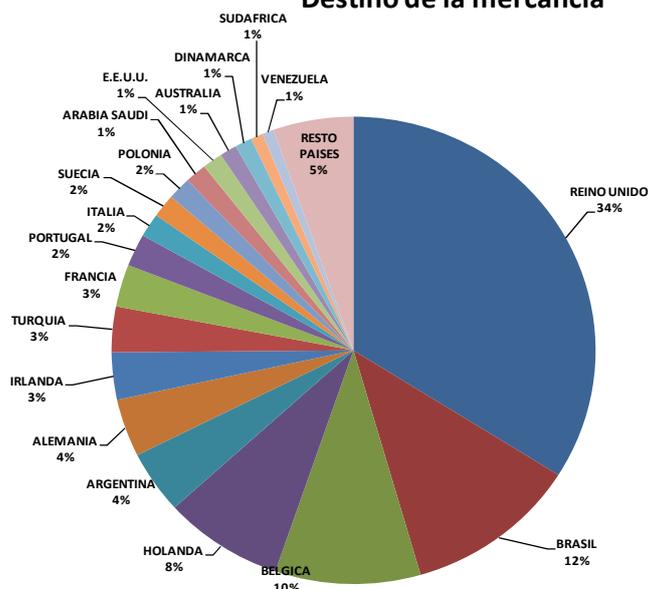
El Puerto de Santander ha intercambiado mercancías con 95 países del mundo, aunque más de la mitad del tráfico con el exterior, fue con 5 países: Reino Unido (21%), Bélgica (11%), Brasil (8%) Holanda (7%) y Rusia (6%).

PAÍS	destino	origen	TOTAL	% s/Tr. Exterior
REINO UNIDO	834.498	372.408	1.206.906	21%
BELGICA	239.029	393.259	632.288	11%
BRASIL	284.922	155.907	440.829	8%

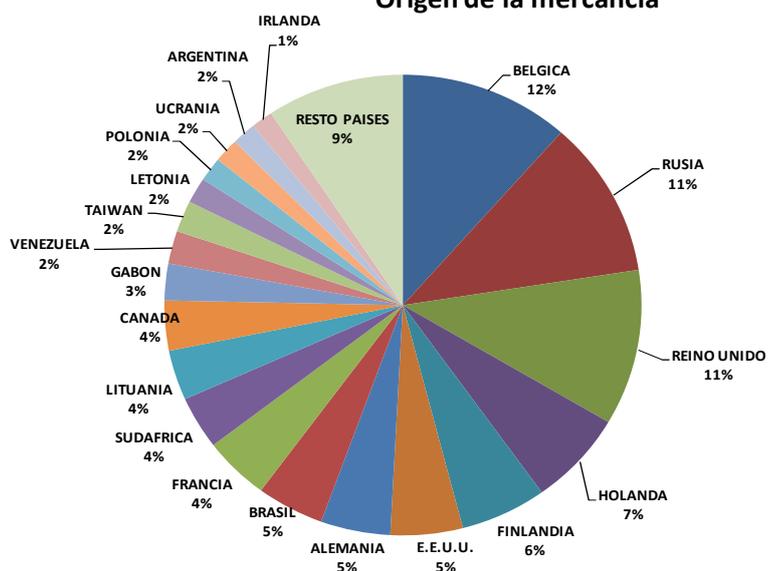
HOLANDA	196.970	226.495	423.465	7%
RUSIA	14	376.533	376.547	6%
ALEMANIA	98.177	160.677	258.854	4%
FRANCIA	71.800	152.887	224.687	4%
FINLANDIA	16.454	198.999	215.453	4%
E.E.U.U.	33.481	167.618	201.099	3%
ARGENTINA	106.866	56.047	162.913	3%
SUDAFRICA	19.773	126.086	145.859	2%
IRLANDA	80.072	49.973	130.045	2%
CANADA	390	119.587	119.977	2%
LITUANIA	0	119.891	119.891	2%
TURQUIA	77.506	24.053	101.559	2%
VENEZUELA	19.070	78.385	97.455	2%
POLONIA	38.425	58.050	96.475	2%
GABON	0	87.950	87.950	1%
SUECIA	39.426	38.091	77.517	1%
TAIWAN	0	74.591	74.591	1%
PORTUGAL	55.148	11.424	66.572	1%
LETONIA	0	61.014	61.014	1%
UCRANIA	0	57.215	57.215	1%
REUNION	4.682	41.250	45.932	1%
DINAMARCA	28.144	14.203	42.347	1%
ITALIA	39.885	156	40.041	1%
RUMANIA	241	39.296	39.537	1%
ARABIA SAUDI	35.128	90	35.218	1%
MARRUECOS	12.721	18.155	30.876	1%
66 paises restantes	125.784	131.901	257.685	4%
TOTAL TRAFICO EXTERIOR	2.458.606	3.412.191	5.870.797	100%

Las mercancías intercambiadas con Reino Unido, Bélgica y Holanda, son principalmente, carga rodada, automóviles, y otra mercancía del tipo roro. La mercancía intercambiada con Brasil es carbonato sódico y con Rusia carbón.

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.

CIFRA NEGOCIOS FACTURADA A LOS 5 CLIENTES PRINCIPALES:

2018

€

Total Principales clientes	10.063.843,34 €
Total facturación	22.852.384,43 €
CUOTA PRINCIPALES CLIENTES	44%

I_13 *Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo².*

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 química, con la exportación de carbonato sódico y bicarbonato e importación de carbón para la generación de energía.

El 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. En el ámbito académico, el Puerto participa en la organización de Masters, conferencias y

² Como, por ejemplo, puedan ser: automoción, pesquera, astilleros, sector energético, cerámico, cementero, agroalimentario, piedra tallada, siderúrgico, etc.

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 40% 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 los correspondientes Pliegos de Condiciones y otorgamiento de licencias 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 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 practica
- 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.

Estos servicios de vital importancia estratégica para la competitividad y seguridad de la actividad portuaria se realizan por empresas privadas en régimen de libre competencia. 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, transporte terrestre, suministro de aceites y combustible a embarcaciones, actividades industriales, reparación de embarcaciones, 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.*

<i>Empresas prestadoras de servicios portuarios que operan en el puerto durante 2018</i>	
<i>Tipo de servicios</i>	<i>Número de empresas</i>
Estiba (Manipulación mercancías)	5
MARPOL	4
Practicaje	1
Remoque	2
Amarre	2

<i>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.</i>	
<i>Tipo de ocupación</i>	<i>Número de Empresas</i>
Concesiones	204
Autorizaciones	70

I_16 *Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado*

Superficie terrestre concesionable (m ²)	2.057.000 m ²
Superficie terrestre en concesión y	1.430.000 m ²

autorización (m ²)	
RATIO (%)	70 %

I_17 *Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas³, sobre total de tráfico de mercancías.*

Terminales de manipulación de mercancías concesionadas en el Puerto de Santander: 2018	Toneladas	% s/total
Tráfico Total	5.957.116	100,00%
T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)	504.878	8,48%
PRODUCTOS FORESTALES (rampa)	503.654	8,45%
CEMENTOS ALFA (silo cemento)	409.684	6,88%
SILO SOLVAY (cinta)	331.123	5,56%
GLOBAL STEEL WIRE (Muelle Montaña)	313.043	5,25%
ALKION (tubería)	263.881	4,43%
NOATUM (terminal de graneles minerales)	263.576	4,42%
REPSOL (tubería)	50.718	0,85%
AZUCARERA (tubería)	24.911	0,42%
RAOS ADITIVOS (tubería)	19.076	0,32%
Total tráfico terminales concesionadas	2.684.544	45,06%

TERMINAL EN CONCESION	MERCANCIA	TOTAL toneladas por TERMINAL
CEMENTOS ALFA	CEMENTO	409.684
MERCANCIA RORO MARGEN NORTE	Servicio KYMMENE Servicio KYMMENE* Servicio CLDN	503.654
GLOBAL STEEL WIRE	CHATARRA MINERAL DE HIERRO ALAMBRÓN OTROS PTOS. SIDERURGICOS	313.043
REPSOL	P. PETROLIFEROS ASFALTO	50.718
SOLVAY QUIMICA	CARBONATO SODICO	331.123
T.A.S.A.	AGROALIMENTARIOS	

³ 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

		504.878
ALKION	BIOETANOL LEJIA SOSA CAUSTICA UREA y OTROS ABONOS MELAZA	
		263.881
NOATUM TERM. GRANELES	CARBON	
		263.576
RAOS ADITIVOS	CEMENTO	
		19.076
TUBERIA AZUCARERA	LEJIAS RESIDUALES MELAZA	
		24.911
		2.684.544

Calidad de servicio

I_18 *Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.*

- 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 cuales

▪
▪

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 mercancía⁴.

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.

Cruceros

La APS continúa liderando el Foro de cruceros de Santander, con el que comparte información y propuestas. Es una iniciativa de la que forman parte todas las instituciones involucradas en este tráfico, y está encaminado a la coordinación y mejora de los servicios prestados a los buques cruceros y sus pasajeros.

- 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.

- 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 2018 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 repetido por cuarto año consecutivo como el mejor valorado por los miembros de la asociación en el estudio que se publicó en el mes de agosto de 2019.

- 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 año se comenzó a trabajar junto con las diferentes administraciones y cuerpos de seguridad (Aduana, Guardia Civil, Policía Nacional, Delegación del Gobierno, etc...) con la vista puesta en el momento en el que se produzca la salida del Reino Unido de la Unión Europea, planteando diferentes escenarios y las posibles soluciones que se podrían tomar en función de ellos.

- 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.

- 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.

- 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.

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

No se aporta información.

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.

Terminal de automóviles

Tras las jornadas de formación orientadas al personal que manipula la mercancía con el objetivo de incrementar la seguridad tanto en las operativas de carga y descarga, como durante la permanencia de los vehículos en las campas de almacenamiento, que se impartieron durante el año 2017, durante el 2018 se llevó a cabo un seguimiento del nivel de cumplimiento de esa formación. Se espera continuar durante 2019 con esa tarea formativa y preventiva.

Terminal de ferries

A primeros de año comenzaron las obras para reordenar los espacios en el entorno de la Terminal de Ferries y de la Estación Marítima, estando previsto continúen en el año 2019 con la reordenación de los espacios de la terminal destinados a las operativas de embarque y desembarque con el objetivo de mejorar la seguridad frente a intrusos de la mercancía rodada, y la remodelación de la Estación Marítima.

Por último, indicar que los grupos de trabajo específicos para el tráfico de automóviles y graneles creados en los últimos años, han demostrado ser una herramienta eficaz para mejorar las condiciones en la manipulación de las mercancías.

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.*

Nº empresas concesionarias o prestadoras de servicios portuarios con bonificación art. 245.2 : 2018	Toneladas	% s/total
NOATUM TERMINAL DE GRANELES (terminal de graneles minerales)	263.576	4,71%
NOATUM TERMINAL <i>POLIVALENTE</i> (empresa SERVICIO estiba)	792.110	14,15%
T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)	430.429	7,69%
Total toneladas del Puerto	5.598.651	100,00%

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 ha 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 es atendido por personal del Departamento Comercial. A fin de mejorar el servicio, se ha establecido un indicador, consistente en el tiempo medio de respuesta, que quedó establecido en el año 2018 en 0,83 días, mejorando los datos de los ejercicios anteriores.

- Informar, sobre el número de quejas y sugerencias recibidas durante 2017. Indicar origen y causa más frecuente de quejas, y las posibles acciones de mejora adoptadas por la Autoridad Portuaria.

A lo largo del año 2018, a través de la cuenta de correo dedicada a tal fin, sac@puertosantander.com, se registraron 60 entradas. De ellas, 51 fueron solicitudes de información, en su mayoría sobre conexiones con otros puertos del mundo y sobre tasas y tarifas por determinados servicios y 5 fueron quejas o reclamaciones de usuarios de los servicios o instalaciones del Puerto.

- 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.

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.

No se exige ninguna de las medidas por la Autoridad Portuaria.

- 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 el Departamento Comercial y la alta 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 la encuesta se valoraron los siguientes aspectos:

- Infraestructura
- Servicios generales
- Servicios técnico-náuticos
- Servicios al pasaje
- Servicio de recepción de desechos generados por buques
- Servicio de manipulación de mercancías
- Servicios comerciales (Otros servicios vinculados a la actividad Portuaria no siendo servicios portuarios).

De igual forma, otro indicador de gran relevancia es utilizado, no solo por el Puerto de Santander, sino por todo el conjunto del sistema portuario español. Es el informe de “Valoración de la Logística Marítimo- Portuaria” editado por ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones). Su última edición, publicada en el mes de agosto de 2019, sitúa por cuarto año consecutivo al Puerto de Santander como el mejor valorado, obteniendo una puntuación de 4,3 puntos sobre un total de 5.

Integración en el 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 comercial⁵.*

⁵ Ejemplos de estrategias e iniciativas ligadas a la promoción de la intermodalidad puerto-ferrocarril

Accesos viarios y ferroviarios actuales



CARRETERAS

Conexiones nacionales:

Asturias y Bilbao: Autovía del Cantábrico (A-8). Libre de peaje

Palencia y Burgos: Autovía de la Meseta (A-67). Libre de peaje.

Conexiones regionales: el eje logístico-industrial previsto por la Comunidad

FERROCARRIL

RENFE: Madrid - Santander por Valladolid y Palencia

FEVE de vía métrica, Santander - Bilbao y de Santander - Oviedo y Gijón.

El acceso al Puerto se realiza únicamente por el complejo portuario de Raos.

Accesibilidad viaria y mejoras en la comunicación interior del Puerto

Durante el mes de noviembre del año 2018 comenzaron las obras del nuevo acceso por carretera a los muelles de Raos, que se integrará en el futuro enlace directo desde las dos autovías a las instalaciones de la APS.

Accesibilidad ferroviaria

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 y el de cemento. 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 este ancho.

Impulso 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:
 - 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)

La apuesta por una gestión sostenible de la actividad portuaria está inequívocamente ligada al incremento de la cuota de participación del tráfico ferroviario.

No solo por ser un modo de transporte más amigable desde el punto de vista ecológico, sino también por su gran margen de penetración y mejora en el sector portuario, el rol del ferrocarril es fundamental y, por lo tanto, desde la APS, se ha fijado la utilización masiva del tren como un objetivo prioritario. Así, todos los proyectos recientemente desarrollados y aquellos en estudio, tienen en la utilización intensiva del tren uno de sus pilares maestros.

Históricamente, las estrategias referentes al ferrocarril diseñadas desde la APS han tenido como resultado su casi permanente liderazgo, según ratio de utilización del modo ferroviario para la entrada y desalajo de las mercancías, dentro del sistema portuario español.

Desde el punto de vista funcional, el Puerto de Santander se ha dotado de nuevos documentos ferroviarios, entre ellos las consignas de línea de conexión en ancho convencional y en ancho métrico y la “Consigna para la regulación de las operaciones en la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de Santander”, que permite el desarrollo de las maniobras por las empresas ferroviarias en condiciones seguras.

La APS continúa tomando parte en reuniones de grupos de trabajo liderados por ANFAC, participando de forma activa y teniendo como objetivo la mejora de la conectividad ferroviaria entre las distintas fábricas y el Puerto. Dichos grupos de trabajo se organizaron en dos vertientes, una operativa y otra más enfocada a la infraestructura ferroviaria. En dichos grupos, además de la APS, participan fabricantes de automóviles (Renault en primer término), Renfe, Adif, operadores ferroviarios privados y operadores logísticos. Una videoconferencia entre todos estos actores se lleva a cabo cada lunes por la mañana con el fin de planificar el trabajo semanal.

Estos avances tendrán su continuidad con el proyecto de mejora de las instalaciones ferroviarias de Muriedas, financiadas por la Autoridad Portuaria, que permitirá disponer de 4 vías para trenes de 608 metros. El importe presupuestado asciende a 1.100.000 €.

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 2018, la APS ha establecido, entre otras medidas, la aplicación de bonificaciones a las tasas devengadas por tráficos y servicios considerados sensibles, prioritarios o estratégicos. Para 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.
- MADERA como mercancía general.

Por otro lado, se sigue trabajando en el proyecto Core Hive, que tiene como objetivo final dotar a España y Portugal de una red operativa e infraestructuras necesarias para el suministro de LNG a las cadenas logísticas integradas en los corredores Atlántico y Mediterráneo.

Durante el 2018 se sentaron las bases para la construcción de un silo vertical, con una inversión de 17 millones de euros que dotaría al Puerto de Santander de 75.000 metros cuadrados para el almacenamiento de vehículos, y el del relleno de un espacio en la zona sur de los muelles de Raos, con una superficie de unos 40.000 metros cuadrados y una inversión prevista de 1.100.000 €. Ambas actuaciones se espera que sean licitadas durante 2019 para que finalice su ejecución durante el 2020.

En octubre se puso en funcionamiento la parcela número 2 de la ZAL, con una superficie de casi 60.000 metros cuadrados, iluminada con cinco torres de 30 metros de altura con 10 proyectores y otra perimetral con farolas de 10 metros de altura con lámparas LED, con cierres, puertas y báculos y una red para cámaras de video-vigilancia, que sumada a la fase 1 inaugurada dos años antes, ha generado nuevos espacios para el almacenamiento de automóviles.

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.*

Tráfico total año (toneladas)	2016	2017	2018
Camión	3.830.227	4.628.827	4.927.854
Ferrocarril	942.056	928.451	966.380
Total mercancías	4.813.110	5.598.651	5.957.116
Cuota participación ffcc	20%	17%	16%

Tráfico importación (toneladas)	2016	2017	2018
Camión	2.261.135	3.120.554	3.180.645
Ferrocarril	340.744	217.003	223.691
Total	2.638.537	3.374.111	3.465.891
Cuota participación ffcc	12,91%	6,43%	6,45%

Tráfico exportación (toneladas)	2016	2017	2018
Camión	1.569.092	1.508.273	1.747.209
Ferrocarril	601.312	711.448	742.689
Total	2.174.573	2.224.540	2.491.226
Cuota participación ffcc	27,70%	31,98%	29,81%

Evolución Tráfico ro-ro/M general(toneladas)	2016	2017	2018
Ro-Ro	1.411.294	1.551.574	1.839.238
Mercancía general total	1.850.222	1.887.886	2.303.697
% Ro-ro sobre total de Mcia. General	76%	82%	80%

Comunicación Institucional

I_25 *Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.*

La Autoridad Portuaria de Santander establece distintos esquemas informativos dependiendo de las circunstancias y del grupo al que va dirigida la comunicación.

La relación que mantiene la Autoridad Portuaria de Santander con los distintos grupos de interés identificados se estructura en función de si se trata de instituciones públicas o privadas.

Públicas: Entre las instituciones contenidas en este campo se encuentran los Gobiernos Nacional y Autonómico, Puertos del Estado, el Aeropuerto de Santander, la Universidad de Cantabria y los Ayuntamientos de Medio Cudeyo, Ribamontán al Mar, Santander, Astillero y Camargo. Con todos ellos existe un diálogo fluido y el mantenimiento constante de reuniones.

Además, en este campo se encuentra la relación con Capitanía Marítima, con la que la APS participa en el Consejo de Navegación y Puerto, y mantiene reuniones bilaterales. Capitanía Marítima participa en el Consejo de Administración de la APS, por medio del Capitán Marítimo que es miembro nato del Consejo.

Asimismo, se puede incluir en este punto a los organismos de inspección con los que la APS mantiene reuniones a petición de parte y a través de medios oficiales de comunicación administrativa.

Privadas: La APS establece las relaciones con los clientes del puerto, proveedores, medios de comunicación diversas asociaciones de vecinos, ecologistas y otros grupos de interés a través de invitación y asistencia a jornadas de información, cursos y jornadas de formación, el servicio de atención al cliente, la celebración de reuniones, la realización de eventos de promoción y encuestas de satisfacción, asistencia a ferias sectoriales, envío de información a medios de comunicación o inserción de publicidad en medios tanto locales como especializados.

Dentro del propio núcleo de la APS se establecen relaciones en los diferentes niveles del organismo:

- Los miembros del Consejo de Administración mediante las reuniones ordinarias y extraordinarias.
- Los directivos que participan en el Comité de Dirección.
- Con el Comité de Empresa y los empleados se mantiene comunicación a través de la intranet, notas internas, reuniones y correos sobre temas de interés.
- Con las sociedades y entidades participadas, la comunicación se establece en función de la naturaleza y el objeto de la relación que mantienen ambas partes.

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 como interlocutores entidades de carácter local, regional, estatal e internacional.

La relación con los diferentes poderes públicos se establece a través de reuniones, asistencia a actos institucionales, creación de grupos de trabajo conjuntos y otras vías de colaboración institucional.

Con organismos y entidades oficiales públicas y privadas se mantienen reuniones periódicas y se participa en jornadas especializadas.

Con los grupos de ciudadanos se mantienen regularmente reuniones en las que se intenta resolver, si los hubiera, los conflictos de convivencia que se puedan generar y se informa de los pasos dados por la Autoridad Portuaria de Santander en lo que se refiere a temas de Puerto-Ciudad. Los medios generales de comunicación y la propia página web del Puerto sirven también de vehículos de comunicación entre ambas partes.

La relación con diferentes entidades académicas y culturales se establece en el marco de la participación y creación de redes de investigación y conocimiento portuario, así como mediante la presencia en eventos y en cursos especializados o favoreciendo la formación de los universitarios en prácticas.

En todos los casos, los medios de comunicación social son canales de difusión de información relativa al Puerto y su funcionamiento.

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.** 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. Además, se está trabajando en la liberación de nuevos espacios en la C/ Antonio López a través del traslado de los almacenes portuarios ubicados en esa zona a otro punto del puerto y en la rehabilitación de la Estación Marítima y su entorno. Los convenios con

el Ayuntamiento de Santander han permitido la construcción de un gran paseo marítimo en la zona de Marqués de la Hermida y la realización de una amplia zona de carril bici.

- **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 Ferry por el centro de la ciudad.
- **Competitividad del Puerto.** El Puerto es uno de los motores económicos más importantes de Cantabria, que genera valor añadido a toda la actividad empresarial, industrial y de servicios que se desarrolla en la región. 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.

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.”
- 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.

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
- Costa Verde Cruceros
- CLIA (Cruise Line International Association)

Asociaciones en el ámbito puerto –ciudad:

- APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)

Asociaciones técnicas en el ámbito de la logística:

- Cylog (Castilla y León Logística)
- Short Sea Shipping Promotion Center Spain

Asociaciones portuarias:

- ESPO (The European Sea Ports Organisation)
- 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)

Promoción comercial.

I_30 *Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.*

A lo largo del año 2018 la Autoridad Portuaria de Santander participó en las siguientes ferias:

- “Seatrade” de Fort Lauderdale (Sector cruceros).
- “Seatrade” de Lisboa (Sector cruceros).
- “Cruise Summit” de Madrid (Sector cruceros).
- “SIL” de Barcelona (Sector logístico).
- “Breakbulk” de Bremen (Sector logístico, portuario y naval).
- “Fruit Attraction”, Madrid.

En el mes de mayo, Brittany Ferries puso en marcha una nueva línea que unirá los puertos de Santander y Cork. Esta ruta, que cuenta con dos conexiones semanales, la realiza el buque *Connemara*, un barco que tiene capacidad para 500 pasajeros y 2.250 metros lineales de espacio en garajes. La duración de la travesía oscila entre las 24 y las 27 horas y representa la primera y única línea de ferry directa entre España e Irlanda.

Durante el verano de 2018 la naviera luxemburguesa CLdN realizó unos ajustes en sus escalas en el Puerto de Santander que supusieron establecer una conexión directa con el puerto de Zeebrugge dos veces a la semana. Está previsto que la línea, especializada en transporte de contenedores de 45 pies y remolques, experimente un incremento de 10 mil semirremolques (trailers) gracias a estas modificaciones.

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.*

	2016	2017	2018
Montante de gastos	71.843,09	111.888,79	89.396,03
Gastos de explotación	20.499.345,83	21.858.000	21.611.930
% de gastos en promoción comercial	0,35%	0,51%	0,41%

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.

Sede Electrónica: Trámites Online y Perfil del contratante, Licitación Electrónica, Portafirmas, Notificación electrónica a través del registro de salida o por comparecencia en Sede. Licitación electrónica. Registro electrónico que cumple el ENI (Esquema Nacional de Interoperabilidad)

Notificación electrónica de facturas y recepción electrónica de facturas.

Web: Control de servicios de prestación indirecta: prácticos, amarradores, remolcadores. Solicitud y control de ocupaciones de superficie.

Aplicación para móviles Android y Apple con diversas funcionalidades

- 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 de la Sede Electrónica, existe una sección de Reutilización de la información, en el que se encuentra el catálogo de datos abiertos. Los ficheros que pone a disposición pública la APS son:

- Noticias de la Autoridad Portuaria de Santander.

- Buscador de noticias relativas a la Autoridad Portuaria de Santander. Se puede realizar la consulta por fecha o categoría.
 - Memoria del 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.
- Seguridad en la prestación de servicios basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación.
 - 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 de negocio de TIC. Se dispone de un CPD de respaldo en edificio independiente, que mantiene copias de todas las máquinas principales.
 - Informar si la Autoridad Portuaria dispone de un plan de contingencias en materia de Tecnologías de la Información y Comunicación.

Existe un plan de contingencias TIC que permite mantener un segundo centro de datos, caso de no disponer del principal.
 - Informar sobre las iniciativas desarrolladas en materia de ciberseguridad.

Junto con PdE y el resto de Autoridades Portuarias estamos trabajando en la implantación de sistemas y servicios de ciberseguridad, para el establecimiento de un SOC (Centro de Operaciones de Ciberseguridad) externalizado. Este plan pretende realizar el contrato de un SOC durante el ejercicio 2020.
 - 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.
 - 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.
 - 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.
- Control telemático de iluminación con luminarias LED.
- Control de accesos, con preregistro a través de un portal en Internet. Identificación basada en QR. Integración con los sistemas de accesos de las terminales portuarias.

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.*

A raíz de la firma del acuerdo suscrito en septiembre de 2009 por Puertos del Estado, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, el Gobierno de Cantabria, la Universidad de Cantabria y la Autoridad Portuaria de Santander, inicia sus actividades el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria con el propósito de actuar como un agente de alcance internacional, promotor y dinamizador de iniciativas destinadas a la mejorar la formación e impulsar la innovación dentro del sector portuario.

En continuidad con los años anteriores, la labor desarrollada durante 2018 por dicho Centro, se ha enfocado tanto hacia iniciativas de carácter docente como, en menor medida, de investigación e innovación.

ESTUDIO: CAPACIDADES REGIONALES EN EMPRENDIMIENTO

Lugar: Santander. Facultad de Derecho. Universidad de Cantabria

Fecha: 28 de febrero de 2018

Convocada por el Centro Internacional Santander Emprendimiento, la Autoridad Portuaria de Santander participó a finales del mes de febrero en la reunión inicial destinada a impulsar el estudio “Capacidades Regionales en Emprendimiento”.

El propósito de dicho trabajo, promovido por la Dirección General de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, fue el de, a través del análisis de las actividades y acciones que los agentes vinculados al emprendimiento realizan en la actualidad en Cantabria, diagnosticar la situación en la que se encuentra el emprendimiento en la región.

En la reunión participaron representantes de más de 20 agentes regionales, se expuso el trabajo a desarrollar, detallando sus objetivos y el alcance, la metodología etc.

PERÚ: RELACIONES PUERTO -CIUDAD

Durante 2018 se dio continuidad a los trabajos de investigación iniciados a mediados de octubre de 2017 juntamente con la Autoridad Portuaria Nacional

de Perú, en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad en dicho país al amparo del Acuerdo Internacional no Normativo suscrito en 2016 con dicha entidad,

El propósito de dichos trabajos es doble. En primer lugar, tratar de dotar a la APN de criterios, principios programáticos y pautas de conducta que le permitan marcar y orientar sus actuaciones en materia puerto-ciudad; en segundo lugar, generar pensamiento estratégico acorde al logro de los objetivos formulados en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de dicho país.

Así, la elaboración del informe-memoria titulado “PERÚ, PUERTOS Y CIUDADES PORTUARIAS: RELACIONES Y DINÁMICAS EN UN MUNDO GLOBALIZADO” iniciada en a finales de 2017, quedo concluida en marzo de 2018, culminado así la primera fase de la investigación.

Ya en el mes de octubre, se reanudaron los trabajos de la segunda fase, abordándose a finales del año la redacción de un segundo informe-memoria bajo la denominación de “PERÚ, INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD: CONCEPTUALIZACIÓN Y FORMULACIÓN ESTRATÉGICA”, cuya finalización esté prevista para abril de 2019.

PUERTO + STARTUPS: “ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN”

El progresivo posicionamiento de la innovación entre las prioridades estratégicas del Sistema Portuario Español llevó a éste a finales del mes de marzo a aprobar la creación del fondo “PUERTOS 4.0” que, dotado con cerca de 25 M € para un período de cuatro años, estará destinado a la financiación de ideas y proyectos innovadores para el sector logístico-portuario español.

Consciente de la importancia que la innovación y el emprendimiento tienen para la mejora la productividad del puerto, y del potencial del referido fondo como instrumento impulsor de este tipo de iniciativas, la Autoridad Portuaria de Santander, en colaboración con la Sociedad para el Desarrollo Regional de Cantabria (SODERCAN) y la Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, comenzaron a trabajar en la iniciativa "PUERTO + STARTUPS: ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN" con el propósito de generar alrededor del puerto y su comunidad logístico-portuaria un "hábitat" en el que entidades y empresas (start-ups, desarrolladoras, etc.) puedan interactuar, concebir e implementar ideas y proyectos innovadores que aporten valor, capacidad competitiva y ventajas sostenibles al puerto.

El primer paso para impulsar esta iniciativa fue la identificación y toma de contacto con empresas locales y "startups" desarrolladoras de productos y servicios con perfiles afines y conectables con las actividades que se realizan en los puertos.

Una vez determinadas y seleccionadas dichas empresas, se tomó contacto con ellas a través de la organización de un programa de reuniones personalizadas en grupos reducidos, en las que además de exponerles la idea del ecosistema y las características del fondo “Puertos 4.0”, se les presentó el Puerto de Santander,

incluyendo una visita guiada a sus instalaciones, y se tuvo la oportunidad de conocer el “Core Business” de cada una de ellas.

En total se llevaron a cabo seis reuniones que se programaron durante el último trimestre del año y en las que participaron algo más de una treintena de compañías dispuestas a afrontar este estimulante reto.

FECHAS DE LAS REUNIONES	EMPRESAS Y ENTIDADES PARTICIPANTES
LUNES, 29 DE OCTUBRE	BINARY BOX, ARCANOS NTERCOM S.L., DISENIUM, INVAR, Ingeniería y Visión Artificial S.L., MANGEKYO ESTUDIOS
MIÉRCOLES, 31 DE OCTUBRE	ZITELIA, CONCANO GAMES, INFITEC, Edrónica, 3DINTELLIGENCE
MARTES, 6 DE NOVIEMBRE	AWGE TECHNOLOGIES, SILECMAR. Industrial and Marine electronic systems, NAOTECH SOLUTIONS, COMUNITICS. Marketing y Comunicación 3.0
MÍRCOLES, 7 DE NOVIEMBRE	CIBERCLOUD, SMART SENSOR, COSMIKAL, SIALI, VIAVOX, HERITAS
JUEVES, 15 DE NOVIEMBRE	BERTEN Digital Signal Processing, TRANSMODAL RESOURCING CONSULTORATIC, PREDICTIA. INTELLIGENT DATA SOLUTIONS S.L., DRONITEC, ALPHA CLOUD SYSTEMS, CONCEPTUAL KLT
JUEVES, 13 DE DICIEMBRE	COLEGIO DE INGENIEROS CAMINOS, CANALES Y PUERTOS, DIATOMEA, SOINCON, DIGITAL TWIN, NEW DOMOTEC, INSTITUTO DE HIDRÁULICA AMBIENTAL, IH CANTABRIA, CISE. CENTRO INTERNACIONAL SANTANDER EMPRENDIMIENTO

DIGITALIZACIÓN FONDOS DOCUMENTALES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

Durante 2018 se ha llevado a cabo la X Fase de Digitalización, Planos 1, para la que se han seleccionado unos 1.400 planos del fondo cartográfico más un proyecto de obras, que contiene más de 400 páginas y 17 planos.

Recursos económicos totales en I+D+i POR CITAP (2018)

Gasto en I+D+i en €	1.284,57 €
(Gasto en I+D+i/ Totales gastos de explotación)*100	0,006 %
Inversión en I+D+i en €	2.791,94 €
(Inversión en I+D+i /Total de inversiones)*100	0,00%

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.

FORMACIÓN Y ACTIVIDADES DOCENTES

A continuación, se expone la actividad formativa desarrollada en 2018 en el marco de Cantabria Campus Internacional y CITAP.

Cursos, seminarios y jornadas

EL COMERCIO INTERNACIONAL: TRANSPORTE MARÍTIMO Y OPERATIVA PORTUARIA

MÓDULO: LOS PUERTOS COMO CENTROS INTERMODALES Y CENTROS LOGÍSTICOS

Modalidad: On-Line

Fechas: 4ª edición; 5 de marzo – 20 de mayo

Fechas: 5ª edición; 10 de septiembre – 25 de noviembre

Entidades: ICEX-CECO, en colaboración con Extenda, Agencia Andaluza de Promoción Exterior, Aragón Exterior, Avante Extremadura; SODERCAN, Gobierno de Navarra; Instituto de Fomento Región de Murcia; Igape y Proexca; Autoridad Portuaria de Santander.

Dirigido a responsables del área internacional de las empresas exportadoras (principalmente pymes), su programa se desarrolla íntegramente con metodología on-line. Una vez concluida esta, se realizarán visitas a los principales puertos españoles por parte de los alumnos del curso. El curso articulado alrededor de cuatro módulos temáticos tiene una duración de 120h lectivas a lo largo de 8 semanas.

La Autoridad Portuaria de Santander es responsable del diseño y elaboración de los contenidos del módulo "Los Puertos como Nodos Intermodales y Centros Logísticos", corriendo a cargo de Cristina López Arias, Directora de la Autoridad Portuaria de Santander, su impartición.

A lo largo de 2018 se dictaron dos ediciones del referido curso, junto con las correspondientes sesiones y visitas técnicas efectuadas al Puerto de Santander, las cuales se reseñan en otro apartado de este informe.

XVIII CURSO IBEROAMERICANO DE TECNOLOGÍA, OPERACIONES Y GESTIÓN AMBIENTAL EN PUERTOS

Dirección:

Don Ignacio Arrondo Peral

Director de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado

Doña Cristina López Arias

Directora de la Autoridad Portuaria de Santander

Don Íñigo Losada Rodríguez

Catedrático de la Universidad de Cantabria

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 11 de mayo - 07 de junio

Entidades: Organismo Público Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Santander, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Universidad de Cantabria, Cantabria Campus Internacional, Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos.

Acción de capacitación enmarcada dentro de las iniciativas de cooperación internacional promovidas por Puertos del Estado, en representación del sistema portuario español, y la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos, en colaboración de la Autoridad Portuaria de Santander y las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo; a la vez que inscrita dentro de la programación académica de "Cantabria Campus Internacional" de ambas universidades.

Se trata de un "Curso de Especialización" presencial, de cuatro semanas de duración, dotado de 260 horas de carga lectiva (10,4 Créditos ECTS).

Su plan de estudios estuvo configurado por cerca de 120 temas articulados en una veintena de unidades temáticas, y que incluye, igualmente, la realización de visitas técnicas a puertos, terminales e instalaciones portuarias de distinto tipo, así como a centros docentes y de investigación relacionados con los materiales de estudio del Curso.

El programa ofreció a los alumnos una especialización selectiva en función de su perfil académico y desempeño profesional, que pudieron optar entre dos áreas de conocimiento: "OPERACIONES PORTUARIAS" y "GESTIÓN AMBIENTAL.

Su claustro de profesores estuvo formado por más de 70 expertos y especialistas de larga trayectoria profesional, procedentes del mundo académico (laboratorios y centros de investigación y formación especializada); y profesional público (directivos de Autoridades Portuarias, Puertos del Estado, etc.) y privado (altos ejecutivos de distintos ámbitos del sector: operadores de terminales, consultores, empresas constructoras, etc.).

En su XVIII edición, el Curso contó con un total de 20 participantes, de variado perfil técnico, originarios de un amplio espectro de países latinoamericanos: Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay.

MÁSTER UNIVERSITARIO EN COSTAS Y PUERTOS 2018-2019

ESPECIALIDAD: INGENIERÍA PORTUARIA

ASIGNATURA: GESTIÓN PORTUARIA

Dirección:

D^a Cristina López Arias

Directora de la Autoridad Portuaria de Santander

Lugar: Faro de la Cerda, Península de la Magdalena. 39005 Santander

Fechas: 14 de mayo – 15 de junio

Entidades: IH Cantabria - Universidad de Cantabria, y las entidades que promueven el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP: Autoridad Portuaria de Santander, Puertos del Estado, Gobierno de Cantabria, Universidad Internacional Menéndez Pelayo y Universidad de Cantabria.

El máster en Costas y Puertos tiene como propósito proporcionar conocimientos especializados para comprender los complejos procesos litorales y abordar los retos planteados en el desarrollo de infraestructuras costeras, portuarias y offshore, mediante el entrenamiento práctico en el uso de las más avanzadas metodologías y herramientas.

La Autoridad Portuaria de Santander viene colaborando activamente con el Instituto de Hidráulica Ambiental IH Cantabria en el desarrollo de esta iniciativa a través del apoyo a su docencia; y, más específicamente contribuyendo con la impartición de la asignatura “Gestión Portuaria”, enfocada a la adquisición por parte del alumno de un conjunto de conocimientos generales sobre el sistema portuario español y el Puerto de Santander, así como una serie de destrezas en el ámbito de la planificación y explotación portuaria, esenciales para enfrentarse al diseño de este tipo de infraestructuras.

ENCUENTRO: PUERTO, CIUDAD Y TURISMO

Dirección:

Juan Saiz Ipiña

Subdirector de la Escuela Universitaria de Turismo Altamira

Virginia López Valiente

Directora General Cruises News Media Group

Lugar: Escuela Universitaria de Turismo Altamira. Santander

Fechas: 4 - 6 julio

Entidades: Entidades que promueven el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP: Autoridad Portuaria de Santander, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Universidad de Cantabria; y la Escuela Universitaria de Turismo Altamira.

Una de las tipologías de ciudades que presenta una particular relación con el turismo son las portuarias, enclaves que cuentan con recursos y potencialidades inherentes al propio puerto con capacidad de singularizar estrategias de oferta y demanda turística a través de sus facultades para atraer y recibir directamente los flujos de turistas que viajan por mar.

Los pasajeros de ferries y cruceros constituyen un segmento del negocio turístico de creciente importancia y significación económica que, en el caso de España y para el segmento crucerista, aporta al PIB del turismo un 10,9%, genera un volumen de negocio de 1.300 millones de euros, y da empleo a más de 28.600 personas.

Otro de los factores diferenciales de estas urbes radica en la posibilidad de sumar a su oferta y potencial turístico la náutica de recreo y deportiva, configurada por actividades tales como la navegación a vela, la pesca, el buceo, el windsurf, el remo, la motonáutica, etc., cuyo desarrollo se sustenta esencialmente en la disponibilidad de infraestructuras portuarias.

Finalmente, su tercer componente distintivo reside en las operaciones de integración urbana de los frentes marítimo-portuarios que quedan obsoletos para el tráfico comercial. Terminales de pasajeros, marinas y dársenas deportivas; áreas de esparcimiento al aire libre y equipamientos lúdicos, culturales y comerciales, son ingredientes presentes en la gran mayoría de los proyectos de regeneración de waterfronts que, además de dinamizar y fortalecer las capacidades turísticas de estas ciudades, en muchos casos generan potentes imágenes que actúan como reclamo turístico.

Alrededor de estos tres ejes giraron los temas que se abordaron en el Encuentro "Puerto, Ciudad y Turismo", evento en el que un grupo de expertos de primer nivel reflexionaron y contrastaron enfoques y puntos de vista sobre dichas materias.

Estos contenidos se vieron también ilustrados a través de los casos de estudio de Málaga, Perú y la Bahía de Santander, entorno territorial en la que vinculación entre urbe, puerto y turismo constituye un ejemplo paradigmático.

XL REUNIÓN PORTUARIA DEL ISTMO CENTROAMERICANO

Lugar: Hotel Crowne Plaza. Santo Domingo. República Dominicana

Fecha: 24-27 de julio

Entidades: COCATRAM y Autoridad Portuaria de la República Dominicana.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, COCATRAM, en su carácter de organismo regional, tiene por finalidad atender los asuntos relativos al desarrollo del subsector marítimo y portuario de Centroamérica; y en cumplimiento de sus funciones, entre otras cuestiones, brindar asistencia técnica a las empresas portuarias de la región, para lo cual creó el foro regional denominado "Reunión Portuaria del Istmo Centroamericano", REPICA.

REPICA se destaca como el foro anual más importante de encuentro y convergencia de autoridades portuarias, operadores y proveedores de servicios de la industria marítima-portuaria de Centroamérica, propiciando el intercambio de ideas para la solución de problemas regionales vinculados con la gestión y operación portuaria y demás aspectos relacionados, así como compartir experiencias en lo referente a estrategias para la puesta en marcha de planes de modernización, innovación y legislación.

La XL REPICA, organizada por la Autoridad Portuaria de la República Dominicana y COCATRAM, tuvo lugar del 24 al 27 de julio de 2018 en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana.

En dicha edición se abordaron temas tales como: la importancia del sector portuario como eje para el desarrollo de las exportaciones; el impacto de las cadenas de suministro para el crecimiento del comercio exterior; el impacto de la facilitación del comercio en la gestión portuaria; la evolución de la inversión privada en el sector portuario y sus efectos en el comercio exterior en América Latina; estrategia marítima y portuaria de la República Dominicana; transporte marítimo de corta distancia; el papel de la mujer en la industria portuaria entre otros.

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Jaime González, fue invitado a intervenir como ponente internacional en el panel titulado “Relación Puerto-Ciudad”, sesión que se llevó a cabo en la mañana el viernes 27 de julio.

XI REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN INTERAMERICANO DE PUERTOS (CIP): GESTIÓN SOSTENIBLE PARA LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA

Lugar: Secretaría de Relaciones Exteriores, Ciudad de México – México

Fecha: 1-3 de agosto

Entidades: Comisión Interamericana de Puertos (CIP), de la Organización de los Estados Americanos (OEA) y Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México.

Uno de los eventos más importantes que la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) organiza para los Estados Miembros son sus “Reuniones Ordinarias”, citas anuales que congregan a representantes del más alto nivel de las Autoridades Portuarias Nacionales de las Américas, organizaciones internacionales, sector privado, sociedad civil y academia. Tomadores de decisiones y agentes de cambio de la industria, abordan, debaten e intercambian en estos eventos prácticas y soluciones técnicas, para alcanzar puertos sostenibles en el hemisferio.

En esta ocasión las temáticas de los paneles en torno a los cuales giró la agenda del evento fueron las siguientes: gestión sostenible para un desarrollo portuario competitivo, seguridad y gestión portuaria, mitigación de riesgos y continuidad de negocios ante desastres y emergencias, legislación portuaria moderna para una gestión eficiente, conectividad regional sostenible, y responsabilidad social empresarial y políticas inclusivas, en la industria marítima-portuaria.

Invitado por la CIP-OEA a participar como Ponente en dicha Reunión, José Ramón Ruiz, Jefe del Dpto. de Actividades corporativas de la Autoridad Portuaria de Santander, dictó en la mañana del jueves, 2 de agosto la charla "Ideas para pensar la "normatividad" en las relaciones puerto-ciudad", inscrita en el panel titulado: “Legislación portuaria moderna para una gestión eficiente”; que moderado por Alberto Díaz, Presidente Administración Nacional de Puertos, Uruguay, y que estuvo configurado por Llu-delis Espinal, Presidenta y Fundadora, Women’s International Shipping and Trade Association, República Dominicana; Marita Kramp, Asesora Legal Corporativa, Havenbeher –

Suriname Port Management Company, Suriname; y Claudia Sánchez Presidente, Asociación Mexicana de Infraestructura Portuaria, México.

TALLER “PRECEPTOS Y PAUTAS PARA EL DISEÑO Y ELABORACIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO PUERTO-CIUDAD

Diseño, dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso

Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas, Autoridad Portuaria de Santander

D. Elar Salvador Granda

Jefe Unidad de Capacitación Portuaria, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

D^a Patricia Saco Cabrera

Asistente de la Gerencia General, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

Lugar: Centro Cultural de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Avenida Camino Real 1075, San Isidro, Lima 27. Perú

Fechas: 26 de noviembre de 2018

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander y Autoridad Portuaria Nacional de Perú

La impartición de este taller, al igual que las tres iniciativas de capacitación que se describen seguidamente, forman parte de las acciones de colaboración desarrollada con la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú al amparo del “Acuerdo Internacional no Normativo” suscrito con dicha entidad en 2016.

El presente taller tuvo como propósito dar continuidad al seminario/taller impartido en Lima en noviembre de 2017, titulado RELACIONES PUERTO-CIUDAD EN PERÚ. PROCESOS, RETOS Y OPORTUNIDADES. La tarea desarrollada en aquel evento permitió elaborar un primer diagnóstico sobre la situación actual de las relaciones puerto-ciudad en Perú, perfilar una visión sobre su porvenir, así como enunciar una "meta deseada" a partir de la cual establecer los ejes o áreas de intervención estratégica y las acciones necesarias para alcanzarla.

La finalidad de este taller fue la de, a través de un ejercicio de reflexión individual y colectivo en el seno de la propia APN, progresar y ahondar en la formulación e implementación de una estrategia puerto-ciudad para la APN, poniendo el foco en cuatro aspectos clave en el diseño y construcción de toda estrategia y su gestión: el "diagnóstico", la "meta", los “principios rectores” y los "ejes/áreas de intervención estratégica”.

ENCUENTRO "EL PUERTO DEL CALLAO Y SUS RELACIONES CON SU ENTORNO URBANO"

Lugar: Hotel Costa del Sol Wyndham Lima. Av. Salaverry 3060, Magdalena del Mar. Lima,

Fechas: 27 de noviembre de 2018

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander y Autoridad Portuaria Nacional de Perú

En su afán de promover un modelo de integración y convivencia puerto-ciudad sostenible, la Autoridad Portuaria Nacional de Perú consideró oportuno organizar un encuentro con los miembros de la Comunidad Portuaria del Callao y de los gobiernos de los municipios situados en su área de influencia próxima, con el propósito de propiciar cauces de diálogo y fórmulas de reflexión conjuntas destinadas a impulsar la colaboración, el trabajo en equipo, las alianzas, etc. con dichas entidades. Todo ello con la finalidad de impulsar un desarrollo integral y sostenible del área metropolitana de Lima y el Puerto del Callao.

Para alcanzar dicho objetivo, el diseño del encuentro se estructuró en dos módulos. El primero estuvo configurado por dos conferencias. La primera impartida por Edgar Patiño, Presidente del Directorio de Autoridad Portuaria Nacional, bajo el título de "Comunidad Portuaria y relaciones puerto-ciudad", cuyo contenido se centró en las iniciativas que la Autoridad Portuaria Nacional está impulsando para promover la integración, la mejora de la convivencia y el impulso a la cooperación puerto-ciudad en el Perú.

La segunda, titulada "El Puerto y su entorno. Conceptualización, ámbitos de interacción y escalas", fue dictada por José Ramón Ruiz, Jefe Dpto. Actividades Corporativas. Autoridad Portuaria de Santander, con la finalidad de presentar a la audiencia un esquema explicativo e interpretativo de las interrelaciones que se manifiestan entre los puertos y su entorno.

El segundo módulo, estructurado en formato "coloquio", tuvo como propósito activar el diálogo e intercambio de opiniones entre los asistentes respecto de las relaciones puerto-ciudad en Lima-Callao, su estado actual, la identificación tanto de las circunstancias o situaciones que están afectando negativamente a la convivencia puerto-ciudad, como de los aspectos en los que podrían colaborar en beneficio mutuo; etc.

TALLER: PAITA. CIUDAD PORTUARIA CON PROYECTO. CONCEPTUALIZACIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

Diseño, dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso

Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas, Autoridad Portuaria de Santander

D. Juan Álvaro Alayo

Arquitecto. Experto en urbanismo y planificación estratégica

D^a Patricia Saco Cabrera

Asistente de la Gerencia General, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

Lugar: Hotel Casa Andina. Av. Ramón Mujica S/N Urb. San Eduardo, El Chipe, Piura.

Fechas: 22 y 30 de noviembre de 2018

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander y Autoridad Portuaria Nacional de Perú

El contenido de este taller enlazó directamente con el "Coloquio-Taller" realizado en Paita los días 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2017 con el título de "Paita: Directrices para la construcción de un modelo de convivencia urbano-portuaria sostenible".

Mientras que aquel evento fue concebido para actuar como mecanismo facilitador del diálogo y la reflexión conjunta entre algunos de los más destacados agentes implicados en la relación puerto-ciudad en la localidad portuaria de Paita, elegida por la Autoridad Portuaria Nacional de Perú como caso piloto, el propósito de las acciones que conformaron esta segunda iniciativa fue la de promover e impulsar un proceso de planificación estratégica para dicho municipio, orientadas a sentar las bases para el diseño y elaboración de un Plan Estratégico Urbano y Territorial para dicha localidad, entendido éste como herramienta de planificación integral para estructurar e implementar su desarrollo a medio y largo plazo.

El taller estuvo destinado a los principales actores involucrados en la relación puerto-ciudad en Paita: administraciones y organismos públicos de carácter local, regional, etc., con competencias en la gestión de los entornos urbano y portuario; comunidad portuaria; asociaciones empresariales y sindicales, Cámara de Comercio, universidad, asociaciones profesionales (colegio de arquitectos, colegio de ingenieros, de economistas, etc.), entidades culturales (museos), organizaciones ciudadanas (asociaciones de vecinos, grupos ecologistas y de conservación del patrimonio, etc.) medios de comunicación, líderes de opinión, etc.)

SEMINARIO: PUERTO, CULTURA E IDENTIDAD URBANA

Dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso

Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas, Autoridad Portuaria de Santander

Lugar: Centro Cultural de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Avenida Camino Real 1075, San Isidro, Lima 27. Perú

Fechas: 11 de diciembre de 2018

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander y Autoridad Portuaria Nacional de Perú

Diseñado como un ejercicio de reflexión interna para miembros del Grupo de Trabajo "Puerto-Ciudad de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú, su propósito fue triple:

A.- Ofrecer una panorámica sobre la capacidad de los puertos para actuar como focos generadores de un amplio y variado patrimonio cultural, con vocación de influir en la construcción de la identidad y el "modus vivendi" urbano.

B.- Proporcionar una visión general respecto del potencial evocador de los puertos como fuente de inspiración para la creatividad cultural en sus múltiples

facetas, capaces de expandir y acrecentar los rasgos y valores identitarios de las ciudades portuarias.

C.- Exponer, a través del ejemplo de Santander, como el puerto ha actuado como un referente clave en el modelado de la identidad y simbología urbana; propiciado la constitución de un rico testimonio cultural que representa parte esencial de su memoria y patrimonio histórico, que puede ser utilizado como un excepcional campo de trabajo para el desarrollo de iniciativas en el ámbito de la responsabilidad social corporativa.

A tal efecto, sus contenidos se articularon alrededor de tres exposiciones orales, de 45 minutos de duración cada una de ellas: “El patrimonio cultural portuario”; “Los puertos y la creación cultural”; y “Santander, patrimonio portuario, identidad y cultura urbana”, dictadas por José Ramón Ruiz; para, seguidamente, llevar a cabo un coloquio.

SEMINARIO-TALLER: PUERTO–CIUDAD. RELACIONES Y DINÁMICAS EN UN MUNDO GLOBALIZADO. CENTROAMERICA Y NICARAGUA

Diseño, dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso

Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas, Autoridad Portuaria de Santander

D^a Zayda Muñoz Baltodano

Directora de Mercadeo de la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua

Jefe Unidad de Capacitación Portuaria, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

D^a Patricia Saco Cabrera

Asistente de la Gerencia General, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

Lugar: Dependencias de Puerto Salvador Allende. Managua. Nicaragua

Fechas: 3, 4 y 5 de diciembre de 2018

Entidades: Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua, Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), Autoridad Portuaria de Santander, con la colaboración de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

El Seminario-Taller: “Puerto–Ciudad. Relaciones y dinámicas en un mundo globalizado. Centroamérica y Nicaragua” se inscribe en el marco del “Acuerdo Internacional no Normativo” de colaboración y relación institucional suscrito entre la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua y la Autoridad Portuaria de Santander (APS) en marzo de 2017, y su organización contó con el apoyo y la colaboración de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

Esta acción de capacitación, destinada a miembros del equipo técnico de la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua y, adicionalmente, a representantes portuarios de varios países centroamericanos vinculados a COCATRAM, fue concebida con un doble propósito.

En primer lugar, proveer a los participantes de un modelo explicativo del complejo entramado de vínculos e interrelaciones que se manifiestan entre los

puertos y su entorno, expresado a través de la identificación y definición de los principales agentes o “stakeholders” que la protagonizan, junto con una descripción de los ámbitos y escalas fundamentales de interacción; en definitiva, proporcionar un contexto y marco conceptual que les facilite el acercamiento y la interpretación de la particular casuística centroamericana y nicaragüense.

En segundo lugar, promover e inspirar una reflexión interna sobre las relaciones puerto-ciudad en Centroamérica y Nicaragua, y tratando de construir "pensamiento estratégico", es decir, suscitar un análisis enfocado a la elaboración de un diagnóstico sobre la situación actual, la determinación de metas, la identificación de los ejes/áreas de intervención estratégica, etc.

ENCUENTRO-TALLER: LA MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE CORINTO. RETOS Y OPORTUNIDADES PARA LAS RELACIONES PUERTO -CIUDAD

Diseño, dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso

Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas, Autoridad Portuaria de Santander

D^a Zayda Muñoz Baltodano

Directora de Mercadeo de la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua

Jefe Unidad de Capacitación Portuaria, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

D^a Patricia Saco Cabrera

Asistente de la Gerencia General, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

Lugar: Dependencias de la Administración Portuaria de Corinto. Avda. José Santos Zelaya. Corinto-Chinandega. Nicaragua

Fechas: 6 y 7 de diciembre de 2018

Entidades: Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua, Autoridad Portuaria de Santander, con la colaboración de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

Este Encuentro-Taller, enmarcado también en el “Acuerdo” suscrito entre la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua, fue ideado como un instrumento desde el que propiciar desde la EPN un primer acercamiento puerto-ciudad a través de la singular casuística de Corinto, localidad que cuenta con el puerto más importante del país.

El evento congregó a los principales actores, con sus distintos roles, involucrados en la relación puerto-ciudad en Corinto, siendo su propósito principal la identificación y establecimiento de pautas y directrices para la construcción consensuada de un modelo de colaboración y de desarrollo urbano-portuario sostenible, tomando como punto de partida el plan de modernización que la Empresa Portuaria Nacional va a impulsar en los próximos años para dicho puerto.

Prácticas profesionales

Pasantías para Técnicos Portuarios

En el marco del Acuerdo Internacional No Normativo suscrito entre la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua y la Autoridad Portuaria al que se ha hecho referencia anteriormente, dos empleados de la EPN efectuaron sendas pasantías en el Puerto de Santander.

En efecto, Doña Zayda Muñoz Baltodano y Don Wilfredo Rafael Mendoza, Directora de Mercadeo y Jefe de Soporte Técnico respectivamente de la referida entidad, conforme a una agenda de trabajo previamente establecida y consensuada por ambas entidades, llevaron a cabo sus pasantías en las dependencias de la Autoridad Portuaria de Santander, desde el 15 al 26 de octubre.

Así, mientras que en la pasantía de la Sra. Muñoz la formación se centró en el conocimiento de experiencias, herramientas y buenas prácticas en las temáticas de la "Gestión Comercial" y las "Relaciones Puerto-Ciudad", la del Sr. Mendoza se focalizó en el ámbito de la "Telemática Portuaria".

Los programas de trabajo establecidos fueron complementados con diversas visitas técnicas e institucionales.

Prácticas de estudiantes

Una de las misiones del Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria es la de articular colaboraciones con distintas instituciones docentes para la organización de estancias en prácticas de estudiantes de diferentes niveles educativos en distintas unidades funcionales y operativas de la Autoridad Portuaria de Santander, facilitándoles la adquisición de habilidades, experiencias y entrenamiento para su desarrollo profesional y laboral. De este modo, a lo largo de 2018 un total de ocho estudiantes realizaron prácticas en el Puerto de Santander.

Igualmente, en el desempeño de esta tarea, cabe señalar la firma en el mes de mayo de un Convenio de Cooperación Educativa con la Universidad Europea del Atlántico.

Visitas institucionales, universitarias y técnicas

Visitas institucionales y técnicas

En 2018 se organizaron y atendieron a través de CITAP un total de 17 de visitas de perfil técnico/ institucional, la mayoría de ellas orientadas a conocer "in situ" distintas facetas y aspectos del Puerto.

Por lo que respecta a las visitas en grupo, hay que señalar, en primer lugar, las tres relacionadas con Curso del ICEX denominado **"El Comercio Internacional: Transporte Marítimo y Operativa Portuaria"**, al que ya se ha hecho referencia en otro apartado de esta memoria, correspondientes a la III, IV y V ediciones.

Tal y como se ha indicado, se trata de una actividad formativa “online” que incluye en su programa, una vez finalizados los contenidos teóricos, una visita a un puerto a elegir entre los puertos colaboradores del Curso. De esta forma, se pretende que el profesional conozca in situ algunos de los elementos clave que finalmente van a determinar el éxito logístico de sus operaciones de exportación.

La organización de las visitas efectuadas al Puerto de Santander, además de incluir un recorrido guiado por sus instalaciones y visitas detalladas de las terminales de automóviles y graneles agroalimentarios, incorporaron charlas específicas en las que, de una parte, se describieron las características del puerto y, de otra, se abordaron los trámites aduaneros que se efectúan en los Puertos.

Otra de las visitas grupales estuvo relacionada con la celebración en Santander del Congreso Internacional **Coastlab18** que, organizado por el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria IH Cantabria, reunió del 22 al 26 de mayo a 175 asistentes de 18 países diferentes.

Coastlab18 estuvo promovido bajo los auspicios de la Asociación Internacional de Ingeniería e Investigación Hidroambiental (IAHR). La IAHR, fundada en 1935, es una organización mundial independiente de ingenieros y especialistas del agua que trabajan en campos relacionados con las ciencias hidroambientales y su aplicación práctica. Sus actividades abarcan desde la hidráulica fluvial y marítima hasta el desarrollo de recursos hídricos y la ecohidráulica, pasando por la ingeniería del hielo, la hidroinformática y los mecanismos hidráulicos.

También en el mes de mayo el Puerto de Santander recibió, a través del **Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España**, la visita de más de medio centenar de ingenieros jubilados. El grupo fue recibido en el salón de actos de la Escuela Técnica Superior de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Cantabria, en donde recibieron una charla de presentación del Puerto a cargo de Cristina López Arias, Directora Autoridad Portuaria de Santander. Posteriormente, efectuaron una visita guiada a las instalaciones portuarias, efectuando paradas técnicas y explicativas en la Terminal automóviles y PDI Bergé Automotive Logistics, Terminal Graneles Sólidos Minerales (NOATUM), y Terminal Graneles Agroalimentarios (TASA).

A finales de octubre, siete técnicos procedentes de diferentes instituciones (universidades, empresas, cuerpo ingenieros portuarios, etc.) coreanas, constituidos en misión por España con el propósito de conocer acerca de la experiencia española en cuanto a la gestión y problemática de la costa, la gestión y operatividad de puertos, y establecer relaciones con centros de investigación y universidades españolas, visitaron nuestro puerto de la mano del Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria IH Cantabria.

La última visita de grupos profesionales al puerto fue la efectuada a mediados de noviembre por los representantes un conjunto de **empresas importadoras y exportadoras radicadas en Cantabria** en el marco de una jornada informativa

organizada juntamente con SODERCAN destinada a proporcionar un acercamiento directo de dichas empresas a las instalaciones, servicios y líneas de negocio del puerto.

Por lo que se refiere visitas personales, cabe señalar en primer lugar, la realizada a finales de enero por **Rinio Bruttomesso**, Presidente de RETE, Asociación Internacional para la Colaboración entre Puertos y Ciudades que, aprovechando que la referida asociación presentaba en dichas fechas en Bilbao el número 34 de la revista Portus, giró una visita a Santander para conversar sobre la colaboración entre RETE y el Puerto de Santander, así como para conocer “in situ” las últimas intervenciones efectuadas en el frente marítimo-portuario de la ciudad.

A comienzos del mes de julio se recibió la visita institucional de **Edgar Patiño Garrido**, Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú. Durante la jornada del lunes 2, mantuvo una sesión de trabajo con el Presidente del Puerto de Santander en la que se abordaron, entre otras cuestiones, la problemática del transporte marítimo de corta distancia y las experiencias y soluciones del Puerto de Santander en este tipo de tráficos; para, seguidamente, recorrer las instalaciones del Puerto, efectuándose visitas específicas a distintas terminales especializadas.

La agenda del martes, 3 estuvo configurada por una visita al Instituto de Hidráulica Ambiental IH Cantabria, en donde se reunió con Raúl Medina Santamaría e Íñigo Losada Rodríguez, Director General y Director de Investigación respectivamente de dicha entidad, que concluyó con una visita al Laboratorio de Ingeniería de Costas Oceanografía e Hidráulica.

La tarde se dedicó a tratar con José Ramón Ruiz, Jefe Dpto. de Actividades Corporativas, el tema de las relaciones puerto-ciudad, concretamente, las experiencias y buenas prácticas del Puerto de Santander en dicha materia, cuestión que fue complementada con una visita al frente marítimo: playa urbana y Parque de Gamazo, paseo del Muelle de Calderón, Palacete del Embarcadero, Grúa de Piedra, Centro Botín, etc.

A finales de julio Actividades Corporativas atendió la visita conjunta de **Alba Denisse Mora Sánchez**, arquitecta, alumna de la IX promoción del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos (2008) y que actualmente ocupa en cargo de Subgerente de Ingeniería y Desarrollo de Hutchison Port México, en el puerto de Veracruz; y de **Ramón Higinio Borbolla Martínez**, Gerente Comercial de Mazda, también de la ciudad de Veracruz.

A finales del mes de agosto se recibió la visita de **Angelica Borja de Filippo**, que trabaja como Operations Business Process Designer en la terminal de Impala Terminals Group en Barranquilla, Colombia, alumna la XVIII promoción del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos (2018)

A comienzos de mes de octubre se atendió la visita **Kayanna Betsy Parson Sinclair**, Coordinadora de Proyectos de la Comisión Internacional de Puertos (CIP) de la Organización de Estados Americanos (OEA), entidad radicada en Washington D.C. (USA), con la que se colabora en la organización del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos; y de **Rossi Velasquez Ordinola**, Asesora Legal y Comercial de la Maviplac S.A.C. empresa que opera con el puerto de Paita (Perú), y alumna de la XXIII Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria que se organiza anualmente en la sede de Puertos del Estado en Madrid.

Durante la jornada del 12 de noviembre, se procedió a la firma de un protocolo general de actuación entre ENAPU y Autoridad Portuaria de Santander destinado a establecer un marco de colaboración y de relación institucional entre ambas entidades, asunto al que se hace referencia en otro apartado de este informe.

Posteriormente, se mantuvo una sesión de trabajo, en la que se trataron cuestiones como el desarrollo del cabotaje en Perú y el transporte marítimo a corta y larga distancia, a la que asistieron distintos representantes de empresas que operan en Santander. Durante la tarde se efectuó una visita guiada por mar a las instalaciones del Puerto de Santander, así como al Astillero Metaltec Naval.

En la mañana del 3 de noviembre el presidente de ENAPU visitó el Instituto de Hidráulica Ambiental IH Cantabria, donde impartió una “Master Class” sobre el sistema portuario peruano, participó en una sesión de trabajo con José Antonio Juanes de la Peña, Director de Docencia y Capacitación de IH Cantabria centrada en sobre la infraestructura y el equipamiento portuario ámbitos de inversión estratégica de ENAPU, y visitó los laboratorios IHLAB-HIDRO y CCOB.

Visitas universitarias

Como en años precedentes, el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria se encargó de gestionar las visitas al Puerto de Santander de grupos universitarios. Concretamente, durante 2018 se recibieron un total de cinco visitas, que, en conjunto, supuso la recepción de un total de 114 personas.

Otras actividades docentes: colaboraciones

Además de atender la organización de sus propias actividades, en 2017 CITAP colaboró en la organización de acciones formativas promovidas por otras entidades.

Colaboraciones con la Universidad de Cantabria

La Autoridad Portuaria de Santander, consciente del interés e importancia de la formación de profesionales en el ámbito portuario, viene colaborando con la Universidad de Cantabria en dos iniciativas formativas de diferente perfil.

MÁSTER UNIVERSITARIO EN INGENIERÍA COSTERA Y PORTUARIA

La colaboración con este Máster, citada en otro capítulo del presente informe, en concreto, con su especialidad en Ingeniería Portuaria, se materializó en el diseño e impartición de la asignatura "Gestión Portuaria", actividad llevada a cabo del 14 de mayo al 15 de junio en las dependencias del Faro de la Cerda.

MÁSTER UNIVERSITARIO EN COMERCIO TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INTERNACIONALES

Al igual que en años anteriores, la colaboración con este Máster se tradujo en la aportación de profesorado y la realización de la visita técnica a las instalaciones portuarias.

Colaboraciones Universidad Internacional Menéndez Pelayo

En las dependencias del Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria del Faro de la Cerda acogieron tres actividades de la programación académica de verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo:

EL AUTOR Y SU OBRA

RECORRIDO FOTOGRÁFICO

Dirección: D^ª Isabel Muñoz. Fotógrafa

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 9-13 de julio

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, UIMP, y Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

La fotógrafa Isabel Muñoz (Premio Nacional de Fotografía, 2016) impartió un curso magistral dentro del ciclo «El autor y su obra», en el que efectuó un recorrido fotográfico de su propia obra y mostró a los alumnos que la curiosidad es parte importante de su trabajo.

MODA: IMAGINACIÓN, INTUICIÓN Y SENTIMIENTOS EN EL PROCESO CREATIVO

Dirección: D. Juan Vidal. Diseñador de moda

Secretaría: D^ª Elena Giménez. Directora de Comunicación de Juan Vidal

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 16-20 de julio

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, UIMP y Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

El diseñador de moda, Juan Vidal, que compagina su trabajo como director creativo de la firma que lleva su nombre con el de profesor en la Universidad Politécnica de Madrid; y su directora de Comunicación, Elena Giménez, analizaron los procesos creativos de varias colecciones, plantearon actividades

imaginativas y sus alumnos y expusieron la visión y gestión de una marca de moda con ideales románticos en el contexto de la selva mediática actual.

TALLER DE COMUNICACIÓN

COMUNICACIÓN PARA PEQUEÑOS PROYECTOS: DEL VÍDEO LOW COST A LA GUERRILLA

Dirección: D. Luis López Ramírez. Licenciado en Psicología, guionista y realizador

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 23-27 de julio

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, UIMP

En este taller se combinó la teoría de comunicación de guerrilla y de construcción de guion, con un rodaje de vídeo y la elaboración de un plan de comunicación. Enfocado desde la perspectiva de la teoría del “engagement”, en la que el usuario final es el centro de la comunicación, se trabajaron y desarrollaron dos proyectos evaluando el modo de conseguir el mayor impacto a corto y largo plazo de las ideas: vídeos, guerrilla, celebrities, redes sociales, medios de comunicación, emailing, etc.

III ESCUELA DE VERANO TATIANA PÉREZ DE GUZMÁN EL BUENO

NUEVA ESTRATEGIA DE AGRICULTURA, CLIMA Y MEDIO AMBIENTE

Dirección:

Miguel Ángel Casermeiro Martínez. Director del Grupo de Investigación Fitosolum

Universidad Complutense de Madrid

María José Alonso Moya. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

Secretaría

Montaña Cámara. Directora del Grupo de Investigación ALIMNOVA
Universidad Complutense de Madrid

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 23-25 de julio

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, UIMP; Fundación Tatiana Pérez de Guzmán el Bueno.

El curso, encuadrado en la III edición de la Escuela de Medio Ambiente Tatiana Pérez de Guzmán, abordó la producción sostenible de alimentos en un contexto de cambio climático desde una perspectiva transversal e interdisciplinar, ofreciendo una visión global de los retos y oportunidades que puede suponer para España el cambio de paradigma hacia una agricultura competitiva, rentable y climáticamente inteligente.

GESTIÓN CULTURAL

Gestión del Centro de Documentación

El Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Santander, integrado en el Departamento de Actividades Corporativas, está formado por el Archivo General Administrativo, la Biblioteca, la Hemeroteca, y el Servicio de Publicaciones editadas por el Puerto de Santander.

El acontecimiento más relevante del año para este Centro ha sido su traslado a una nueva sede sita en unas naves portuarias ubicadas en la calle Marqués de la Ensenada, N.º 12, en las proximidades de la dársena pesquera, espacio destinado a albergar también la gestión de las actividades culturales de la Autoridad Portuaria y el depósito de sus fondos artísticos.

Este traslado estuvo motivado por la cesión de uso que la Autoridad Portuaria hizo en octubre de 2017 a la Fundación ENAIRE de las Naves de Gamazo. Se trata de una institución cultural vinculada a ENAIRE, la empresa del Grupo Fomento que gestiona la navegación aérea en España, que para convertirla en sede permanente de la importante colección de arte contemporáneo con la que cuenta dicha institución.

Durante 2018 se iniciaron las obras de acondicionamiento de esta nueva sede, de tal modo que, al concluir el año, la previsión de su entrega se sitúa a finales de enero de 2019. Para la adecuación de estos espacios a sus nuevos usos se contó con el asesoramiento de “Cabanas, Fernández y Camino, Arquitectos, S.C.”

Asimismo, durante los últimos meses de 2018 se procedió al traslado de los fondos documentales a la nueva sede, tarea que requirió de la organización de un complejo procedimiento que permitió, en todo momento, tener acceso a cualquier expediente que pudiera ser solicitado por parte de los servicios administrativos de la Autoridad Portuaria. El servicio externo fue suspendido durante los dos últimos meses del año con el fin de poder centrar todos los esfuerzos en un traslado rápido y eficiente.

Otra actividad reseñable del año fue la colaboración que se prestó para los actos del 110 aniversario de la inauguración del Dique de Gamazo, aportando documentación fotográfica para la exposición que se llevó a cabo, así como para el libro publicado sobre la historia del Dique. En relación con este evento hay que mencionar también que el 14 de junio se efectuó una presentación sobre la historia del Dique en una mesa redonda realizada en el propio edificio de la Caseta de Bombas del Dique.

Asimismo, hay que señalar que, al final del ejercicio, se incorporó al Centro de Documentación Eduardo García Escudero para responsabilizarse tanto de la gestión del Centro de Documentación como de las actividades culturales de la Autoridad Portuaria.

ARCHIVO GENERAL

En el Archivo del Puerto de Santander se reúne la documentación producida por la administración portuaria desde la creación de la Junta de Obras del Puerto de Santander, en 1872.

Incluye también un fondo documental procedente de la antigua OTP (Organización de Trabajos Portuarios) y otra colección con parte de la documentación producida por la Cofradía de Pescadores como entidad gestora de la antigua Lonja de Pescado.

Los dos depósitos que albergan el Archivo contienen 21.685 expedientes en 8.499 unidades de instalación, de manera que, en las 21 transferencias gestionadas durante 2018 se han registrado 377 nuevos expedientes.

ARCHIVO FOTOGRÁFICO

Durante 2018 se ha avanzado en el proceso de digitalización de imágenes y su registro en la base de datos, de manera que se han incorporado 720 nuevas fotografías pertenecientes al *“Fondo Moderno”*, fundamentalmente aquellas imágenes posteriores al año 1975; y al *“Fondo Antiquo”*, las anteriores a este año.

La base de datos *“apclmatge”* en la que se registran las imágenes, consta de 3.451 fichas descriptivas, 137 nuevas correspondientes al último año.

BIBLIOTECA – HEMEROTECA

A la biblioteca se han incorporado 49 nuevos títulos, procedentes de distintas donaciones, además de los provenientes de la propia producción de la Autoridad Portuaria.

En 2018, en la hemeroteca, que cuenta con 321 títulos registrados, se concluyó la reordenación de la colección y se completaron las fichas cardex, que muestran en detalle el estado de los números de cada título.

Por otro lado, también se continuó con los trabajos de digitalización y registro informático de los artículos publicados por la prensa en soporte papel referidos al Puerto de Santander. A la base de datos específica de este tema se han incorporado 620 nuevos artículos.

FONDO DE PUBLICACIONES DEL PUERTO

En 2018 se incorporaron cuatro nuevos títulos al fondo editorial de la Autoridad Portuaria para su distribución, todos ellos provenientes de exposiciones organizadas en el Palacete del Embarcadero y el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor: DIS BERLIN *“Canciones del Farero”*; PEDRO PERTEJO. *“Pintura 1998 – 2018”*; PALACETE DEL EMBARCADERO 1985-2017 (homenaje al 20 aniversario de este edificio como sala de exposiciones); y ROBERTO ORALLO, *“Mi puerto”*.

GESTIÓN DE SERVICIOS A USUARIOS

Por lo que se refiere a las consultas externas, en 2018 se atendieron 32 peticiones de 19 usuarios, quienes solicitaron 149 expedientes y tres libros.

En cuanto a las consultas internas, se atendieron 54 peticiones de 25 usuarios de distintas áreas funcionales de la Autoridad Portuaria, sobre 171 expedientes y ocho libros y una revista.

Algo más de una veintena de estos servicios requirieron del traslado de la documentación, y en 21 se solicitó algún tipo reproducción, todas ellas digitales y resueltas a través de la propia red del Puerto.

Tal y como ya se ha mencionado, el traslado de los fondos del Centro de Documentación a la nueva sede afectó al volumen de consultas, principalmente las de carácter externo, que tuvieron un descenso más acusado con respecto a años anteriores.

Recursos económicos totales dedicados a formación y actividades docentes por CITAP (2018)	
Gasto en formación y actividades docentes	16.311,86€
(Gasto en formación y actividades docentes / Total gastos de explotación:)*100	0,075%
Inversión en formación y actividades docentes	0 €
(Inversión en formación y actividades docentes /Total de inversiones materiales e inmateriales)*100	0,00 %

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 están redactando en 2018 dos proyectos de construcción que mejorarán la integración de la terminal de ferries y cruceros en la interfase puerto-ciudad:

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

Ambas obras estarán concluidas en el año 2019.

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.*

Gastos e Inversiones en seguridad y protección	2016	2017	2018
Gastos en Seguridad en Miles de €[1]	24,61	0	0
Gastos de Explotación en Miles de €	20.499,00	21.858	21.611,93
% de Gastos en Seguridad	0,12%	0,00%	0,00%
Inversiones en Seguridad en Miles de €		0	0
Total de inversiones en Miles de €	6.189,58	3.481	6.671,73
% de Inversiones en Seguridad	0,00%	0,00%	0,00%

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.*

Gastos e Inversiones ambientales	2016	2017	2018
Gastos en Medio Ambiente en Miles de €	707,14	1.077,54	692,25
Gastos de Explotación en Miles de €	20.499,00	21.858,00	21.611,93
% de Gastos en Medio Ambiente	3,45%	4,93%	3,20%
Inversiones en Medio Ambiente en Miles de €	0,00	0,00	0,00
Total de inversiones en Miles de €	6.671,73	3.481	6.671,73
% de Inversiones en Medio Ambiente	0,00%	0,00%	0,00%

DIMENSIÓN ECONÓMICA⁶

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 la Ley 33/2010, se califican como “facilitadores de la actividad económica, de la competitividad de nuestro tejido social y empresarial y de su sostenibilidad ambiental, así como coordinadores de los diferentes agentes y administraciones que intervienen en el paso por puerto de buques y mercancías”.

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.

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 2018 son:

- El importe neto de la cifra de negocios ha sido de 22.852 miles de euros, un 6,93 % superior a la cifra de negocios en el ejercicio 2017.
- El resultado de explotación, que representa la capacidad de la empresa de generar beneficios con su actividad ordinaria, se incrementó en más de 3.392 miles de euros, un 175,84 % más que en 2017.
- El resultado del ejercicio 2018 ha sido de 5.354 miles de euros, un 171,09 % mayor que el del ejercicio 2017 (1.975 miles de euros).

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*

⁶ **NOTA 1:** Los indicadores E_01 a E_013 serán los mismos que los ratios económicos presentados en el plan de empresa, adaptándose los esquemas de cálculo a lo establecido en planes de empresa.

disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado

	2017	2018
Resultado Ejercicio (miles de €):	1.753	4.936
Activo no corriente neto medio (miles de €)	266.484	265.422
RATIO (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100	0,66 %	1,86%

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).*

	2015	2016	2017	2018
EBIDTA (miles de €)	6.974	7.352	6.899	12.172
% de variación de EBIDTA	-11,03 %	+5,42%	-6,16%	76,43%
Toneladas movidas (Tm)	5.641.299	4.867.000	5.171.000	5.986.000
RATIO (EBIDTA/tonelada)	123,62	151,06	1,33	2,03

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 $100 \times (\text{Amortización de la deuda}^1 + \text{Intereses}^2) / \text{Cash Flow}^3$

	2017	2018
Amortizaciones (miles de €)	0	0
Intereses (miles de €)	0	0
Suma	0	0
Cash flow (miles de €)	5.971	11.258
RATIO (%)	0%	0%

¹ 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).

² Gastos financieros por intereses de deudas con entidades de crédito.

³ Cash Flow antes de intereses

E_04 Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales⁷ 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.

	2017	2018
Terrenos sin actividad (miles de €)	30.567	23.450
Activos no corriente neto medio (miles de €)	266.484	265.422
RATIO (%)	11,47 %	8,83 %

RATIO = (Terrenos y bienes naturales sin actividad en el ejercicio³ / Activo no corriente neto medio del ejercicio⁴) *100

⁷ 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.

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

⁴ 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.

	2015	2016	2017	2018
Gastos de explotación	20.171	20.499	21.858	18.985
Ingresos de explotación	19.053	21.044	23.786	24.631
RATIO (%)	105,87%	97,41%	91,89%	77,08%

$$\text{RATIO} = (\text{Gastos de explotación}^5 / \text{Ingresos de explotación}^6) * 100$$

⁵ 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.

⁶ 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.

	2015	2016	2017	2018
Inversión pública Total (miles de €)	6.672	6.190	3.481	8.261
Cash - Flow (miles de €)	6.872	6.823	5.971	11.258
RATIO (%)	97,09%	90,72%	58,30%	73,38%

$$\text{RATIO} = \text{Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria}^7 / \text{Cash flow}$$

⁷ 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.

	2015	2016	2017	2018
Inversión privada (miles de €)	17.950	8.875	9.659	1.000
Inversión pública (miles de €)	6.672	6.190	3.481	8.261
RATIO (%)	269,0%	143,4%	277,5%	12,11%

RATIO = Inversión ajena / Inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria⁸

⁸ 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)*

	2017	2018
Inversión pública (miles de €)	3.481	8.261
Activos netos medios (miles de €)	266.484	265.422
RATIO (%)	1,31%	3,11%

RATIO = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria⁹ / Activos netos medios¹⁰

⁹ Se excluye la inversión en inmovilizado financiero (es el mismo dato de inversión que para el indicador E_06).

¹⁰ 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)*

	2015	2016	2017	2018
INCN (miles de €)	19.053	18.647	21.370	22.852
Tasa de ocupación (miles de €)	5.279	5.724	6.424	6.664
100x(T. Ocupación / INCN)	27,71 %	30,70%	30,06%	29,16%

Tasa de actividad (miles de €)	1.605	1.597	1.599	2.015
100x(T. Actividad / INCN)	8,42 %	8,56%	7,48%	8,82%

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).

	2015	2016	2017	2018
Toneladas totales movidas (Tm)	5.641.299	4.867.000	5.171.000	5.986.000
Superficie para concesiones (m ²)	2.057.420	2.057.000	2.057.000	2.057.000
Toneladas / m²	2,74	2,36	2,51	2,91

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.

	2015	2016	2017	2018
Toneladas totales movidas (Tm)	5.641.299	4.867.000	5.171.000	5.986.000
Metros lineales de muelle en activo	6.104	6.104	6.104	6.104
Toneladas / m²	924	797	847,1	980,7

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).

	2015	2016	2017	2018
INCN (miles de €)	19.053	18.647	21.370	22.852
Plantilla media anual	151	148	147	139
INCN / nº de empleados (miles de € por empleado)	126	126	145,4	164,4

E_13 Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).

	2015	2016	2017	2018
EBIDTA (en miles de euros)	6.974	7.352	8.797	12.172
Plantilla media anual	151	148	147	139
EBIDTA / nº de empleados (miles de € por empleado)	46	49,7	59,8	87,6

EBITDA¹¹ / Plantilla media anual

¹¹ 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.*

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 impacto económico del Puerto de Santander, realizado en 2005, por la Universidad de Cantabria. Este último estudio se realizó siguiendo la metodología de análisis input-output para determinar el impacto económico del conjunto del Puerto de Santander (Comunidad Portuaria y comunidad de usuarios), sobre la economía de la ciudad de Santander, Cantabria y su hinterland en el mencionado año, siguiéndose la metodología más ajustada y más consensuada para la medición del impacto portuario.

La APS se ha preocupado de evaluar en la última década el alcance del impacto directo, indirecto e inducido del puerto en su hinterland, así como en la región de Cantabria y en la ciudad de Santander.

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

HINTERLAND	Empleos/100 t		VAB (€/t)	
Impacto directo	1,32	14%	127	26 %
Impacto indirecto	6,20	66%	295	61 %
Impacto inducido	1,93	20%	64	13%
Impacto total	9,45		486	

Impacto en empleos y VAB en el Hinterland.

El sector productivo y las cadenas logísticas de mercancías que utilizan el Puerto de Santander generan un valor añadido bruto de casi 500 € por tonelada manipulada (valor medio ajustado a la distribución del tráfico actual).

Cada 1000 toneladas de mercancía que fluyen por el puerto permiten mantener 10 puestos de trabajo.

Si analizamos el impacto del Puerto de Santander en las diferentes regiones que forman su área de influencia veremos que este se reparte principalmente en las comunidades de Castilla y León y Cantabria. A este respecto, cabe subrayar que solo el 19% de la renta generada por las actividades dependientes del Puerto de Santander se localiza en Cantabria, lo que demuestra que el ámbito del servicio portuario comercial excede los límites regionales, justificando su condición de Puerto de interés general del Estado.

Aún así es en Cantabria donde la actividad económica del puerto de Santander tiene un especial peso relativo. Así, los diferentes estudios de impacto económico realizados desde hace más de 15 años demuestran que las empresas de la comunidad portuaria aportan el 2% del Valor Añadido Bruto de la región cántabra y la actividad del sector productivo y logístico de Cantabria, que depende del Puerto de Santander para acceder a los mercados internacionales en condiciones óptimas de competitividad aporta otro 4%. Las cifras anteriores nos llevan a deducir que el Puerto de Santander colabora activamente en la generación del 6% de la renta de Cantabria. En cuanto al empleo de los más de 62.000 puestos de trabajo dependientes de manera directa indirecta o inducida de la actividad del Puerto de Santander, más de 11.000 se generan en Cantabria y de ellos alrededor de 8.000 puestos de trabajos se localizan en el municipio de Santander, lo que supone que más de un 4,5% del empleo total de Cantabria está ligado de una u otra forma a la actividad portuaria.

En términos relativos se obtienen los siguientes indicadores de riqueza y empleo en función de las toneladas manipuladas:

CANTABRIA	Empleos/100 t		VAB (€/t)	
Impacto directo	0,38	22%	36	39%
Impacto indirecto	0,97	56%	45	48%
Impacto inducido	0,37	21%	12	13%
Impacto total	1,72		93	

Impacto en empleos y VAB en Cantabria.

A nivel local, los estudios realizados también demuestran la enorme importancia de las empresas que componen la comunidad portuaria y la comunidad de usuarios, hasta el punto de que casi el 11% de la renta que se genera en la ciudad de Santander está asociada al Puerto. Dicho con otras palabras, de cada 100 euros de riqueza que genera la actividad económica en la ciudad de Santander, casi 11 dependen de la actividad empresarial asociada al Puerto de Santander y sus infraestructuras.

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.

Durante el año 2018, al personal de Convenio se le sigue aplicando la reducción del 5%, que fija el artículo 22. Dos.b.4 de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, en cumplimiento del Real Decreto- ley 8 /2010 de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público.

Durante el año 2018, en el Personal de Convenio, causaron baja: CUATRO (4) por jubilación, UNO (1) por fallecimiento y DOS (2) que promocionan a Fuera de Convenio.

Por otro lado, en el Personal de Convenio, se produjeron DOS (2) nuevas incorporaciones, motivadas por las convocatorias públicas de la oferta de Empleo Público del año 2017.

En el personal de Fuera de Convenio, en el año 2018, se produjeron: DOS (2) bajas por jubilación, DOS (2) altas por promoción de Dentro de Convenio y UNA (1) incorporación procedente de una excedencia.

En lo que afecta a la estructura de personal, en el año 2018, se realizaron DIEZ (10) contratos de relevo.

El año 2018 se continúa realizando contratos de interinidad, para suplir las bajas de la Policía Portuaria y por primera vez, en este año 2018, se empiezan a realizar contratos por circunstancias de la producción, al objeto de sustituir las vacaciones de la Policía Portuaria.

Se continuó en la línea de la acción formativa seguida en años anteriores, haciendo hincapié en la Seguridad Industrial, la Prevención de Riesgos Laborales, el aprendizaje de Inglés y el desarrollo y cumplimiento del Plan de Formación 2017-2020, que fue pactado con la Representación Legal de los Trabajadores. Asimismo, se continuó con la formación on-line de cursos homologados en el Aula Virtual de Puertos del Estado, formación vinculada la Gestión por Competencias; y en la Formateca de Grupo Conforsa, nueva escuela virtual que amplía la oferta formativa con 112 cursos on-line más de áreas muy diversas. Se impartieron 56 Acciones Formativas, de las que se da más detalle en el indicador S_09.

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				
	2015	2016	2017	2018
Plantilla Media Anual	166,92	160,42	156,25	151,75

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*

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria				
	2015	2016	2017	2018
Porcentaje de trabajadores eventuales	15,45%	14,86%	17,19%	16,53

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.

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.*

Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2018	
Actividad	Porcentaje sobre plantilla media anual
Oficina fuera de convenio	14,83%
Oficina dentro de convenio	35,81%
Mantenimiento	13,18%
Policía Portuaria	36,18%

S_04 *Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.*

Porcentaje de empleados cubierto por convenio colectivo	2015	2016	2017	2018
	87,37%	86,29%	86,03%	85,17%

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 de la Autoridad Portuaria se hallan representados por el Comité de Empresa de la Autoridad Portuaria, que está formado por nueve miembros. El Comité de empresa se relaciona con la Dirección a través de reuniones de periodicidad mensual, como establece el Artículo 8 del II CONVENIO COLECTIVO DE PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS donde se tratan los diversos problemas en torno a la gestión de los recursos humanos.

El sindicato U.G.T. tiene un representante en el Consejo de Administración.

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 informara de modo claramente identificable sobre los siguientes aspectos.

- Si existen o no grupos de trabajo estables sobre aspectos como calidad, medio ambiente, seguridad, etc.
- Si dichos grupos están ligados a la operativa de algún sistema de gestión de calidad
- 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.

La APS tiene un Comité de Seguridad y Salud Laboral, como establece el Artículo 32 del II CONVENIO COLECTIVO DE PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS.

Además del Comité de Seguridad y Salud Laboral, la APS ha creado el Comité de Coordinación de Recursos Preventivos, del que forman parte los representantes designados por la Dirección del Puerto, los Recursos Preventivos de la APS y de las empresas que realizan obras o servicios para esta entidad, así como personal de la Dirección de dichas empresas.

En Septiembre de 2013, desde la Dirección se impulsó el Primer Concurso de Ideas Innovadoras para la Policía Portuaria, y se pasó a denominar PORT-INNOVA. Su finalidad es abrir un canal de participación de los empleados de la Autoridad Portuaria de Santander, en las estrategias y políticas de innovación. En 2015 se celebró una nueva edición para todo el personal de Convenio, con la finalidad de estimular las capacidades creativas, e incentivar la generación de ideas destinadas a la mejora del Puerto en su ámbito de actividad.

Formación

S_07 *Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.*

	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación (2018)
Dentro de convenio	88,39%
Fuera de convenio	64,44%

S_08 *Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.*

2018	Total, Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	5.549	129,2534,42	42,93
Fuera de convenio	322	22,50	14,31

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 2018, se realizaron los siguientes cursos relacionados con la Gestión por Competencias:

- Competencia Técnica nº 2-Calidad: “Calidad: ISO 9001” y “Básico de Calidad”.
- Competencia Técnica nº 3- Comercial y Marketing: “Marketing”.
- Competencia Técnica nº 10-Dibujo Técnico y Topografía: “Metodología BIM”.
- Competencia Técnica nº 11-Gestión de Actividades Pesqueras: “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1”, y “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº13-Gestión de Mercancías: “Gestión de Mercancías. Nivel 1” y “Gestión de Mercancías. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 14-Gestión Documental: “Gestión de los Derechos de Autor en los Archivos, etc.”.
- Competencia Técnica nº 16-Idiomas: “Inglés presencial”, Inglés on-line (50 horas), e “Inglés para viajar (60 horas)”.
- Competencia Técnica nº 18- Logística e Intermodalidad: “Logística e Intermodalidad. Nivel 1” y “Logística e Intermodalidad. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 19-Medio Ambiente: “Actualización en Medio Ambiente y Lucha contra la Contaminación”, y “Básico de medio Ambiente”.
- 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: “PRL y seguridad con maquinaria, camión cesta y carretilla elevadora”, “PRL en Posturas Forzadas y Manejo Manual de Cargas”, “PRL con Pantallas de Visualización de Datos”, “Básico de PRL (30 horas)”, “Inicio SVB y DESA” y “Renovación SVB y DESA”

- 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: “Responsable de Circulación Ferroviaria”.
- Competencia Técnica nº 27-Seguridad Operativa: “Extranjería”.
- 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: “Windows+Word”, “Access 2010 Básico”, “Excel 2010 Básico”, “Excel 2010 Avanzado”, “Ofimática”, “Ofimática Avanzada”, “Wordpress”, “Powerpoint Básico”, “Powerpoint”, “Access 2016”, “Outlook” y “Básico de Redes Sociales”.

Estructura de la plantilla y equidad.

S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

% de mujeres sobre el total de trabajadores	25,43%
---	--------

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.

% de mujeres fuera de convenio s. fuera convenio	12,59%
% de mujeres fuera de convenio s. total plantilla	1,86%

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.

% Trabajadores fijos > 50 años	67,11%
--------------------------------	--------

S_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

% Trabajadores fijos < 30 años	0,79%
--------------------------------	-------

Seguridad y salud en el trabajo⁸

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:

⁸ Número de horas trabajadas: Horas realmente trabajadas, según partes de asistencia de los diferentes servicios, y datos obtenidos del programa de control de asistencia.

Número de trabajadores: Plantilla de trabajadores fijos más trabajadores eventuales.

Número de accidentes: No se computan los accidentes in itinere. Las recaídas no se computan como accidente, pero sí se tienen en cuenta los días de baja para el cálculo del índice de gravedad.

IF = (número total de accidentes con baja / número de horas trabajadas) x 10⁶

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)				
	2015	2016	2017	2018
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	3,6	22,36	8,08	8,03

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 = (número de jornadas perdidas por accidente / número horas trabajadas) x 10³

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)				
	2015	2016	2017	2018
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,14	1,82	0,084	0,28

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.

FECHA	OCUPACIÓN	CAUSA	PARTE LESIONADA
23/07/2018	MANTENIMIENTO	GOLPE CONTRA OBJETOS INMÓVILES	MIEMBROS INFERIORES
26/09/2018	AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	SOBRESFUERZO	MIEMBROS SUPERIORES

Medidas Preventivas: Se imparte formación periódicamente a todo el personal de la APS en materia de PRL. Entre otros cursos, se ha impartido el de Manipulación Manual de Cargas.

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 = (nº de días naturales perdidos por baja x 100) / (nº de trabajadores x 365)

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

Evolución del índice de absentismo anual (IA)				
	2015	2016	2017	2018
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	0,095%	1,23%	0,057%	2,02%

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.*

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2018		
Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
38	156,25	0,24

S_18 *Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.*

Nº de ejercicios o simulacros en materia de protección	3
Nº de ejercicios o simulacros en materia de seguridad	2

En el desarrollo de este indicador se dará una relación sintética de las acciones realizadas durante el año 2018

En materia de protección:

Ejercicio de seguridad y protección sobre un supuesto de polizón a bordo del buque Connemara (17 julio 2018)

Ejercicio de implantación de nivel de seguridad antiterrorista N-4 en el control de accesos de Maliaño (22 octubre 2018)

Ejercicio de protección por detección de objeto sospechoso en el exterior de las instalaciones ALKION TERMINAL SANTANDER en el muelle de Raos (18 diciembre 2018)

En materia de Seguridad

En diciembre de 2018 se realizó un simulacro del Plan de Emergencia del Puerto de Santander, que consistió en de evacuar el Edificio Sede de la APS, debido a un incendio en una de sus plantas.

En diciembre de 2018 se realizó un simulacro del Plan Interior Marítimo, en el que se simuló la retirada de hidrocarburo derramado en la Dársena Norte de Raos.

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 realizó en 2005, año en que se editó un nuevo estudio de impacto económico del Puerto de Santander. En esa fecha se contaron un total de 323 empleos directos generados por terminales marítimas (70), servicios portuarios (253, en su mayoría procedentes de la estiba).

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.
- 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.

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.

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

- En cumplimiento de lo establecido en el artículo 42.4 del Estatuto de los Trabajadores, las empresas contratadas para la realización de obras o servicios para la APS, presentan la "IT-1701" cumplimentada. Una copia de la IT-1701, es enviada al Comité de Empresa, para conocimiento de los Representantes de los Trabajadores.

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

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

Durante el año 2018 no se ha impartido formación.

En relación a la protección:

Jornadas informativas de autoprotección y criterios de actuación ante atentados terroristas (3 mayo 2018)

Divulgación del Protocolo de actuación contra intrusos (3 agosto 2018)

Divulgación del Protocolo de actuación ante polizones extranjeros (21 agosto 2018)

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.

El Puerto de Santander viene contribuyendo tanto al posicionamiento de la ciudad en el nuevo escenario global emergente, como a la mejora de la calidad de vida y bienestar local, actuando como motor de estímulo y apoyo al dinamismo, competitividad y modernidad urbana impulsando iniciativas en, al menos, cinco líneas de intervención estratégica:

- 1.- Proporcionando conectividad física de alta calidad que contribuya a la competitividad del tejido productivo y a la atracción de inversiones
- 2.- Contribuyendo a mejorar la habitabilidad y calidad de vida urbana mediante el diseño y desarrollo de estrategias de sostenibilidad ambiental.
- 3.- Favoreciendo el dinamismo económico y social de la ciudad a través de la revitalización de los frentes marítimo-portuarios obsoletos
- 4.- Promoviendo la investigación, el desarrollo y la innovación participando en las redes globales de conocimiento especializado vinculadas al sector portuario.
- 5.- Apoyando el fomento de las prácticas creativas y a la forja identidad urbana mediante la revitalización de la imagen y cultura marítima de la ciudad.

CONECTIVIDAD FÍSICA

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 ha permitido la explotación del potencial intermodal y logístico del Puerto 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.

CALIDAD 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 la ciudad, es el de la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía a través de 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. Exigencia que contempla la redacción de su propia “Misión estratégica”, 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.”

A lo largo de estos años, 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; diseño y construcción de terminales bajo criterios ambientales; el desarrollo de las “Autopistas del Mar; protección de hábitats naturales, y, más recientemente, se han comenzado a explorar acciones en el ámbito de la eficiencia energética.

REQUALIFICACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO PORTUARIO

El Puerto, además de favorecer la competitividad del tejido productivo facilitando su conexión a las redes de transporte mundial, y de trabajar por la mejora de la calidad ambiental de su entorno, está ofreciendo a la ciudad la oportunidad de revitalizar y proyectar internacionalmente su centro urbano a través de la regeneración de 60 Has de terreno a lo largo de 5 kms de fachada portuaria mediante un conjunto intervenciones públicas y privadas.

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

CONOCIMIENTO- I+ D + i + f

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 grupos y entidades productoras de conocimiento especializado. Así, por ejemplo, en el caso del ámbito de las relaciones puerto – ciudad, el Puerto participó activamente en redes de conocimiento internacional como con RETE o AIVP.

Por otro lado, y en estrecha colaboración con las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, la Autoridad Portuaria ha puesto 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.

CULTURA E IDENTIDAD

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, el Palacete del Embarcadero, la Sala Naos o el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor y las actividades que se desarrollan en estas instalaciones que contribuyen a ampliar la oferta cultural de la ciudad; 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.

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 (limpieza diaria de la zona de servicio terrestre del Puerto y lámina de agua, gestión de residuos, dotación de equipos de control de calidad del aire, control de ruido, vertidos a la Bahía, suelos contaminados, sistemas de lucha contra la contaminación marina, iniciativas de ahorro de recursos naturales, etc.)
- Incentivos para impulsar la inversión privada en instalaciones y equipos (terminales especializadas, empresas autorizadas a prestar medios mecánicos, tolvas

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

- 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 y algunos Servicios Comerciales (practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre, manipulación de mercancías, recepción de desechos de buques, suministro de combustibles y aceites) 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 ISO14001:2004 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.

- Informar si la A.P. con un Sistema de Gestión Ambiental (EMAS, ISO 14001:2004 o PERS)

<input checked="" type="checkbox"/>	Si, completamente certificado	<input type="checkbox"/>	No, pero esta fase de proyecto
<input type="checkbox"/>	No, pero está en fase de implantación	<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 type="checkbox"/>	EMAS	<input checked="" type="checkbox"/>	ISO 14001:2015	<input 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 2018 sobre gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA

Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA	0	€
(Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0	%
Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA	11.841	€
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100	0,002	%

Conceptos cubiertos: Los gastos corresponden a auditorías interna y externa, consultoría y actualización de legislación

- **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 2018. (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 2017

<input type="checkbox"/>	Calidad del agua o sedimentos	<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad de suelos (control red piezométrica y caracterización zona Varadero)
<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad del aire (mantenimiento red de control y nuevo anemómetro)	<input type="checkbox"/>	Ruidos
<input type="checkbox"/>	Espacios o especies protegidos	<input type="checkbox"/>	Otros hábitat o especies.

- Proporcionar información económica *durante el ejercicio 2018* 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	46.209,15	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,007	%

- Comentarios

Los gastos corresponden al mantenimiento de equipos de calidad del aire, restitución de nuevo anemómetro, caracterización del suelo, control de la red piezométrica de la zona de servicio portuario y caracterización de una muestra de material para determinar su procedencia por la Universidad

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 es responsable de la limpieza terrestre de las zonas comunes (viales y zonas públicas), de los muelles donde se realizan las operaciones de estiba/desestiba, del puerto pesquero (muelles y Lonja de pescado) y de la lámina de agua (Zona I)

- Proporcionar información económica durante el ejercicio 2018 sobre gastos de limpieza de zonas comunesⁱ

Gastos en limpieza terrestre	640.315,36	€
Área superficie terrestre de servicio	2.833.430	m ²
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,23	€/m ²
Gastos en limpieza de lámina de agua	40.251,84	€
Área superficie zona I	18.191.284	m ²
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,002	€/m ²

- Comentarios

El Servicio de limpieza de la superficie terrestre y lámina de agua se realiza mediante gestión indirecta a través de una empresa contratada por la Autoridad Portuaria, siendo ésta la responsable de la limpieza en toda la zona de servicio del Puerto.

El Servicio de limpieza se encarga de las zonas comunes (viales y zonas públicas) de los muelles donde se realizan las operaciones de carga y estiba; del puerto pesquero (muelles y Lonja) y de la lámina de agua (zona I)

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	1
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: (Datos acumulativos, no anuales)	83
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual <i>del año 2018</i>	54,70%

- 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 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	Numero de focos
▪ Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie)	2	1
▪ Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional)	1	5
▪ Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos. (Calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos.)	-	1
▪ Actividades industriales en concesiones (Calculado como el numero de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera)	8	2
▪ Limpieza y pintura de cascos de barcos (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie)	3	1
▪ Obras	5	
▪ Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar	4	
▪ Emisiones procedentes de motores de vehículos	6	
▪ Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados	7	
▪ Otras actividades (especificar cuáles) (Terminales cubiertas de minerales, sosa densa, cemento, sepiolita y agroalimentarios)	9	5
▪		
▪		

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, carga/descarga y trasiego de graneles sólidos y agroalimentarios.
Se trata de focos objeto de control continuo y sujetos a paradas 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.

Si 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. Detallada en A_19

- Informar sobre el número de quejas recibidas *durante el año 2018* 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 de mercancía en muelle (sulfato sódico)	2	Concesionarios de coches estacionados en muelle
Operativa de carga/descarga en nave de producto agroalimentario	3	Concesiones próximas a naves donde se realiza operativa agroalimentaria

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 2018* por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
Operativa de mercancía en muelle (sulfato sódico)	Vigilancia policial del cumplimiento de Normas ambientales
Trasiego de agroalimentario en naves	Pautas de actuación al operador y vigilancia policial

- Informar de la evolución del número de quejas:

	2015	2016	2017	2018
Número de quejas	4	8	2	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 practicas |
| <input type="checkbox"/> | ▪ 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 |
| <input type="checkbox"/> | ▪ Sistemas lavaruedas |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Sistemas de alerta y información ligados a la velocidad del viento |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Parada operativa por velocidad del viento adversa |
| <input type="checkbox"/> | ▪ Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado |
| <input type="checkbox"/> | ▪ Otras medidas adoptadas. Especificar cuales |
| <input type="checkbox"/> | ▪ |
| <input type="checkbox"/> | ▪ |

- 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.

Si En implantación En proyecto No está previsto

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

Se verifica la disposición de las Autorizaciones de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera a los Operadores portuarios, Terminales de graneles (minerales y agroalimentarias) y de algunas concesiones (Varadero)

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 2018.

Si 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, O₃, 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 ₂ , NO _x , CO
Captador de alto volumen (NOATUM)	Puerto pesquero	Vigilancia atmosférica Terminal NOATUM	PM _{2,5} y PM ₁₀
Captador de alto volumen (TASA)	Muelle Maliaño	Vigilancia atmosférica Terminal TASA	PM _{2,5} y PM ₁₀

- Informar si durante el periodo 2018, 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 PM₁₀ y una de ellas de PM_{2,5} 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 (SO₂, CO y NO, NO₂ y NO_x). Las estaciones las gestiona la Autoridad Portuaria y las Terminales de NOATUM GRANELES SÓLIDOS MINERALES y TASA.

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	33,81 µg/m ³	33
SOx	0 µg/m ³	0
NOx	23,92 µg/m ³	89

- 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 portuaria

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.

Procedencia del vertido	Orden de relevancia
▪ 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:	Vertidos industriales de la ciudad a través de colector portuario sin interceptar al Saneamiento de la Bahía.	

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

Si En implantación En proyecto 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 (año 2011)

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 type="checkbox"/>	▪ Implantación de programa ROM 5.1
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
<input type="checkbox"/>	▪ Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
<input type="checkbox"/>	▪ Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
<input type="checkbox"/>	▪ Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
<input type="checkbox"/>	▪ Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
<input type="checkbox"/>	▪ Mejoras en red de saneamiento.
<input type="checkbox"/>	▪ Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
<input type="checkbox"/>	▪ Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc)
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
<input type="checkbox"/>	▪ Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Convenios de buenas practicas
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ 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
	▪
	▪

- 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 nuevo Plan Hidrológico de cuenca (2015-2021) es la eliminación de vertido de aguas residuales a las dársenas portuarias.

Durante el 2016 se realizó un estudio de eficiencia de tratamiento para la instalación de equipos de tratamiento de las aguas de escorrentía en los muelles públicos de operativas de graneles sólidos, así como de las aguas de los lixiviados de los restos de mercancía de la limpieza de muelles y del lavado de maquinaria del Servicio de Limpieza. Se espera su implantación en 2019.

- 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.

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 2018 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:

La Autoridad Portuaria no realiza campañas de medida en concepto de calidad de aguas ni sedimentos. Las campañas estacionales anuales de las aguas (incluidas las portuarias) las realiza el Gobierno de Cantabria, a través de la Universidad-Departamento de Hidráulica. La Autoridad Portuaria tiene acceso a los datos.

- Indique el tipo de parámetros que se han medido:

Indicadores	
Fisico-químicos	<u>x</u>
Turbidez/Sólidos en suspensión	<u>x</u>
Nutrientes	<u>X</u>
Clorofilas (a)	<u>x</u>
Metales pesados	<u>x</u>
Pesticidas	
Otros microcontaminantes orgánicos	<u>x</u>
Indicadores biológicos	<u>x</u>

- 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

No existen convenios creados. La Consejería de Medio Ambiente nos proporciona la información

- 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

Tipo de tratamiento	% de superficie
<ul style="list-style-type: none"> • 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 	100
<ul style="list-style-type: none"> • 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 conectada a colector municipal 	35
<ul style="list-style-type: none"> • Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas 	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.

- 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

En 2018 no se han llevado a cabo actuaciones de mejora de la red de drenaje por la Autoridad Portuaria

- 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. Se dispone también de un equipo de muestreo automático para controlar los vertidos municipales que pasan a colector portuario y vierten a la dársena con objeto de poder determinar y discriminar la procedencia del mismo.

A_14 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. 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 el grado de cobertura y tipo de la red de recogida de pluviales.

Tipo de red	% de superficie
<ul style="list-style-type: none"> • 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) 	100
<ul style="list-style-type: none"> • Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta). 	0

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.

En 2018 no se han llevado a cabo actuaciones de mejora de la red de pluviales por la Autoridad Portuaria

- **Comentarios**

La Autoridad Portuaria no dispone de instalación de recogida separativa de aguas pluviales ni tratamiento. El agua pluvial vierte directamente a la Bahía y se realizan analíticas puntuales para comprobar los parámetros de vertido.

Durante el 2016 se realizó un estudio para evaluar la solución al tratamiento de las aguas de escorrentía, provenientes de las explanadas portuarias donde se manipulan graneles sólidos, y al tratamiento de los lixiviados generados tras el depósito de las barreduras para su secado antes del traslado a vertedero. Tanto las aguas de escorrentía como los lixiviados son vertidas a la Bahía sin ningún tipo de tratamiento

de su carga contaminante.

Para mejorar la calidad de ambos tipos de efluente el estudio propone tratamientos que permitirían cumplir los límites legales establecidos sobre la carga de contaminante de los vertidos al mar y, en el caso de la Era de secado (acopio de barreduras húmedas antes de su traslado a vertedero), poder introducirse en el colector de saneamiento integral de la Bahía. Dichos tratamientos se prevén para los proyectos de mejora de pavimento en los muelles (previsto para 2019) y la remodelación de la *Era de Secado* (prevista para 2020).

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 2018*.

Nº de embarcaciones	1
Frecuencia de la limpieza	diario
Peso de los residuos recogidos en Tm	234,260

- **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.	11
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, teniendo además 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 2018

Volumen total	859.768 m ³
Volumen ARU	m ³
Volumen ARI	m ³
Volumen mixtas	m ³

- Informar sobre el destino de dichas aguas residuales:

Colector municipal	x
Fosa séptica	
Tratamiento propio	
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 (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 **859.768 m³**, sin considerar los caudales aportados desde el exterior de la Zona de Servicio del Puerto, como es el caso de los 8 alivios del Saneamiento Integral de la Bahía cuando entran en funcionamiento, las aguas residuales municipales de una zona industrial (vertidas directamente a la dársena portuaria a través de un colector portuario) y los aportes de algunas concesiones a los colectores de la Autoridad Portuaria.

En definitiva, la estimación del volumen anual de vertido al mar obedece a los datos de precipitación media anual del Instituto Nacional de Meteorología (último dato de 2012), el consumo de agua de la limpieza terrestre, las superficies de las cuencas de drenaje de cada vertido y sus coeficientes de escorrentía.

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

El *Responsable de Proceso* 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.

Si se trata de una queja que contempla aspectos sobre la calidad de los servicios recibidos, el *Responsable de Proceso* informa al *Director* que aprueba las acciones a tomar para su resolución y emita a la parte interesada externa una respuesta por escrito vía Registro.

Si la queja se recibe a través del Centro de Coordinación de Servicios (tlfno o email):

- Informa al *Policía Portuario*.
- El *Policía Portuario* refleja en el parte de incidencias los datos solicitados por el CCS y el resultado de la investigación de los hechos (declaraciones, muestras, fotografías, etc.).
- Realiza toma de muestras, si es necesario, entregando una de ellas al reclamante (afectado) y la otra la adjunta al parte de incidencias ambientales.

Operaciones Portuarias analiza la información recibida del CCS y del *Policía Portuario*, pudiendo decidir la suspensión de la actividad que está causando un daño, según **procedimiento de “Control manipulación de mercancía”**.

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 a *Administración General* y *Servicio Jurídicos*.

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

- *Director*.
- *Operaciones Portuarias*.
- *Responsable del Sistema de Gestión-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 2018* 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
Ferries en Estación Marítima (volumen de megafonía) en fines de semana	4	Ciudadanos

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

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

- Informar sobre las actuaciones realizadas *durante el año 2018* por quejas sobre contaminación acústica atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
Ferries en Estación Marítima (volumen megafonía)	Trasladada la queja a Brittany Ferries y ésta a los capitanes de los ferries causantes de las quejas deciden no usar la megafonía y sirena durante las horas de escala

- Evolución del número de quejas:

	2015	2016	2017	2018
Número de quejas	2	1	0	4

- Comentarios:

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.

Si
 No, pero está en desarrollo
 No, pero está en proyecto
 No, y no está previsto

En caso de haber elaborado un mapa de ruido indicar la razón

Evaluación de impacto de proyectos
 Evaluación de planes
 Requerido por plan de acción del municipio
 Gestión Ambiental Interna

Otras razones:

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. SE DESCONOCE

No
 Si Puerto:

--	--	--

Municipio:

--	--	--

En caso afirmativo, indicar si el puerto está incluido dentro del plan de acción acústica elaborado por el ayuntamiento. SE DESCONOCE

Si No

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

Ninguna

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria ha venido realizando anualmente un control del ruido, tanto el percibido en el perímetro portuario como los niveles de fondo debidos a las actividades ajenas al puerto (tráfico urbano, fundamentalmente).

En 2016 ha dejado de realizarlo debido a que las conclusiones de los informes realizados no aportan información relevante sobre el ruido de la actividad. Resulta difícil discriminar entre ruido de fondo y actividad; y todos los puntos se ven afectados por el tráfico urbano. Las conclusiones a las que se llegó en la última campaña fue de *no evaluable* respecto a los límites establecidos en las Normas Ambientales del Puerto de Santander, debido a la imposibilidad de corregir los resultados por el ruido de fondo característico de la zona.

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.

- Redes de medida acústica estables.
- Campañas de medición de la calidad acústica.
- Vigilancia/inspección por personal de la A.P.
- Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.
- Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
- Instalación de pantallas acústicas.
- Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
- Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
- Limitaciones de actividad durante la noche.
- Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
- 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)
 Ninguna se ha desarrollado dentro del plan de acción o plan zonal de gestión del Ayuntamiento.

- 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.

Ninguna medida se ha desarrollado dentro del plan de acción o plan zonal de gestión 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 2018*.

DATOS 2018	MERUELO (vertedero orgánico)	GESTOR (peligrosos)	VALORIZACION	CARCEÑA (vertedero inertes)	TOTAL GENERAL
LAMINA DE AGUA	234.260 Kg.				234.260 Kg.
LAMINA DE AGUA	234.260 Kg.				234.260 Kg.
MUELLE	926.796 Kg.		437.285 Kg.	171.140 Kg.	1.535.221 Kg.
A. PORTUARIA	10.780 Kg.		92.060 Kg.	3.300 Kg.	106.140 Kg.
ENVASES			280 Kg.		280 Kg.
PAPEL CARTON			9.300 Kg.		9.300 Kg.
ESCOMBROS			74.740 Kg.		74.740 Kg.
TIERRA/PIEDRAS				3.300 Kg.	3.300 Kg.
MAT. VARIADO	10.780 Kg.				10.780 Kg.
METALES			7.740 Kg.		7.740 Kg.
OTROS TRABAJOS	8.800 Kg.		34.095 Kg.	1.420 Kg.	44.315 Kg.
PUERTO	839.396 Kg.		274.790 Kg.	166.420 Kg.	1.280.606 Kg.
ESCALA	67.820 Kg.		36.340 Kg.		104.160 Kg.
PUERTO PESQUERO	104.100 Kg.	16.345 Kg.		3.400 Kg.	123.845 Kg.
LONJA	104.100 Kg.			3.400 Kg.	107.500 Kg.
PUNTO LIMPIO		16.345 Kg.			16.345 Kg.
RECOLECTOR	70.150 Kg.				70.150 Kg.
A. PORTUARIA	21.240 Kg.				21.240 Kg.
EDIF Y					
CONCESIONES	47.090 Kg.				47.090 Kg.
PUERTO	500 Kg.				500 Kg.
EDIF. Y					
CONCESIONES	1.320 Kg.				1.320 Kg.
Total general	1.335.306 Kg.	16.345 Kg.	437.285 Kg.	174.540 Kg.	1.963.476 Kg.

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, motivo por el que se aprecian variaciones anuales importantes en los datos. **Sin gestión en 2018.**

	MERUELO (vertedero orgánico)	GESTOR (peligrosos)	VALORIZACION	CARCEÑA (vertedero inertes)	TOTAL GENERAL
LAMINA DE AGUA	234.260 Kg.				234.260 Kg.
LAMINA DE AGUA	234.260 Kg.				234.260 Kg.
MUELLE	926.796 Kg.		437.285 Kg.	171.140 Kg.	1.535.221 Kg.
A. PORTUARIA	10.780 Kg.		92.060 Kg.	3.300 Kg.	106.140 Kg.
OTROS TRABAJOS	8.800 Kg.		34.095 Kg.	1.420 Kg.	44.315 Kg.
PUERTO	839.396 Kg.		274.790 Kg.	166.420 Kg.	1.280.606 Kg.
ESCALA	67.820 Kg.		36.340 Kg.		104.160 Kg.

PUERTO PESQUERO	104.100 Kg.	16.345 Kg.		3.400 Kg.	123.845 Kg.
LONJA	104.100 Kg.			3.400 Kg.	107.500 Kg.
PUNTO LIMPIO		16.345 Kg.			16.345 Kg.
ACEITE MOTOR		16.345 Kg.			16.345 Kg.
RECOLECTOR	70.150 Kg.				70.150 Kg.
A.PORTUARIA	21.240 Kg.				21.240 Kg.
EDIF Y					
CONCESIONES	47.090 Kg.				47.090 Kg.
PUERTO	500 Kg.				500 Kg.
EDIF. Y					
CONCESIONES	1.320 Kg.				1.320 Kg.
Total general	1.335.306 Kg.	16.345 Kg.	437.285 Kg.	174.540 Kg.	1.963.476 Kg.

- 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 2018.*

SERVICIO DE LIMPIEZA: Zona común terrestre y lámina de agua	2018
Barreduras generales del puerto (Tn):	
Fracción orgánica	819,30
Fracción inerte	166,42
Valorizado	266,71
TOTAL	1.252,43
Barreduras de la estiba/desestiba (según escalas) (Tn)	
Fracción orgánica	67,82
Fracción inerte	0,00
Valorizado	36,34
TOTAL	104,16
Residuos retirados de la lámina de agua (Tn)	
Fracción orgánica	234,26
Fracción inerte	0,00
TOTAL	234,26

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.

Previsto 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).

Señalado en la tabla del anterior indicador.

- 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	1
Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc)	5
Pesca (embalajes, redes, restos de pescado, etc)	6
Restos de barreduras de movimiento de gráneles sólidos.	3
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	2
Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)	4
Limpieza de vertidos accidentales	
Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio	-
Obras	7
Actividades de concesiones generados por concesiones	
Limpieza de fosas sépticas	-
Mantenimientos de maquinaria	8
Otras actividades	

- Comentarios

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.

<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto
<input type="checkbox"/>	▪ Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios portuarios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la ley de residuos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Normas de obligado cumplimiento
<input type="checkbox"/>	▪ Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados
<input type="checkbox"/>	▪ Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Puntos limpios con recogida separada
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Zonas de compostado y zonas de secado de residuos inertes.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Convenios de buenas practicas
<input type="checkbox"/>	▪ Campañas de sensibilización
<input type="checkbox"/>	▪ Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria
	▪ Otras medidas o iniciativas
<p>Aplicación de una tarifa sobre el exceso de residuo, penalizando las operaciones de manipulación de graneles sólidos incorrectas, entendiendo como tales las que superan el 0,15% de la cantidad de mercancía declarada en la escala.</p>	
<p>▪</p>	

- 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

Si (parcialmente)
 En implantación
 En proyecto
 No está previsto

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

Sólo se verifica en los 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 facilitar el acceso a los muelles de todas las embarcaciones garantizando la seguridad en la maniobra de acceso a los mismos.

Dragado Muelle Raos 9: Su objetivo es poder llevar a cabo la cimentación de los cajones del muelle así como habilitar un nuevo canal de acceso hasta este nuevo muelle.

- Informar sobre la razón del dragado

Primer establecimiento Mejora de calado Preparación cimentación
 Mantenimiento Ambiental

- Informar del volumen de material dragado de cada una de las clases contempladas en las directrices

	(m ³)	% sobre el total
Volumen total de material dragado		100%
Volumen de material de categoría A	74.263	55,62%
Volumen de material de categoría B	59251	44,38%
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.

Las arenas limpias dragadas son vertidas en una zona próxima para garantizar la regeneración del sistema de playas.

Cumplimiento del P.V.A. y medidas de C.A. sobre sedimento, agua, biota, moluscos, estado de especies faunísticas y comunidad de fanerógamas.

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*⁹ o sus ampliaciones:

Nombre	Tipo de espacio ¹⁰	Distancia al puerto ¹¹
Dunas del Puntal y Estuario del Miera	LIC 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

- 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 ¹²
Dunas del Puntal y Estuario del Miera	Plan Marco de Gestión de la ZEC Litoral (BOC núm. 170 de 10 de abril de 2017)
Islotes de Portios-isla Conejera-Isla de Mouro	

- 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 *Zoostera*.

- Comentarios

-

⁹ 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.)

¹⁰ LIC, ZEPA, Humedal RAMSAR, Bien de Interés Cultural (BIC), etc.

¹¹ 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.

¹² Tener en cuenta posibles convenios, patronatos, fundaciones, etc en los que participe la Autoridad Portuaria destinados a la preservación de dichas zonas.

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.

Nombre	
Lugar	Zona en la que se realiza el estudio
Estado	Estado de desarrollo en 2017: en desarrollo, desarrollado
Año	Año de finalización en caso de haberse finalizado antes de 2017 o durante 2017
Motivo	Razón que motivo el estudio, como son: evaluación de impacto ambiental de proyectos, de planes y programas, etc
Descripción	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 proyecto se propone informar sobre los siguientes aspectos

Nombre	Aportación de arenas en la cabecera del sistema de playas Somo-Loredo
Lugar	Playas Somo-Loredo
Estado	Estado de desarrollo durante el año 2018: en desarrollo, desarrollado; Aportación anual
Año	Año de finalización en caso de haberse finalizado antes de 2018 o durante 2018. Anual
Motivo	Razón que motivo el proyecto, como son : declaraciones de impacto ambiental, acuerdos Puerto-Ciudad, etc. Estudios del CEDEX, Universidad de Cantabria y Delf Hydraulics Laboratory
Descripción	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)
Inversión y gasto en €	Valoración de las inversiones y gastos en € de la actuación: 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.

70 %

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.

La Autoridad Portuaria Externalizado a

- Informar de quien realiza la venta del agua en el puerto.

La Autoridad Portuaria 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.

Mayor al 75% Entre 75% y 50% Entre 50% y 25% 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)*

	2015	2016	2017	2018
Consumo en m ³	43.965	20.098	30.000	48.519
Superficie zona de servicio en m ²	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio m3/m2	0,016	0,007	0,011	0,017

- Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2018:

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	12,60
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	52,27
Instalaciones industriales APS (diferentes a uso doméstico)	20,49

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos Son datos y estimaciones Son 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 perdidas
- 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

En funcionamiento un depósito de recogida de aguas pluviales para la limpieza de la zona de servicio del puerto y en construcción otro depósito de 1.000 m³. Aprovechamiento de recurso natural y medida de ahorro de consumo de agua potable.

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.

	2015	2016	2017	2018
Eficiencia de la red en %	60,06%	84,88%	65,5%	82,72%

Eficiencia de la red = $100 * (\text{Agua registrada}) / (\text{Agua distribuida})$

- 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.

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

La Autoridad Portuaria Externalizado a

- Informar sobre quien realiza la venta de energía eléctrica a operadores del puerto

La Autoridad Portuaria 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.

Mayor al 75% Entre 75% y 50% Entre 50% y 25% 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 considerara energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros.)

	2015	2016	2017	2018
Consumo en Kwh	2.901.249	2.862.746,33	3.614.710,09	3.179.842
Superficie zona de servicio en m2	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio Kwh/m2	1,024	1,01	1,28	1,12

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2017:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales	50%
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	20%
Otros usos (indicar cuáles)	30%

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos Son datos y estimaciones 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

Continuidad de las medidas iniciadas en 2017:

Realizado el testeo sobre una de las tres torres previstas (parking de pre-embarque del Ferry) de manera favorable y se prevé la implantación en otras torres (edificio Sanidad) y en rampa Ferry para mejorar la efectividad de la gestión del telecontrol.

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.

	2015	2016	2017	2018
Consumo total de combustibles en kwh	418.597,74	332.282	299.735,64	339055,47
Superficie zona de servicio en m2	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio m3/m2	0,148	0,117	0,106	0,120

Nota: Para el consumo total se aplica el valor de conversión del gasóleo por el mayor consumo.

- Informar del consumo por tipo de combustible durante 2018

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	-
Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo	-
Gasolina	15,17%
Gasóleo	84,83%
Biodiesel	-

- Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2018:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	8,49%
Vehículos	76,60%
Embarcaciones	2,36%
Generadores	3,07%
Otros usos (Lonja-puente; uso industrial)	9,66%

- 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.

--

- 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		12,75	IDAE

(GPL)			
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 (Observación: no aplicables a todos los servicios y 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

En todos los pliegos de otorgamiento de concesiones y autorizaciones se incluye una cláusula en relación con 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 14001:2004 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

La Autoridad Portuaria dispone como sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías la aprobación de convenios de buenas prácticas para la regulación de bonificaciones a la tasa de actividad.

- Informar sobre el grado de implantación de SGMA en prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA que <u>cuyo alcance cubre toda su actividad</u>:		
Tipo de terminal/ servicio	Nº Total	% con SGA
Terminal marítima de mercancías	10	50
Terminal de pasajeros	-	
Servicio estiba	5	100%
Servicio MARPOL	3	100%
Servicio técnico náutico		
- Servicio Practicaje	1	100%
- Servicio Amarre/Desamarre	2	100%
- Servicio Remolque	2	100%
- Servicio combustible/aceite		(*)

(*) 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

• Comentarios:
