

PRESENTACIÓN DEL PRESIDENTE

SANTANDER, UN PUERTO ILUSIONANTE LLENO DE RETOS PARA EL FUTURO

A pesar de que, en cifras globales, 2016 no fue un buen año para el puerto de Santander, sí podemos destacar varios hitos que han hecho que este ejercicio haya sido particularmente interesante y que nos hacen mirar al futuro con optimismo sabiendo que vamos por el camino correcto y que tenemos en marcha la estrategia adecuada para que Santander continúe estando entre los principales puertos españoles.

En primer lugar, cabe destacar que 2016 nos dejó un nuevo récord absoluto en movimiento de automóviles nuevos. Con casi medio millón de unidades manipuladas en nuestras instalaciones, superamos en más de un 7% la cifra alcanzada en 2015. Este número refleja, sin duda, el compromiso que tenemos en el Puerto de Santander con la calidad de prestación de los servicios en un sector tan exigente como es el del automóvil. Un compromiso que ha sido también refrendado con la consecución del primer puesto en la clasificación de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

Además, dentro del periodo que analizamos, desde la Autoridad Portuaria de Santander hemos sido capaces de atraer a nuevos clientes que han hecho crecer nuestro puerto y que nos consolidan en nuestra vocación de servicio público como un socio fiable a disposición de las empresas que quieren desarrollar sus proyectos en nuestras instalaciones. Este es el caso de Coated Solutions que ha elegido Santander para inaugurar, a finales de año, su nueva fábrica de prepintado y corte tecnológico de acero, una factoría que ha supuesto una importante inversión económica y la creación de 45 empleos directos y 120 indirectos. Así mismo, durante 2016, la naviera CLdN [Compañía Luxemburguesa de Navegación] decidió poner en marcha una línea regular dedicada a contenedores y tráilers que realiza la ruta Santander-Leixoes-Rotterdam y Santander-Rotterdam-Leixoes dos veces por semana.

Entre los factores que hacen que nuevas empresas quieran desarrollar en nuestro puerto sus líneas de negocio se encuentran la implicación de una Comunidad Portuaria fuerte, el compromiso de todos los trabajadores que día a día desempeñan su trabajo en las instalaciones portuarias y el continuo esfuerzo inversor por parte de la Autoridad Portuaria para la mejora de las infraestructuras. Precisamente son estas mejoras las que nos hacen mantener la senda de crecimiento y las que nos consolidan como un eslabón sólido dentro de una cadena logística que ofrece al mercado una solución de transporte eficaz, eficiente y sostenible. Obras como la mejora de accesos al Polígono de Parayas, el aumento de calados en el Muelle Raos 1, la profundización del Canal de entrada, el montaje de una rampa ro-ro flotante en la Estación Marítima, una nueva rampa flotante para carga rodada o la pavimentación y cierre de una parcela de la Zona de Actividades Logísticas son el mejor ejemplo de la importancia que tiene para nosotros la continua renovación y mejora de las infraestructuras dentro del negocio portuario.

Sin embargo, no son menos importantes los avances que hemos desarrollado en materia de Seguridad y Medio Ambiente. En concreto, nos hemos situado a la vanguardia en lo que a suministro de Gas Natural Licuado se refiere y, además de los estudios de viabilidad y alternativas, hemos desarrollado el proyecto básico para una instalación de suministro en nuestras instalaciones que contempla un desarrollo por fases en función de la demanda. Así mismo hemos aprobado el Plan de Emergencia Interior (PEI) y el Plan Interior Marítimo (PIM), fundamentales los dos para salvaguardar la seguridad y el Medio Ambiente en caso de accidente en la Zona de Servicio del Puerto.

También me gustaría destacar los esfuerzos realizados para evitar los intentos de intrusión en el puerto de personas que quieren embarcar en los buques de Brittany Ferries como polizones para llegar a Reino Unido. El trabajo concienzudo de la Policía Portuaria durante 24 horas al día para localizar los puntos de entrada y la colaboración con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado cada vez que se ha detectado un intento de intrusión, unido a una inversión continua por parte de la Autoridad Portuaria para dotar al puerto de instrumentos de vigilancia como cámaras de seguridad, sensores de movimiento o el recrecido de las vallas son una buena muestra de nuestra implicación en un asunto tan complejo.

Por otro lado, durante este año que cerramos, desde la Autoridad Portuaria hemos seguido avanzando en nuestro empeño por mejorar la vida de nuestros vecinos con actuaciones como la puesta a disposición de la ciudad de más de 5.000 m² de superficie en el entorno de la Estación Marítima o la demolición de las naves en estado de abandono de la zona de Varadero. Acciones como éstas se suman a otras de carácter cultural y docente como las exposiciones celebradas en el Palacete del Embarcadero y en el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor o la celebración de la XVI edición del “Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos” y, por primera vez y con gran éxito, el encuentro “La cuarta revolución industrial y su impacto sobre la logística”, en el seno de la UIMP.

No quiero cerrar este balance del año 2016 sin referirme a los importantes retos a los que nos vamos a enfrentar durante los próximos meses como son la construcción de un nuevo muelle en Raos, la consecución del desdoblamiento de la vía Torrelavega-Santander, los apartaderos de Castilla y Cantabria o la Terminal de mercancías de Muriedas. Actuaciones todas ellas imprescindibles para la mejora de la competitividad del puerto y para garantizar su supervivencia a medio plazo.

También quiero aprovechar para agradecer, una vez más, la labor de todas aquellas personas que día a día hacen posible que nuestro puerto sea el motor económico que hoy es y que se esfuerzan para hacer sostenible nuestra posición de liderazgo en términos de eficiencia y competitividad.

Jaime González López

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

I. VISIÓN, MISIÓN Y VALORES

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, 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 y operacional; 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 ...

I. DIMENSION INSTITUCIONAL: EL PUERTO DE SANTANDER Y LA AUTORIDAD PORTUARIA.

1. FUNCIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA Y FORMA JURÍDICA

1.1. Forma jurídica y naturaleza de la propiedad (I_01)

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

1.2. Marco de competencias (I_01)

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.

1.3. Mecanismos de financiación (I_01)

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.

1.4. Gestión de dominio público (I_01)

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.

2. GOBIERNO Y CALIDAD DE GESTIÓN

2.1. Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria de Santander (I_02)

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.

2.2. Estructura del Consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Santander (I_03)

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

2.3. Otros sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones (I_04)

La Autoridad Portuaria dispone de un Sistema Integrado de Gestión de Calidad y Medio Ambiente implantado y certificado según las Normas ISO 9001-14001 desde el año 2003, cuyo alcance comprende “la gestión de servicios del puerto comercial y administración del dominio público”.

Los procesos que quedan cubiertos en el Sistema de Gestión Integrado son sobre el buque, la mercancía, las infraestructuras, los relacionados con los clientes y usuarios, los relacionados con la gestión de los aspectos medioambientales y para la gestión de la calidad y el medio ambiente.

Así mismo la Autoridad Portuaria de Santander se ha certificado conforme al sistema de gestión de la salud y la seguridad laboral OHSAS 18001:2007, en Abril del 2014. El alcance de

dicha certificación incluye la “Gestión de servicios portuarios del puerto comercial y administración del dominio público”.

Por último hay que mencionar que la Autoridad Portuaria de Santander ha desarrollado y alimenta de manera periódica el Cuadro de Mando Integral, si bien no se utiliza de forma ordinaria en el proceso de toma de decisiones ni de gestión portuaria.

2.4. Existencia del comité de dirección y su estructura (I_05)

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.

2.5. 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. (I_06)

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.
- e) Emitir informe sobre la evaluación y el plan de protección del puerto y sus modificaciones, con carácter previo a su aprobación.
- f) Asistir a la autoridad de protección portuaria en situaciones de crisis.

g) Colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias y los puertos.

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

3. INFRAESTRUCTURA DE INTERÉS GENERAL Y CAPACIDAD

3.1. *La Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras de interés general (I_07)*

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

3.2. *Ámbito territorial (I_07)*

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

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

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

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

3.3. Descripción de las Infraestructuras del Puerto de Santander (1_07)

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

3.3.1. Infraestructuras de acceso marítimo

El Puerto de Santander está situado en el interior del estuario de la Bahía de Santander y el acceso a sus muelles y dársenas comerciales se realiza a través del canal de navegación. Este canal permite la entrada a buques de hasta 11,50 m. de calado en todos sus muelles comerciales, sin restricciones de eslora o manga.

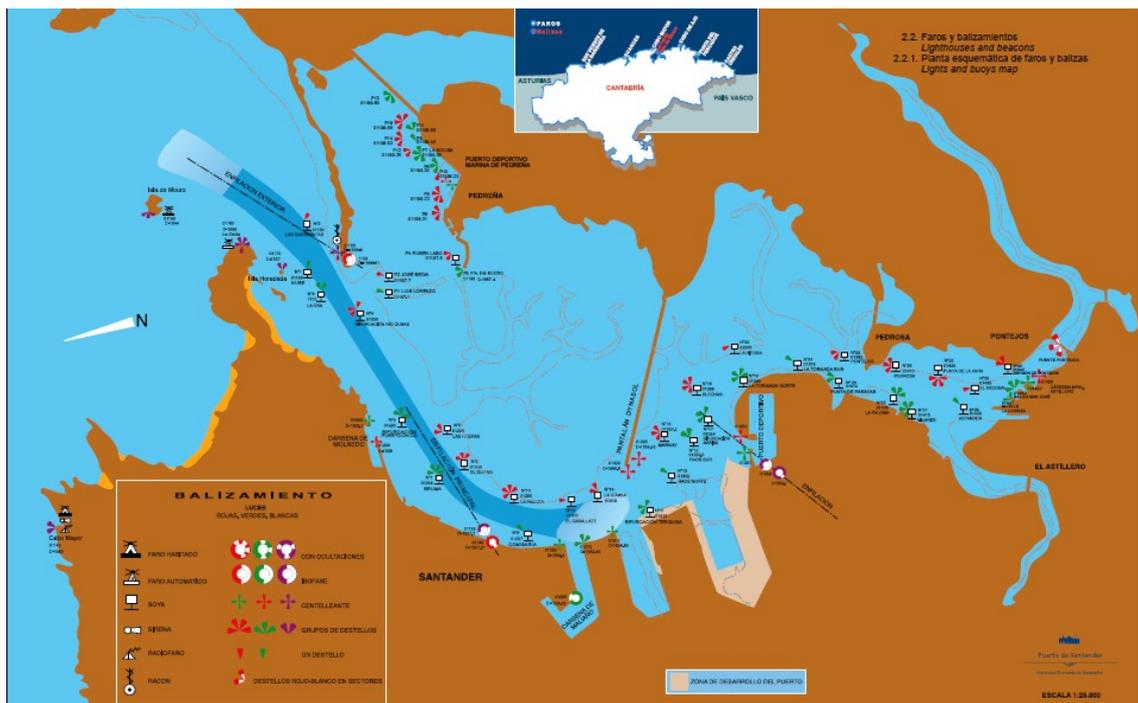


Fig. 2 Canal de acceso y balizamiento del Puerto de Santander

3.3.2. Muelles y superficies de manipulación y almacenamiento: terminales portuarias

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.

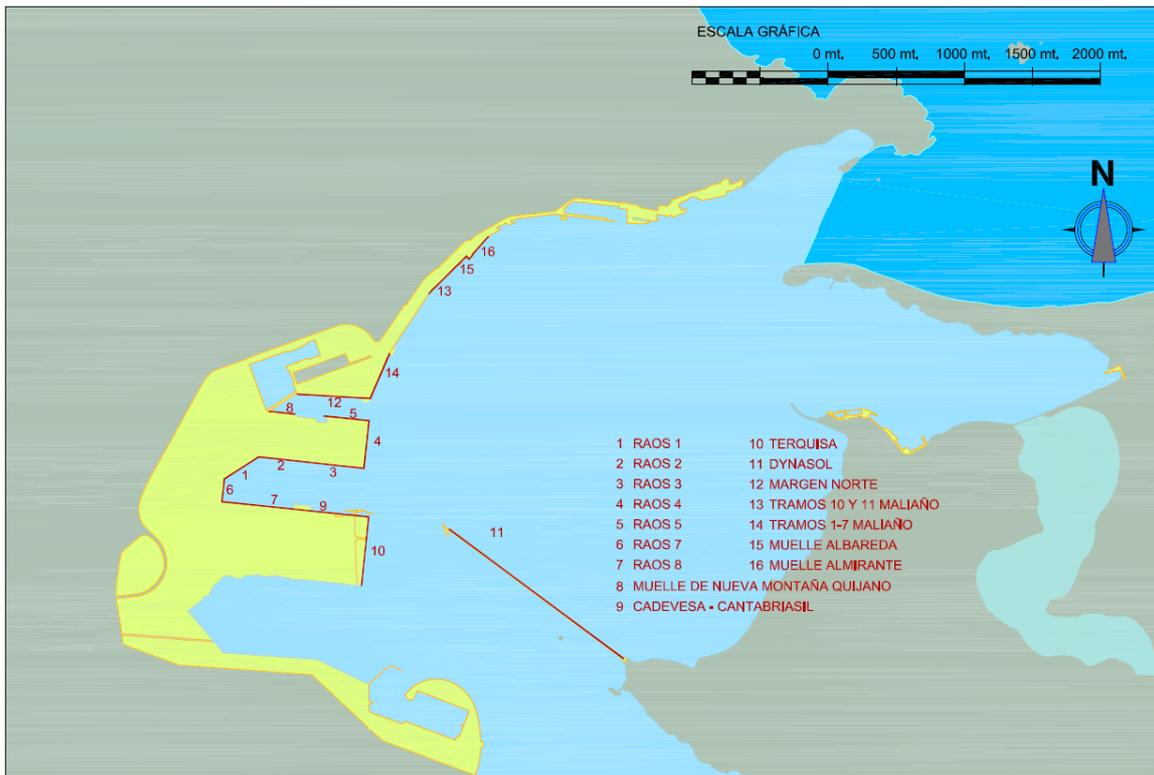


Fig. 3 mapa general de muelles y superficies de almacenamiento

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	13 m	13 m	13 m	13 m
Instalaciones	2 grúas de pórtico de 16 t	1 cargadero de sosa densa	1 grúa de contenedores de 30 t y 6 grúas de pórtico de 16 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	2 grúas propias de 16 t	Rampa RORO	Rampa RORO flotante	3 grúas de 16 t, torres de succión para cereales y tuberías para aceites

Muelle				
	TRAMOS 10-11 MALIAÑO	TRAMOS 1-7 MALIAÑO	ALBAREDA ALMIRANTE	
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 en el tramo nº 4		Rampa RORO y pasarela de pasajeros

3.3.3. 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



Fig. 4 Área de actividades Pesqueras

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

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.



Polígono industrial Actimarsa Ciudad del Transportista

Zona de Actividades logísticas

3.4. Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve (I_08)

Muelle Raos 9

Se ha iniciado en 2016 la licitación de la nueva línea de atraque en el testero del Espigón Central de Raos, de 290 metros de longitud y 14,50 metros de calado. Se prevé que las obras estarán finalizadas en 2018.

Rampa flotante para carga rodada

Las dos rampas roro flotantes del muelle Raos 8 son fácilmente desacoplables para permitir mediante remolque su traslado para la ubicación en otro muelle o a dique seco para labores de mantenimiento.

Para sustituir con rapidez la rampa roro de la Estación Marítima se decidió trasladar al muelle de Bloques una de la rampas flotantes gemelas del muelle Raos 8, reponiéndola mediante la construcción de una nueva rampa, con algunas mejoras. Los trabajos dieron comienzo en noviembre de 2015 y finalizaron en la primavera de 2016.

Proyecto y obra de montaje de una rampa roro flotante en la Estación Marítima

La terminal de carga rodada y pasaje del Puerto de Santander contaba con una rampa roro hidráulica en el muelle de Bloques, bastante limitada en capacidad de carga y sobre todo en anchura (11,6 m).

Para mejorar la oferta de infraestructura de la Estación Marítima se requería una rampa roro con mejores prestaciones, capaz de atender a una gama muy amplia de buques roro cargo y ropax, con portalón en proa y/o popa.

La obra civil necesaria y la sustitución de la rampa actual del muelle de Bloques por una de las rampas flotantes gemelas que prestaban servicio en el muelle Raos 8 se ejecutó en un reducido plazo de 11 semanas. Por razones de explotación de la terminal, el plazo de construcción también era muy estricto en su calendario, ya que la obra civil debía ejecutarse entre enero y marzo de 2016 para que la nueva rampa entrara en servicio exactamente en la Semana Santa.

Mejora de accesos al polígono de Parayas

Se ha mejorado la seguridad vial en los accesos al polígono desde la Avenida de Parayas (autovía S-10), para incrementar las posibilidades de desarrollo de estos terrenos como zona de actividades logísticas asociada al puerto. En octubre de 2014 la Demarcación de Carreteras de Cantabria (M^º de Fomento) emitió una resolución autorizando a la Autoridad Portuaria la mejora de accesos (entrada y salida del polígono desde la autovía).

Pavimentaciones en Raos

Los muelles de Raos se construyeron en las dos últimas décadas del pasado siglo, utilizando en las zonas de almacenamiento un firme flexible que se adaptase sin fisuras a los asentamientos de consolidación. Aunque el pavimento de campas y viales se ha comportado adecuadamente a lo largo de los años, las múltiples maniobras realizadas por los equipos de manipulación y transporte han provocado degradaciones importantes. Por ello se han renovado pavimentos en algunos viales y campas de almacenamiento. Teniendo en cuenta las necesidades de explotación, estas obras se desarrollan en fases sucesivas según demanda.

Pavimentación y cierre de la parcela A de la ZAL

Sobre los antiguos terrenos de Campsa, rescatados por la Autoridad Portuaria de Santander para su transformación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), se ejecutaron algunos trabajos previos de urbanización referidos a los viales principales y a su cierre provisional. La crisis económica de los últimos años no ha favorecido el desarrollo de negocios logísticos que pudieran establecerse en esta área. A lo largo de este tiempo, sin embargo, aparece una demanda de suelo de carácter más portuario que logístico, por lo que se decide incorporar la parcela "A", situada al Sur del vial principal de la ZAL, a la zona portuaria, trasladando el cierre aduanero hasta el límite con el vial indicado y urbanizando 27.000 m².

3.4.1. 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. (I_09)

3.4.2. 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).

3.4.3. 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 contaba con 105.000 m² destinados a almacenaje, gestión y preparación de vehículos.

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 acarreos.

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 tráficó de mercancías. La terminal dispone de capacidad sobrante para acometer mayores volúmenes.

3.4.4. 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”.

4. MERCADOS SERVIDOS

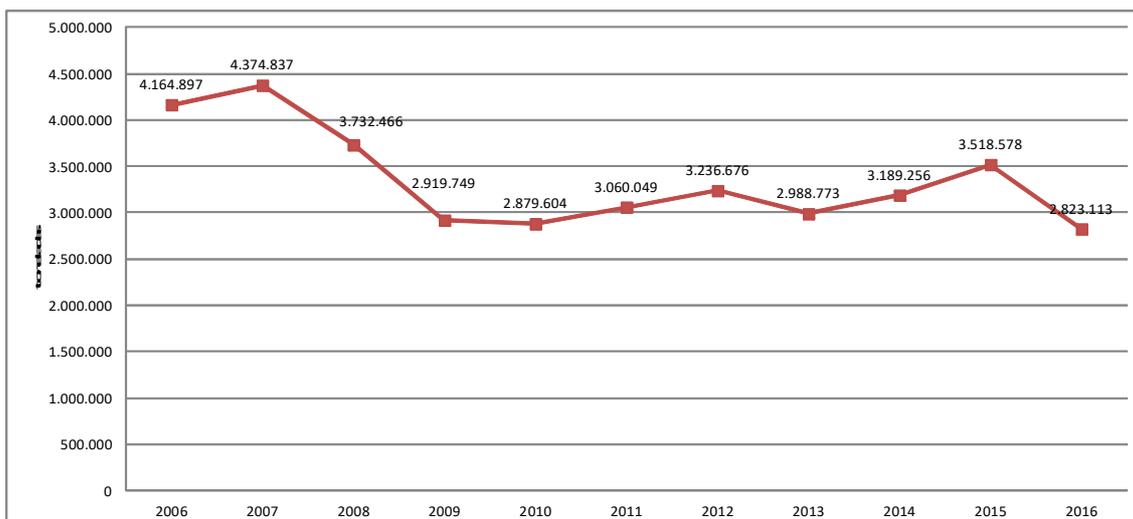
4.1. Evolución del tráfico del Puerto de Santander en los últimos años (I_10)

Evolución del tráfico total y por presentación de la mercancía del Puerto de Santander 2011-2016¹

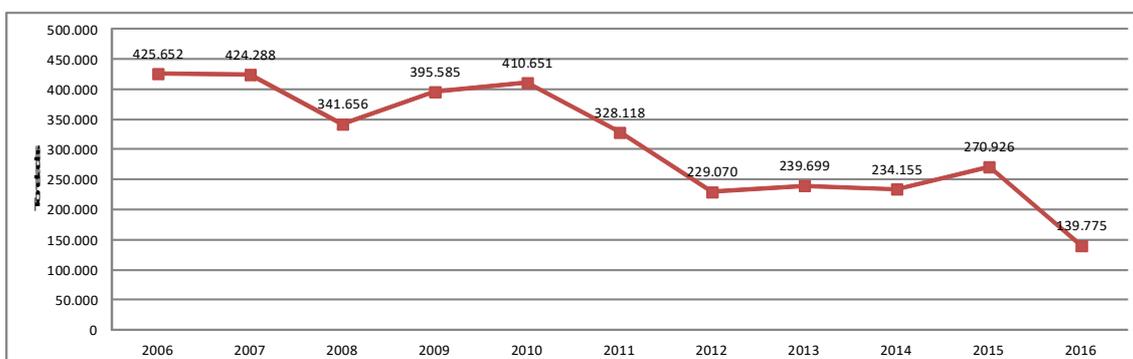
En los siguientes gráficos de líneas se desglosa el tráfico según su forma de presentación:

Graneles sólidos

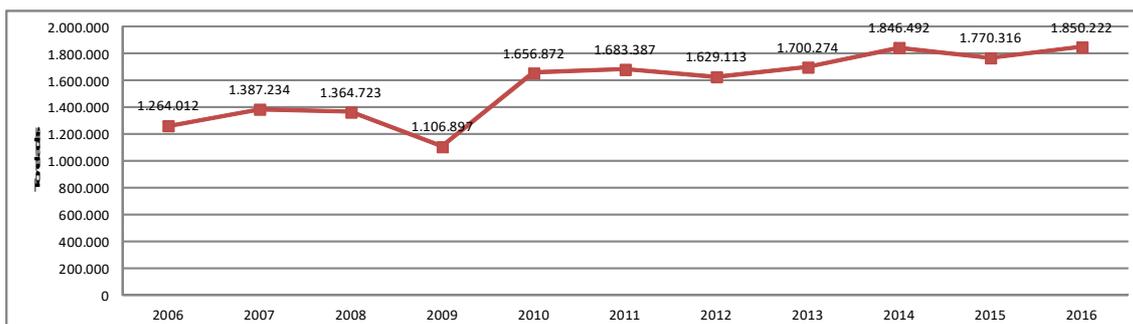
¹ Los datos anteriores, se refieren al tráfico sin incluir la pesca ni el avituallamiento.



Graneles líquidos



Mercancía general



Análisis comparativo del tráfico total de 2016 respecto al 2015.

Incluye mercancías, avituallamiento y pesca (En toneladas)	2016	2015	Diferencia	VARIACIÓN %
TRÁFICO TOTAL	4.866.843	5.641.299	-774.456	-14%

(En toneladas)	2016	2015	Diferencia	VARIACIÓN %
Graneles líquidos	139.775	270.926	-131.151	-48,4%
Graneles sólidos	2.823.113	3.518.578	-695.465	-19,8%
Mercancía General	1.850.222	1.770.316	79.906	4,5%
TOTAL	4.813.110	5.559.820	-746.710	-13,4%

Análisis comparativo de los porcentajes de cada grupo de tráfico según la forma de presentación sobre el total en los dos últimos años.

4.2. Hinterland y Foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiéndose por tales aquellos que suponen el 70 % del tráfico del puerto. (I_11)

El posicionamiento geoestratégico del Puerto de Santander viene determinado por su área de influencia en la península Ibérica y los mercados internacionales a los que sirve de manera más competitiva.

Hinterland

Santander es el puerto clave de su hinterland que abarca principalmente Cantabria y Castilla y León (2 millones de habitantes) y que gracias a las conexiones ferroviarias, mejoras en las carreteras y estratégica disposición de puertos secos alcanza los centros de producción de La Rioja, Valle del Ebro y Madrid, siendo éstas dos últimas áreas las de mayor atractivo en el medio plazo por su mayor capacidad de generación y atracción de flujos comerciales internacionales que demandan transporte marítimo.



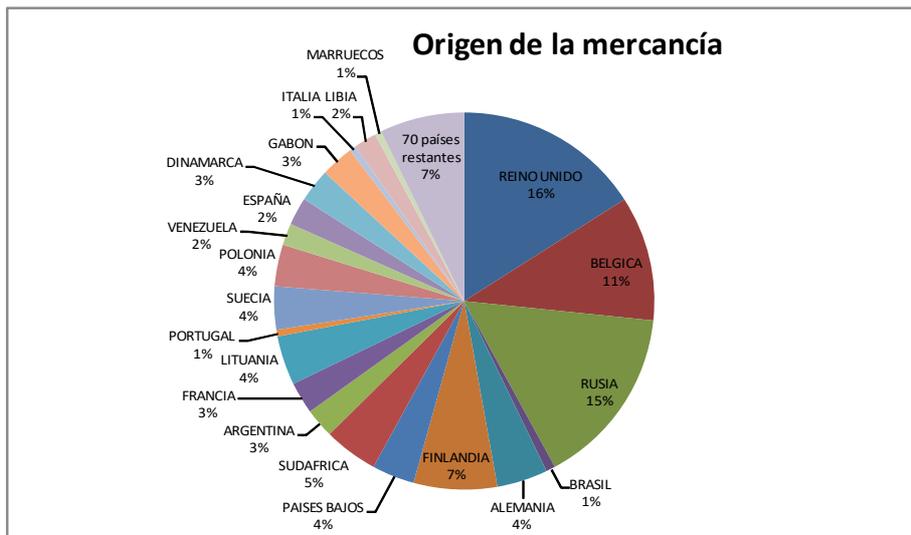
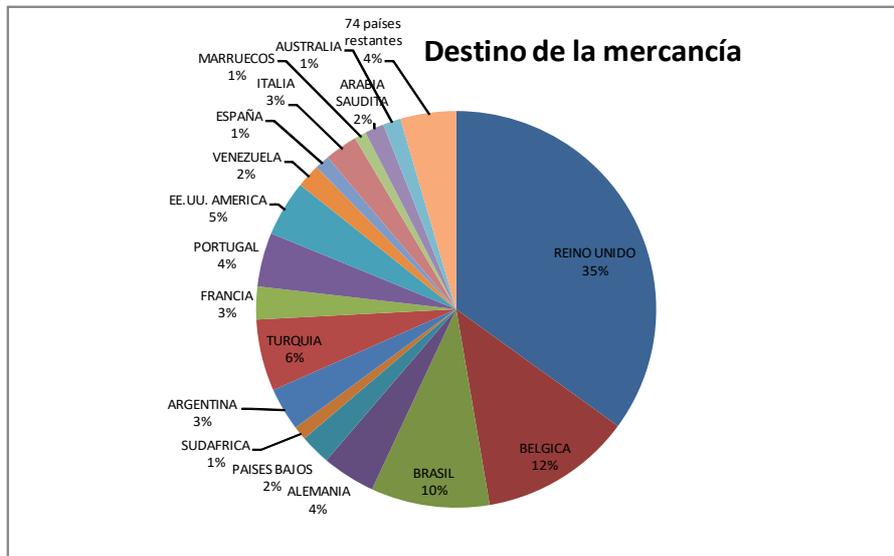
Foreland

El Puerto de Santander ocupa una posición inmejorable en el arco atlántico norte que permite las mejores conexiones multimodales con los países europeos más industrializados y por ende los mayores centros de consumo: Holanda, Bélgica, Reino Unido, Francia y Alemania. Santander se posiciona así como puerto de distribución del eje de comercio marítimo norte-sur.

El Puerto de Santander ha intercambiado mercancías con 86 países del mundo, aunque más de la mitad del tráfico exterior fue con 4 países: Reino Unido (22%), Rusia (13%), Bélgica (10%), y Brasil (7%).

PAÍS COUNTRY	EMBARCADAS LOADED	DESEMBARCADAS UNLOADED	TOTAL TOTAL	% s/Tr. Exterior
REINO UNIDO	761.222	420.478	1.181.700	25%
BELGICA	267.860	282.318	550.178	11%
RUSIA	9.668	407.957	417.625	9%
BRASIL	208.560	20.447	229.007	5%
ALEMANIA	93.685	114.375	208.060	4%
FINLANDIA	5.294	187.188	192.482	4%
PAISES BAJOS	54.073	95.251	149.324	3%
SUDAFRICA	24.571	122.085	146.656	3%
ARGENTINA	75.827	66.639	142.466	3%
TURQUIA	127.310	9.941	137.251	3%
FRANCIA	58.168	71.404	129.572	3%
LITUANIA	0	111.477	111.477	2%
PORTUGAL	95.497	15.178	110.675	2%
EE.UU. AMERICA	98.867	11.726	110.593	2%
SUECIA	5.183	97.244	102.427	2%
POLONIA	40	94.349	94.389	2%
VENEZUELA	41.763	49.247	91.010	2%
ESPAÑA	26.066	62.460	88.526	2%
DINAMARCA	7.780	75.034	82.814	2%
GABON	0	74.652	74.652	2%
ITALIA	57.819	14.563	72.382	2%
LIBIA	0	51.387	51.387	1%
MARRUECOS	20.652	15.005	35.657	1%
ARABIA SAUDITA	33.522	0	33.522	1%
AUSTRALIA	31.582	85	31.667	1%
66 países restantes	69.564	168.047	237.611	5%
TOTAL	2.174.573	2.638.537	4.813.110	100%

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



4.3. Principales clientes (I_12)

CIFRA DE NEGOCIO FACTURADA A LOS 5 CLIENTES

PRINCIPALES: 2016

Total Principales clientes	8.728.566,49 €
Total facturación	19.706.200,80 €
CUOTA PRINCIPALES CLIENTES	44,29%

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

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 alambcón, 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 Palecete del Embarcadero y el Faro de Cabo Mayor. En el ámbito académico, el Puerto participa en la organización de Masters, conferencias y otros eventos que permiten posicionar a Santander a escala internacional como destino de cursos de verano o sede de congresos.

5. SERVICIOS PORTUARIOS E INSTALACIONES CONCESIONADAS

5.1. Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Servicios prestados en el ámbito de actividad del Puerto de Santander y su regulación y control. (I_14)

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 multitud de servicios de toda clase que en función de su importancia y naturaleza serán en mayor o menor medida regulados por la Autoridad Portuaria 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 en colaboración con otras administraciones públicas con competencias en el mismo ámbito como es el caso del servicio de control del tráfico portuario que se gestiona a través de un convenio con SASEMAR, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante.

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

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

Servicios portuarios:

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

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

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 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 embarcaciones, transporte terrestre, suministro a embarcaciones, actividades industriales, reparación de embarcaciones, servicio náutico deportivo de amarre, 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.

5.2. Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia. (I_15)

Empresas prestadoras de servicios portuarios que operan en el puerto durante 2016

<i>Tipo de servicios</i>	<i>Número de empresas</i>
Estiba	4
MARPOL	4
Practicaje	1
Remolque	2
Amarre	2

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>Tipo de ocupación</i>	<i>Número de Empresas</i>
Concesiones	34
Autorizaciones	13

5.3. Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado. (I_16)

2016

Superficie terrestre concesionable (m ²)	1.650.000 m ²
Superficie terrestre en concesión (m ²)	540.000 m ²
RATIO (%)	32,7%

Se considera *superficie terrestre concesionable* a la superficie total que tiene la zona de servicio del puerto con uso comercial.

La superficie terrestre en concesión se refiere a la superficie tanto de las concesiones como de las autorizaciones de ocupación del dominio público portuario.

5.4. Porcentaje de toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre el total de tráfico de mercancías (I_17)

Terminales de manipulación de mercancías concesionadas en el Puerto de Santander: 2016	Toneladas	% s/total
Tráfico Total	4.813.110	100,00%
GLOBAL STEEL WIRE (Muelle Montaña)	493.586	10,26%
CARGADERO (Cantabriasil-Cadevesa)	7.429	0,15%
LBC TANKS (tubería)	101.022	2,10%
REPSOL (tubería)	33.002	0,69%
PRODUCTOS FORESTALES (rampa)	212.497	4,41%
SILO SOLVAY (cinta)	300.448	6,24%
CEMENTOS ALFA	305.319	6,34%
NOATUM (terminal de graneles minerales)	269.687	5,60%
T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)	228.733	4,75%
TERMINAL ADITIVOS CONSTRUCCIÓN	15.303	0,32%
DEPÓSITO FRANCO (tubería)	6.530	0,14%

6. CALIDAD DE SERVICIO

6.1. 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. (I_18)

La Autoridad Portuaria de Santander además de los correspondientes anuncios en boletines oficiales, dispone de una página web donde están publicados los pliegos reguladores de los diferentes servicios portuarios básicos, el pliego del suministro de combustible y listado de empresas suministradoras y el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones e información sobre iniciación del procedimiento de otorgamiento de concesiones.

6.2. *Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía. (I_19)*

Desde el punto de vista comercial se han puesto en marcha las siguientes iniciativas:

- Cruceros: La APS lidera el Foro de cruceros de Santander. Encaminado a la coordinación y mejora de los servicios prestados a los buques cruceros y sus pasajeros, entre otras iniciativas, incorpora un Checklist con los aspectos más relevantes de la escala de los cruceros.
- 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. A resultas de lo cual, 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 2016 el puerto de Santander sigue ostentando dicho sello de calidad y será renovado. Igualmente, 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.

Desde el punto de vista administrativo la Autoridad Portuaria de Santander ha llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Elaboración y sometimiento a aprobación de los Referenciales de Calidad de Servicio de cargas sólidas y líquidas para concesionarios de terminales de mercancía a granel (artículo 245.2.b) del Real Decreto Legislativo 2/2011)
- 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 y la exigencia de disponer de certificación ISO 9001.

- Terminal de automóviles, con la creación de la figura de coordinador de la terminal y el reparto de superficies en autorizaciones proporcionadas a las previsiones de tráfico de las empresas operadoras.
- Terminal de ferries con una nueva rampa ro-ro que permite mayores rendimientos.

Además la APS publica en su página web, tasas, tarifas, coeficientes correctores y bonificaciones vigentes para cada año.

Por último indicar que se han creado grupos de trabajo para tráfico de automóviles y graneles sólidos.

6.3. 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. (I_20)

En 2016 se acoge NOATUM TERMINAL POLIVANTE a las bonificaciones para incentivar mejoras en la calidad del servicio prevista en el artículo 245.2 del Real Decreto legislativo 2/2011.

Nº empresas concesionarias o prestadoras de servicios portuarios con bonificación art. 245.2 : 2016	Toneladas	% s/total
NOATUM TERMINAL GRANELES MINERALES	269.687	5,60%
TERMINAL AGROALIMENTARIOS (TASA)	228.733	4,75%
NOATUM TERMINAL POLIVANTE	805.448	16,73%

6.4. 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. (I_21)

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. A lo largo del año 2016, a través de la cuenta de correo dedicada a tal fin, sac@puertosantander.com, se registraron 48 entradas. De ellas, 44 fueron solicitudes de información, en su mayoría sobre conexiones con otros puertos del mundo y sobre tasas y tarifas por determinados servicios y 4 fueron quejas de usuarios de los servicios o instalaciones del Puerto. 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 2016 en 1,02 días.

También desde el Departamento Comercial, 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).

En el año 2015, el último en el que se llevó a cabo esta encuesta de carácter bianual, el Puerto de Santander obtuvo una valoración media de 3,41 puntos sobre un total de 5, en el tramo en el que los clientes se consideran satisfechos. En 2017 podremos conocer si este nivel de satisfacción ha sufrido alguna variación.

Otro indicador de gran relevancia, no solo para el puerto de Santander, sino para 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 año 2016, sitúa al Puerto de Santander como Puerto español mejor valorado, obteniendo una puntuación de 4,3 puntos sobre un total de 5, manteniéndose, de esta forma, entre los puertos españoles mejor valorados.

7. INTEGRACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE. MOVILIDAD SOSTENIBLE

7.1. Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial (1_22)

Accesos viarios y ferroviarios actuales



Accesibilidad viaria y mejoras en la comunicación interior del Puerto.

Las comunicaciones interiores del Puerto de Santander han mejorado ostensiblemente, ya que el establecimiento de accesos controlados ha permitido una mayor fluidez del tráfico. Las comunicaciones en los nuevos muelles de la zona de Raos son óptimas por su amplitud.

Accesibilidad ferroviaria

La entrada y salida de vagones en el puerto se realiza a través de la vía de acceso que, partiendo de la Estación de Clasificación construida en Maliaño, enlaza directamente con los muelles de Raos, salvando a distinto nivel el cruce con el tramo de autovía. Desde Raos se comunica con los muelles de Maliaño por medio del Puente de Raos.

7.2. Impulso de la intermodalidad puerto-ferrocarril (I_22)

La apuesta por una gestión sostenible de la actividad portuaria está inequívocamente ligada a la movilidad sostenible y al incremento de la cuota de participación del modo 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 principal y, por 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 una de sus metas.

Históricamente, las estrategias referentes al ferrocarril diseñadas desde la APS, han tenido como resultado el casi permanente liderazgo del Puerto de Santander según ratio de utilización del modo ferroviario para la entrada y desalojo de las mercancías.

Desde el punto de vista funcional el Puerto de Santander cuenta desde 2004 con sus propias Normas de Circulación del Ferrocarril en el Recinto Portuario que permiten el conocimiento de todos los agentes implicados de la regulación dentro de la zona de servicio. Asimismo en septiembre de 2011 se realizó el Informe sobre la Red Ferroviaria del Puerto conforme a la Orden FOM/897/2005 incrementando la transparencia sobre las condiciones de acceso a la red ferroviaria del puerto.

La APS a lo largo del año 2016 tomó 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, Adiff, 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.

En 2015 se puso en marcha la cuarta vía apartadero dedicada a la carga y descarga de trenes de coches. En este caso y mirando hacia un objetivo general de mejorar la logística de la automoción, la nueva vía apartadero cuenta con una longitud superior a los 600 m. Estos avances tendrán su continuidad con el proyecto de mejora de las instalaciones ferroviarias de Muriedas, al que la APS, tras diversos estudios llevados a cabo durante 2016, dedicará una inversión de un millón de euros.

7.3. 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). (I_23)

Desde el punto de vista comercial de la aplicación de bonificaciones a las tasas devengadas por tráficos y servicios considerados sensibles, prioritarios o estratégicos, a lo largo del año 2016 se han establecido las siguientes pautas:

- 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
- Consideración de tráfico estratégico a PRODUCTOS FORESTALES, en un servicio marítimo regular
 - 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.
 - Nuevo impulso al proyecto del Muelle de Raos 9, dedicado a tráfico ro-ro y multipropósito (contenedores, proyectos, mercancía general, etc) a través de soluciones medioambientales avaladas por las Consejerías Regionales competentes. La licitación de esta obra se produjo durante el año 2016 con el fin de empezar su construcción durante la primera mitad del año 2017.

Como resultado positivo de la política comercial y de aplicación de bonificaciones para tráficos estratégicos, en el mes de octubre comenzó a operar en el Puerto de Santander la compañía CIdN, especializada en el tráfico de contenedores y otras mercancías en transporte ro ro.

7.4. 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 (I_24)

Tráfico total año (toneladas)	2012	2013	2014	2015	2016
Camión	4.211.04	3.845.37	4.215.94	4.597.45	3.830.000
Ferrocarril	860.020	1.041.33	1.028.15	930.308	942.000
Total mercancías	5.071.06	4.928.74	5.270.39	5.559.82	4.813.110
Cuota participación ffcc	17%	21%	20%	17 %	20%

Tráfico importación (toneladas)	2012	2013	2014	2015	2016
---------------------------------	------	------	------	------	------

Camión	2.627.11	2.227.99	2.605.07	3.022.28	2.261.000
Ferrocarril	410.811	447.514	343.026	310.449	341.000
Total	3.037.92	2.675.50	2.948.10	3.332.72	2.602.000
Cuota participación ffcc	13,52%	16,73%	11,64%	9,32 %	13,11%

Tráfico exportación (toneladas)	2012	2013	2014	2015	2016
Camión	1.583.92	1.617.37	1.610.86	1.575.17	1.569.000
Ferrocarril	449.209	593.823	685.129	619.859	601.000
Total	2.033.13	2.211.20	2.295.99	2.195.03	2.170.000
Cuota participación ffcc	22,10%	26,86%	29,84%	28,24%	27,70%

Evolución Tráfico total (toneladas)	2012	2013	2014	2015	2016
Ro-Ro	1.177.28	1.198.03	1.329.01	1.393.73	1.411.294
Mercancía general total	1.629.11	1.700.27	1.846.49	1.770.31	1.850.222
% Ro-ro sobre total de Mcia. General	72%	70%	72%	78%	76%

8. COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL

8.1. Grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria de Santander (I_25)

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, boletines informativos, 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.

8.2. Esquema de comunicación con los grupos de interés y modelo de participación de los mismos (I_26)

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. Igualmente se programan visitas al Puerto. 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.

8.3. Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés (I_27)

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 ferroportuaria, garantizan la presente y futura competitividad del Puerto de Santander.

8.4. Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones (I_28)

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.
- 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.

8.5. Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente. (I_29)

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

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
- Anfac (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones)

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

Asociaciones en el ámbito de la documentación:

- ANABAD (Federación Española de Asociaciones de Archiveros, Bibliotecarios, Arqueólogos, Museólogos y Documentalistas)

9. PROMOCIÓN COMERCIAL

9.1. *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. (I_30)*

A lo largo del año 2016 la Autoridad portuaria de Santander participó en las siguientes ferias:

- “Seatrade” de Miami (Sector cruceros).
- “Seatrade” de Canarias (Sector cruceros).
- “Cruise Summit” de Madrid (Sector cruceros).
- “SIL” de Barcelona (Sector logístico).
- “Breakbulk” de Amberes.(Sector logístico, portuario y naval)
- “Fruit Attraction”, Madrid.

Por otro lado, en enero de 2016 se formalizó el ingreso de la APS en la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, con la intención de participar en el desarrollo de cadenas multimodales de transporte competitivas, y se acudió, en mayo de 2016, a la Asamblea general de “Cruise Europe”, celebrada en Dublín, con el fin de promocionar el Puerto en el sector de los cruceros.

9.2. *Gastos destinados a la promoción comercial del puerto (I_31)*

Gastos de promoción comercial del puerto.

Montante de gastos²	71.843,09
Gastos de explotación	20.499.345,83
% de gastos en promoción comercial	0,35%

10. COMPROMISO INSTITUCIONAL

La Autoridad Portuaria como ente público empresarial tiene que dar respuesta a una serie de compromisos institucionales que van desde la promoción de la accesibilidad y la transparencia de sus actividades y estructuras, hasta la promoción de la innovación, el conocimiento y la formación, tanto en su ámbito más cercano, el clúster portuario, como proyectando estas actividades hacia otras áreas de la sociedad

10.1. *Accesibilidad y transparencia*

10.1.1. *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. (I_32)*

La Autoridad Portuaria de Santander dispone de sede electrónica: <https://sede.puertasantander.gob.es> y tiene habilitados los siguientes servicios: registro, contratación, facturación electrónica con proveedores, recepción de información de escala de buques (DUE).

En cuanto al servicio “port community system” de integración de servicios se puede acceder a: solicitud de escala de buques, despacho de buques, notificaciones y declaraciones de

² El montante de gastos en promoción comercial será el mismo que el consignado en el documento de Plan de Empresa dentro del capítulo de Patrocinios y Subvenciones, el cual figura como “Gastos en publicidad, patrocinios, relaciones institucionales, jornadas, ferias, congresos, etc”

mercancías peligrosas, levante sin papeles, agilización telemática de tramitaciones aduaneras y a los partes de los servicios de practicaje, amarre, remolque y MARPOL.

Dentro del compromiso institucional de la Autoridad Portuaria de Santander, en 2009 se puso en marcha el proyecto GPS (Gestión Portuaria de Servicios), un servicio seguro en Internet destinado inicialmente para consignatarios y estibadores. En la actualidad hay 63 usuarios dados de alta entre los que se encuentran:

- Consignatarios
- Estibadores
- Santander Port Control (SASEMAR)
- Corporación de prácticos de Santander.
- Empresas de remolcadores.
- Amarradores
- Servicios de MARPOL.
- Gestión de la ocupación de la superficie.

Este proyecto permite integrar la información acerca de los servicios que presta la Autoridad Portuaria de Santander directamente con la de los que prestan otras empresas externas. Además los clientes del Puerto, disponen de información a medio plazo de escalas previstas. Para disponer de toda esta información se ha creado una nueva web <http://gps.puertasantander.com>. Con esta herramienta es posible realizar a posteriori un análisis de calidad de los servicios, control de tarifas, etc.

La Autoridad Portuaria dispone de una página web institucional **www.puertasantander.com** que permite que cualquier interesado en la actividad portuaria acceda libre y gratuitamente a sus contenidos. Esta página, además de ofrecer noticias de actualidad sobre el puerto, información sobre infraestructuras, servicios, normativa, etc., pone a disposición de los usuarios diversos servicios como:

- Atención al Cliente
- Cámaras del puerto que ofrecen la oportunidad de ver la actividad portuaria en tiempo real
- Información meteorológica online detallada
- Registro de entradas y salidas de buques, incluyendo información sobre la mercancía que transporta, el muelle de atraque, nombre del buque...

10.2. Formación, Innovación y desarrollo

10.2.1. 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 y recursos económicos totales destinados a este concepto. (I_33)

El Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria es una iniciativa impulsada en 2009 por las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y la Autoridad Portuaria de Santander, académicamente integrada en "Cantabria Campus Internacional" a través del "Campus del Agua y la Energía" que, surgida con la misión de erigirse en un operador de conocimiento del sector portuario, enfoca sus actividades preferentemente a la capacitación de su capital humano y el impulso de la I+D+i.

En continuidad con los años anteriores, la labor desarrollada durante 2016 por dicho Centro, se ha enfocado tanto hacia iniciativas de carácter docente como, en menor medida, de investigación e innovación.

SMART PORT SANTANDER

Bajo el enunciado SMART PORT SANTANDER se incluyen en esta memoria un variado registro de acciones e iniciativas promovidas, participadas o desarrolladas por CITAP, con la finalidad de explorar, impulsar o desarrollar la "digitalización" de distintas facetas de la actividad portuaria.

"PLAZA MAYOR": CLUB SOCIAL DEL CURSO IBEROAMERICANO DE TECNOLOGÍA, OPERACIONES Y GESTIÓN AMBIENTAL EN PUERTOS

Como complemento a las actividades docentes del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, y debido a la importancia que las redes sociales han ido adquiriendo en el día a día de nuestras sociedades, de un tiempo a esta parte se comenzó a valorar la posibilidad de activar algún tipo de herramienta que permitiera interactuar, de forma permanente, y más allá del habitual mes de duración, a todos los alumnos que han participado del curso durante sus dieciséis ediciones.

Por ello, tras realizar una encuesta a los participantes de la edición de este año, se elaboró un informe al respecto, a modo de borrador del proyecto, con datos de utilización de las redes sociales, proyecciones de uso de las mismas en el futuro y con un planteamiento y un diseño, en cuanto a estética y contenidos, de la aplicación elegida para llevar a cabo el proyecto, modelo de funcionamiento, etc.

El informe en el que se describe el proyecto, que se ha dado en llamar "Plaza Mayor", como referencia a ese enclave tan característico de nuestros pueblos y ciudades, donde los vecinos, los diferentes gremios en día de mercado o, simplemente, los grupos de amigos, han ido encontrando un lugar de reunión a lo largo de los siglos, fue enviado a Puertos del Estado para su estudio y comentarios.

Asimismo, y de forma paralela, durante estos meses se ha venido trabajado en la actualización y ampliación de datos de todos los 353 alumnos que han participado en las 16 ediciones del Curso, a fin de, en su momento, contactar con ellos para invitarles a incorporarse y participar en este club social.

VIRTUALIZACIÓN DEL CURSO IBEROAMERICANO DE TECNOLOGÍA, OPERACIONES Y GESTIÓN AMBIENTAL EN PUERTOS

En apoyo a la organización e impartición del referido Curso en sus circunstancias actuales, así como en previsión de sus futuras necesidades, se consideró conveniente explorar la posibilidad del uso de plataformas de formación "on line" o virtuales tanto para su gestión administrativa, de sus contenidos formativos, la comunicación entre alumnado y equipo tutorial, el seguimiento de la acción formativa, etc.

Para ello, y tomado como referencia la organización del XVI Curso Iberoamericano, se llevó a cabo una minuciosa labor de recopilación y elaboración de documentación asociados al diseño de sus aspectos académicos, administrativos, organizativos, operativos, logísticos etc.: estructura modular, contenidos, plan de estudios, metodologías de aprendizaje, sistemas de evaluación, diplomas y certificaciones, calendario académico, agenda y horarios de tareas docentes y actividades sociales, orientación bibliográfica y hemerográfica, recursos electrónicos, cuadro de profesores, sede docente y residencial, etc.

Este exhaustivo compendio de materiales se concretó en la redacción de la "Guía de Estudio del Curso", documento esencial para el establecimiento de las necesidades de virtualización así como del diseño de la arquitectura y mapa de navegación de la plataforma digital.

Posteriormente, se mantuvieron contactos con distintos expertos en e-learning de cara a valorar el tipo de la plataforma más adecuada para la configuración e implementación del entorno virtual de enseñanza-aprendizaje de este Curso.

DISEÑO Y PRODUCCIÓN DE UN SITIO WEB PARA EL PUERTO DE SANTANDER

Durante este periodo, y dentro de las actividades llevadas a cabo por el grupo de trabajo de comunicación de la APS, se ha desarrollado un proceso de debate de ideas sobre el diseño y los contenidos para la concepción y producción de una nueva página web. Para ello, se llevaron a cabo cuatro reuniones, que derivaron en la redacción de un pliego de prescripciones técnicas para elaboración de la referida web.

DIGITALIZACIÓN FONDOS DOCUMENTALES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

Los trabajos relacionados con la puesta en marcha y ejecución de la VIII fase de digitalización documental de los archivos de la APS se iniciaron en el mes de julio con las labores de inventario. En ella se ha abordado la virtualización de un nuevo bloque de documentos correspondiente a la serie "Concesiones", con la que se viene trabajando desde el pasado año. Así, en esta fase, que está previsto que finalice antes de concluir el año, se digitalizarán cerca de 600 expedientes que, en conjunto, suponen más de 30.000 páginas, entre los que se incluyen más de 1.000 planos.

Toda la documentación a digitalizar ha sido previamente preparada e inventariada, se han solicitado las ofertas para la realización del trabajo así como la correspondiente propuesta de inversión.

PORT INNOVA: CONCURSO DE IDEAS INNOVADORAS

Con objeto de impulsar una cultura de la innovación y el emprendimiento en su seno, la Autoridad Portuaria de Santander lanzó la iniciativa "PORT INNOVA", dentro de la cual se enmarca el Concurso de Ideas del mismo título, destinado a sensibilizar y estimular las capacidades creativas y las prácticas innovadoras entre su personal de "dentro de convenio" mediante su contribución de ideas para la mejora del Puerto en todos sus ámbitos y esferas de actividad.

En ediciones pasadas esta iniciativa ha tenido como finalidad estimular las capacidades creativas de dicho colectivo, así como promover e incentivar en el seno del mismo la generación de ideas destinadas a mejorar las capacidades del Puerto en todos sus ámbitos y esferas de actividad.

Sin embargo, en su cuarta edición, y tomando como origen una inquietud de los trabajadores de muchas empresas y en particular de la Autoridad Portuaria de Santander, el objetivo del concurso fue promover ideas que mejoren la comunicación interna en la Autoridad Portuaria de Santander.

Otra de las novedades de la esta edición fue el procedimiento de valoración de las iniciativas propuestas, que constó de dos fases. En la primera, un jurado designado por la Autoridad Portuaria de Santander comprobó que éstas cumplían los criterios de admisión establecidos en la convocatoria. Los proyectos que superaron esta fase fueron sometidos a la valoración voluntaria de toda la plantilla de la Autoridad Portuaria mediante votación electrónica, para que fueran éstos los que, finalmente, determinasen los diferentes premios del Concurso.

Los ganadores de los premios, que fueron otorgados por unanimidad, fueron los siguientes:

- 1º PREMIO ELENA CAZENAVE QUINTANA
- 2º PREMIO ROSA RUIZ MARTÍN
- 3º PREMIO MARIAN MENEZO VIADERO

Gastos en I+D+i POR CITAP (2016)

Gastos en Innovación en miles de €³	5,91
Gastos de Explotación en miles de €	20.499
% de Gastos en Innovación	0,03%
Inversión en Innovación en miles de €	4,68
Inversión de Explotación en miles de €	6.190
% de Inversión en Innovación	0,08%

³ **Gastos en Innovación:** cantidad consignada a este concepto en el cuadro 12 de los cuadros de detalle del cierre definitivo (figura como gastos en investigación y desarrollo).

NOTA: Los premios del Concurso de Ideas Port-Innova no fueron financiados con cargo al presupuesto de CITAP, y consistieron en UN PLUS DE ESPECIAL RENDIMIENTO EN EL TRABAJO: (1º PREMIO: 750 €; 2º PREMIO: 500 €; 3º PREMIO: 250 €)

10.3. Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados a este concepto. (I_34)

10.3.1. Formación y actividades docentes

A continuación, se expone la actividad formativa desarrollada en 2016 en el marco de Cantabria Campus Internacional y CITAP.

10.3.1.1.- Cursos, seminarios y jornadas

CURSO DE RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA

Profesorado: Cetren Formación S.L.U.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 2 - 26 de mayo

Como consecuencia de la aplicación de la normativa vigente en cuanto a circulación ferroviaria en los puertos, se impartió en las instalaciones de la APS en La Península de la Magdalena, desde el 2 al 26 de mayo, el curso homologado de “Responsable de Circulación Ferroviaria”. Actividad dotada con una carga lectiva total de 209 horas, repartidas, de lunes a jueves, en horario de mañana y tarde; de las cuales 180 correspondieron a contenidos teóricos y el resto al desarrollo de actividades de tipo práctico.

Los destinatarios de esta acción formativa fueron los policías portuarios y los jefes de Equipo del Centro de Coordinación de Servicios (CCS) de la Autoridad Portuaria de Santander. En ella participaron un total de once personas: los Jefes de Equipo del CCS, para los que la asistencia al curso era obligatoria, y seis policías portuarios seleccionados, mediante la correspondiente prueba, de entre los voluntarios de dicho colectivo que solicitaron inscribirse en el Curso.

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

Dirección:

Ignacio Arrondo Peral

Director de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado

Cristina López Arias

Directora de la Autoridad Portuaria de Santander

Íñigo Losada Rodríguez

Catedrático de la Universidad de Cantabria

Lugar: Santander. Campus de las Llamas UIMP

Fechas: 16 de mayo - 10 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. El XV Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos es una iniciativa docente promovida por el Ministerio de Fomento español, integrada en el programa de Plan Anual de Cooperación Internacional, e impulsada por Puertos del Estado, en representación del sistema portuario español; la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), que cuenta con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Santander, y que se enmarca dentro de la programación académica de “Cantabria Campus Internacional” de la Universidad de Cantabria y la Universidad Internacional Menéndez Pelayo.

Dicho Curso tiene como finalidad facilitar la capacitación técnica de profesionales portuarios latinoamericanos, introduciéndolos en el estudio de dos ámbitos de gran relevancia para el funcionamiento de este tipo de infraestructuras: las “operaciones y servicios portuarios”, y la “gestión ambiental”, a partir de las metodologías y procedimientos más avanzadas en estos campos, con especial referencia a la casuística y experiencia española. Paralelamente, y en línea con lo expresado anteriormente, con la impartición del Curso se pretende ayudar a construir una imagen de prestigio de la tecnología y las buenas prácticas del sector portuario español en dichos países.

En su XVI edición, el Curso contó con una carga lectiva total de 225 horas (9 créditos ECTS) en régimen de estudios a tiempo completo e impartición presencial. Sus contenidos docentes se han organizado alrededor de dos bloques:

La duración del mismo al igual que ediciones pasadas fue de cuatro semanas, acogiendo un total de 20 participantes, de variado perfil técnico, procedentes de un amplio espectro de países latinoamericanos: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay.

El Curso fue impartido por 81 expertos procedentes tanto del ámbito académico (Universidades, Centros de Investigación), como del sector público (Autoridades Portuarias, Puertos del Estado, etc.) y la iniciativa privada (operadores, consultores, empresas constructoras, etc.).

MASTER UNIVERSITARIO EN INGENIERÍA COSTERA Y PORTUARIA. ESPECIALIDAD: INGENIERÍA PORTUARIA

ASIGNATURA: CONOCIMIENTO GENERAL DEL SISTEMA PORTUARIO Y DEL PUERTO DE SANTANDER

Dirección:

Doña Cristina López Arias

Directora de la Autoridad Portuaria de Santander

Lugar: IH Cantabria. PCTCAN. C/ Isabel Torres, 15. Santander

Fechas: 06 de junio –01 de julio

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

II ENCUENTRO DE DERECHO PORTUARIO Y MARÍTIMO

Dirección:

Don José Antonio Morillo-Velarde del Peso

Jefe de la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado

Don Agustín Bravo Ortega

Abogado-Economista y Profesor de Derecho Civil de la Universidad de País Vasco

Secretaría:

Don Fernando Bárcena Ruiz

Abogado y Presidente de la Asociación Internacional de Derecho Portuario

Lugar: Palacio de la Magdalena de Santander

Fechas: 8 - 9 de septiembre

Entidades: 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, Universidad de Cantabria y la Asociación Internacional de Derecho Portuario.

ENCUENTRO "LA CUARTA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y SU IMPACTO SOBRE LA LOGÍSTICA"

Dirección:

Don Melvyn Peters

Director of Education for SOM, School Of Management, Cranfield University

Don Jaime González López

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

Lugar: Palacio de la Magdalena de Santander

Fechas: 13-14 de septiembre

Entidades: 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, Universidad de Cantabria, y el patrocinio de Marmedsa Noatum Maritime, Noatum Terminal Graneles Santander y Grupo Gof.

EL COMERCIO INTERNACIONAL: TRANSPORTE MARÍTIMO Y OPERATIVA PORTUARIA.

MÓDULO: LOS PUERTOS COMO CENTROS INTERMODALES Y CENTOS LOGÍSTICOS

Modalidad: On-Line

Fechas: 19 septiembre - 20 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.

Dentro de su amplia oferta formativa, ICEX - CECO decidió programar el curso "El Comercio Internacional: Transporte Marítimo y Operativa Portuaria", con la finalidad de proporcionar a los responsables del área internacional de las empresas exportadoras, principalmente pymes, un conocimiento del funcionamiento y la operativa portuaria y el transporte marítimo, infraestructuras y medios esenciales para el desenvolvimiento del comercio internacional.

De ocho semanas de duración, e impartido a través del campus virtual de ICEX-CECO, el Curso fue estructurado en cinco módulos, de los cuales, el diseño y confección de los contenidos y la posterior impartición y evaluación del titulado "**Los Puertos como Nodos Intermodales y Centros Logísticos**", fue encargado a la Autoridad Portuaria de Santander, impartándose entre el 31 de octubre y el 13 de noviembre.

CURSO-TALLER COMUNICACIÓN INTERNA

Profesor: Juan Freire Botana

Doctor en Biología, profesor titular de la Universidad de A Coruña; co-fundador de Tean-Labs, "inViable" (agencia científico-creativa), "XTribe" (aprendizaje a través del emprendimiento y la tecnología) y de "EduCaaS" (plataforma de procesos colectivos creación digital)

Lugar: Santander. Faro de la Cerda. Autoridad Portuaria de Santander

Fechas: 22-23 de noviembre

Entidad: Autoridad Portuaria de Santander

La comunicación interna se ha venido constituyendo en una herramienta de creciente importancia para facilitar la identificación de los empleados con la misión, valores, objetivos, cultura corporativa, etc., de las entidades en las que trabajan, reforzar el compromiso de sus profesionales y facilitar la adopción de los cambios precisos para su adaptación a un entorno crecientemente cambiante, complejo y competitivo, que contribuyan a su sostenibilidad a corto, medio y largo plazo.

La Autoridad Portuaria de Santander, consciente de que la "Comunicación Interna" constituye un elemento esencial en la vida de la entidad, decidió impulsar la impartición de este "Curso-Taller", eminentemente práctico con una triple finalidad: brindar a sus empleados una introducción general a la comunicación interna y al papel que ésta desempeña hoy en día las organizaciones y sus restos actuales; mostrar una selección de mejores prácticas en Comunicación Interna, ejemplos reales que puedan actuar como disparadores para la generación de nuevas ideas y soluciones adecuadas a las necesidades del Puerto de Santander; y tercero actuar como catalizador del concurso "Port-Innova" que, como se indica en otro apartado de esta memoria, que en su edición 2016 se focalizó en la generación de propuestas destinadas a mejorar la comunicación interna de la entidad.

CURSO-TALLER PRESENTACIONES EXCELENTES

Profesor: Pilo Martín Sánchez

Licenciado en Derecho, Administración y Dirección de Empresas y Ciencias Políticas y de la Administración. Director y fundador de "Con Acento", entrenador de directivos, emprendedores, políticos y mentor en comunicación de las principales aceleradoras de España, entre ellas, Minerva, de Vodafone, y OpenFuture, de Telefónica.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda. Autoridad Portuaria de Santander

Fechas: 30 de noviembre - 1 de diciembre

Entidad: Autoridad Portuaria de Santander

La transmisión eficaz de ideas y conocimientos ha constituido siempre un factor clave en cualquier campo de actividad laboral, y hoy, y cada vez con más intensidad y frecuencia, el desempeño profesional requiere de la realización de presentaciones orales, visuales y escritas a través de las que expresarse y dirigirse a una amplia y variada gama de audiencias, ya sean

éstas internas (compañeros, jefes, empleados, etc.) o externas (clientes, proveedores, colaboradores, inversores, estudiantes, visitas, medios de comunicación público en general, etc.)

La Autoridad Portuaria de Santander, convencida de la importancia del dominio de este tipo habilidades, el alcance que día a día van adquiriendo en la Organización, y el creciente número de empleados que van incorporando a sus tareas habituales la elaboración de este documento, consideró oportuno organizar un Curso-Taller eminentemente práctico destinado a poner en valor y concienciar a éstos respecto de la importancia de las presentaciones y proporcionarles un conjunto de técnicas, estrategias y herramientas para comunicar, presentar y exponer con confianza y seguridad.

CURSO ADAPTACIÓN RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA

Profesorado: Cetren Formación S.L.U.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 15 de diciembre

Curso de Adaptación de Responsable de Circulación Ferroviaria que se llevó a cabo los días 14, 15, 19, 20 y 21 en Madrid, Santander, Sevilla y Madrid respectivamente y que contó con la participación de 23 asistentes de los Puertos de Santander, Pasajes, Avilés y Gijón

10.3.1.2.- Prácticas profesionales

Durante 2016 CITAP continuó con su labor de facilitar la realización de estancias en prácticas en distintos servicios y departamentos de la Autoridad Portuaria de Santander a estudiantes de diferentes niveles académicos y perfiles formativos, tratándoles de proporcionar la adquisición de destrezas y experiencias para su desarrollo profesional y laboral. Así, durante el ejercicio, siete fueron los estudiantes acogidos a través de este programa.

10.3.1.3.- Visitas institucionales, universitarias, técnicas y de centros escolares

El Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria se responsabiliza de atender las visitas al Puerto de Santander de colectivos de carácter institucional, universitario y escolar, interesados en conocer sus instalaciones desde un punto de vista profesional, técnico, académico o divulgativo. Así, a lo largo de 2016 se recibieron un total de 37 visitas de este carácter, que en conjunto, supusieron más de 1.200 personas.

10.3.1.4.- Otras actividades docentes: colaboraciones

Además de atender la organización de sus propias actividades, en 2016 CITAP colaboró en la organización de acciones formativas promovidas por otras entidades.

Colaboraciones con la Universidad de Cantabria

Por lo que respecta a la colaboración con Universidad de Cantabria, ésta se concretó en las siguientes iniciativas:

JORNADAS DE CULTURA ESCRITA “DOCUMENTO ELECTRÓNICO Y EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE FONDOS EN ARCHIVOS”

Dirección: D^a. Virginia Cuñat

Lugar: Santander. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Cantabria

Fechas: 11-12 de febrero

Entidades organizadoras: Seminario de Cultura Escrita-UC del Grupo de Investigación en Ciencias y Técnicas Historiográficas (Gicitech) UC. UT-ANABAD Cantabria

El objetivo de las jornadas fue presentar los últimos avances en documento electrónico en cuanto a tratamiento técnico y difusión, así como mostrar experiencias de recuperación de fondos documentales históricos. La Autoridad Portuaria de Santander fue invitada a participar en estas Jornadas en el marco de la mesa redonda dedicada a las "Experiencias en Archivos en Cantabria", en la que se efectuó la presentación titulada "Digitalización Documental del Puerto de Santander", mediante la cual, D. Carmelo Rodríguez, responsable del Centro de Documentación de la APS, expuso el estado actual de este proyecto a medio y largo plazo, iniciado en el año 2005.

MÁSTER UNIVERSITARIO EN INGENIERÍA COSTERA Y PORTUARIA

La colaboración con este nuevo Máster, a la que se alude en otra sección del presente documento, en concreto, con su especialidad en Ingeniería Portuaria, se materializó en el diseño e impartición de la asignatura "Conocimiento General del Sistema Portuario y del Puerto de Santander".

Dicha asignatura, cuyos contenidos se estructuraron en cinco bloques, contó con una carga lectiva de 5 créditos ECTS, y en su impartición intervinieron profesores procedentes tanto del staff directivo y técnico de la Autoridad Portuaria de Santander como de empresas de su comunidad portuaria.

MÁSTER UNIVERSITARIO EN COMERCIO TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INTERNACIONALES

Como en ediciones precedentes, la colaboración con este Máster se ha traducido en la aportación de profesorado, la realización de la visita técnica a las instalaciones portuarias, así como la concesión de becas para la asistencia de sus alumnos al "II Encuentro de Derecho Portuario y Marítimo" y al Encuentro "La Cuarta Revolución Industrial y su Impacto sobre la Logística", actividades que tuvieron lugar en el mes de septiembre en el marco de las actividades de verano en Santander de la UIMP.

Cursos de verano UIMP en Santander

Igualmente, CITAP también colaboró durante el verano con la actividad docente de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo en Santander, acogiendo en sus instalaciones del Faro de la Cerda los siguientes cursos y seminarios:

MÁSTER INTER UNIVERSITARIO EN HISTORIA CONTEMPORÁNEA. CICLO DE CONFERENCIAS. NUEVOS ENFOQUES PARA UNA SOCIEDAD EN CAMBIO

Dirección: D. Emilio Grandío Seoane. Profesor Titular de Historia Contemporánea y de América. Universidad de Santiago de Compostela

Secretaría: D^a. Margarita Barral Martínez. Profesora del Departamento de Historia Contemporánea y de América de la Universidad de Compostela

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 4-8 de julio

Entidades: Universidades Autónoma de Madrid, Autónoma de Barcelona, Complutense de Madrid, Cantabria, Zaragoza, Santiago de Compostela, Valencia, País Vasco e Internacional Menéndez Pelayo

**VI ESCUELA DE ARTE Y PATRIMONIO CULTURAL “MARCELINO SANZ DE SAUTUOLA”.
LA PROTECCIÓN LEGAL Y POLICIAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO**

Dirección: D^ª. Pilar Fatás, Conservadora de Museos. Subdirectora del Museo Nacional y Centro de Investigación de Altamira

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 4-8 de julio

Entidades: UIMP

SEMINARIO

UNA VISIÓN NUTRICIONAL DE LA TECNOLOGÍA DE ALIMENTOS. LOS ALIMENTOS COMO PROMOTORES DE SALUD MÁS ALLÁ DE SU CONVENIENCIA Y SEGURIDAD

Dirección: D^ª. Laura Bravo Clemente. Profesora de Investigación. Instituto de Ciencia y Tecnología de Alimentos y Nutrición. AE Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)

Secretaría: D^ª. Marta Mesías García. Investigadora contratada. Instituto de Ciencia y Tecnología de Alimentos y Nutrición AE Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 18-22 de julio

Entidades: UIMP, CSIC, Hiperbaric.

SEMINARIO

ENCUESTAS DE OPINIÓN: POR QUÉ, CÓMO Y PARA QUÉ

Dirección: D. José Pablo Ferrándiz. Investigador Principal de Metroscopia

Secretaría: D. Francisco Camas García. Analista de Metroscopia

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 18-22 de julio

Entidades: UIMP, Metroscopia

TALLER

CASA, CABALLO, JINETE. DE LO SENSORIAL A LA CREACIÓN

Dirección: D. David Lechuga. Artista

Secretaría: D^ª. Inés González Sánchez. Experta en medios y creatividad aplicada al desarrollo humano y profesional

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 8-12 de agosto

Entidad organizadora: UIMP

Recursos económicos destinados a formación y actividades docentes (2016)

Gastos de formación y act. Docentes en miles de €⁴

19,56

⁴ **Gastos en Innovación:** cantidad consignada a este concepto en el cuadro 12 de los cuadros de detalle del cierre definitivo (figura como gastos en investigación y desarrollo).

Gastos de Explotación en miles de €	20.499
% de gastos	0,10%

10.3.2.- Gestión Cultural

10.3.2.1.- Gestión del Centro de Documentación

GESTIÓN DE FONDOS. ÁREAS DE SERVICIO

El Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Santander, integrado en el departamento de Actividades Corporativas, lo forman el Archivo General administrativo, la Biblioteca, la Hemeroteca, y el servicio de publicaciones editadas por la Autoridad Portuaria, y se ocupa principalmente de la gestión de archivo de la documentación administrativa producida en las oficinas del propio Puerto, haciéndose cargo de su registro, ordenación y puesta a disposición de los diferentes usuarios que se acerquen al centro.

En relación con los servicios que se prestan a usuarios externos –ajenos a la Autoridad Portuaria– en 2016 se ha colaborado con diversos trabajos de investigación y de divulgación, entre los que se puede destacar un estudio del profesor de la Universidad de Extremadura, D. José Juan San José Blasco, sobre la evolución de los arenales de Somo y el Puntal durante los últimos 141 años, con relación a los temporales, enviado al Congreso Topcart 2016; así como la aportación de información para el Arquitecto D. Francisco Rebollo, de la empresa que se está ocupando de la rehabilitación de la Grúa de Piedra. En total han sido 27 los investigadores que han solicitado los servicios del centro durante 2016

ARCHIVO GENERAL

En el Archivo del Puerto de Santander se conserva la documentación producida por la administración portuaria desde la creación de la Junta de Obras del Puerto de Santander, en 1872. Dentro de esta administración se incluye un fondo de la antigua OTP (Organización de Trabajos Portuarios) y otro con parte de la documentación producida por la Cofradía de Pescadores como gestora de la antigua Lonja de Pescado.

Los dos depósitos que albergan el Archivo contienen 20.262 expedientes en 8.051 unidades de instalación, de manera que, en las 10 transferencias recibidas durante 2016 se han registrado 369 nuevos expedientes.

Se ha llevado a cabo la VIII Fase de Digitalización, Concesiones 2, para la que se han seleccionado 595 expedientes relacionados con el dominio público portuario, que ocupan 30.061 páginas, 1.042 planos, y 28 fotografías, y abarcan las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX.

En el archivo fotográfico no se ha registrado ningún movimiento durante 2016, aunque hay aún numerosos álbumes de imágenes por digitalizar.

BIBLIOTECA – HEMEROTECA

La Biblioteca cuenta con 6.997 registros, 13 títulos más que el año anterior. Se continúan recibiendo diversas publicaciones que están en espera de ser catalogadas y registradas.

La hemeroteca cuenta con 323 títulos. La principal labor en este apartado se centra en la gestión de los nuevos números y su distribución selectiva entre los lectores. Dentro de los trabajos de hemeroteca se realiza el registro y digitalización de todos los artículos de prensa referida al Puerto de Santander, publicados en los diferentes medios, base de datos en la que se han incorporado 507 nuevos artículos.

FONDO DE PUBLICACIONES DEL PUERTO

Con 228 registros, el servicio de publicaciones ha incorporado seis nuevos títulos a la Biblioteca, todos ellos catálogos relacionados con las exposiciones del Palacete del Embarcadero y el Faro de Cabo Mayor: “Tan cercanos y distintos”, de Eduardo Sanz; “The Hölderlin variations” de Raúl Hevia; “Visionarios” de Emilio González; Ignacio Carles-Tolra; “Visto y no visto” de Arancha Goyeneche; y “no crossing” de Eloy Velázquez.

GESTIÓN DE SERVICIOS

Durante 2016 han solicitado los servicios del Archivo del Puerto 28 nuevos investigadores – usuarios externos -que han realizado 42 consultas sobre 109 expedientes, 36 libros y 1 plano. 29 de estas consultas han requerido algún tipo de reproducción, la mayoría de ellas en formato digital.

En cuanto al servicio de consulta interno, se han atendido 42 peticiones de 26 usuarios de todos los departamentos, sobre 126 expedientes y 7 libros. 21 de estas consultas han requerido el traslado de la documentación, y en 19 se ha solicitado algún tipo reproducción, todas ellas resueltas a través de la propia red del Puerto.

Recursos económicos destinados a la gestión cultural por CITAP (2016)

Gastos culturales en miles de € ⁵	
Gastos de Explotación en miles de €	20.499
% de Gastos en cultura	%

10.4. Programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad (I_35)

“Proyecto de reordenación del frente marítimo-portuario de Santander”

El “Convenio Interadministrativo de Colaboración para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander”, suscrito en 2011 por el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado, Ministerio de Fomento y Autoridad Portuaria de Santander, permitió avanzar en la vertebración de la gestión del “Proyecto de Reordenación

⁵ **Gastos en Innovación:** cantidad consignada a este concepto en el cuadro 12 de los cuadros de detalle del cierre definitivo (figura como gastos en investigación y desarrollo).

del Frente Marítimo”, definiendo los compromisos de las administraciones involucradas en el proyecto, diseñando los órganos que puedan llevar a cabo un correcto seguimiento y ejecución de su desarrollo urbanístico y concretando las actuaciones en las diferentes zonas del frente marítimo así como la estructura general de ingresos y costes de las mismas.

El proyecto ha permitido mejorar, por un lado el posicionamiento de la ciudad de Santander como eje de capitalidad cantábrica, convirtiendo el frente marítimo portuario en un foco más de atracción turística y cultural. Por otro lado ha conseguido el fortalecimiento de su tejido empresarial para generar riqueza y empleo. Este doble objetivo se persigue mediante la aplicación de medidas urbanísticas, de planificación portuaria y de diseño, que permiten mejorar las condiciones medioambientales y paisajísticas del frente marítimo de la Ciudad de Santander promoviendo, además, la consolidación de una estrategia de aumento de la competitividad del Puerto de Santander, a través de la mejora de sus instalaciones y servicios, y del desarrollo de nuevas infraestructuras de manera sostenible.

El “Proyecto de Reordenación” responde al modelo consensuado de dotar al nuevo frente marítimo de un equipamiento cultural en la vanguardia del s. XXI, que permita crear un nuevo referente urbano que posicione Santander y su Bahía como capitalidad cultural del Cantábrico sirviendo a su vez de revulsivo al resto de dotaciones culturales de la ciudad, tanto portuarias (Palacete del Embarcadero y Centro de Arte Faro de Cabo Mayor), como urbanas (Biblioteca Regional, Museo Marítimo, Palacio de Festivales, etc...).

La rehabilitación del Dique de Gamazo y la urbanización y adecuación de su entorno con la Caseta de Bombas y la construcción de la Duna diseñada por el arquitecto Alejandro Zahera en la concesión otorgada a la Real Federación Española de Vela, como edificio para el almacenamiento de equipamiento deportivo pero que al mismo tiempo es practicable como paseo y grada junto al mar para los viandantes, ha supuesto la apertura al público de estos espacios intercomunicados a la vez que un nuevo punto de encuentro en la relación Puerto-Ciudad.

Junto a estas actuaciones en el año 2015 se finalizaron las obras para la ejecución del Paseo Marítimo de Castilla-Hermida en terrenos de la Autoridad Portuaria, una actuación que modifica sustancialmente el sur de la Dársena de Maliaño al otro lado del Barrio Pesquero y que supone una mejora de la calidad de vida de todos los vecinos.

Asimismo, con la firma de un Convenio con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de acondicionamiento de la explanada de San Martín, en el año 2015 se ha dotado a toda la superficie de la explanada y varadero de Gamazo, que sirvió de depósito de embarcaciones durante el Mundial de Vela de 2014, en una zona de esparcimiento y disfrute de los ciudadanos mediante un sistema de acondicionamiento modular y desmontable que configura un parque público durante todo el año.

En fin, en el ejercicio 2016 se ha suscrito con el Ayuntamiento de Santander convenio de colaboración referido a las áreas de dominio público portuario y bienes patrimoniales de la Autoridad Portuaria situados en el casco urbano de la ciudad de Santander. A través del citado instrumento se establece el régimen de ejercicio de las respectivas competencias de ambas

entidades en aquellas zonas que aun siendo titularidad del Organismo Portuario, se caracterizan por su uso común general. El convenio sustituye al que ambas Administraciones suscribieron en 2001, incorporando todos aquellos espacios que desde dicha fecha se han ido incorporando al uso público, fundamentalmente como consecuencia del “Proyecto de Reordenación del Frente Marítimo”, incorporando, asimismo una serie de mejoras técnicas en su redacción.

En el año 2016 la Autoridad Portuaria de Santander, ha ejecutado las acciones necesarias para que estas iniciativas sean posibles, en colaboración con el resto de instituciones involucradas en el desarrollo del frente marítimo y de estos proyectos en particular, con el objetivo de disponer un nuevo frente marítimo portuario abierto, con un diseño innovador y con usos sostenibles y valiosos para todos los ciudadanos.

Gastos e Inversiones en la mejora de la interfase puerto-ciudad

Gastos en Demolición de nave en Miles de €	153,08
Gastos de Explotación en Miles de €	20.499,00
% de Gastos en la mejora	0,75%

10.5. 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 (I_36)

Gastos e Inversiones en protección y seguridad

Gastos en Seguridad en Miles de € ⁶	24,61
Gastos de Explotación en Miles de €	20.499,00
% de Gastos en Seguridad	0,12%
Inversiones en Seguridad en Miles de €	0,00
Total de inversiones ⁷ en Miles de €	6.189,58
% de Inversiones en Seguridad	0,00%

10.6. Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman (I_37)

6 Los gastos de seguridad se toman del cuadro 12 de detalle del cierre definitivo

7 La cifra de inversión total está tomada del Cuadro de Financiación, Aplicaciones, 1. Altas de activo no corriente, a) adquisiciones de Inmovilizado intangible, material e inversión inmobiliaria

Gastos e Inversiones ambientales.	
Gastos en Medio Ambiente en Miles de € ⁸	707,14
Gastos de Explotación en Miles de €	20.499,00
% de Gastos en Medio Ambiente	3,45%
Inversiones en Medio Ambiente en Miles de €	0,00
Total de inversiones en Miles de €	6.189,58
% de Inversiones en Medio Ambiente	0,00%

⁸ Se utiliza la cantidad consignada como Gastos Medioambientales del cuadro 15 de los cuadros de detalle del cierre definitivo, destinado a proporcionar información contable sobre Medio Ambiente.

III. GESTIÓN DE LA DIMENSIÓN ECONÓMICA

“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 2016 son:

- El importe neto de la cifra de negocios ha sido de 18.646 miles de euros, un 2,13 % menor que la cifra de negocios en el ejercicio 2015.
- El resultado de explotación, que representa la capacidad de la empresa de generar beneficios con su actividad ordinaria, se ha incrementado en más de 790 miles de euros.
- El disponible de la empresa se ha incrementado en más de 1.100 miles de euros lo que ha supuesto un incremento del 29 % con respecto al ejercicio 2015.
- El resultado del ejercicio 2016 ha sido de 459 miles de euros, cuando en el ejercicio 2015 fue de 257 miles de euros.

1. SITUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA

A continuación se trazará un perfil de la situación económica financiera de la Autoridad Portuaria. Los siguientes indicadores determinan la sostenibilidad de esta situación evaluando la rentabilidad de los activos portuarios, el beneficio generado por cada tonelada movida, el grado de endeudamiento de la Autoridad Portuaria, la gestión de ingresos y gastos de explotación y la importancia relativa de los activos sin actividad sobre el total de activos.

- 1.1. *Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición de la disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado (E_01)*

Miles de euros	2015	2016
Resultado Ejercicio (ajustados)	333	579
Activo no corriente neto medio	264.670	268.572
Ratio (%)	0,13%	0,22%

- 1.2. *Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBDITA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBDITA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre) (E_02)*

	2014	2015	2016
EBIDTA (miles de €)	7.839	6.974	7.352
% de variación de EBIDTA	-8,51 %	-11,03 %	+5,42%
Toneladas movidas (Tm)	5.317.869	5.641.299	4.867.000
Ratio (EBIDTA/tonelada)	147,41	123,62	151,06

- 1.3. *Servicio de la deuda (E_03)*

Miles de euros	2014	2015	2016
Amortizaciones	0	0	0
Intereses	0	0	0
Suma	0	0	0
Cash flow	7.449	6.872	6.823
Ratio (%)	0%	0%	0%

Ratio= 100 x (Amortización de la deuda + Intereses) / Cash Flow

- 1.4. *Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales 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 total de activos no corriente medio del ejercicio (E_04)*

Miles de euros	2015	2016
Terrenos sin actividad	30.567	30.567
Activos no corriente	264.670	268.572

medio

Ratio (%)	11,55%	11,38%
------------------	---------------	---------------

1.5. Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación. (E_05)

Miles de euros	2014	2015	2016
Gastos de explotación	20.471	20.171	20.499
Ingresos de explotación	19.666	19.053	21.044
Ratio (%)	104,09 %	105,87%	97,41%

Ratio = Gastos de explotación / Ingresos de explotación

2. NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES

2.1. Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow. (E_06)

Miles de euros	2014	2015	2016
Inversión pública Total	2.112	6.672	6.190
Cash Flow	7.449	6.872	6.823
Ratio	28,35%	97,09%	90,72%

Ratio = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria / Cash flow

2.2. *Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria. (E_07)*

Miles de euros	2014	2015	2016
Inversión privada	13.000	17.950	8.875
Inversión pública	2.112	6.672	6.190
Ratio (%)	615,53%	269,03%	143,38%

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

2.3. *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) (E_08)*

Miles de euros	2014	2015	2016
Inversión pública	2.112	6.672	6.190
Activos netos medios	274.186	264.670	268.572
RATIO	0,77%	2,52%	2,30%

Ratio = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria⁹ / Activos netos medios

3. NEGOCIO Y SERVICIOS

3.1. *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) (E_09)*

Miles de euros	2014	2015	2016
Importe Neto Cifra Negocio	19.666	19.053	18.647
Tasa de ocupación	5.196	5.279	5.724
100x(T. Ocupación / INCN)	26,42 %	27,71 %	30,70%
Tasa de actividad	1.617	1.605	1.597
100x(T. Actividad / INCN)	8,22 %	8,42 %	8,56%

3.2. *Evolución durante, la menos, los tres últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial (superficie para concesiones) (E_10)*

Año	2014	2015	2016
Toneladas totales movidas (Tm)	5.317.869	5.641.299	4.867.000
Superficie para concesiones (m ²)	2.057.420	2.057.420	2.057.000
Toneladas / m ²	2,58	2,74	2,36

3.3. *Evolución, durante, la 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 (E_11)*

Año	2014	2015	2016
Toneladas totales movidas	5.317.869	5.641.299	4.867.000
Metros lineales de muelle en activo	6.104	6.104	6.104
Toneladas / m ²	871	924	797

4. VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD

A continuación se incluyen dos indicadores que expresan el valor que cada empleado de la APS produce en términos de cifra de negocio absoluta y en términos de EBITDA. En cada caso se ha tomado en cuenta la plantilla media de cada año de la APS.

4.1. *Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual) (E_12)*

	2014	2015	2016
INCN (en miles de euros)	19.666	19.053	18.647
Plantilla media anual	157	151	148
INCN / nº de empleados	125	126	126

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

	2014	2015	2016
EBIDTA (en miles de euros)	7.839	6.974	7.352
Plantilla media anual	157	151	148
EBIDTA / nº de empleados	50	46	49,7

5. IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL

5.1. *Importancia económica del Puerto de Santander en su área de influencia*

El Puerto de Santander cuenta con más de 2.000 años de historia. Aunque la propia ciudad de Santander le debe su origen y prosperidad, lo cierto es que la actividad del Puerto en estos momentos no es tan visible como antaño, y algunos sectores de población no perciben ninguna relación de dependencia de su propia economía doméstica respecto de la actividad generada por el Puerto. Por tanto, parece importante cuantificar el impacto socio-económico del puerto en su hinterland, y su aportación al valor añadido bruto y empleo de Cantabria y de la propia ciudad de Santander.

5.2. *Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos y valor añadido bruto por la comunidad portuaria (E_14, E_15)*

Las infraestructuras públicas se deben estudiar además, desde el punto de vista socioeconómico, ya que la generación de actividad económica a través del desarrollo de las actividades que facilitan y la puesta a disposición de nuevas instalaciones, produce importantes impactos positivos en la sociedad y economía de su región de influencia, que se traducen en incrementos en las principales variables macroeconómicas, empleo, renta y VAB.

5.2.1. *Estudio de impacto económico del Puerto de Santander*

Para este análisis, 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.

5.2.2. *Magnitudes de impacto económico del Puerto de Santander*

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.

IV. GESTIÓN DE LA DIMENSIÓN SOCIAL

La Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, recoge el incremento del 1% de las retribuciones aplicables para todo el personal. En julio de 2016 desde Puertos del Estado, se nos notifica la autorización del incremento del citado 1% del año 2016, para el personal de Convenio, en la misma se refiere al acuerdo alcanzado en la Comisión Paritaria y que fue informado favorablemente por la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos.

También en Julio de 2016, con el mismo criterio de aplicación del incremento del 1%, se recibe la autorización de Puertos del Estado, para Presidencia, Dirección y personal de Fuera de Convenio.

Por tanto, según las notificaciones anteriores, su aplicación se traduce en lo siguiente:

- Las retribuciones, tanto de Presidencia-Dirección- Personal de Fuera de Convenio y del Personal sujeto a Convenio Colectivo, para el año 2016, experimentan un incremento del 1%, conforme a lo establecido en la Ley de Presupuestos para dicho año.
- La Acción Social aplicada para el año 2016, es del 25% del Fondo Social recogido en el Convenio Colectivo, que lo establecía en el 1%. Esto es así, puesto que en el año 2012 se redujo un 50% el 1% citado, y en el año 2013, nuevamente, se redujo otro 50% con respecto al 2012.
- Durante el ejercicio 2016, la Autoridad Portuaria de Santander, continúa sin realizar aportaciones a planes de pensiones de empleo, o contratos de seguros colectivos que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.
- Contratos personal Fuera de Convenio.- se continúa con la resolución de la CECIR del año 2013, que dictamina: “no podrán pactarse cláusulas que impliquen la consolidación, en todo o en parte, de retribuciones en caso de cese e incorporación a otro puesto de la misma entidad, o el reconocimiento por cualquier forma de retribuciones superiores al puesto efectivo que ocupen, sin el informe previo de la CECIR.

Durante el año 2016, 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 2016, se produjeron CUATRO (4) jubilaciones por edad, todas ellas de Personal de Convenio. También durante el año 2016, UN (1) trabajador causó baja por INVALIDEZ.

En lo que afecta a la estructura de personal, en 2016, previo proceso de selección, se realizaron DOS (2) contratos de relevo, que fueron autorizados en septiembre del año 2015.

En el año 2016, se continuó en la línea de la acción formativa seguida durante 2015, incidiendo en la Prevención de Riesgos Laborales y la Seguridad Industrial, el aprendizaje de Inglés y el desarrollo y cumplimiento de lo contemplado en el Plan de Formación 2016, que fue pactado con la parte Social. Además, se comenzó con la formación on-line homologada ligada a la Gestión por Competencias-

Se impartieron 26 Acciones Formativas, que fueron:

- Inglés.
- PRL en Seguridad Vial.
- PRL en Posturas Forzadas y Manejo Manual de Cargas.
- PRL con Pantallas de Visualización de Datos.
- Actualización en Medio Ambiente y Lucha contra la Contaminación.
- Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP).
- Nuevas Normas ISO 9001:2015 y 14001:2015.
- Curso sobre Terrorismo Yihadista.
- Responsable de Circulación Ferroviaria (RCF).
- Adaptación Nuevo RCF.
- Cartografía Subacuática.
- Plan de Emergencia Interior.
- Plan Interior Marítimo.
- Comunicación Interna.
- Presentaciones Excelentes.
- Curso de Formación Financiera
- Comercial y Marketing. Nivel 1.
- Medio Ambiente. Nivel 1.
- Internet y Correo Electrónico. Nivel 1.
- Contabilidad y Auditoría. Nivel 1.
- Bases de Datos (Office 2007). Nivel 1.
- Normativa Portuaria. Nivel 1.
- Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 1.
- Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 1.
- Gestión de Mercancías. Nivel 1.
- Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1.

1. CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

1.1. EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA

1.1.1 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria (S_01)

	2014	2015	2016
Plantilla media anual	171,17	166,92	160,42

1.1.2. Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos (S_02)

	2014	2015	2016
Porcentaje de trabajadores eventuales	13,61%	15,45%	14,86%

1.1.3. Distribución de plantilla por áreas de actividad (S_03)

Actividad	%sobre plantilla media anual (2014)	%sobre plantilla media anual (2015)	%sobre plantilla media anual (2016)
Mantenimiento	17,43%	15,98%	15,22%
Policía Portuaria	29,21%	28,76%	30,55%
Oficina (dentro de Convenio)	40,51%	41,44%	40,52%
Oficina (fuera de Convenio)	12,85%	12,63%	13,71%

1.1.4. Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos (S_04)

Porcentaje de empleados cubierto por convenio colectivo	2014	2015	2016
	87,15%	87,37%	86,29%

1.2. COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN

1.2.1. *Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección (S_05)*

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 CC.OO., tiene un representante en el Consejo de Administración.

1.2.2. *Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (S_06)*

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.

1.3. FORMACIÓN

1.3.1. *Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación. (S_07)*

% trabajadores que siguen formación (2014)	% trabajadores que siguen formación (2015)	% trabajadores que siguen formación (2016)
--	--	--

Dentro de convenio	66,37%	69,26	84,53
Fuera de convenio	59,09%	85,39	59,09

1.3.2. *Evolución del promedio de horas de formación por trabajador (S_08)*

		Total horas	Nº empleados	Promedio
2013	Dentro de convenio	827	157,08	5,37
	Fuera de convenio	524	19,92	17
2014	Dentro de convenio	557	149,17	3,73
	Fuera de convenio	419	22	19,05
2015	Dentro de convenio	1264	145,82	8,67
	Fuera de convenio	739	21,08	35,06
2016	Dentro de convenio	5570	138,42	40,24
	Fuera de convenio	299	22	13,59

1.3.3. *Programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (S_09)*

Durante el año 2016, se realizaron los siguientes cursos relacionados con la Gestión por Competencias:

- Competencia Técnica nº 3: “Comercial y Marketing. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 7: “Contabilidad y Auditoría. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 11: “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 13: “Gestión de Mercancías. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 16-Idiomas: “Inglés”.
- Competencia Técnica nº 19-Medio Ambiente: “Medio Ambiente. Nivel 1” y “Actualización en Medio Ambiente y Lucha contra la Contaminación”.

Competencia Técnica nº 21: “Normativa Portuaria. Nivel 1”.

- Competencia Técnica nº 22: “Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 25: “Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 23-Prevención de Riesgos Laborales: “PRL en Posturas Forzadas y Manejo Manual de Cargas”, “PRL con Pantallas de Visualización de Datos” y “PRL en Seguridad Vial”.

Competencia Técnica nº 27-Seguridad Operativa: “Renovación Título de OPIP”.

Competencia Técnica nº 30-Uso y Explotación de Sistemas: “Bases de Datos (Office 2007). Nivel 1” y “Internet y Correo Electrónico. Nivel 1”.

1.4. ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD

		2014	2015	2016
S 10	% de mujeres sobre total de trabajadores	23,22%	23,96 %	23,38%
S 11	% de mujeres fuera de convenio sobre el total de trabajadores fuera de convenio	9,09%	9,49%	9,09%
S 12	Porcentaje de trabajadores fijos > 50 años	60,40%	64,32 %	66,59%
S 13	Porcentaje de trabajadores fijos < 30 años	0,00%	0,00%	0,00%

1.5. SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

1.5.1. Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF) (S_14)

	2014	2015	2016
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	29,80	3,6	22,36

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

FECHA	OCUPACIÓN	CAUSA	PARTE LESIONADA
15/01/2016	POLICÍA PORTUARIO	GOLPE CONTRA OBJETOS INMÓVILES	MANO
16/01/2016	ADMINISTRACIÓN	INFARTO AGUDO DE MIOCARDIO	ÓRGANOS INTERNOS
18/03/2016	POLICÍA PORTUARIO	CAÍDA AL MISMO NIVEL	MANO
16/09/2016	MANTENIMINETO	SOBRESFUERZO	ESPALDA
11/11/2016	ADMINISTRACIÓN	SOBRESFUERZO	ESPALDA
10/12/2016	POLICÍA PORTUARIO	GOLPE CONTRA OBJETOS INMÓVILES	CUELLO

1.5.2. Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG) (S_15)

	2014	2015	2016
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	1,50	0,14	1,82

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

1.5.3. Evolución del índice de absentismo anual (IA) (S_16)

	2014	2015	2016
--	------	------	------

Porcentaje de días perdidos por bajas de accidente.	0,99	0,095	1,23
--	------	-------	------

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

1.5.4. *Formación en prevención de riesgos laborales (S_17)*

	2014	2015	2016
Nº total de horas de formación	135	279	272
Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	171,17	166,92	160,42
Nº medio de horas por trabajador	0,79	1,67	1,70

1.5.5. *Ejercicios y simulacros en materia de seguridad y protección (S_18)*

	2014	2015	2016
Nº de ejercicios o simulacros en materia de protección	15	15	15
Nº de ejercicios o simulacros en materia de seguridad	2	2	2

En materia de protección:

Por la instalación portuaria de fondeo y canal de navegación: 4 ejercicios y una práctica.

Por la instalación portuaria genérica de la APS: 4 ejercicios y una práctica.

Por el Puerto: 4 ejercicios y una práctica.

Cada una de las siguientes instalaciones: Dynasol, LBCTanks, Cementos Alfa, Cadevesa/Cantabriasil y GSW realizan por su cuenta 4 ejercicios y una práctica.

En materia de Seguridad

En marzo de 2016 se realizó un simulacro de emergencia por un accidente con líquido inflamable en una instalación SEVESO.

En diciembre de 2016 se realizó un simulacro de emergencia por derrame de hidrocarburos en la Dársena Norte de Raos.

1.6. EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

1.6.1. *Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios. (S_19)*

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).

1.6.2. 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 (S_20)

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 se realiza un control de su cumplimiento.

1.6.3. Mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de Prevención de Riesgos Laborales dentro del Puerto (S_21)

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.

1.6.4. Terminales marítimas de mercancías y empresas de servicios portuarias que disponen de sistema OHSAS (S_22)

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	% con OHSAS
Terminal de mercancías	2 (*)	20%
Terminal de pasajeros	-	-
Servicio estiba	(**)	
Servicio MARPOL	(**)	
Servicio técnico náutico		
- Practicaje	1	100%
- Amarre/Desamarre	(**)	
- Remolque	(**)	
- Combustible/aceite	(**)	

(*) Sólo se dispone de información de dos terminales

(**) No se dispone de información. No requerido en los Pliegos de Servicios

1.6.5. *Acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria (S_23)*

En relación a la Seguridad:

Durante el año 2016, se ha impartido formación al personal de las distintas empresas de la Comunidad Portuaria, sobre el contenido del Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander y Plan Interior Marítimo, planes que fueron aprobados en el citado año 2016.

En relación a la protección:

Durante el año 2016 se han impartido distintos cursos de diversas materias al servicio de policía. En relación a la materia de protección se han impartido los siguientes:

Denominación A. F.	Fecha	Lugar	Horas impartidas	Formador
OPIP	25, 26 y 27 de	Sede de Comisar, Madrid	30	Comisamar
Terrorismo yihadista	1 y 2 de marzo	Sotoliva	8	CNP
Terrorismo yihadista	8 y 9 de marzo	Sotoliva	8	CNP

1.7. RELACIONES CON EL ENTORNO

1.7.1. *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) (S_24)*

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.

V. DIMENSIÓN AMBIENTAL

La creciente responsabilidad y compromiso con la protección del medio natural, añadida a la presencia de núcleos de población próximos al puerto, condiciona las operativas sobre el buque y la mercancía, la ubicación de nuevas instalaciones y los proyectos de ampliación.

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 como la de Graneles Sólidos Minerales, más conocida como “la estación del carbón” y la de Productos Agroalimentarios, 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 14.001.

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 ecoeficiencia factores de competencia, claves en los distintos sectores.

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

1. GESTIÓN AMBIENTAL

1.1. Recursos económicos totales asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO 14001 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. **A_01**

- 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 14001:2004	<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 2016 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 (T inversión 6.189.584,40 €)	0	%
Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA	6.810	€
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100 (T gastos 6.761.972,36 €)	0,001	%

Los gastos corresponden a auditoría interna, consultoría y formación en materia ISO 9001-14001

1.2. Recursos económicos totales en monitorización y caracterización medioambiental de la Autoridad Portuaria, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. A_02

- Informar si se ha llevado a cabo algún trabajo o programa de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio 2016. (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 2016

<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad del agua o sedimentos (parámetros de vertido a mar)	<input type="checkbox"/>	Calidad de suelos
<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad del aire	<input type="checkbox"/>	Ruidos
<input type="checkbox"/>	Espacios o especies protegidos	<input type="checkbox"/>	Otros hábitat o especies.

- Proporcionar información económica durante el ejercicio 2016 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

Inversiones en caracterización medioambiental	15.850	€
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0,256	%
Gastos en caracterización medioambiental	12.967,65	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,002	%

- Comentarios:

Las inversiones corresponden al estudio de tratamiento de las escorrentías pluviales del puerto.

Los gastos corresponden al control de vertidos de aguas residuales y mantenimiento de equipos de calidad del aire

1.3. 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. A_03

- 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 2016 sobre gastos de limpieza de zonas comunes:*

Gastos en limpieza terrestre	640.079,64	
Área superficie terrestre de servicio	2.833.430	
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,23	²
Gastos en limpieza de lámina de agua	40.251,84	
Área superficie zona I	18.191.284	
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,002	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.

- 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 2016 sobre gastos de limpieza de zonas comunes*

Gastos en limpieza terrestre	640.079,64	
------------------------------	-------------------	--

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

1.4. Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria A_04

- 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 2016</i> (160,42)	49,72%

- **Comentarios**

Entre los trabajadores con acreditación en formación ambiental se incluye a los integrantes de los equipos de intervención de emergencias y de la Policía Portuaria.

2. CALIDAD DEL AIRE

*2.1. Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas. Como pueden ser construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en insro **A_05***

- 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:

Desconocimiento de la aportación de emisiones que pueda generar la demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, de maquinaria ligada a la operativa portuaria, de los motores de tráfico rodado en las instalaciones portuarias, de los 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, 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	1
▪ 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 (Terminales cubiertas de minerales, sosa densa, cemento, sepiolita y agroalimentarios)	9	5

- **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.

2.2. 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 sistematizado de quejas. **A_06**

- 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 procedimientos para la gestión de reclamaciones/quejas sobre servicios portuarios; reclamaciones patrimoniales y de afección de operativas en muelle a terceros; y de recepción y control de comunicaciones externas. Los procedimientos se encuentran en revisión para coordinar la respuesta y comunicación.

- Informar sobre el número de quejas recibidas *durante el año 2016* 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	Nº de quejas	Procedencia de la queja
Operativas de mercancías en muelle	2	Concesionario de coches (afección a coches) / Personal de la APS (afección a coches particulares)

- Informar, cuando proceda, sobre las actuaciones realizadas *durante el año 2016* por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
Ninguna	Sin necesidad

- Informar de la evolución del número de quejas:

	2014	2015	2016
Número de quejas	4	8	2

2.3. 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. A_07

Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones contaminantes del aire.	
x	Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
x	Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
x	Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones. Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
x	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
x	Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
x	Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
x	Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
x	Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos
x	Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión. Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
x	Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
x	Firmas de convenios de buenas practicas

Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo	
x	Pantallas cortavientos
x	Sistemas de riego de acopios de graneles y viales Sistemas lavarruedas Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento
x	Parada operativa por velocidad del viento adversa Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado

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.

Se verifica la disposición de las Autorizaciones de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera a los Operadores portuarios y Terminales de graneles (minerales y agroalimentarias), no el cumplimiento requerido en las mismas. No se verifica para otras concesiones.

2.4. 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 **A_08**

Existen las siguientes estaciones fijas de medida de la calidad del aire operativas durante el 2016:

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	SO2, NOx, CO
Captador de alto volumen (NOATUM)	Puerto pesquero	Vigilancia atmosférica Terminal NOATUM	PM2,5 y PM10
Captador de alto volumen (TASA)	Muelle Maliaño	Vigilancia atmosférica Terminal TASA	PM 2,5 y PM10

Realización de campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad el puerto.

Si	x	No
----	---	----

Disponibilidad de algún acuerdo con el ayuntamiento o con la comunidad autónoma en materia de vigilancia de la calidad del aire.

Si	x	No
----	---	----

El Puerto de Santander dispone de una red de 3 estaciones fijas de medición de partículas, fracción PM₁₀ y 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.

2.5. Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medidos 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 OM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre **A_09**

Contaminante	Valor medio anual	Nº de superaciones del valor límite diario.
Partículas en suspensión	-	-
Partículas PM10	42,44 µg/m³	35
SOx	2,09 µg/m³	0
NOx	Fallo equipo	Fallo equipo

Los datos no se han utilizado para realizar estudios específicos.

3. CALIDAD DEL AGUA

3.1. 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 **A_10**

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)	

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

	Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc	x	Vertidos de concesiones
x	Vertidos urbanos al puerto	x	Vertidos accidentales
x	Otros. Indicar: Vertidos industriales de la ciudad a través de colector portuario sin interceptar al Saneamiento de la Bahía.		

La Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del puerto.

x	Si	En implantación	En proyecto	No está previsto
---	----	-----------------	-------------	------------------

Se dispone de un inventario de puntos de vertido al mar de la zona de servicio del puerto que controla y caracteriza 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)

3.2. 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. **A_11**

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

x	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.
---	--

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 ha realizado 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 empezar su implantación para 2018.

La Autoridad Portuaria verifica si las concesiones disponen de los permisos que le sean de aplicación en materia de vertidos:

Si	En implantación	x	En proyecto	No está previsto
----	-----------------	---	-------------	------------------

3.3. 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 A_12

Durante el año 2016 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	x	No
----	---	----

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.

No existe ningún convenio con la administración ambiental.

3.4. 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 A_13

% de superficie

Tipo de tratamiento	2016
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido)	100%
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR	35%
Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas	15%

El responsable de la gestión de la red de saneamiento es la Autoridad Portuaria como titular de la red de drenaje.

En 2016 no se han llevado a cabo actuaciones de mejora de la red de saneamiento por la Autoridad Portuaria

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.

3.5. Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. Se entenderá que las aguas pluviales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido **A_14**

Grado de cobertura y tipo de la red de recogida de pluviales. *(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)*

Tipo de red	% de superficie
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%
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	0%

tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta).

La Autoridad Portuaria no dispone de recogida ni tratamiento de aguas pluviales. Vierten directamente a la Bahía y se controla puntualmente su vertido para comprobar los parámetros de vertido.

Se ha tramitado nueva solicitud de autorización de vertido de aguas pluviales y de escorrentía al mar para 27 puntos en 2015.

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, 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 y la remodelación de la *Era de Secado*, previstos para 2018-2019.

3.6. Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año A_15

Nº de embarcaciones	1
Frecuencia de la limpieza	diaria
Peso de los residuos recogidos en Tm	169,16

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.

3.7. Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación A_16

Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM.	0
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido	0

la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto (“situación 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

Medios que dispone la A.P. para atender las contingencias por vertidos (Longitud de barreras, numero de eskimers, etc):

Número	Tipo	Características
250 m	Barreras absorbentes con faldón	En tramos de 12,5 m Diámetro: 200 mm Faldón de 250 mm
1	Mini Skimmer	30 m ³ de capacidad
1	Bomba de aspiración	Capacidad: 32 m ³ /h Succión: 9,1 m
5	Tramos de manguera	Longitud de cada tramo: 10 m Diámetro: 75 mm
10	Recipientes de almacenamiento hidrocarburos en el mar (Fluid bag- oil)	Capacidad: 1000 l (unidad)
2	Embarcaciones de la APS	Capacidad en desplazamiento: 18 t y 4,9 t
2	Camión pluma	Capacidad: 20 tn
1	Camión cesta	Capacidad: 3,5 tn
1	Elevador	Capacidad: 4 tn
1	Pala retro-excavadora	

Además de los medios descritos en el cuadro anterior, la APS ha firmado un contrato de servicio con SASEMAR, al objeto de que esta Sociedad actúe en emergencias por contaminación marina accidental.

3.8. 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 tipo **A_17**

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.

Volúmenes generados durante el 2016:

Volumen total	1.639.644 m³
Volumen ARU	m ³
Volumen ARI	m ³
Volumen mixtas	m ³

Destino de aguas residuales:

Colector municipal	x
Fosa séptica	
Tratamiento propio	
Otros: dársena portuaria	<u>x</u>

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 anual estimado de aguas de escorrentía vertidas al mar, para el conjunto de los colectores de la zona portuaria, es de 1.639.644 m³, sin considerar los caudales aportados desde el exterior de la Zona de Servicio del Puerto, como es el caso de los 8 aliviós del Saneamiento Integral de la Bahía cuando entran en funcionamiento, y las aguas residuales municipales de una zona industrial (vertidas directamente a las dársenas portuarias a través de los colectores portuarios).

4. RUIDOS

4.1. Principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas **A_18**

Focos de ruido que están presentes en el puerto y son relevantes.	
Tipo de actividad	Orden de relevancia
• Tráfico de camiones	4
• Tráfico ferroviario	8
• Maquinaria portuaria	5
• Manipulación de chatarra	1
• Manipulación de contenedores	10
• Movimiento terminales RO-RO	6
• Actividad industrial en concesiones.	7
• Buques atracados (próximo a la ciudad)	2
• Obras	9
• Locales de ocio	
• Otras actividades (mantenimiento y reparación de barcos en Varadero)	3

4.2. 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 A_19

Existencia de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales:

x	Si	No
----------	-----------	-----------

Se dispone de procedimientos para la gestión de reclamaciones y quejas sobre servicios portuarios; reclamaciones patrimoniales y de afección de operativas en muelle a terceros; y de recepción y control de comunicaciones externas. Procesos en fase de revisión para definir la coordinación y comunicación entre Departamentos.

Número de quejas recibidas durante el año 2016 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	Actuaciones realizadas
Ferry atracado en muelle	1	Vecino	La policía comprueba y descarta afección; encendido motor auxiliar

Evolución del número de quejas	2014	2015	2016
Número de quejas	1	2	1

4.3. Descripción de la situación del Puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica A_20

La Autoridad Portuaria ha elaborado un mapa de ruido del puerto o puertos:

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

Campañas de medida de los niveles sonoros generados por la comunidad portuaria. Indicar su motivación y objetivo:

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. 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.

4.4. Actuaciones y características acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria A_21

Medidas 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.
x	Vigilancia/inspección por personal de la A.P.
x	Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.
	Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
x	Instalación de pantallas acústicas.
x	Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
	Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
x	Limitaciones de actividad durante la noche.
x	Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
x	Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas.

Medidas que se han implantado por motivos de quejas:

Limitaciones de actividad durante la noche (carga/descarga de chatarra)

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 se ha desarrollado dentro del plan de acción o plan zonal de gestión del Ayuntamiento.

5. GESTIÓN DE RESIDUOS

5.1. Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos **A_22**

La Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos:

x	Si	En implantación	En proyecto	No previsto
---	----	-----------------	-------------	-------------

La Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización:

x	Si	En implantación	En proyecto	No previsto
---	----	-----------------	-------------	-------------

La Autoridad Portuaria dispone de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluido limpieza):

x	Si	En implantación	En proyecto	No previsto
---	----	-----------------	-------------	-------------

Porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que han seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados *durante el año 2016*:

Tipo de residuo	Recogida Separada (Tm residuos separados / Tm residuos generados)*100	Valorización (Tm residuos valorizados / Tm residuos generados)*100
R.S.U (incluye RCD de obras)	99,92 %	100%
Residuos Peligrosos (incluyen instalaciones y obras de la APS, no pesca)	0,07 %	100%
Aceites	0 %	0 %

Aclaración de datos: Se consideran valorizados la gestión de los residuos peligrosos y RCDs entregados a sus respectivos gestores para su recuperación y valorización.

La Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos:

x	Si	En implantación	En proyecto	No previsto
---	----	-----------------	-------------	-------------

Carácter de los recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, durante el año 2016.

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el 2016 en Tm	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	209,8	18,24%
No Peligrosos (orgánicos)	8640,87	75,12%
Peligrosos (Puerto Pesquero)	7,4	6,43%

5.2.Principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro del puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento o maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.) A_23

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	x	No previsto
----	-----------------	-------------	---	-------------

No se realiza una contabilidad de residuos de concesiones pero sí de las operaciones portuarias (% de residuo generado por tonelada de mercancía), de los residuos generados en la limpieza de zonas comunes, lámina de agua, zona pesquera y lonja de pescado; del punto limpio pesquero y de los residuos de desecho generados por buques (MARPOL).

Fuentes de residuos presentes en el puerto y relevantes:

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 barraduras 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	

*5.3. 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. **A_24***

Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el puerto.

x	Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios portuarios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la ley de residuos.
x	Normas de obligado cumplimiento Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental. Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria
x	Puntos limpios con recogida separada
x	Zonas de compostado y zonas de secado de residuos inertes.
x	Convenios de buenas practicas Campañas de sensibilización Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Otras medidas o iniciativas <p>Aplicación de una tarifa sobre el exceso de residuo, penalizando las operaciones de manipulación de graneles sólidos incorrectas, entendiéndose como tales las que superan el 0,15% de la cantidad de mercancía declarada en la escala.</p>

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.

x	Si (parcialmente)	En implantación	En proyecto	No está previsto
----------	--------------------------	------------------------	--------------------	-------------------------

Sólo se verifica en los tres operadores de concesiones que solicitan la bonificación de la tasa de actividad (Convenio Buenas Prácticas Ambientales)

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.

5.4. 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. A_25

Desarrollo de posibles dragados y motivaciones de los mismos:

En el 2015 se inició el contrato de Dragado de mantenimiento en los puertos de Avilés y Santander, años 2015-2019. El total dragado de 2016 fue de 128.087 m³ de arena limpia, correspondiendo 100.813 m³ a la zona de El Puntal y 27.274 m³ al canal exterior, frente al faro de La Cerda. La totalidad del material fue reubicada, como es habitual, en la cabecera del sistema de playas Somo-Loredo.

Razón del dragado:

	Primer establecimiento	x	Mejora de calado	Preparación cimentación
x	Mantenimiento		Ambiental	

Volumen de material dragado de cada una de las clases contempladas en las directrices:

	(m ³)	% sobre el total
Volumen total de material dragado	128.087	100%
Volumen de material de categoría A	128.087 (*)	100%
Volumen de material de categoría B		
Volumen de material de categoría C		
Volumen de material clasificado como residuo		

(*) Se considera material de categoría A por tratarse de arenas limpias pero no se ha realizado una caracterización del material.

Medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado tanto en la zona de extracción como en la zona de vertido o confinamiento:

No se toman medidas especiales, considerando que se trata de arenas limpias con ausencia de finos.

5.5. Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar **A_26**

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

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	

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*.

5.6. Caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. Disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto. **A_27**

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.

No se han realizado estudios en 2016 por la Autoridad Portuaria destinados a caracterizar o inventariar el entorno natural de puerto.

La Autoridad Portuaria ha realizado una cartografía bionómica submarina.

x	Si	En desarrollo	En proyecto	No está previsto
---	----	---------------	-------------	------------------

5.7. Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones. A_28

Proyectos de regeneración, o puesta en valor, del entorno natural afectado por el puerto, emprendidos por la Autoridad Portuaria. Para cada uno de los proyectos se propone informar sobre los siguientes aspectos:

Nombre	Aportación de arenas en la cabecera del sistema de playas Somo-Loredo
Lugar	Playas de Somo y Loredo
Estado	Aportación anual
Año	Anual
Motivo	Estudios del CEDEX, Universidad de Cantabria y Delft 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 €	Promedio de 500.000 € anuales

6. ECOEFICIENCIA

6.1. Uso eficiente del suelo A_29

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.	35 %
--	-------------

Se considerará que no están activos aquellos terrenos de la zona de servicio definidos como no activos en el indicador E_04.

El 37 % de la zona de servicio está ocupada por instalaciones activas propias o concesionadas, esto supone que de las aproximadamente 283 Ha de superficie total de la zona de servicio 105 Ha están ocupadas por concesiones y autorizaciones, mientras que 2,7 Ha están ocupadas por edificios administrativos o de servicio.

6.2. Evolución del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria A_30

Responsable de la gestión de la red de distribución de agua de puerto.

x	La Autoridad Portuaria	Externalizado a
---	------------------------	-----------------

Responsable de la venta del agua en el puerto.

x	La Autoridad Portuaria	Externalizado a
---	------------------------	-----------------

Grado, en que la autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente.

x	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 contabilizara el agua suministrada a terceros)

Consumo de agua (Instalaciones de la APS)	2014	2015	2016
Total APS (m ³)	34.295	43.965	20.098
Superficie zona de servicio (m ²)	2.833.430	2.833.430	2.833.430
RATIO m ³ /m ²	0,012	0,016	0,007

Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2016:

Consumo agua APS (m ³)	% sobre el total
Doméstico/oficinas	24,50 %
Limpieza viales/campas)	49,07%
No controlados por contador	26,24%

Los datos facilitados son

X	Son datos medidos	Son datos y estimaciones	Son estimaciones
---	-------------------	--------------------------	------------------

Medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria:

Nuevo depósito de recogida de aguas pluviales para la limpieza de la zona de servicio del puerto (3.700 m³). Aprovechamiento de recurso natural y medida de ahorro de consumo de agua potable.

6.3. Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficiencia 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). A_31

	2014	2015	2016
Eficiencia de la red en %	74,39	72,00	95,12

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

- Agua distribuida: Total del agua comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión
- Agua registrada: Total del agua que es registrada o controlada en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio.
- Agua no controlada: Agua distribuida - Agua registrada. (Incluye suministros no registrados y pérdidas de la red)

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

Se ha contratado en varias ocasiones los servicios de una empresa especializada en el control de fugas cuando se ha sospechado que existían anomalías.

6.4. Evolución del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común A_32

Responsable de la gestión de la red eléctrica de puerto

x	La Autoridad Portuaria	Externalizado a
---	------------------------	-----------------

Responsable de la venta de energía eléctrica a operadores del puerto

x	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%	x	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.)*

Instalaciones de la APS (kw/h)	2014	2015	2016
Total APS	2.962.847	2.901.249	2.862.746 (*)
Superficie zona de servicio (m2)	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio Kwh/m²	1,046	1,024	1,010

() Pendiente facturación de diciembre*

Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2016:

Fuentes de consumo eléctrico	(% sobre el total)
Alumbrado viales	50%
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	20%
Otros usos (especificar)	30%

Los datos facilitados son:

x	Son datos medidos	Son datos y estimaciones	Son estimaciones
---	-------------------	--------------------------	------------------

Medidas de control, ahorro o producción de energía eléctrica:

Testear tres soluciones de gestión de consumo energético y eficiencia lumínica para posterior implantación en el resto del alumbrado

*Evolución del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.) **A_33***

Consumo combustible APS	2014	2015	2016
Consumo total de combustibles (l)	32.659	40.799	32.386
Superficie zona de servicio (m ²)	2.833.430	2.833.430	2.833.430
RATIO (l/m ²)	0,012	0,014	0,011

Consumo por tipo de combustible durante el 2016

Tipo de combustible	(% del total)
Gasolina	17,09%
Gasoil	82,91%
Gas natural	-
Gas propano	-

Consumo de combustibles por usos durante el 2016

Fuentes de consumo (según facturación)	2016(% del total)
Calefacción/agua caliente sanitaria	6,18%
Vehículos	84,40%
Embarcaciones	3,92%
Generadores	2,73%
Otros Usos (Lonja)	2,76%

7. COMUNIDAD PORTUARIA

7.1. Condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios y en condiciones de otorgamiento de títulos de concesión o autorización. **A_34**

Condiciones exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales

x	Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad
	Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de

	generar emisiones, vertidos, derrames o residuos.
x	Condiciones específicas sobre niveles de calidad del aire o vertidos
x	Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales
x	Exigencia de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames (sistemas de riego, exigencias en talleres, etc.)
x	Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo Referencia al desarrollo de mantenimientos en zonas adecuadamente habilitadas para ello
x	Necesidad de contar con planes de mantenimiento de aquellos equipos o sistemas cuyo mal funcionamiento o estado puede originar emisiones, derrames o vertidos. (Pliego de Limpieza)
x	Exigencia sobre gestión de residuos
x	En movimiento de mercancías referencia a gestión de residuos de carga y de estibado de mercancías
x	Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios
	Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la ley 27/2007
x	En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa
x	Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente
x	Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones
x	Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones

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.

En los pliegos de prescripciones particulares para la prestación de servicios portuarios (excepto en los comerciales) se requiere disponer de un sistema de gestión ambiental certificado conforme a los requisitos de la norma ISO 14001, que incluya en su alcance los procesos del servicio portuario.

7.2. 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 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad". A_35

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.

Grado de implantación de SGMA en prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías:

Tipo de terminal/ servicio	Nº Total con SGA	% con SGA
Terminal de mercancías (10 en total)	2	20% (*)
Terminal de pasajeros	-	-
Servicio estiba	4	100%
Servicio MARPOL	(**)	
Servicio técnico náutico	-	-
- Servicio Practicaje	1	100%
- Servicio Amarre/Desamarre	2	100%
- Servicio Remolque	2	100%
- Servicio combustible/aceite	(**)	

() Sólo se dispone de información de dos terminales*

*(**) No se dispone de información. No requerido en los Pliegos de Servicios*

Iniciativas adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones:

Requisitos de disponer de SGA en los pliegos de servicios portuarios, no servicios comerciales como es el caso del suministro de combustible/aceite.