

## DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

### **Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria**

#### **2017: UN AÑO DE EVOLUCIÓN Y CRECIMIENTO PARA EL PUERTO DE SANTANDER**

Aunque Cantabria se sitúa en una senda adecuada en lo que se refiere a crecimiento, ya que superó la media española en 2017, es necesario seguir trabajando para asegurar la buena marcha de nuestra producción industrial así como el comercio internacional de nuestra Región.

Conscientes del importante papel que representamos en ese crecimiento, en el Puerto de Santander estamos inmersos en la búsqueda de fórmulas que nos permitan seguir ampliando la capacidad de nuestras infraestructuras y captar nuevos tráficos. No en vano, durante este año hemos sido el quinto puerto que más ha crecido dentro del Sistema Portuario Español y representamos ya el 10,56% del PIB y el 8,96% del empleo de la Comunidad Autónoma.

En cuanto a la evolución de los distintos tráficos, hay que destacar que en el Puerto de Santander, con gran actividad históricamente granelera, hemos logrado un crecimiento en sólidos del 23% con respecto al año anterior, habiendo sido catalogados como mejor puerto del mundo en el manejo de graneles por parte del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO). El elemento fundamental para haber alcanzado este logro es la alta calidad de servicio proporcionada por los operadores privados especializados en graneles que trabajan en el Puerto de Santander, en combinación con la propia Autoridad Portuaria.

Un reconocimiento a la calidad del servicio que se repite en el trabajo de los operadores de otro de nuestros tráficos más importantes, el RoRo de vehículos. En 2017, hemos obtenido por segundo año consecutivo el reconocimiento de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) como mejor puerto español en tráfico de vehículos, en una valoración que hacen sus propios asociados, los fabricantes de automóviles y camiones con plantas de ensamblaje en España.

Estas distinciones nos motivan para seguir trabajando con mayor intensidad y nos animan para seguir buscando fórmulas adecuadas que, según nuestra estrategia, garanticen el crecimiento en base a una adecuada realización de nuestras inversiones, diseñadas siempre dentro del máximo respeto ambiental al entorno de nuestra bahía. Así, a la pavimentación de nuevos espacios en la Zona de Actividades Logísticas o la proyección de un silo en altura en Raos 8, se unen otras alternativas que pueden aliviar una posible futura congestión del puerto.

Es el caso de la iniciativa llevada a cabo por el Gobierno de Cantabria, para facilitar la creación de una nueva zona logística interior, ubicada en el Llano de La Pasiega, que cuenta con dos millones de metros cuadrados de suelo industrial y que permitiría el establecimiento de nuevas empresas productivas y de distribución logística, así como la posible reubicación de algunas actividades del Puerto, que no necesitarían estar en primera línea. La actuación supondría una aproximación mayor entre Torrelavega y Santander, a través de la zona de Renedo y Parbayón, en lo que el puerto entiende

como un crecimiento “hacia el interior”, ante la imposibilidad de realizar nuevos rellenos en la bahía.

En esta búsqueda de espacio, sin duda, uno de los principales hitos de 2017 fue la colocación de la primera piedra del Muelle 9 de Raos el 24 de Abril, una infraestructura largamente esperada que mejorará la competitividad del puerto dotándolo de un nuevo atraque que nos permitirá incrementar la capacidad del servicio sin provocar pérdidas de tiempo por fondeos en buques de línea regular.

Con las buenas previsiones que manejamos a medio plazo y gracias a la consolidación de algunas líneas regulares es necesario seguir trabajando con eficacia en este modelo sostenible de expansión y diversificación de las actividades del puerto, según las líneas maestras definidas en nuestro plan estratégico.

Precisamente, en lo que a nuevas rutas se refiere, hemos cerrado el año con la inauguración de una línea de transporte de vehículos y carga ro ro con Corea y China, explotada por Hyundai Glovis y el inicio de las operaciones de la naviera griega Neptune Lines que ha traído a Santander dos nuevas líneas regulares con Francia, Gran Bretaña e Irlanda aumentando a catorce nuestras líneas regulares de tráfico rodado.

Por otro lado, 2017 nos dejó también otras buenas noticias como la creación de dos nuevas líneas de corte longitudinal y transversal con las que Santander Coated Solutions completará su proceso industrial de lacado de acero.

Además, dentro del periodo que analizamos, se produjeron algunos acontecimientos especialmente importantes como el regreso de la Grúa de Piedra, totalmente restaurada, a su emplazamiento habitual tras haber caído sobre el Muelle una parte de sus contrapesos, afortunadamente sin producir daños personales; o la cesión de una de nuestras naves mejor posicionadas en el frente marítimo de la ciudad a la Fundación Enaire, para que los ciudadanos de Santander puedan disfrutar de la magnífica colección de arte que Enaire ubicará en Gamazo.

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, por las que han pasado este año más de 85.000 personas y entre las que tuvimos la fortuna de contar con el arte de Óscar Okuda.

En cuanto a la labor formativa y docente, podemos destacar la celebración de la XVII edición del “Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos”, el II Encuentro Internacional de Logística” o el seminario “Una Estrategia de Desarrollo Económico y Social para Cantabria”, celebrado en la programación de la UIMP.

No quiero cerrar este balance del año 2017 sin agradecer, una vez más, la labor de todos aquellos que día a día se esfuerzan para que nuestro puerto sea un referente de calidad en la cornisa cantábrica y un motor imprescindible para la economía de nuestra Comunidad Autónoma.

En particular, reconocemos el esfuerzo y la labor que está realizando nuestra Policía Portuaria, orientado a garantizar la seguridad y el cumplimiento de la normativa ISPS dentro de nuestra zona de servicio portuario, especialmente en la terminal de tráfico de pasajeros y mercancías con UK.

Tenemos todos los ingredientes y la motivación para afrontar nuestro futuro trabajando en acciones de conjunto y con una razonable dosis de optimismo, conscientes como somos de la importancia de nuestra misión.

Jaime González López

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

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 ...

### **Funciones y forma jurídica.**

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

#### **Titularidad**

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

El espacio que ocupan los puertos de interés general tiene naturaleza de dominio público marítimo portuario y las competencias exclusivas del estado sobre ellos,

se ejercen por el Ministerio de Fomento a través del sistema portuario de titularidad estatal integrado por el Organismo Público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

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

### ***Marco de competencias***

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

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

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

### ***Mecanismos de financiación***

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

La autofinanciación es uno de los principios rectores del sistema portuario español y por tanto la Autoridad Portuaria de Santander con sus propios recursos, generados por la gestión del dominio público y los servicios portuarios de su competencia, debe ser capaz de hacer frente a sus gastos e inversiones con una rentabilidad mínima exigida.

### ***Gestión de dominio público***

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

## **Gobierno y calidad de gestión.**

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

#### ***El Consejo de Administración***

El Consejo de Administración tiene la función de administrar y regir el puerto, para ello debe decidir sobre las cuestiones más importantes y globales que afectan a la Autoridad Portuaria y a su puerto: como delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos, aprobar el organigrama de la Autoridad Portuaria, establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, aprobar los presupuestos y programas de la Autoridad Portuaria así como sus cuentas anuales y Plan de Empresa, autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en otras sociedades, autorizar operaciones financieras de pasivo de importancia y fijar las tarifas de los servicios comerciales de la Autoridad Portuaria entre otras especificadas por ley.

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

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

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

### ***Presidente***

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

### ***Director***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modelo de gestión de excelencia EFQM

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

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

Sistema de gestión de la prevención de riesgo laborales OHSAS 18001

Sistema de gestión y auditoría medioambiental EMAS

Sistema de gestión ambiental ISO 14001

Cuadro de mando integral específico (Alimentado de manera periódica, si bien

no se utiliza de forma ordinaria en el proceso de toma de decisiones, ni de gestión portuaria.

**Otras medidas adoptadas. Especificar cuales**

|  |
|--|
| Sistema de gestión de la salud y la seguridad laboral OHSAS 18001 "Gestión de servicios portuarios del puerto comercial y la administración del dominio público" |
|  |

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

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

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

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

**Comité de Servicios Portuarios**

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

**Consejo de Navegación y Puerto**

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

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



TRLPEMM), informa de los proyectos de pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, así como de las condiciones de prestación de servicios portuarios.

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

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

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

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

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

- Un representante designado por la autoridad de protección portuaria, quien presidirá el comité.
- Un representante de la capitanía marítima.
- El oficial de protección del puerto, que actuara como Secretario con voz y voto.
- Un representante de la Delegación del Gobierno.
- Un representante de la Administración de aduanas.
- Un representante por cada uno de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado con competencias en el puerto.
- Un representante de la Comandancia Naval.
- Un representante de la Administración responsable en materia de protección civil.
- Un representante de la Administración responsable del control sanitario.

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

- a) Aprobar su reglamento de funcionamiento interno.
- b) Desarrollar procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre los organismos y entidades participantes, en materias de protección de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- c) Proponer sugerencias y recomendaciones para la autoridad nacional competente para la protección marítima para la mejora de la protección del transporte marítimo, de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- d) Emitir informe sobre la evaluación y el plan de protección del puerto y sus modificaciones, con carácter previo a su aprobación.
- e) Asistir a la autoridad de protección portuaria en situaciones de crisis.
- f) Colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias y los puertos.
- g) Este comité se reúne al menos cada seis meses, pero puede ser convocado en cualquier momento por cualquiera de sus miembros en casos de amenazas contra la protección marítima de los puertos o las instalaciones portuarias.

## **Infraestructuras y capacidad**

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

### ***La Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras de interés general***

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

Las infraestructuras portuarias así como sus accesos marítimos son infraestructuras de interés general que por su relevancia para el sistema económico nacional y su elevado coste de construcción han sido y son llevadas a cabo por la administración pública, que repercute el coste de las mismas a sus usuarios a través de tasas y tarifas.

El modelo de gestión de los Puertos españoles y del Puerto de Santander, está avanzando hacia el modelo "landlord". Esto supone concentrar el esfuerzo inversor, regulador y de gestión en la generación y conservación de las infraestructuras portuarias y procurar su óptima gestión dejando que sea la iniciativa privada la que preste el resto de servicios portuarios y comerciales en un marco de competencia que favorezca la inversión privada en terminales modernos, maximizando la productividad de los espacios disponibles.

Por tanto una de las principales actividades de la Autoridad Portuaria de Santander es proveer la infraestructura portuaria adecuada para el desarrollo económico local, regional y nacional adaptando su oferta de instalaciones a las necesidades del tráfico marítimo global para integrarse en las principales cadenas logísticas de comercio internacional

### ***Ámbito territorial***

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

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

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

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

### ***Descripción de las Infraestructuras del Puerto de Santander***

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

#### ***Infraestructuras de acceso marítimo***

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

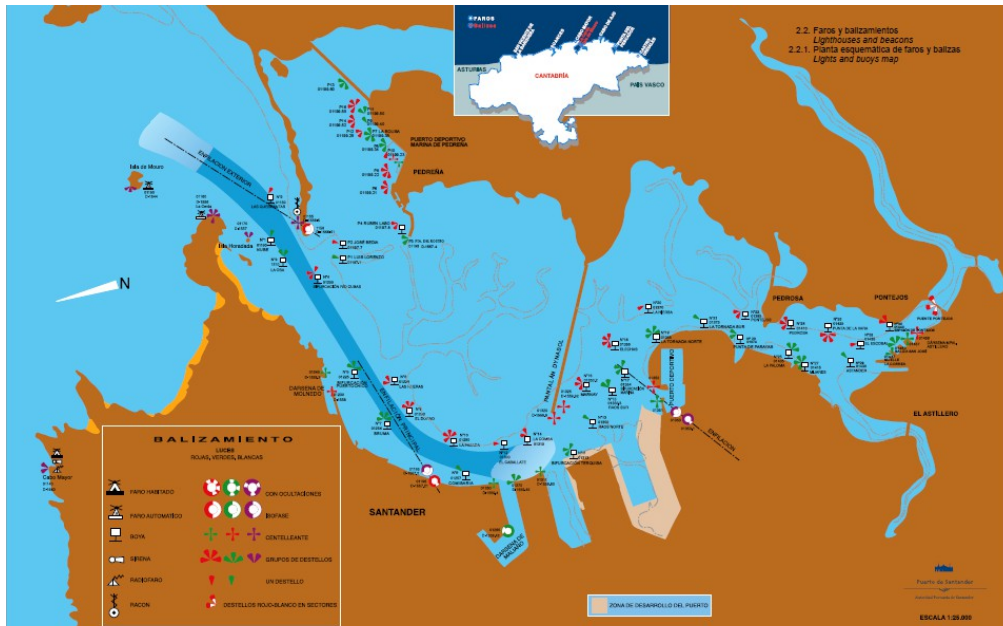


Fig. 2 Canal de acceso y balizamiento del Puerto de Santander

***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 m<sup>2</sup> y descubierto 758.651 m<sup>2</sup>.

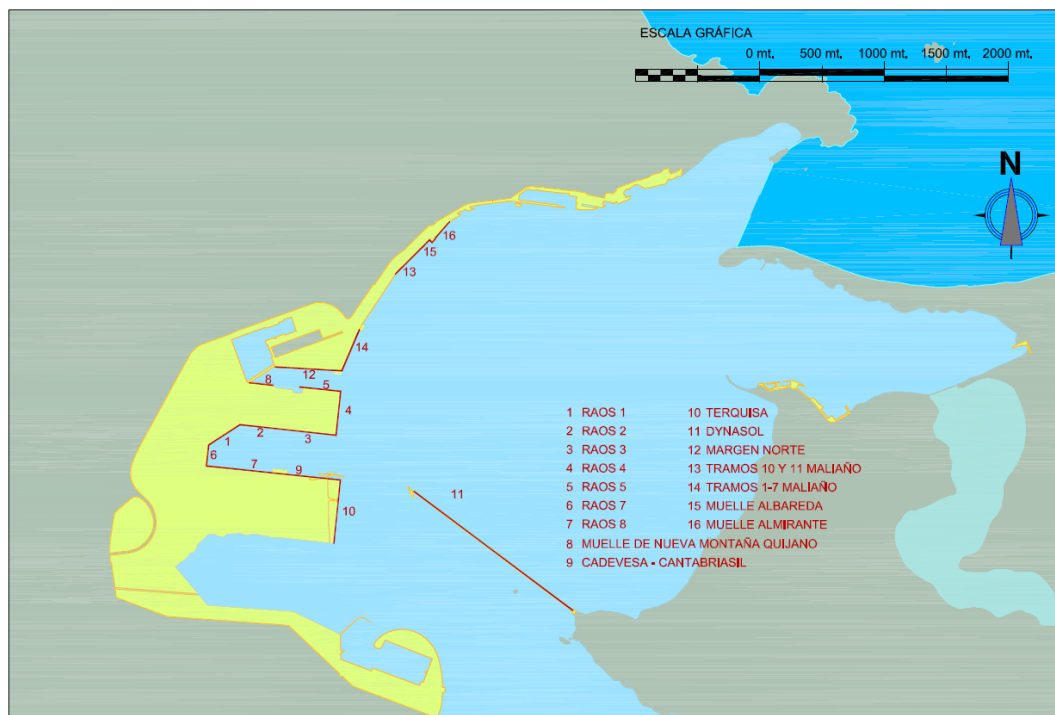








Fig. 3 mapa general de muelles y superficies de almacenamiento

|                           |  |  |   |  |
|---------------------------|--|--|---|--|
| <b>Muelle</b>             | <br><b>RAOS 1</b> | <br><b>RAOS 2</b> | <br><b>RAOS 3</b> | <br><b>RAOS 4</b> |
| <b>Usos</b>               | Graneles sólidos   | Graneles sólidos<br>Mercancía general  | Graneles sólidos<br>Mercancía general<br>Contenedores   | Graneles sólidos<br>Mercancía general  |
| <b>Superficie</b>         | 98.107 m2  | 66.964 m2  | 151.303 m2  | 43.402 m2  |
| <b>Longitud de muelle</b> | 300 m  | 208 m  | 569 m   | 356 m  |
| <b>Calado</b>             | 13 m   | 13 m   | 13 m  | 13 m   |
| <b>Instalaciones</b>      | 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  |

|                           |   |   |  |   |
|---------------------------|---|---|--|---|
| <b>Muelle</b>             | <br><b>RAOS 5</b> | <br><b>RAOS 7</b> | <br><b>RAOS 8</b> | <br><b>MARGEN NORTE</b> |
| <b>Usos</b>               | Graneles sólidos  | Vehículos y otras mercancías RORO   | Vehículos, otras mercancías RORO y mercancía general   | Graneles sólidos<br>Graneles líquidos<br>Mercancía general  |
| <b>Superficie total</b>   | 15.000 m2   | 78.316 m2   | 194.282 m2   | 61.307 m2   |
| <b>Longitud de muelle</b> | 335 m   | 170 m   | 789 m  | 538 m   |
| <b>Calado</b>             | 10 m  | 10 m  | 13 m   | 9,5 m   |
| <b>Instalaciones</b>      | 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                                    |

|                         |  |  |   |
|-------------------------|--|--|---|
| <b>Muelle</b>           | <br><b>TRAMOS 10-11 MALIAÑO</b> | <br><b>TRAMOS 1-7 MALIAÑO</b> | <br><b>ALBAREDA ALMIRANTE</b> |
| <b>Usos</b>             | Cruceros y otros usos  | Mercancías RORO<br>Contenedores<br>Barcos auxiliares   | Cruceros<br>Terminal de pasajeros, Ferrys, cruceros y mercancías RORO   |
| <b>Superficie total</b> | 5.416 m2   | 66.662 m2  | 18.624 m2<br>16.158 m2  |

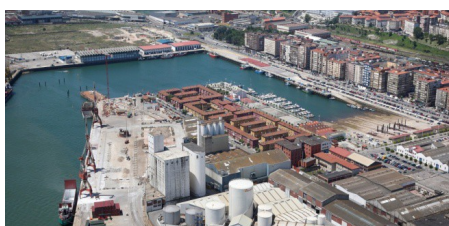


|                    |        |                             |                     |                                    |
|--------------------|--------|-----------------------------|---------------------|------------------------------------|
| Longitud de muelle | 242 m  | 710 m                       | 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 |

### Otras instalaciones portuarias

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

### Área pesquera



Área de actividades Pesqueras

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

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

### Dársenas deportivas



Marina de Santander



Puerto deportivo Puertochico

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

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

### *Áreas de actividades industriales y logísticas*



Polígono industrial Actimarsa

Ciudad del Transportista

Zona de Actividades logísticas

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

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

Proporcionar una relación muy sucinta de las actuaciones en ejecución o finalizadas durante 2017, indicando su función e inversión certificada para ese año. Dar una relación únicamente de las actuaciones consignadas en la aplicación de seguimiento de inversiones como "infraestructura y capacidad portuaria"

Las actuaciones más relevantes de la Autoridad Portuaria de Santander en ejecución o proyecto en 2017 se describen a continuación:

#### **ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA**

##### **Mejora de accesos al Polígono de Parayas**

El Polígono de Parayas está ubicado en los terrenos de la antigua concesión Wissocq. El acceso al polígono desde la Avenida de Parayas (autovía S-10) requiere una mejora sustancial de la seguridad vial, para mejorar 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<sup>º</sup> de Fomento) emitió una resolución autorizando a la Autoridad Portuaria la mejora de accesos (entrada y salida del polígono desde la autovía).

#### **NUEVOS MUELLES E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS**

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

Muelle multipropósito emplazado en el testero del Espigón Central de Raos, de 290 metros de longitud, construido con cajones cimentados a la -14,50 m. respecto al cero del puerto, alineado con el pantalán de la terminal de productos químicos (Alkion). Las obras fueron adjudicadas a FCC Construcción en Febrero

de 2017 y tienen un plazo de ejecución de 18 meses (hasta el 18 de octubre de 2018). Una vez en explotación, el muelle permitirá dotar de un segundo puesto de atraque a las líneas regulares de buques ro-ro deep-sea, con lo que mejorará sustancialmente el nivel de servicio a este tipo de buques de más de 60.000 GT, que requieren evitar demoras por fondeo antes de atraque. La obra se ha adjudicado con un presupuesto de inversión de 17.253.173 € y un contrato de asistencia técnica de 929.320,83 €.

Inversión total: 18.805 miles de €. Finalización prevista: 2020.

### **Montaje rampa ro-ro flotante Estación Marítima**

El tráfico de ferries con el Reino Unido, para pasajeros y carga rodada, ha estado utilizando una rampa antigua y de escasas prestaciones, tanto en sus dimensiones como en su capacidad de carga. En las escalas de estos buques es fundamental la reducción de los tiempos de embarque y desembarque de turismos y camiones, porque repercute directamente en el tiempo de escala y rotación del barco. Con esta inversión se pueden agilizar las operaciones de embarque y desembarque utilizando 2 carriles simultáneamente, y la rampa se adapta a cualquier buque de la flota, independientemente de su manga y threshold. Debido a las condiciones de explotación de la terminal, la obra debe ejecutarse en 3 meses, coincidiendo con la parada técnica anual del buque principal de la línea. Para poder cumplir este requisito, se decide trasladar al muelle de la Estación Marítima una de las rampas flotantes disponibles en el Muelle Raos 8, previa rehabilitación en astillero.

### **Reforma de la rampa ro-ro flotante Raos 8 Este**

Esta rampa es fundamental para atender con la calidad óptima el tráfico ro-ro cargo de líneas feeder, con la singularidad de que admite cualquier carga de proyecto que pueda transportar este tipo de buque. En 2017 sufrió el impacto de un buque en su cofferdam durante la maniobra de atraque y su posterior hundimiento por entrada de agua en los tanques secos durante una pleamar viva. El impacto causó daños importantes en la estructura de apoyo en tierra de la rampa, en sus rótulas y en los tanques secos. Por otra parte, los revestimientos de la chapa presentan un deterioro importante, y las deformaciones sufridas por uso intensivo requieren algunas modificaciones y refuerzos de la estructura, que ya fueron implantadas en la rampa gemela de Raos 8 Oeste. Por ello se plantea una actuación integral sobre la rampa, que requiere su traslado a varadero o dique seco. La obra se ha adjudicado con un presupuesto de inversión de 1.095.467,69 € y se dispone de contratos de asistencia técnica de 36.040 €.



### **Rampa flotante para carga rodada**

Debido al traslado de una de las rampas ro-ro flotante del Muelle Raos 8 a la terminal de ferries, es necesario reponer esta instalación en Raos 8 (terminal de automóviles). Se proyecta y construye una rampa similar a la trasladada, con pequeñas mejoras fruto de la experiencia de explotación en los últimos 5 años. Para el año 2017 se presupuesta la liquidación de la obra

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

El tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño dispone de almacenes cubiertos y una rampa ro-ro hidráulica en servicio. Sin embargo la estructura del muelle de pilotes presenta un avanzado estado de deterioro y escaso calado, lo que impide actualmente su explotación. Este proyecto pretende recuperar dos puestos de atraque en un nuevo muelle de 375 m. de longitud, para prestar servicio de atraque fundamentalmente al tráfico de cruceros, tráfico ro-ro y atraques de buques inactivos. Se estima una inversión en las obras a razón de 25.000 €/m lineal de muelle.

## **URBANIZACIONES Y PAVIMENTACIONES**

### **Pavimentaciones en Raos**

Los muelles de Raos se construyeron en las dos últimas décadas del pasado siglo, utilizando para las zonas de almacenamiento un firme flexible que se adaptase mejor 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 es necesario reponer 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 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 unos 27.000 m<sup>2</sup>.

### **Pavimentación de las parcelas B y E de la ZAL**

Ante la ocupación inmediata de la parcela “A” de la ZAL para servicios de PDI de automóviles, y las oportunidades de crecimiento en el tráfico de importación de vehículos nuevos, se plantea urbanizar también las parcelas “B” y “E” de la ZAL, con lo que se añaden 53.000 m<sup>2</sup> más para esta actividad. La obra se ha adjudicado con un presupuesto de inversión de 1.734.510,17 € y se dispone de un contrato de asistencia técnica de 29.669,88 €.

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

El relleno y pavimentación de la denominada “Charca de Raos”, permite incorporar aproximadamente 40.000 m<sup>2</sup> a la superficie de almacenamiento de la terminal de automóviles. Para obtener informe favorable de la Dirección General del Medio Natural del Gobierno de Cantabria, competente en la gestión de especies protegidas, se ha realizado una caracterización ambiental del espacio y se han propuesto medidas compensatorias por la eliminación de masas arbóreas catalogadas en los hábitats de la Red Natura 2.000. Durante este año se han llevado a cabo las tareas de compensación ambiental. Se estima una inversión de 6,5 €/m<sup>3</sup> para el relleno de 18.000 m<sup>3</sup> con material granular y 40 €/m<sup>2</sup> para la urbanización de 40.000 m<sup>2</sup>.

## **SEGURIDAD Y PROTECCIÓN**

### **Actuaciones en sistemas de información, comunicaciones, etc.**

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

## **MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD**

### **Aprovechamiento de aguas pluviales**

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

### **Iluminación led de la red viaria del Espigón Central**

Instalación para prestar el servicio general de iluminación en los viales públicos del Espigón Central, mediante farolas con luminarias de tecnología led. Se

independiza así la iluminación de los viales generales del puerto y la iluminación de las campas de almacenamiento en concesión o autorización.

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

##### **ZAL del Puerto de Santander (zona de actividades logísticas)**

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

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

En el año 2016 se ejecutó la pavimentación y acondicionamiento de la parcela "A", quedando disponible para iniciar en ella actividades logístico-portuarias. Debido a la demanda de espacios requeridos por el sector de automoción, el uso de dicha parcela estará dedicado a vehículos importados a través del Puerto de Santander que requieren su paso por los centros de pre-entrega o PDI (Pre delivery inspection).

Actualmente se están pavimentando otros 60.000 m<sup>2</sup> con el fin de dar servicio a tráficos de automoción.

##### **Puertos secos**

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

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

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

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

La infraestructura cuenta con 105.000 m<sup>2</sup> destinados a almacenaje, gestión y preparación de vehículos.

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

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

Zona de servicio: Madrid y su área metropolitana

Distancia con el Puerto de Santander: 400 kms.

Superficie: 47.700 m<sup>2</sup>.

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

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 tráficó con los puertos marítimos, sino también tráficó 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.

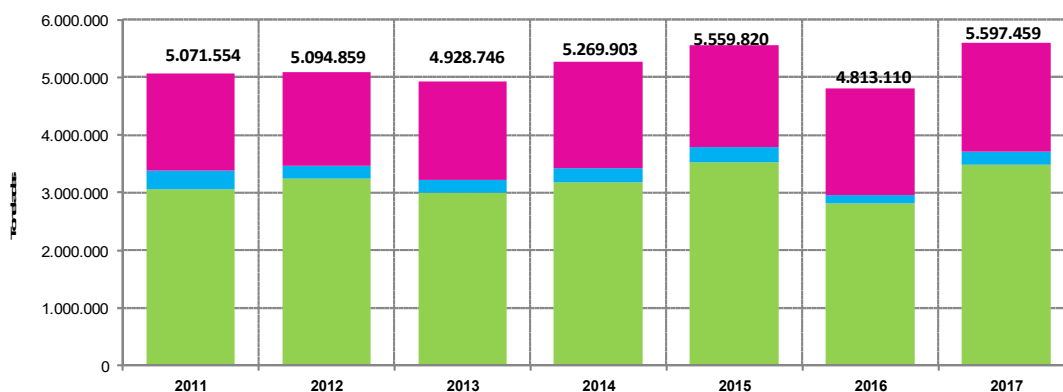
## Nuevas iniciativas

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

## Mercados servidos

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

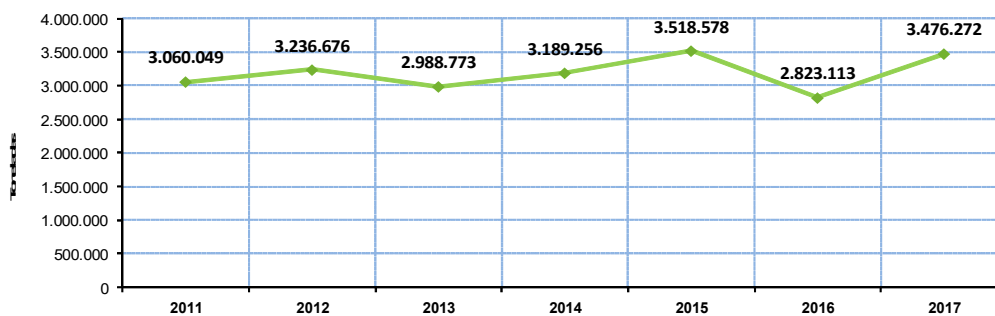
El siguiente gráfico representa la evolución del tráfico de mercancías del Puerto de Santander en los últimos años 2011-2017:



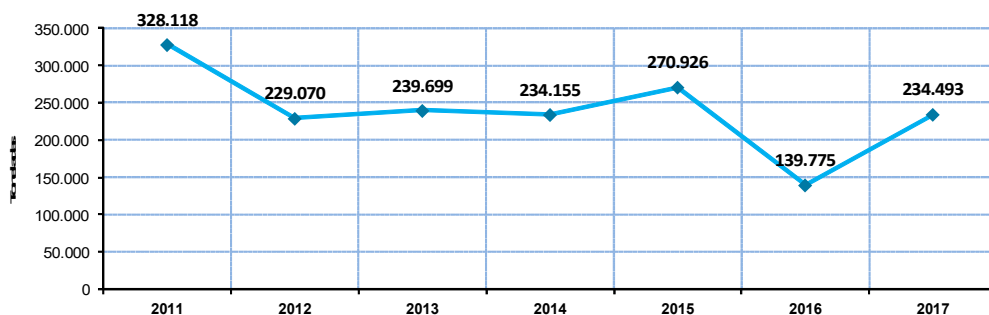
En los siguientes gráficos de línea se desglosa el tráfico según su forma de presentación:

### Graneles sólidos:

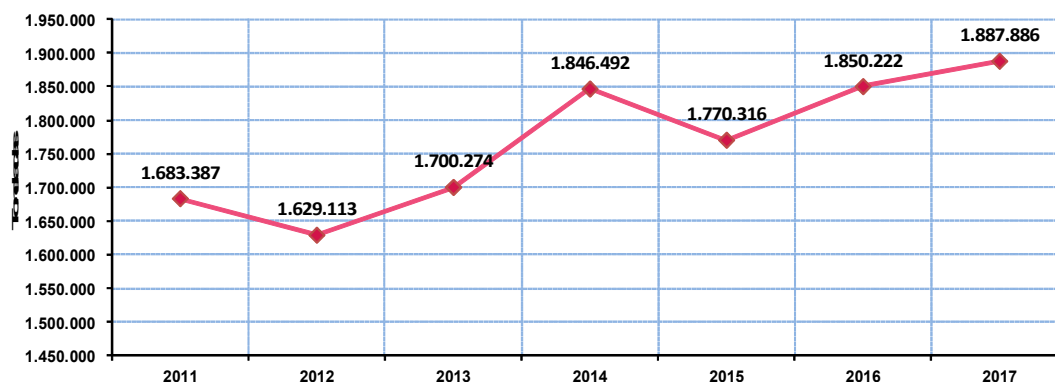
<sup>1</sup> Utilizar como grupos: graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general convencional, mercancía general en contenedores en régimen impor-export, mercancía general en contenedores en régimen de tránsito y pesca.



### Graneles líquidos:



### Mercancía general:

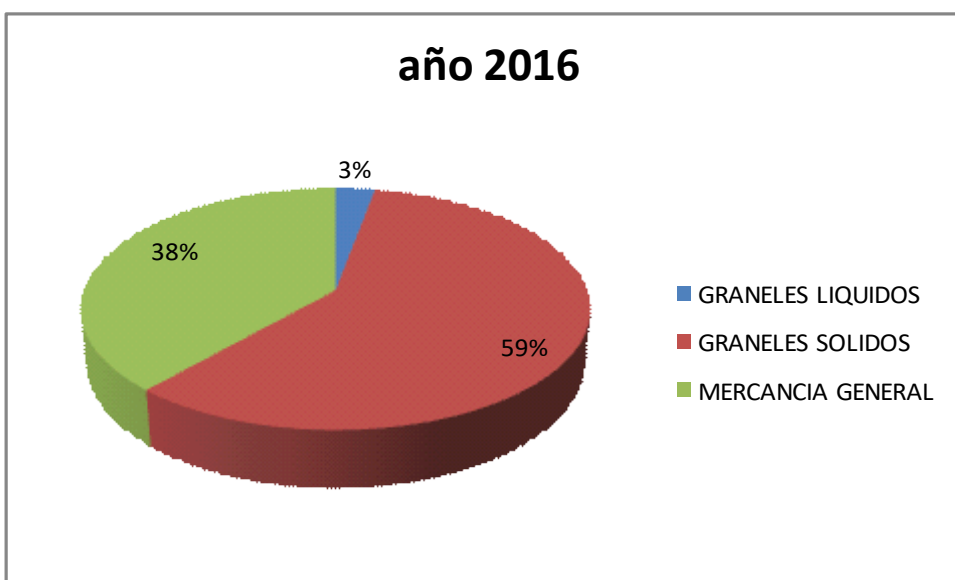
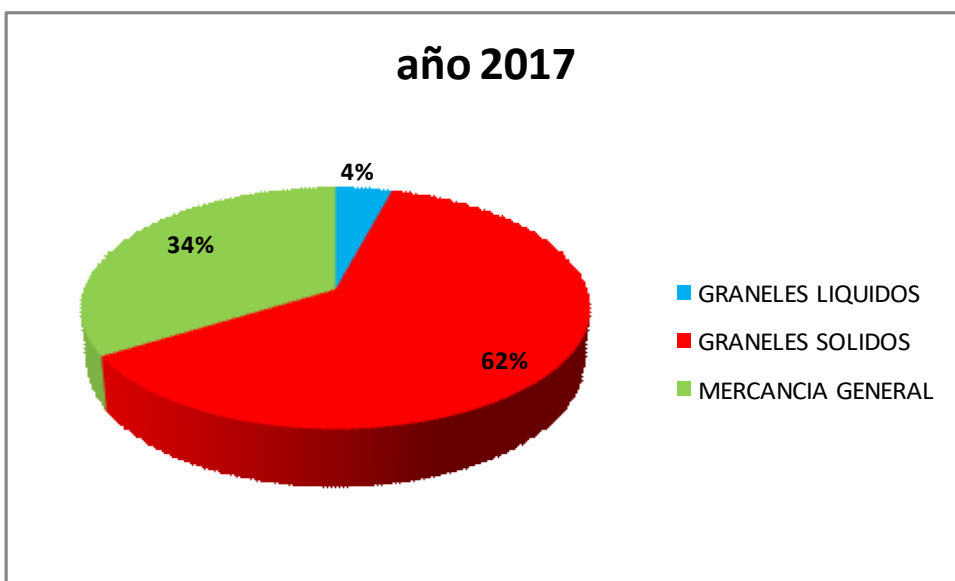


### Análisis comparativo del tráfico total de 2017 respecto del 2016:

| Tráfico total ( incluye pesca y avituallamiento) | 2017             | 2016             | VARIACION TONS | VARIACION % |
|--|------------------|------------------|----------------|-------------|
| Toneladas  | <b>5.622.370</b> | <b>4.866.843</b> | 755.527        | 15,5%       |

| Según forma de presentación | 2017             | 2016             | VARIACION TONS | VARIACION % |
|-----------------------------|------------------|------------------|----------------|-------------|
| GRANELES LIQUIDOS           | <b>234.493</b>   | <b>139.775</b>   | 94.718         | 67,8%       |
| GRANELES SOLIDOS            | <b>3.476.272</b> | <b>2.823.113</b> | 653.159        | 23,1%       |
| MERCANCIA GENERAL           | <b>1.887.886</b> | <b>1.850.222</b> | 37.664         | 2,0%        |
| Total toneladas             | <b>5.598.651</b> | <b>4.813.110</b> | 785.541        | 16,3%       |

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



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

El Puerto de Santander ha intercambiado mercancías con 104 países del mundo, aunque más del 50% del tráfico exterior fue con 5 países: Reino Unido (21%), Bélgica (9%), Brasil (8%), Rusia (7%) y Holanda (6%)

| PAÍS                       | destino | origen  | TOTAL     | % s/Tr. Exterior |
|----------------------------|---------|---------|-----------|------------------|
| REINO UNIDO                | 763.678 | 393.417 | 1.157.094 | 21%              |
| BELGICA                    | 157.595 | 331.566 | 489.161   | 9%               |
| BRASIL                     | 212.684 | 218.318 | 431.002   | 8%               |
| RUSIA                      | 9.708   | 369.043 | 378.751   | 7%               |
| HOLANDA                    | 158.652 | 157.234 | 315.886   | 6%               |
| ALEMANIA                   | 91.919  | 189.915 | 281.834   | 5%               |
| SUDAFRICA                  | 44.320  | 152.645 | 196.965   | 4%               |
| FRANCIA                    | 69.332  | 127.458 | 196.791   | 4%               |
| FINLANDIA                  | 4.101   | 188.061 | 192.162   | 3%               |
| E. E. U. U.                | 64.320  | 121.359 | 185.679   | 3%               |
| ARGENTINA                  | 89.324  | 80.609  | 169.933   | 3%               |
| VENEZUELA                  | 13.740  | 121.628 | 135.368   | 2%               |
| GABON                      | 0       | 107.293 | 107.293   | 2%               |
| POLONIA                    | 30.157  | 70.532  | 100.689   | 2%               |
| TURQUIA                    | 96.482  | 3.995   | 100.477   | 2%               |
| DINAMARCA                  | 35.741  | 61.516  | 97.257    | 2%               |
| SUECIA                     | 18.533  | 70.653  | 89.186    | 2%               |
| RUMANIA                    | 0       | 88.425  | 88.425    | 2%               |
| PORTUGAL                   | 60.374  | 14.493  | 74.867    | 1%               |
| LITUANIA                   | 0       | 74.513  | 74.513    | 1%               |
| COLOMBIA                   | 44.814  | 0       | 44.814    | 1%               |
| BULGARIA                   | 0       | 44.623  | 44.623    | 1%               |
| ESTONIA                    | 0       | 40.660  | 40.660    | 1%               |
| ITALIA                     | 38.682  | 254     | 38.936    | 1%               |
| MARRUECOS                  | 12.222  | 26.099  | 38.321    | 1%               |
| REUNION                    | 3.272   | 30.000  | 33.272    | 1%               |
| CHINA                      | 2.187   | 30.367  | 32.553    | 1%               |
| NORUEGA                    | 1.747   | 30.491  | 32.238    | 1%               |
| AUSTRALIA                  | 31.525  | 55      | 31.580    | 1%               |
| <b>75 PAISES RESTANTES</b> | 143.150 | 166.181 | 309.333   | 6%               |

Con Reino Unido, y Bélgica, se intercambia principalmente automóviles así como mercancía roro en unidades de transporte intermodal, con Brasil carbonato sódico, y con Rusia carbón.





### **I\_13** *Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo*<sup>2</sup>.

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 alambazón, tuberías de fundición y ferroaleaciones. Así mismo se importan bobinas de acero y manganeso.

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

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

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

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

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

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

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

Actividades culturales y académicas. La Autoridad Portuaria organiza periódicamente exposiciones en dos puntos emblemáticos de la ciudad de Santander. El Palacete del Embarcadero y el Faro de Cabo Mayor. En el ámbito académico, el Puerto participa en la organización de Masters, conferencias y otros eventos que permiten posicionar a Santander a escala internacional como destino de cursos de verano o sede de congresos.

---

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

## Servicios

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

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

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

La regulación del dominio público portuario está establecida en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, donde se recoge el modelo de gestión del dominio público portuario (Artículo 66), los usos y actividades permitidas en el dominio público portuario (Artículo 72), el régimen de utilización del dominio público portuario (Artículo 73), el procedimiento para el otorgamiento de autorizaciones y concesiones demaniales (artículos 75 a 87), las disposiciones para la modificación, revisión, división, unificación, renovación, transmisión, extinción, revocación, caducidad y rescate de concesiones demaniales. (Artículos 88 a 92 y 96 a 100).

Actualmente casi un 40% de la mercancía que entra o sale del Puerto de Santander lo hace a través de una terminal especializada otorgada en concesión en el espacio portuario disponible. Estas instalaciones suponen una gran inversión del sector privado en las instalaciones públicas del Puerto y además garantizan su involucración en el continuo crecimiento del tráfico y la mejora de la eficiencia en las operaciones.

#### **Tipos de servicios**

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

Estos servicios de vital importancia estratégica para la competitividad y seguridad de la actividad portuaria se realizan por empresas privadas en régimen de libre competencia. Por la extraordinaria importancia de estos servicios, la prestación de los mismos se realiza 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 de aceites y combustible 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.

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

| <b><i>Empresas prestadoras de servicios portuarios que operan en el puerto durante 2017</i></b> |                                  |
|---|----------------------------------|
| <b><i>Tipo de servicios</i></b>   | <b><i>Número de empresas</i></b> |
| Estiba (Manipulación mercancías)  | 5                                |
| MARPOL  | 4                                |
| Practicaje  | 1                                |
| Remoque   | 2                                |
| Amarre  | 2                                |

| <b><i>Empresas concesionarias o con autorización de ocupación privativa del dominio público ligadas al movimiento de mercancías, pasaje, pesca, náutico deportivo o construcción y reparación naval.</i></b> |                                  |
|--|----------------------------------|
| <b><i>Tipo de ocupación</i></b>  | <b><i>Número de Empresas</i></b> |
| Concesiones  | 34                               |
| Autorizaciones   | 11                               |

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

|  |                          |
|--|--------------------------|
| Superficie terrestre concesionable (m <sup>2</sup> ) | 2.057.000 m <sup>2</sup> |
|--|--------------------------|

|   |                          |
|---|--------------------------|
| Superficie terrestre en concesión (m <sup>2</sup> ) | 1.316.000 m <sup>2</sup> |
| RATIO (%)   | 64,0 %                   |

**I\_17** *Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas<sup>3</sup>, sobre total de tráfico de mercancías.*

| Terminales de manipulación de mercancías concesionadas en el Puerto de Santander: 2017 | Toneladas        | % s/total      |
|--|------------------|----------------|
| <b>Tráfico Total</b>   | <b>5.598.651</b> | <b>100,00%</b> |
| GLOBAL STEEL WIRE (Muelle Montaña)   | 339.267          | 6,06%          |
| CARGADERO (Cantabriasil-Cadevesa)  | 3.250            | 0,06%          |
| LBC TANKS (tubería)  | 151.131          | 2,70%          |
| REPSOL (tubería)   | 33.781           | 0,60%          |
| PRODUCTOS FORESTALES (rampa)   | 321.278          | 5,74%          |
| SILO SOLVAY (cinta)  | 280.674          | 5,01%          |
| CEMENTOS ALFA  | 359.413          | 6,42%          |
| NOATUM (terminal de graneles minerales)  | 275.767          | 4,93%          |
| T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)  | 430.429          | 7,69%          |
| Raos aditivos  | 15.058           | 0,27%          |
| <b>Total tráfico terminales concesionadas</b>  | <b>2.210.049</b> | <b>39,47%</b>  |

## Calidad de servicio

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

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

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Están disponibles en internet los pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Están disponibles en internet las condiciones generales de otorgamiento de concesiones   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Existe en internet información sobre los procesos de tramitación, que es necesario realizar para solicitar una licencia o concesión                      |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Se realizan periódicamente jornadas informativas dirigidas a posibles sectores objetivo informando de las condiciones de acceso para operar en el puerto |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Existe en internet información disponible sobre las superficies disponibles y los usos a los que se dedican. (Disponible plano delimitación de usos)     |

<sup>3</sup> Terminal marítima de mercancías: Instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el transito y trasbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Autoridad Portuaria pone a disposición de posibles operadores documentación en la que se detallan claramente los trámites y pasos a seguir para operar en el Puerto, bien como prestadores de servicio, o bien como titulares de una concesión.</li> </ul> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se han regulado las condiciones de prestación de servicios generales como Puntos de Inspección Fronterizo, aguada, etc.</li> </ul>  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Otras medidas adoptadas. Especificar cuales</li> </ul>  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>  |

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

**I\_19** Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía<sup>4</sup>.

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

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

**Cruceros**

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

- Si la Autoridad Portuaria ha publicado en su página web las tasas e índices correctores que aplica.

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

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

Para el caso de un tráfico tan importante para el puerto de Santander como es el tráfico de automóviles nuevos, la APS coordinó y lideró el sistema de calidad para el tráfico de vehículos nuevos con ANFAC, Puertos del Estado y la Comunidad

---

4

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 2017 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. Fruto de todo este esfuerzo el Puerto de Santander ha repetido como el puerto mejor valorado por los miembros de la asociación en el estudio que se publicó en el mes de septiembre de 2017.

- Si se ha llevado a cabo alguna iniciativa dirigida a agilizar los procesos de inspección de mercancías, como puedan ser firmas de protocolos con otras administraciones, mejora de infraestructuras ligadas a inspección aduanera, etc.

La APS ha implantado el “levante sin papeles” para el tráfico de automóviles

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

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). Ninguno específico del Puerto de Santander.

- Tipos de condiciones sobre calidad de prestación de servicios y rendimiento introducidas en prescripciones de servicio y en condiciones de otorgamiento. En particular indicar:

- Si en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen rendimientos mínimos en las operaciones de carga/descarga y entrega/recepción de mercancías.

En el caso de terminales de mercancías, en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen rendimientos mínimos en las operaciones de carga/descarga y entrega/recepción de mercancías

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

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

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

No se aporta información.



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

#### **Terminal de automóviles**

Se han impartido jornadas de formación orientadas al personal que manipula la mercancía con el objetivo de incrementar la seguridad tanto en las operativas de carga y descarga, como durante la permanencia de los vehículos en las campas de almacenamiento.

#### **Terminal de ferris**

Se está ultimando un proyecto para reordenar los espacios destinados a las operativas de embarque y desembarque en el entorno de la Estación Marítima con el que se pretende, entre otros objetivos, mejorar la seguridad frente a intrusos de la mercancía rodada.

Igualmente se está rematando el proyecto de remodelación de la Estación Marítima, con el que se pretende una distribución más racional de los servicios prestados.

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

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

| <b>Nº empresas concesionarias o prestadoras de servicios portuarios con bonificación art. 245.2 : 2017</b> | <b>Toneladas</b> | <b>% s/total</b> |
|--|------------------|------------------|
| NOATUM TERMINAL DE GRANELES (terminal de graneles minerales)   | 275.767          | 4,93%            |
| NOATUM TERMINAL <i>POLIVALENTE</i> (empresa SERVICIO estiba)   | 731.853          | 13,07%           |
| T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)  | 430.429          | 7,69%            |
| <b>Total toneladas del Puerto</b>  | <b>5.598.651</b> | <b>100,00%</b>   |

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

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

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

El Servicio de Atención al Cliente pone a disposición de los usuarios un formulario en la página web del Puerto en internet para presentar a la APS sugerencias, quejas o peticiones de información. El SAC es atendido por personal del Departamento Comercial. A fin de mejorar el servicio, se ha establecido un indicador, consistente en el tiempo medio de respuesta, que quedó establecido en el año 2017 en 1,05 días.

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

A lo largo del año 2017, a través de la cuenta de correo dedicada a tal fin, sac@puertosantander.com, se registraron 68 entradas. De ellas, 63 fueron solicitudes de información, en su mayoría sobre conexiones con otros puertos del mundo y sobre tasas y tarifas por determinados servicios y 5 fueron quejas de usuarios de los servicios o instalaciones del Puerto.

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

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.

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

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

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza o no encuestas de satisfacción de usuarios del puerto. En caso afirmativo informar sucintamente sobre los siguientes aspectos
  - Frecuencia con la que se realizan las encuestas
  - Grupos objetivo de las encuestas (operadores del puerto, navieras, consignatarios, etc)

- Aspectos analizados (adecuación de infraestructuras, precio, tiempo, integridad de la mercancía, etc)
- Tamaño de la muestra, indicando el número de respuestas reales obtenidas
- Conclusiones y acciones de mejora adoptadas

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 se han enviado a los diferentes clientes los formularios para repetir esa encuesta. Se está a la espera de la devolución, por lo que durante el año 2018 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 2017, sitúa por tercer año consecutivo al Puerto de Santander como Puerto español mejor valorado, obteniendo una puntuación de 4,2 puntos sobre un total de 5.

## **Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible**

### **I\_22 *Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial***<sup>5</sup>.

---

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

- Infraestructura: Existencia o no de un Plan Director ferroviario
- Coordinación funcional: Desarrollo del Convenio de conexión ferroviaria. Entre otras cuestiones:
  - Firma del convenio de conexión ferroviaria.
  - Existencia de normas de circulación ferroviaria dentro del puerto
  - Elaborado el documento de Información sobre la red (transparencia de cara al sector en relación con las condiciones de acceso a la red ferroviaria del puerto)
  - Nombrado el responsable de seguridad en la circulación ferroviaria
  - Formación personal responsable y/o auxiliar de circulación del puerto

## Accesos viarios y ferroviarios actuales



### Accesibilidad viaria y mejoras en la comunicación interior del Puerto

Durante el año 2017 se realizaron el estudio y la redacción del proyecto del nuevo acceso por carretera a los muelles de Raos, que se integrará en el futuro enlace directo desde las dos autovías con acceso a las instalaciones de la APS.

### 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 Puentes de Raos.

### Impulso de la intermodalidad puerto-ferrocarril

- Gestión comercial. Existencia o no de acciones concretas con la comunidad portuaria y logística para transferir y concentrar carga al ferrocarril (en particular con las empresas estibadoras, los transitarios marítimos y lo operadores logísticos)

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

Estos avances tendrán su continuidad con el proyecto de mejora de las instalaciones ferroviarias de Muriedas, al que la APS, tras diversos estudios llevados a cabo, dedicará una importante partida presupuestaria.

Asimismo se instalaron nuevas torres de iluminación en Raos que mejoran las condiciones de seguridad en la operativa de carga y descarga del ferrocarril. Es un sistema diseñado específicamente para esta terminal, con báculos que iluminan directamente a la parte superior de los trenes, con tecnología LED, más sostenible y con menores niveles de contaminación lumínica.

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

Desde el punto de vista comercial, durante el año 2017, la APS ha establecido, entre otras medidas, la aplicación de bonificaciones a las tasas devengadas por tráficos y servicios considerados sensibles, prioritarios o estratégicos. Para ello, se han seguido las siguientes directrices:

- Consideración de tráfico estratégico al tráfico de contenedores ro-ro en servicio regular.
- Consideración de tráfico estratégico a la MERCANCÍA GENERAL en elementos de transporte no acompañado, en servicio marítimo regular de transporte marítimo de corta distancia, en buques "con-ro" o "ro-ro".
- Consideración de tráfico estratégico a PASAJEROS Y VEHÍCULOS en régimen de pasaje y MERCANCÍA GENERAL en elementos de transporte, en servicio marítimo regular de transporte marítimo de corta distancia, en buques "ro-pax" o "ferry".
- Consideración de tráfico estratégico a los VEHÍCULOS en régimen de mercancía en servicio marítimo "ro-ro"
- Consideración de tráfico estratégico a los VEHÍCULOS en régimen de mercancía.
- Consideración de tráfico estratégico a SERVICIO MARÍTIMO "RO-RO" de mercancía general.
- Conectividad marítima I: servicios Ro-Ro de transporte marítimo de corta distancia, creación de nuevos servicios marítimos regulares.
- Conectividad marítima II: servicios Ro-Ro de transporte marítimo de corta distancia, incremento de nuevos servicios marítimos regulares.
- Consideración de tráfico estratégico a PRODUCTOS FORESTALES, en un servicio marítimo regular.
- MADERA como mercancía general.

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

- En el mes de abril comenzaron a ejecutarse las obras del Muelle de Raos 9, dedicado a tráfico ro-ro y multipropósito (contenedores, proyectos, mercancía general, etc...) con la utilización de soluciones medioambientales avaladas por las Consejerías Regionales competentes.

- Puesta en funcionamiento de la parcela número 1 de la ZAL, con una superficie de 30.000 metros cuadrados, que generará nuevos espacios para el almacenamiento de automóviles. Este proyecto tendrá una segunda fase, en la que se habilitarán otros 60.000 metros cuadrados más, durante 2018.

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

Evolución del tráfico atendido por carretera y ferrocarril, últimos 3 años:

| <b>Tráfico total año (toneladas)</b>   | <b>2015</b>   | <b>2016</b>   | <b>2017</b>   |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Camión                                 | 4.597.455     | 3.830.227     | 4.628.827     |
| Ferrocarril                            | 930.308       | 942.056       | 928.451       |
| Total mercancías                       | 5.559.820     | 4.813.110     | 5.598.651     |
| <b>Cuota participación ffcc</b>        | <b>17%</b>    | <b>20%</b>    | <b>17%</b>    |
|  |               |               |               |
| <b>Tráfico importación (toneladas)</b> | <b>2015</b>   | <b>2016</b>   | <b>2017</b>   |
| Camión                                 | 3.022.280     | 2.261.135     | 3.120.554     |
| Ferrocarril                            | 310.449       | 340.744       | 217.003       |
| Total                                  | 3.332.729     | 2.638.537     | 3.374.111     |
| <b>Cuota participación ffcc</b>        | <b>9,32%</b>  | <b>12,91%</b> | <b>6,43%</b>  |
|  |               |               |               |
| <b>Tráfico exportación (toneladas)</b> | <b>2015</b>   | <b>2016</b>   | <b>2017</b>   |
| Camión                                 | 1.575.175     | 1.569.092     | 1.508.273     |
| Ferrocarril                            | 619.859       | 601.312       | 711.448       |
| Total                                  | 2.195.034     | 2.174.573     | 2.224.540     |
| <b>Cuota participación ffcc</b>        | <b>28,24%</b> | <b>27,70%</b> | <b>31,98%</b> |

Evolución del tráfico ro-ro en relación con la mercancía general, últimos 3 años:

| Evolución Tráfico total (toneladas)  | 2015       | 2016       | 2016       |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|
| Ro-Ro                                | 1.393.733  | 1.411.294  | 1.551.574  |
| Mercancía general total              | 1.770.316  | 1.850.222  | 1.887.886  |
| % Ro-ro sobre total de Mcia. General | <b>78%</b> | <b>76%</b> | <b>82%</b> |

## Comunicación Institucional

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

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

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

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

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

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

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

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

- Los miembros del Consejo de Administración mediante las reuniones ordinarias y extraordinarias.
- Los directivos que participan en el Comité de Dirección.



- Con el Comité de Empresa y los empleados se mantiene comunicación a través de la intranet, notas internas, 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.

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

La APS estructura la comunicación con su entorno social desde el ámbito más próximo al más global, teniendo como interlocutores entidades de carácter local, regional, estatal e internacional.

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

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

Con los grupos de ciudadanos se mantienen regularmente reuniones en las que se intenta resolver, si los hubiera, los conflictos de convivencia que se puedan generar y se informa de los pasos dados por la Autoridad Portuaria de Santander en lo que se refiere a temas de Puerto-Ciudad. 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.

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

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

- **Remodelación del Frente Marítimo.** En los últimos años, la APS trabaja en diferentes proyectos encaminados a avanzar en la remodelación del Frente Marítimo de Santander y en la recuperación de espacios portuarios degradados. En esta área se han producido importantes logros que se materializan, entre otros, en la rehabilitación del Dique de Gamazo y su entorno, en la recuperación y saneamiento de la explanada del Muelle de Gamazo, la cesión de terrenos portuarios para la construcción de uno de los

emblemas de la ciudad como es el Centro de Arte Botín y los nuevos jardines de Pereda con el paso subterráneo para automóviles o la rehabilitación de la Grúa de Piedra. Además, se está trabajando en la liberación de nuevos espacios en la C/ Antonio López a través del traslado de los almacenes portuarios ubicados en esa zona a otro punto del puerto y en la rehabilitación de la Estación Marítima y su entorno. Los convenios con el Ayuntamiento de Santander han permitido la construcción de un gran paseo marítimo en la zona de Marqués de la Hermida y la realización de una amplia zona de carril bici.

- **Problemas de afección de la actividad portuaria a los vecinos más próximos.** La APS trabaja para minimizar los inconvenientes que la actividad portuaria puede provocar a los vecinos próximos al Puerto. Para ello mantiene reuniones permanentes con representantes vecinales y otros agentes, con el objetivo de tener información directa y trabajar en soluciones. Fruto de ello son las dos terminales de graneles –sólidos minerales y agroalimentarios- que acabaron con los problemas de emisiones e igualmente se han minimizado los ruidos por descarga. Por otra parte con la habilitación de zonas de aparcamiento en la zona de Varadero-Marqués de la Hermida y la construcción del puente a Raos sobre la Dársena de Maliaño, se ha eliminado el tráfico portuario de camiones y coches del Ferry por el centro de la ciudad.

- **Competitividad del Puerto.** El Puerto es uno de los motores económicos más importantes de Cantabria, que genera valor añadido a toda la actividad empresarial, industrial y de servicios que se desarrolla en la región. La aplicación de rigurosas políticas de gestión financiera, sumado al desarrollo de infraestructuras a través de inversiones en mejoras y ampliación de la superficie portuaria, así como en la conectividad viaria y ferroportuaria, garantizan la presente y futura competitividad del Puerto de Santander.

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

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

Las principales actuaciones de colaboración institucional son:

- El acuerdo para la reordenación urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, que se firmó conjuntamente entre el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Santander, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Santander el 19 de marzo de 2011. Este acuerdo ha puesto a disposición de toda la ciudad 60 hectáreas de suelos portuarios, donde se incluyen el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias y otros usos para la ciudad y sus habitantes. En el año 2013 se llevó a efecto una modificación creándose una “Comisión de Seguimiento” como órgano mixto de vigilancia y control que tendrá por objeto la resolución de los problemas de interpretación y cumplimiento del

convenio, formada por dos representantes de cada Administración interviniente.”

- El Convenio de 19 de julio de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de mejora y ampliación de los Jardines de Pereda en terrenos patrimoniales propiedad de la Autoridad Portuaria de Santander.
- El Convenio de 19 de agosto de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución del Paseo Marítimo de Castilla-Hermida, una actuación que ha modificado sustancialmente el entorno y mejora la calidad de vida de los vecinos.
- El Convenio de 28 de noviembre de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución del carril bici desde la Estación Marítima, Muelles de Maliaño y Varadero.
- El Convenio firmado el 22 de diciembre de 2014 con el Ayuntamiento de Santander para la adecuación de la explanada de Gamazo a usos ciudadanos.
- El Convenio de 28 de septiembre de 2016 entre la Autoridad Portuaria de Santander y el Excmo. Ayuntamiento de Santander respecto de las áreas de dominio público portuario y bienes patrimoniales de la autoridad portuaria de Santander situados en el casco urbano de la ciudad de Santander.
- 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.

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

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

Asociaciones para la promoción de Santander como destino de crucero:

- Cruise Europe
- Costa Verde Cruceros

Asociaciones en el ámbito puerto –ciudad:

- APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)

Asociaciones técnicas en el ámbito de la logística:

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

Asociaciones portuarias:

- ESPO (The European Sea Ports Organisation)
- ATPYC-PIANC (Asociación Técnica de Puertos y Costas)
- IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros)
- Asociación Internacional Derecho Portuario

Asociaciones en el ámbito de la documentación:

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

### **Promoción comercial.**

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

A lo largo del año 2017 la Autoridad Portuaria de Santander participó en las siguientes ferias:

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

Asimismo, la APS organizó, el 26 de octubre, de la mano de la *Asociación Española* de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), su jornada anual bajo el lema “Nuevos Retos y Oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia” en la que se debatió con los expertos sectoriales, la Administración española y los protagonistas directos del TMCD, es decir, las navieras que prestan los servicios marítimos y los operadores de transporte por carretera que los utilizan, cuáles son sus puntos de vista, los obstáculos y las dificultades que perciben en este nuevo marco de trabajo, las medidas posibles para compensar su coste, como el llamado Ecobono, y su facilidad o complejidad de implantación y, sobre todo, cuál puede ser el resultado neto esperado para la sociedad y los ciudadanos.

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

|                                    | 2016          | 2017       |
|------------------------------------|---------------|------------|
| Montante de gastos                 | 71.843,09     | 111.888,79 |
| Gastos de explotación              | 20.499.345,83 | 21.858.000 |
| % de gastos en promoción comercial | 0,35%         | 0,51%      |

## Compromiso institucional

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

- Gestión de servicios y acceso a la información basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación.
  - Informar del catálogo de servicios electrónicos que la Autoridad Portuaria pone a disposición de los usuarios del puerto, y de los ciudadanos en general, a través de su sede electrónica o su página web.

Sede Electrónica: Trámites Online y Perfil del contratante.

Notificación electrónica de facturas y recepción electrónica de facturas.

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

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

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

- Noticias de la Autoridad Portuaria de Santander.
  - Buscador de noticias relativas a la Autoridad Portuaria de Santander. Se puede realizar la consulta por fecha o categoría.
  - Memoria del Puerto.
  - Publicación de la Memoria Anual del Puerto de Santander.
  - Ofertas de empleo.
  - Relación de ofertas de empleo, en vigor, del Puerto de Santander.
  - Licitaciones
  - Relación de licitaciones en vigor, del Puerto de Santander.
  - Previsión y Situación de escalas en Puerto.
- Seguridad en la prestación de servicios basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación.

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

Existe un plan de continuidad de negocio de TIC.

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

Existe un plan de contingencias TIC

- Informar sobre las iniciativas desarrolladas en materia de ciberseguridad.

Plan de formación en el departamento de TIC. Se va a poner en marcha un plan de formación a los empleados. Junto con PdE y el resto de Autoridades Portuarias estamos trabajando en la implantación de sistemas y servicios de ciberseguridad.

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

- Informar si la Autoridad Portuaria ha implantado alguna metodología específica destinada a garantizar la calidad en la prestación de los servicios de Tecnología de la Información y Comunicación.

Sí, existen una serie de indicadores de calidad que son controlados y valorados dentro del Sistema de Calidad de la APS.

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

Tal como se comenta en el punto anterior, la APS dispone de indicadores de control de la calidad de sus servicios TIC.

- Puerto Inteligente

- Informar sobre las iniciativas desarrolladas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de los Puertos Inteligentes.

- Video vigilancia perimetral con detección basada en cámaras térmicas e infrarrojas.
- Control telemático de iluminación con luminarias LED.

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

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 2017 por dicho Centro, se ha enfocado tanto hacia iniciativas de carácter docente como, en menor medida, de investigación e innovación.

#### WORKSHOP SMART PORT/CITY

Una de las acciones que se había previsto organizar en 2017 era un workshop con dos propósitos: reflexionar en torno a los factores y parámetros clave que están definiendo y están llamados a definir a las urbes portuarias como territorios inteligentes; y proporcionar un marco exploratorio para impulsar el arranque del diseño de un proyecto destinado a transformar el espacio comprendido entre la terminal de ferries y cruceros y el Depósito Franco en un "distrito puerto-ciudad smart".

Para ello, durante el mes de febrero se efectuó, con carácter preliminar, el trabajo de diseño y conceptualización del workshop y su correspondiente programa. Finalmente, distintas circunstancias aconsejaron suspender la realización de esta iniciativa y aplazarla a 2018.

#### PERÚ, PUERTOS Y CIUDADES PORTUARIAS: RELACIONES Y DINÁMICAS EN UN MUNDO GLOBALIZADO

Durante 2017 las labores de I+D+i se han centrado básicamente en el diseño y producción una investigación realizada conjuntamente con la Autoridad Portuaria Nacional de Perú, focalizada en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad en dicho país, al amparo de un acuerdo internacional no normativo suscrito en 2016. Dichos trabajos se iniciaron a mediados de octubre de 2017 y quedaron concluidos en marzo de 2018.

#### DIGITALIZACIÓN FONDOS DOCUMENTALES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

En el proceso de digitalización de los fondos documentales históricos de la APS que viene desarrollándose desde 2005. En 2017 se abordó la digitalización de 405 expedientes conformados por 43.266 páginas, 2.354 planos menores de Din A0, 599 superiores, 4.818 pliegos de papel (hojas de tamaño superior a DinA4, y/o encuadernadas) y 168 fotografías.

---

#### Recursos económicos totales en I+D+i POR CITAP (2017)

|   |            |
|---|------------|
| Gasto en I+D+i en €                                 | 0 €        |
| (Gasto en I+D+i/ Totales gastos de explotación)*100 | 0 %        |
| Inversión en I+D+i en €                             | 9.095,76 € |

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

## **FORMACIÓN Y ACTIVIDADES DOCENTES**

A continuación, se expone la actividad formativa desarrollada en 2017 en el marco de Cantabria Campus Internacional y CITAP.

### ***Cursos, seminarios y jornadas***

#### **XVII 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. Faro de la Cerda

Fechas: 12 de mayo - 08 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 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 con 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 XVII 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, organizándose sus contenidos docentes en torno a las dos especialidades mencionadas anteriormente: “Operaciones y Servicios Portuarios”, y “Gestión Ambiental”.

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

El Curso fue impartido por más de 70 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 6.150,00 €**

**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:** 08 de mayo – 09 de junio

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

La Autoridad Portuaria de Santander, a través de CITAP, viene colaborando regularmente con el “Máster en Ingeniería Costera y Portuaria” de la Universidad de Cantabria, impulsado por el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria.

**II ENCUENTRO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA**

**Dirección:**

Don Thorsten Hülsmann

CEO EffizienzCluster Management GmbH Fraunhofer-Institut for Material Flow and Logistics IML

Don Jaime González López  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

Lugar: Palacio de la Magdalena de Santander

Fechas: 29-30 junio

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 Bergé y Cia, S.A.

#### UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL PARA CANTABRIA

Dirección:

D. Ramón Tamames.

Catedrático de Estructura Económica. Universidad Autónoma de Madrid

D. Jaime González López.

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

Lugar: Santander. Palacio de la Magdalena

Fechas: 31 de julio - 2 de agosto

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Autoridad Portuaria de Santander. Coated Solutions Santander. Grupo Gof

#### PAISAJES URBANOS. LA IMAGEN ARTÍSTICA DE LAS CIUDADES PORTUARIAS ATLÁNTICAS (SIGLOS XVI-XXI)

Dirección:

D. Luis Sazatornil Ruiz

Catedrático de Historia del Arte. Universidad de Cantabria

Secretaría:

D. Fernando Villaseñor Sebastian

Profesor Ayudante Doctor. Universidad de Cantabria

Lugar: Santander. Palacio de la Magdalena

Fechas: 21-23 de agosto

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Autoridad Portuaria de Santander y Gobierno de España a través de los Ministerios de Educación, Cultura y Deporte y de Economía y Competitividad

#### III ENCUENTRO DE DERECHO PORTUARIO Y MARÍTIMO

Dirección:

Don José Antonio Morillo-Velarde del Peso

Jefe de la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado

Don Fernando Bárcena Ruiz

Abogado y Presidente de la Asociación Internacional de Derecho Portuario

Lugar: Palacio de la Magdalena de Santander

Fechas: 7 - 8 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.

EL COMERCIO INTERNACIONAL: TRANSPORTE MARÍTIMO Y OPERATIVA PORTUARIA

MÓDULO: LOS PUERTOS COMO CENTROS INTERMODALES Y CENTROS LOGÍSTICOS

Modalidad: On-Line

Fechas: 2 de octubre - 10 de diciembre

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.

SEMINARIO-TALLER “RELACIONES PUERTO-CIUDAD EN PERÚ. PROCESOS, RETOS Y OPORTUNIDADES

Diseño, dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso

Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas Autoridad Portuaria de Santander

D. Elar Salvador Granda,

Jefe Unidad de Capacitación Portuaria, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

D<sup>a</sup> Patricia Saco Cabrera,

Asistente de la Gerencia General, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

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

Fechas: 27 y 28 de noviembre de 2017

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

El Seminario-Taller estuvo dirigido exclusivamente a miembros del equipo técnico de la APN, participando en él dos colectivos diferenciados. En primer lugar, un grupo representativo de las distintas áreas funcionales que componen la estructura orgánica de la APN en Callao; en segundo lugar, una muestra significativa de jefes y técnicos procedentes de las diferentes “Oficinas Desconcentradas” que articulan la red de puertos dependiente de la APN

CURSO-TALLER DESARROLLO DE LAS HABILIDADES DEL TRABAJO EN EQUIPO

Profesor: Alba Álvarez

Directora de Delegate - Solutions

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

Fechas: 29 - 30 de noviembre

Entidad: Autoridad Portuaria de Santander

El trabajo en equipo es una forma organizada de realizar proyectos y actividades mediante el compromiso, la implicación, la colaboración y la responsabilidad compartida de un conjunto de personas con metas y objetivos comunes.

Cuando se trabaja en equipo, se suman las capacidades, aptitudes, ideas y destrezas de los miembros, se incrementan sus esfuerzos, se reduce el tiempo invertido en las labores, crece la eficacia y mejora la solidez de los resultados.

Pero, además, el trabajo en equipo, comporta otros muchos aspectos positivos: motiva a las personas, aumenta el empoderamiento y el compromiso de los miembros; incentiva el aprendizaje, la creatividad, la innovación; favorece el desarrollo de las relaciones interpersonales, el compañerismo y el sentido de pertenencia; potencia valores como la solidaridad, el respeto, etc.

Por todo ello, las organizaciones valoran cada vez más las competencias del buen trabajo en equipo, tratando de fomentarlas internamente o requiriéndolas explícitamente como una exigencia clave en los procesos de atracción y reclutamiento de nuevo talento.

La Autoridad Portuaria de Santander, consciente de la relevancia y efectividad del trabajo colaborativo, ha estimado conveniente impartir para sus empleados un “Curso-Taller” focalizado en el aprendizaje y desarrollo de habilidades y capacidades para la cooperación y el trabajo en equipo; y la generación en el seno de éstos de comportamientos y motivaciones que inviten a la innovación, al logro de metas, a una mejor toma de decisiones, etc.

#### ENCUENTRO-TALLER: “PAITA. DIRECTRICES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO DE CONVIVENCIA URBANO PORTUARIA SOSTENIBLE

Diseño, dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso

Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas Autoridad Portuaria de Santander

D. Elar Salvador Granda,

Jefe Unidad de Capacitación Portuaria, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

D<sup>a</sup> Patricia Saco Cabrera,

Asistente de la Gerencia General, Autoridad Portuaria Nacional de Perú

Lugar: Salón de Actos de la Municipalidad Provincial de Paita, calle Jr. San Martín Nº 130 Paita, Perú.

Fechas: 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2017

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

El Encuentro-Taller estuvo dirigido a representantes de las administraciones y organismos públicos de carácter local, regional y estatal con competencias en la gestión de los entornos urbano y portuario: miembros de la comunidad portuaria, delegados de asociaciones empresariales y sindicales, Cámara de Comercio, centros formativos, asociaciones profesionales (colegio de

arquitectos, colegio de ingenieros, de economistas, etc.), entidades culturales (museos, etc.), y organizaciones ciudadanas (asociaciones de vecinos, grupos ecologistas y de conservación del patrimonio, etc.)

### ***Prácticas profesionales***

#### Pasantías para Técnicos Portuarios

En el marco del Acuerdo Internacional No Normativo suscrito entre la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua y la Autoridad Portuaria de Santander el 30 de marzo de 2017, se concedió una beca para la realización una pasantía a Doña Dalila Navarrete, responsable de Gestión Ambiental de la referida entidad.

Dicha pasantía se llevó a cabo en las dependencias de la Autoridad Portuaria de Santander, desde el lunes, 20 de noviembre, hasta el viernes, 1 de diciembre, conforme a la agenda de trabajo establecida, enfocada a la formación de capacidades y el conocimiento de experiencias, herramientas y buenas prácticas en el ámbito de los Sistemas de Gestión Ambiental Portuaria.

#### Prácticas de estudiantes

A lo largo de 2017 CITAP prosiguió con su tarea de gestionar la realización de estancias en prácticas en distintos servicios y departamentos de la Autoridad Portuaria de Santander de estudiantes con la finalidad de contribuir a proporcionarles la adquisición de habilidades y experiencias para su desarrollo profesional y laboral. De este modo, durante el año realizaron prácticas en el Puerto de Santander un total de 9 alumnos procedentes de distintos niveles educativos y centros docentes.

### ***Visitas institucionales, universitarias y técnicas***

COMENTARIO: Como consecuencia de la aprobación a mediados de febrero de 2017 de la "Definición de funciones de las áreas, departamentos, divisiones y unidades de la Autoridad Portuaria de Santander" la gestión de las visitas de los centros educativos a pasado a ser desempeñada por el Gabinete de Presidencia.

Por lo que se refiere a la organización de visitas de colectivos institucionales, técnicos y universitarios interesados en conocer "in situ" distintas facetas y aspectos del Puerto desde un enfoque particularmente formativo y divulgativo, CITAP atendió durante el año a los siguientes colectivos:

#### Visitas institucionales y técnicas

El jueves, 25 de mayo visitó el Puerto de Santander D. Carlos Echeverría, Jefe de RRHH del Consorcio Gestión Puerto Bahía Blanca. Tras ser recibido por el Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Jaime González, mantuvo reuniones de trabajo con el Jefe del Dpto. de Recursos Humanos y Relaciones Laborales, Carlos González, y con el Jefe del Dpto. de Dominio Público y Puerto – Ciudad, Mariano Revestido.

En la tarde de ese día, realizó una visita guiada a las instalaciones del Puerto, visitando las terminales de Noatum Terminal Graneles Santander; la Terminal de Graneles Agroalimentarios de Santander (TASA); y la Terminal Pública de Automóviles y PDI (Pre Delivery Inspection) de Bergé Marítima Santander.

El viernes 26, el Sr. Echevarría se acompañó a los alumnos de la XVII edición del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental a la visita técnica realizada a las instalaciones del Puerto de Bilbao y a Noatum Container Terminal.

Con motivo de dar a conocer de primera mano de los distintos agentes que operan en el puerto en los procesos que afectan al tránsito de bienes y mercancías por los puertos, alumnos del curso de Comercio Internacional: Transporte Marítimo y Operativa Portuaria de ICEX-CECO, visitaron el 22 de junio las instalaciones del Puerto de Santander, así como las instalaciones del PIF y de la terminal de graneles agroalimentarios (TASA).

Tras la asistir a una presentación del Puerto de Santander, los asistentes al IV ENCUENTRO FORUM ACEFAM realizaron una visita el pasado día 22 de septiembre a las instalaciones del Puerto de Santander y a la terminal de graneles agroalimentarios (TASA).

Fueron acompañados por miembros del Dpto. Comercial y Proyectos Europeos de esta Autoridad Portuaria, quienes se encargaron de efectuar las explicaciones y responder a las preguntas de los empresarios.

#### Visitas universitarias

El Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria se responsabiliza también de atender las visitas al Puerto de Santander de colectivos universitarios. Así, a lo largo de 2017 se recibieron un total de cinco visitas de este carácter, que en conjunto, supusieron 114 personas.

#### ***Otras actividades docentes: colaboraciones***

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

#### Colaboraciones con la Universidad de Cantabria

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

#### **MÁSTER UNIVERSITARIO EN INGENIERÍA COSTERA Y PORTUARIA**

La colaboración con este Máster, a la que se alude en otra sección de la presente memoria, 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".

## MÁSTER UNIVERSITARIO EN COMERCIO TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INTERNACIONALES

Como en ediciones precedentes, la colaboración con este Máster se tradujo 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 Internacional de Logística, y al "III Encuentro de Derecho Portuario y Marítimo".

### Colaboraciones Universidad Internacional Menéndez Pelayo

Intervenciones en cursos, seminarios y talleres

#### BREXIT: UN ANTES Y UN DESPUÉS EN LA HISTORIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Dirección: D<sup>a</sup> Inma Valencia. Directora de la Oficina del Gobierno de Cantabria en Bruselas

Secretaría: D. José Antonio Valles Cavia. Profesor de Derecho Internacional Público, Universidad de Cantabria

Lugar: Santander. Palacio de la Magdalena

Fechas: 24-25 de agosto

Entidades: Universidad Internacional Menéndez. Consejería de Presidencia y Justicia del Gobierno de Cantabria y CEARC, Centro de Estudios de la Administración Regional de Cantabria

Este curso de verano de la UIMP contó con la intervención del Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Jaime González.

#### Cursos de verano en Santander

Al igual que años anteriores, las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Santander en el Faro de la Cerda actuaron como sede de actividades docentes estivales de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, acogiendo en sus dependencias los siguientes cursos y seminarios:

#### EL YO COMO ESPACIO VITAL: POÉTICAS DE LA IDENTIDAD FEMENINA EN ESPAÑOL EN EL SIGLO XX

Dirección: D<sup>a</sup> Raquel Lanseros Sánchez. Poeta, traductora e investigadora. Universidad West Florida

Secretaría: D<sup>a</sup> Ana Merino Norverto. Poeta, dramaturga y catedrática. Universidad de Iowa

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 26-28 de junio

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, ISA y WorldStrides

## LA EVALUACIÓN EN HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES: RETOS Y PARADOJAS

Dirección: D. José Antonio Berenguer Sánchez. Coordinador del Área de Humanidades y Ciencias Sociales

Secretaría: D<sup>a</sup> Sylvia Fernández Gómez. Técnica Especializada. Unidad de Apoyo a la Gestión Científica

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 10-14 de julio

Entidades: UIMP y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC

## LA CANCIÓN EN DISPUTA ENTRE LA MÚSICA Y LA LITERATURA. HOMENAJE A LEONARD COHEN

Dirección: D<sup>a</sup> Marcela Romano. Profesora Adjunta. Universidad Nacional de Mar de Plata

Secretaría:

D<sup>a</sup>. Sabrina Riva Larralde. Profesora e investigadora. Universidad Nacional de Mar de Plata y CONICET

D<sup>a</sup> María Clara Lucifora. Profesora e investigadora, Universidad Nacional de Mar de Plata. Directora de Departamento, Universidad FASTA

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 24-27 de julio

Entidades: UIMP

## TALLER DE INTELIGENCIA EMOCIONAL Y MINDFULNESS PARA LAS ORGANIZACIONES DEL SIGLO XXI

Dirección:

D<sup>a</sup> Montserrat Grañeras. Doctora en Psicología. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

D. Rafael Cobo Calleja. Instituto Mindful Leading

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 31 de julio-4 de agosto

Entidades: UIMP y Ministerio de Educación, Cultura y Deportes

## EL DIBUJO COMO PENSAMIENTO SOLITARIO

Dirección: D. Eduardo Gruber. Pintor

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 7-11 agosto

Entidad organizadora: UIMP

## TALLER DE FOTOGRAFÍA

Dirección: D. Andrés Magal. Fotógrafo

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 28 de agosto-1 de septiembre

Entidad organizadora: UIMP



## **GESTIÓN CULTURAL**

### ***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.

En cuanto a los servicios internos, además de formar parte del engranaje administrativo de la APS, durante 2017 se ha colaborado activamente con "Actividades Culturales" para organización de la exposición sobre la Grúa de Piedra que se llevó a cabo con motivo de su rehabilitación.

Por lo que se refiere a servicios externos, se ha colaborado con la Fundación ENAIRE, entidad cultural dependiente del Ministerio de Fomento que, en virtud del acuerdo suscrito con la Autoridad Portuaria de Santander, utilizará las dependencias del propio Centro de Documentación para la exhibición de sus fondos de arte contemporáneo; y algunos estudios de arquitectura participantes en la licitación para el concurso de rehabilitación de dichas instalaciones.

También se ha colaborado con la Fundación Juanelo Turriano para una exposición en el Centro Cultural Conde Duque de Madrid, denominada, "Maquetas y modelos históricos. Ingeniería y construcción"; y se aportaron imágenes para un reportaje del programa de Televisión Española "Aquí en la Tierra".

Por último hay que destacar la contribución de imágenes para el recién creado Centro de Interpretación de la Caseta de Bombas del Dique de Gamazo. En total solicitaron los servicios del Centro 38 investigadores, lo que representa un significativo aumento con respecto a años anteriores

#### **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. Comprende también un fondo documental de la antigua OTP (Organización de Trabajos Portuarios) y otro fondo con parte de la documentación producida por la Cofradía de Pescadores como entidad gestora de la antigua Lonja de Pescado. Los dos depósitos que albergan el Archivo contienen 21.308 expedientes en 8.314 unidades de instalación, de manera que, en las 25 transferencias gestionadas durante 2017 se han registrado 1.046 nuevos expedientes.

Se ha llevado a cabo la IX Fase de Digitalización, Concesiones 3, para la que se han seleccionado 405 expedientes relacionados con el dominio público

portuario, que ocupan 48.084 páginas, 2.953 planos, y 168 fotografías, y abarcan en el tiempo desde las primeras hasta las décadas centrales del siglo XX.

#### Archivo Fotográfico

En 2017 se ha podido avanzar en el proceso de digitalización de imágenes y su registro en la base de datos, de manera que se han incorporado 720 nuevas fotografías pertenecientes al Fondo Moderno, fundamentalmente aquellas imágenes posteriores al año 1975, y al Fondo Antiguo, las anteriores a este año. La base de datos apclmatge donde se registran las imágenes consta de 3.314 fichas descriptivas.

#### Biblioteca – Hemeroteca

A la Biblioteca se han incorporado 417 nuevas obras, muchas de ellas recibidas en años anteriores, por donaciones u otras vías, que ahora, gracias a la incorporación de personal, se han podido catalogar.

En la hemeroteca, que cuenta con 318 títulos registrados, es donde se ha llevado a cabo durante 2017 un trabajo muy avanzado para la reordenación y descripción del fondo mediante fichas cárdex (fichas con el detalle de las existencias de cada título). Aunque se realizó durante el año aproximadamente la mitad de esta tarea, se espera que durante los primeros meses del próximo año pueda estar finalizada.

Dentro de los trabajos de hemeroteca se realiza la selección, digitalización y registro informático de los artículos de prensa referida al Puerto de Santander, publicados en los diferentes medios de prensa en papel; en la base de datos ad hoc se han incorporado 1.292 nuevos artículos.

#### Fondo de publicaciones del Puerto

El servicio de publicaciones ha incorporado 8 nuevos títulos a la Biblioteca, y al fondo para su distribución, todos ellos relacionados con las exposiciones y actividades del Palacete del Embarcadero y el Faro de Cabo Mayor: “Caer en la Cuenta” de José Luis Mazarío; “Specular Sapace” de Pilar Cossío; “¡Que sea mar!” de José González Billón; “Desde el otro lado del Atlántico”, fotografía de Uruguay Histórica y Contemporánea; “Gozar lo Vintage” de Henry Eric; “Colección de Arte de la APS”, catálogo; “Palace of the holy animals” de Okuda San Miguel; y finalmente “Con Viento Fresco, de Isaac Cuende.

#### Gestión de servicios

En cuanto a la consulta externa, en 2017 se han atendido 83 peticiones a 38 usuarios, quienes han solicitado 212 expedientes y 19 libros. Mientras que el servicio de consulta interno, ha atendido 63 peticiones de 30 usuarios de distintos servicios, sobre 171 expedientes y 11 libros. 27 de estos servicios han requerido el traslado de la documentación, y en 23 se ha solicitado algún tipo

reproducción, todas ellas digitales y resueltas a través de la propia red del Puerto.

| Recursos económicos totales dedicados a formación y actividades docentes por CITAP (2017)           |            |
|---|------------|
| Gasto en formación y actividades docentes   | 20.882,23€ |
| (Gasto en formación y actividades docentes / Total gastos de explotación:)*100                      | 0,096 %    |
| Inversión en formación y actividades docentes   | 0 €        |
| (Inversión en formación y actividades docentes /Total de inversiones materiales e inmateriales)*100 | 0,00 %     |

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

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

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

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

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

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

Ambas obras estarán concluidas en el año 2019.

Los porcentajes estimados de los proyectos de mejora de la terminal de ferries, respecto a la inversión total de la Autoridad portuaria, son del 3% en 2018 y 5%

en 2019. Cuando se pueda reanudar la inversión en los dos programas ligados al Convenio del “Proyecto Frente Marítimo Portuario de Santander”, los porcentajes estimados respecto a la inversión total de la Autoridad Portuaria serán del orden del 20% durante los 5 años de desarrollo de las obras de construcción (entre 2026 y 2030).

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

| <b>Gastos e Inversiones en seguridad y protección</b> | <b>2016</b>  | <b>2017</b>  |
|---|--------------|--------------|
| Gastos en Seguridad en Miles de €[1]                  | 24,61        | 0            |
| Gastos de Explotación en Miles de €                   | 20.499,00    | 21.858       |
| % de Gastos en Seguridad                              | 0,12%        | 0,00%        |
| Inversiones en Seguridad en Miles de €                |              | 0            |
| Total de inversiones en Miles de €                    | 6.189,58     | 3.481        |
| % de Inversiones en Seguridad                         | <b>0,00%</b> | <b>0,00%</b> |

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

| <b>Gastos e Inversiones ambientales</b>     | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
|---|-------------|-------------|
| Gastos en Medio Ambiente en Miles de €      | 707,14      | 1.077,54    |
| Gastos de Explotación en Miles de €         | 20.499,00   | 21.858,00   |
| % de Gastos en Medio Ambiente               | 3,45%       | 4,93%       |
| Inversiones en Medio Ambiente en Miles de € | 0,00        | 0,00        |
| Total de inversiones en Miles de €          | 6.671,73    | 3.481       |
| % de Inversiones en Medio Ambiente          | 0,00%       | 0,00%       |

## **DIMENSIÓN ECONÓMICA**<sup>6</sup>

### **Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria**

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

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

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

Uno de los instrumentos previstos en la ley para la sostenibilidad económica de las Autoridades Portuarias es la autonomía de gestión y la autosuficiencia económico-financiera de los puertos de interés general. Los principales hitos de sostenibilidad económica del ejercicio 2016 son:

- El importe neto de la cifra de negocios ha sido de 21.371 miles de euros, un 14,6 % superior a la cifra de negocios en el ejercicio 2016.
- El resultado de explotación, que representa la capacidad de la empresa de generar beneficios con su actividad ordinaria, se ha incrementado en más de 1.384 miles de euros.
- El resultado del ejercicio 2017 ha sido de 1.975 miles de euros, cuando en el ejercicio 2016 fue de 460 miles de euros.

### **Situación económica financiera.**

**E\_01 Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición dada en la**

---

<sup>6</sup> **NOTA 1:** Los indicadores E\_01 a E\_013 serán los mismos que los ratios económicos presentados en el plan de empresa, adaptándose los esquemas de cálculo a lo establecido en planes de empresa.

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

|  |               |
|--|---------------|
|  | <b>2017</b>   |
| Resultado Ejercicio (miles de €):  | 1.753M€       |
| Activo no corriente neto medio (miles de €)                              | 266.484 M€    |
| <b>RATIO</b> (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100 | <b>0,66 %</b> |

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

a) El resultado del ejercicio después de impuestos, excluyendo del mismo el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, así como los ingresos financieros correspondientes a la incorporación al activo de gastos financieros y el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido

b) El activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad durante el ejercicio, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes. La incorporación de una nueva infraestructura portuaria básica (dique de abrigo, esclusa y acceso marítimo) se prorrateará durante siete años desde la fecha del acta de recepción.

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

|                                | <b>2015</b>   | <b>2016</b>   | <b>2017</b> |
|--------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| EBIDTA (miles de €)            | 6.974         | 7.352         | 6.899       |
| % de variación de EBIDTA       | -11,03 %      | +5,42%        | -6,16%      |
| Toneladas movidas (Tm)         | 5.641.299     | 4.867.000     | 5.171.000   |
| <b>RATIO</b> (EBIDTA/tonelada) | <b>123,62</b> | <b>151,06</b> | <b>1,33</b> |

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

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

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

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

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

|                             | <b>2017</b> |
|-----------------------------|-------------|
| Amortizaciones (miles de €) | 0           |
| Intereses (miles de €)      | 0           |
| <b>Suma</b>                 | <b>0</b>    |
| Cash flow (miles de €)      | 5.971       |
| <b>RATIO (%)</b>            | <b>0%</b>   |

<sup>1</sup> Incluiría la anualidad correspondiente a los préstamos a largo plazo con entidades de crédito que se devuelven a la entidad financiera en el ejercicio económico (NO confundir con el traspaso a corto plazo de deudas con entidades de crédito a largo plazo) + cancelación anticipada, no programada en el calendario de amortizaciones, de los principales de deudas a largo plazo con entidades de crédito + variación negativa del saldo de préstamos a corto plazo con entidades de crédito (es decir, préstamos concedidos a corto plazo con entidades de crédito que venzan en el ejercicio y, por tanto, no se renueven o reduzcan su límite).

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

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

**E\_04 Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales<sup>7</sup> sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.**

|  | <b>2017</b>    |
|--|----------------|
| Terrenos sin actividad (miles de €)          | 30.567 M€      |
| Activos no corriente neto medio (miles de €) | 266.484 M€     |
| <b>RATIO (%)</b>                             | <b>11,47 %</b> |

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

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

<sup>7</sup> Se entiende por terrenos y bienes naturales sin actividad:

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

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

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

|                         | 2015           | 2016          | 2017          |
|-------------------------|----------------|---------------|---------------|
| Gastos de explotación   | 20.171         | 20.499        | 21.858        |
| Ingresos de explotación | 19.053         | 21.044        | 23.786        |
| <b>RATIO (%)</b>        | <b>105,87%</b> | <b>97,41%</b> | <b>91,89%</b> |

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

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

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

### Nivel y estructura de las inversiones

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

|                                      | 2015          | 2016          | 2017          |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Inversión pública Total (miles de €) | 6.672         | 6.190         | 3.481         |
| Cash - Flow (miles de €)             | 6.872         | 6.823         | 5.971         |
| <b>RATIO (%)</b>                     | <b>97,09%</b> | <b>90,72%</b> | <b>58,30%</b> |

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

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

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



|                                | 2015          | 2016          | 2017          |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Inversión privada (miles de €) | 17.950        | 8.875         | 9.659         |
| Inversión pública (miles de €) | 6.672         | 6.190         | 3.481         |
| RATIO (%)                      | <b>269,0%</b> | <b>143,4%</b> | <b>277,5%</b> |

RATIO = Inversión ajena / Inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria<sup>8</sup>

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

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

|                                   | 2017         |
|-----------------------------------|--------------|
| Inversión pública (miles de €)    | 3.481        |
| Activos netos medios (miles de €) | 266.484      |
| RATIO (%)                         | <b>1,31%</b> |

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

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

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

## Negocio y servicios

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

|                                    | 2015           | 2016          | 2017          |
|------------------------------------|----------------|---------------|---------------|
| INCEN (miles de €)                 | 19.053         | 18.647        | 21.370        |
| Tasa de ocupación (miles de €)     | 5.279          | 5.724         | 6.424         |
| <b>100x( T. Ocupación / INCEN)</b> | <b>27,71 %</b> | <b>30,70%</b> | <b>30,06%</b> |

|                                  |               |              |              |
|----------------------------------|---------------|--------------|--------------|
| Tasa de actividad (miles de €)   | 1.605         | 1.597        | 1.599        |
| <b>100x(T. Actividad / INCN)</b> | <b>8,42 %</b> | <b>8,56%</b> | <b>7,48%</b> |

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

|   | 2015        | 2016        | 2017        |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Toneladas totales movidas (Tm)                | 5.641.299   | 4.867.000   | 5.171.000   |
| Superficie para concesiones (m <sup>2</sup> ) | 2.057.420   | 2.057.000   | 2.057.000   |
| <b>Toneladas / m<sup>2</sup></b>              | <b>2,74</b> | <b>2,36</b> | <b>2,51</b> |

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

|                                     | 2015       | 2016       | 2017         |
|-------------------------------------|------------|------------|--------------|
| Toneladas totales movidas (Tm)      | 5.641.299  | 4.867.000  | 5.171.000    |
| Metros lineales de muelle en activo | 6.104      | 6.104      | 6.104        |
| <b>Toneladas / m<sup>2</sup></b>    | <b>924</b> | <b>797</b> | <b>847,1</b> |

### Valor generado y productividad

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

|   | 2015       | 2016       | 2017         |
|---|------------|------------|--------------|
| INCN (miles de €)                                       | 19.053     | 18.647     | 21.370       |
| Plantilla media anual                                   | 151        | 148        | 147          |
| <b>INCN / nº de empleados (miles de € por empleado)</b> | <b>126</b> | <b>126</b> | <b>145,4</b> |

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

|  | 2015      | 2016        | 2017        |
|--|-----------|-------------|-------------|
| EBIDTA (en miles de euros)                         | 6.974     | 7.352       | 8.797       |
| Plantilla media anual                              | 151       | 148         | 147         |
| EBIDTA / nº de empleados (miles de € por empleado) | <b>46</b> | <b>49,7</b> | <b>59,8</b> |

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

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

### Impacto económico-social

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

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

Para 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.

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

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

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

Impacto en empleos y VAB en el Hinterland.

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

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

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

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

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

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

Impacto en empleos y VAB en Cantabria.

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

## **DIMENSIÓN SOCIAL**

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

#### **Descripción de la política de recursos humanos de la autoridad portuaria**

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

La Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, recoge el incremento del 1% de las retribuciones aplicables para todo el personal. En diciembre de 2017, desde Puertos del Estado, se nos notifica la autorización de la masa salarial para el personal de Convenio, así como la autorización del incremento del citado 1% del año 2017. En la misma notificación se refiere al acuerdo alcanzado en la Comisión Paritaria, de fecha 10 de octubre de 2017, y que fue informado favorablemente el 15 de diciembre de 2017 por la Secretaria de Estado de Presupuestos y Gastos, del Ministerio de hacienda y Función Pública.

En noviembre y diciembre de 2017, 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 2017 experimentan un incremento del 1%, conforme a lo establecido en la Ley de Presupuestos para dicho año.
- La Acción Social aplicada para el año 2017, 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.
- En el ejercicio 2017, 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 2017, 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 2017, en el Personal de Convenio, se produjeron CINCO (5) jubilaciones por edad, más UNO (1) que causó baja por INVALIDEZ.

También se produjo UNA (1) jubilación, por edad, en el personal de Fuera de Convenio. En lo que afecta a la estructura de personal, en 2017, previo proceso de selección, se incorporó, como indefinido, un JEFE DE DIVISIÓN y se realizaron CINCO (5) contratos de relevo.

También, por primera vez, en el año 2017 se realizaron diversos contratos de interinidad para suplir las bajas de la Policía Portuaria.

Durante el año 2017, se continuó en la línea de la acción formativa seguida en años previos, haciendo hincapié en la Seguridad Industrial, la Prevención de Riesgos Laborales, el aprendizaje de Inglés y el desarrollo y cumplimiento del Plan de Formación 2017-2020, que fue pactado con la Representación Legal de los Trabajadores. Asimismo, se continuó con la formación on-line de cursos homologados en el Aula Virtual de Puertos del Estado, formación vinculada la Gestión por Competencias.

Se impartieron 35 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.
- PRL y seguridad con maquinaria, camión cesta y carretilla elevadora.
- Formación para la Policía Portuaria.
- Actualización en Medio Ambiente y Lucha contra la Contaminación.
- Transición a las Normas ISO 9001:2015 y 14001:2015.
- Plan de Emergencia Interior.
- Plan Interior Marítimo.
- Programación de PCLs y pantallas gráficas.
- Autocad Civil 3D.
- Renovación SVB y DESA.
- Derecho Marítimo y Portuario.
- Desarrollo de las habilidades del Trabajo en Equipo
- Bases de datos. Nivel 1(Office 2007).
- Bases de datos. Nivel 2(Office 2007).
- Calidad. Nivel 1
- Calidad. Nivel 2
- Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1.
- Hojas de Cálculo. Nivel 1.
- Hojas de Cálculo. Nivel 2.
- Internet y Correo Electrónico. Nivel 1

- Internet y Correo Electrónico. Nivel 2.
- Medio Ambiente. Nivel 1.
- Medio Ambiente. Nivel 2.
- Normativa Portuaria. Nivel 1.
- Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 2.
- Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 2.
- Presentaciones Digitales. Nivel 1 (Office 2007).
- Presentaciones Digitales. Nivel 2 (Office 2007).
- Presentaciones Digitales. Nivel 2 (Office 2010).
- Procesadores de Textos. Nivel 1 (Office 2007).
- Relaciones Laborales. Nivel 2.
- Seguridad Industrial. Nivel 2.

## Empleo en la Autoridad Portuaria

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

| Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria |        |        |        |
|--|--------|--------|--------|
|  | 2015   | 2016   | 2017   |
| Plantilla Media Anual  | 166,92 | 160,42 | 156,25 |

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

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

Quedan excluidos del cómputo de trabajadores eventuales aquellos contratos realizados como respuesta a operaciones o necesidades específicas de carácter estacional, como es el caso de la operación paso del estrecho. En estos casos, es conveniente que la memoria informe sobre la existencia de dichas operaciones y el número de trabajadores que son contratados para dar respuesta a dicha necesidad.

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

| Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2017 |  |
|--|--|
| Actividad  | Porcentaje sobre plantilla media anual |
| Oficina fuera de convenio  | 13,97%                                 |

|                            |        |
|----------------------------|--------|
| Oficina dentro de convenio | 39,84% |
| Mantenimiento              | 11,84% |
| Policía Portuaria          | 34,35% |

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

| Porcentaje de empleados cubierto por convenio colectivo | 2015   | 2016   | 2017   |
|---|--------|--------|--------|
|   | 87,37% | 86,29% | 86,03% |

### **Comunicación interna y participación**

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

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

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

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

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

Este indicador hace referencia a los mecanismos o medios que permiten al conjunto de trabajadores participar en la toma de decisiones o en la mejora de procesos.

En este indicador se informara de modo claramente identificable sobre los siguientes aspectos.

- Si existen o no grupos de trabajo estables sobre aspectos como calidad, medio ambiente, seguridad, etc.
- Si dichos grupos están ligados a la operativa de algún sistema de gestión de calidad
- Si existen o no buzones de sugerencias u otro mecanismo que permita plantear sugerencias a cualquier trabajador sobre aspectos relacionados con la gestión del puerto.

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



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

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

## Formación

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

|                           | <b>Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación (2017)</b> |
|---------------------------|--|
| <b>Dentro de convenio</b> | 77,68  |
| <b>Fuera de convenio</b>  | 73,29  |

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

|                           | <b>Total, Horas</b> | <b>Nº Empleados</b> | <b>Promedio</b> |
|---------------------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| <b>Dentro de convenio</b> | 3.442               | 134,42              | 25,61           |
| <b>Fuera de convenio</b>  | 266                 | 21,83               | 12,19           |

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

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

A lo largo del año 2017, se realizaron los siguientes cursos relacionados con la Gestión por Competencias:

Competencia Técnica nº 2-Calidad: “Calidad. Nivel 1”, Calidad. Nivel 2” y “Transición a las Normas ISO 9001:2015 y 14001:2015”.

Competencia Técnica nº 11-Gestión de Actividades Pesqueras: “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1”.

Competencia Técnica nº 16-Idiomas: “Inglés”.

Competencia Técnica nº 19-Medio Ambiente: “Medio Ambiente. Nivel 1”, “Medio Ambiente. Nivel 2” y “Actualización en Medio Ambiente y Lucha contra la Contaminación”.

Competencia Técnica nº 21-Normativa Portuaria: “Normativa Portuaria. Nivel 1” y “Derecho Marítimo y Portuario”.

Competencia Técnica nº 22-Operaciones y Servicios Portuarios: “Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 2”.

Competencia Técnica nº 23-Prevención de Riesgos Laborales: “PRL y seguridad con maquinaria, camión cesta y carretilla elevadora”, “PRL en Posturas Forzadas y Manejo Manual de Cargas”, “PRL con Pantallas de Visualización de Datos”, “PRL en Seguridad Vial” y “Renovación SVB y DESA”

Competencia Técnica nº 24-Relaciones Laborales: “Relaciones Laborales. Nivel 2”.

Competencia Técnica nº 25-Sector y Estrategia Portuaria: “Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 2”.

Competencia Técnica nº 26-Seguridad Industrial: “Formación para la Policía Portuaria”, “Plan de Emergencia Interior”, “Plan Interior Marítimo” y “Seguridad Industrial. Nivel 2”.

Competencia Técnica nº 30-Uso y Explotación de Sistemas: “Bases de Datos (Office 2007). Nivel 1”, “Bases de Datos (Office 2007). Nivel 2”, “Hojas de Cálculo. Nivel 1”, “Hojas de Cálculo. Nivel 2”, “Internet y Correo Electrónico. Nivel 1”, “Internet y Correo Electrónico. Nivel 2”, “Presentaciones Digitales. Nivel 1 (Office 2007)”, “Presentaciones Digitales. Nivel 2 (Office 2007)”, “Presentaciones Digitales. Nivel 2 (Office 2010)”, “Procesadores de Textos. Nivel 1 (Office 2007)”, “Programación de PCLs y pantallas gráficas” y “Autocad Civil 3D”.

## Estructura de la plantilla y equidad.

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

|   |        |
|---|--------|
| % de mujeres sobre el total de trabajadores | 24,12% |
|---|--------|

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

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

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| % de mujeres fuera de convenio | 9,16% |
|--------------------------------|-------|

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

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

|                                |        |
|--------------------------------|--------|
| % Trabajadores fijos > 50 años | 64,50% |
|--------------------------------|--------|

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

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

## Seguridad y salud en el trabajo<sup>8</sup>

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

$$IF = (\text{número total de accidentes con baja} / \text{número de horas trabajadas}) \times 10^6$$

| <b>Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)</b> |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|
|  | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
| Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas      | 3,6         | 22,36       | 8,08        |

| <b>FECHA</b> | <b>OCUPACIÓN</b>  | <b>CAUSA</b>          | <b>PARTE LESIONADA</b> |
|--------------|-------------------|-----------------------|------------------------|
| 07/03/2017   | POLICÍA PORTUARIO | PROYECCIÓN DE OBJETOS | OJO                    |
| 18/04/2017   | POLICÍA PORTUARIO | SOBRESFUERZO          | MIEMBROS SUPERIORES    |

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

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

| <b>Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)</b> |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|
|  | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
| Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas            | 0,14        | 1,82        | 0,084       |

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

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

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

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

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

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

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

| <b>Evolución del índice de absentismo anual (IA)</b> |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|
|  | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
| Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad. | 0,095%      | 1,23%       | 0,057%      |

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

| <b>Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2017</b> |  |                                  |
|--|--|----------------------------------|
| Nº total de horas de formación   | Nº total de trabajadores (plantilla media anual) | Nº medio de horas por trabajador |
| 38   | 156,25   | 0,24                             |

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

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

En el desarrollo de este indicador se dará una relación sintética de las acciones realizadas durante el año 2017

En materia de protección:

Presencia de una embarcación no identificada en el puerto a través de las CCTV en el CCS (23/3/2017)

Presencia de una persona no identificada en el puerto a través de las CCTV en el CCS (19/8/2017)

Detección de un incendio provocado en un almacén de la Autoridad Portuaria (12/10/2017).

En materia de Seguridad

En noviembre de 2017, se realizó un simulacro de emergencia por derrame de hidrocarburos en el pantalán de descarga de una terminal.

En diciembre de 2017 se realizó un simulacro de emergencia por un accidente con líquido inflamable en una instalación SEVESO.

**Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria**

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

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

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

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

- Proporcionar una relación sintética de las condiciones exigidas a los operadores en materia condiciones laborales, formación, salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales.
- Informar si la Autoridad Portuaria comprueba o no, con carácter periódico, si las empresas prestadoras de servicios portuarios y las empresas que operan en régimen de concesión o autorización disponen de las licencias, autorizaciones, o inspecciones que les sean preceptivas en materia de salud y prevención.

**CONDICIONES REQUERIDAS:**

Certificar el Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el trabajo en OHSAS 18001:2007 (Servicios Portuarios)

Cumplir con lo dispuesto en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, así como la normativa que la desarrolla.

Tener aprobado el Plan de Prevención de Riesgos antes del inicio de la prestación del servicio.

Cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la Zona de Servicio del Puerto.

El personal deberá conocer los medios de que dispone la empresa, su localización y el uso de los medios destinados a las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, y seguridad del puerto, estando entrenado en su utilización.

El prestador del servicio deberá cumplir con la legislación vigente en cada momento, y deberá mantener la formación continua de su personal.

El titular deberá adjuntar un plan de respuesta a las emergencias, homologado por la autoridad competente en la materia.

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

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

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

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

Los mecanismos de coordinación empleados, son los siguientes:

- Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS): Constituido por representantes de la APS y empresas que operan en el Puerto de Santander. El CCCAPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- Comité de Coordinación de Recursos Preventivos de la Autoridad Portuaria de Santander (CRPAPS): Constituido por representantes de la APS y de las empresas que realizan obras o servicios para la APS. El CRPAPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales: El procedimiento de coordinación de actividades empresariales tiene como objeto cumplir con los objetivos de seguridad y salud laboral que establece el Real Decreto 171/2004 que desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales. Se encuentra integrado en el Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el trabajo OHSAS 18001:2007 y se puede descargar de la página Web del Puerto en "Normas de Seguridad"
- Nombramiento de Coordinador de Actividades Preventivas de la APS
- Nombramiento de Recursos Preventivos de la APS.
- Comité de Seguridad y Salud Laboral. Constituidos por los Delegados de Prevención y los Representantes de la Dirección del Puerto. El CSSL dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- Reuniones de Coordinación entre el Coordinador de Actividades Preventivas de la APS, y un responsable de la empresa y el Recursos Preventivos

designados por esta, antes del comienzo de las obras o servicios contratados por la APS.

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

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

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

NO SE COMPRUEBA. NO ESTÁ PREVISTO.

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

| <b>Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un sistema OHSAS de prevención de riesgos laborales:</b> |                           |                    |
|--|---------------------------|--------------------|
| <b>Tipo de terminal/ servicio</b>  | <b>Nº Total con OHSAS</b> | <b>% con OHSAS</b> |
| Terminal de mercancías   | 2                         | 20%                |
| Terminal de pasajeros  |                           |                    |
| Servicio estiba  |                           |                    |
| Servicio MARPOL  |                           |                    |
| Servicio técnico náutico   |                           |                    |
| - Practicaje   | 1                         | 100%               |

SOLO SE DISPONE DE INFORMACIÓN DE DOS TERMINALES (Convenio de buenas prácticas ambientales).

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

En relación a la Seguridad:

Durante el año 2017 se ha impartido la siguiente formación al personal de las distintas empresas de la Comunidad Portuaria:

- Seguridad Vial y Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander.
- Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander. Simulacro

#### En relación a la protección:

Durante el 2017 se ha impartido la siguiente formación a la Policía Portuaria:

Procedimientos de actuación para:

- Embarcación de recreo que atraca en Raos 3 sin autorización y descarga bultos sospechosos (detección de buques y mercancías) (10/5/2017)
- Detección de un polizón a bordo del buque NINA (protocolo de actuación contra intrusión) (25/8/2017)
- Detección de paquete sospechoso de contener explosivos en el muelle de Raos 3 (protocolo de actuación activación Plan de Protección) (12/12/2017)

## **RELACIONES CON EL ENTORNO**

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

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

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

- 1.- Proporcionando conectividad física de alta calidad que contribuya a la competitividad del tejido productivo y a la atracción de inversiones
- 2.- Contribuyendo a mejorar la habitabilidad y calidad de vida urbana mediante el diseño y desarrollo de estrategias de sostenibilidad ambiental.
- 3.- Favoreciendo el dinamismo económico y social de la ciudad a través de la revitalización de los frentes marítimo-portuarios obsoletos



4.- Promoviendo la investigación, el desarrollo y la innovación participando en las redes globales de conocimiento especializado vinculadas al sector portuario.

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

## CONECTIVIDAD FÍSICA

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

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

## CALIDAD AMBIENTAL

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

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

A lo largo de estos años, este empeño se ha venido articulando a través de iniciativas proactivas contra los impactos negativos de la actividad portuaria tales como: la obtención de las certificaciones ISO 9001 e ISO 14001; la implantación de “Normas Ambientales” que establecen medidas preventivas en las operaciones convencionales; la monitorización de indicadores de calidad

acústica, del aire, el control de calidad del vertido al mar de las aguas de escorrentía; el uso responsable de las aguas pluviales, que es recogida en aljibes para el riego y baldeo de muelles y pavimentos; la gestión y tratamiento de residuos y la aplicación de una tarifa que grava el exceso de éstos; diseño y construcción de terminales bajo criterios ambientales; el desarrollo de las “Autopistas del Mar; protección de hábitats naturales, y, más recientemente, se han comenzado a explorar acciones en el ámbito de la eficiencia energética.

## REQUALIFICACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO PORTUARIO

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

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

## CONOCIMIENTO- I+ D + i + f

El Puerto de Santander también ha venido actuando como un agente impulsor y favorecedor de acciones de capacitación e innovación a través de la interacción con diferentes grupos y entidades productoras de conocimiento especializado. Así, por ejemplo, en el caso del ámbito de las relaciones puerto – ciudad, el Puerto participó activamente en redes de conocimiento internacional como con RETE o AIVP.

Por otro lado, y en estrecha colaboración con las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, la Autoridad Portuaria ha puesto en marcha instrumentos como el Aula del Mar Rector Jordá, o el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, destinados a promover la capacitación e innovación sectorial y facilitar la colaboración entre entornos empresariales, científicos y universitarios.

## CULTURA E IDENTIDAD

Finalmente, en apoyo a la construcción de la identidad marítima de la ciudad y su actividad cultural, el Puerto de Santander cuenta con el Dique de Gamazo, el Palacete del Embarcadero, la Sala Naos o el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor y las actividades que se desarrollan en estas instalaciones que contribuyen a ampliar la oferta cultural de la ciudad; ejemplos significativos de las acciones

emprendidas tanto en el ámbito de la protección, conservación, enriquecimiento y puesta en valor del patrimonio portuario, como del estímulo inducido al cultivo de las capacidades y prácticas creativas y artísticas.

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

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

## **DIMENSIÓN AMBIENTAL**

### **Descripción de la estrategia ambiental**

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

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

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

- Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente con ayuda de un Sistema Integrado de Gestión, aplicable a la “Gestión de Servicios del puerto comercial y administración del dominio público”, certificado según las normas ISO 9001-14001. Mediante este Sistema, la Autoridad Portuaria ha definido una Política Medioambiental en la que se recogen los principios generales para la prevención y mejora del entorno portuario y ha establecido los objetivos y metas ambientales necesarios con los que pretende, además de minimizar los impactos ambientales, adoptar una cultura de trabajo que incorpore criterios ambientales en la estrategia empresarial del puerto.
- Control ambiental de los servicios y actividades portuarias, sancionando las infracciones de la normativa y depurando las responsabilidades en caso de daños a terceros. La sanción aplicada sobre procesos ambientales incorrectos penaliza su competitividad en coste frente a los procesos que incorporan mejores tecnologías.
- Programas de gasto e inversión pública en materia ambiental (limpieza diaria de la zona de servicio terrestre del Puerto y lámina de agua, gestión de residuos, dotación de equipos de control de calidad del aire, control de ruido, vertidos a la Bahía, suelos contaminados, sistemas de lucha contra la contaminación marina, iniciativas de ahorro de recursos naturales, etc.)
- Incentivos para impulsar la inversión privada en instalaciones y equipos (terminales especializadas como la de Graneles Sólidos Minerales, 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 eco-eficiencia factores de competencia, claves en los distintos sectores.

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

## Gestión ambiental

**A\_01 Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.**

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

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

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

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

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

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

- Información económica durante el ejercicio 2017 sobre gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA

|   |           |   |
|---|-----------|---|
| Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA                  | 0         | € |
| (Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100 | 0         | % |
| Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA                    | 15.567,42 | € |
| (Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100                         | 0,002     | % |

Conceptos cubiertos: Los gastos corresponden a auditoría interna y externa, consultoría y formación en nuevas Normas ISO 9001-14001:2015

- **En gastos:** Los gastos requeridos para implantar y mantener la certificación o consignadas como objetivos de mejora del sistema de gestión ambiental. Son ejemplos de estos conceptos los gastos ligados a tareas de auditoría o estudios de caracterización ambiental. No se incluirán gastos de personal propio, ligados a tareas de gestión medioambiental.
- **En inversiones:** Las inversiones requeridas para implantar y mantener la certificación o consignadas como objetivos de mejora del sistema de gestión ambiental. Son ejemplos de este concepto mejoras en saneamientos, sistemas de monitorización, pantallas acústicas, sistemas de riego, etc
- Quedan excluidos de estos apartados los gastos e inversiones ligados a planes directores, proyectos de obras y las actuaciones resultantes de las DIA's de estos últimos.

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

- Informar si se ha llevado a cabo algún trabajo o programa de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio 2017. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.)

Si

No

- Informar sobre los aspectos se han medido o caracterizado durante el periodo 2017

|                                     |  |                                     |  |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Calidad del agua o sedimentos (analíticas vertido a mar) | <input checked="" type="checkbox"/> | Calidad de suelos (control red piezométrica) |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Calidad del aire (mantenimiento red de control)          | <input type="checkbox"/>            | Ruidos                                       |
| <input type="checkbox"/>            | Espacios o especies protegidos                           | <input type="checkbox"/>            | Otros hábitat o especies.                    |

- Proporcionar información económica *durante el ejercicio 2017* sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

|  |        |   |
|--|--------|---|
| Inversiones en caracterización medioambiental  | 0      | € |
| (Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales ) * 100 | 0      | % |
| Gastos en caracterización medioambiental   | 11.505 | € |
| (Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación ) * 100                         | 0,001  | % |

- Comentarios

Los gastos corresponden al control de vertidos de aguas residuales y mantenimiento de equipos de calidad del aire, la caracterización de suelo se contabilizará en próximo ejercicio.

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

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

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

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

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

- Proporcionar información económica *durante el ejercicio 2017* sobre gastos de limpieza de zonas comunes<sup>1</sup>

|   |            |              |
|---|------------|--------------|
| 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       | <sup>2</sup> |
| 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      | <sup>2</sup> |

- **Comentarios**

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

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

Conceptos cubiertos:

- *Limpieza terrestre:* Gastos de limpieza de viales y de muelles de uso común. Se calculara a partir de las facturas de la empresa de limpieza contratada por la Autoridad Portuaria. No se incluirán gastos asociados a limpieza de oficinas, talleres, o espacios de uso de personal de la Autoridad Portuaria.
- *Limpieza lámina de agua:* Se incluirá en el conjunto de gastos ligados a la lámina de agua, tanto los ligados a la recogida de flotantes como los ligados a posibles vertidos accidentales atendidos por la Autoridad Portuaria. Cuando estas actividades sean realizadas por terceros se recurrirá a las facturas de los mismos, cuando sean realizadas por la Autoridad Portuaria se calcularán a partir de la amortización de los medios utilizados y una estimación de los gastos de mantenimiento y avituallamiento de dichos medios durante el año en curso.



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

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

|  |        |
|--|--------|
| Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental  | 1      |
| Número de trabajadores que tienen acreditado el haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario:<br>(Datos acumulativos, no anuales) | 83     |
| Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual <i>del año 2017</i>  | 49,72% |

- Comentarios

**Calidad del Aire**

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

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

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

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

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

Si       En implantación       En proyecto       No está previsto

En caso afirmativo describir en qué consiste.

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

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

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

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

- Comentarios:

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

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

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

Si  No

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

Se dispone de una instrucción técnica de reclamaciones y quejas de partes interesadas. Detallada en A\_19

- Informar sobre el número de quejas recibidas *durante el año 2017* ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

| Actividad causante de la queja                    | Número de quejas | Procedencia de la queja  |
|---|------------------|--------------------------|
| Operativa de mercancía en muelle (sulfato sódico) | 3                | Concesionarios de coches |
|   |                  |                          |

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

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

- Informar, cuando proceda, sobre las actuaciones realizadas *durante el año 2017* por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

| Actividad causante de la queja                    | Actuación  |
|---|------------|
| Operativa de mercancía en muelle (sulfato sódico) | Vigilancia |
|   |            |

- Informar de la evolución del número de quejas:

|                  | 2015 | 2016 | 2017 |
|------------------|------|------|------|
| Número de quejas | 4    | 8    | 2    |

- Comentarios:

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

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

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

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

Si       En implantación       En proyecto       No está previsto

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

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

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

- Informar si la Autoridad Portuaria cuenta con estaciones fijas de medida de la calidad del aire, operativas durante 2017.

Si       No

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

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

- Informar si durante el periodo 2017, la Autoridad Portuaria, ha realizado campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad el puerto.

Si       No

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

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

Si       No

En caso afirmativo indicar con quien y en qué consiste.

- **Comentarios:**

El Puerto de Santander dispone de una red de 3 estaciones fijas de medición de partículas, fracción PM<sub>10</sub> y una de ellas de PM<sub>2,5</sub> de tal modo que se conoce en tiempo real las condiciones existentes en el perímetro del recinto portuario. Una de las estaciones dispone además de monitores de control de gases (SO<sub>2</sub>, CO y NO, NO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub>). Las estaciones las gestiona la Autoridad Portuaria y las Terminales de NOATUM GRANELES SÓLIDOS MINERALES y TASA.

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

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

| Contaminante             | Valor medio anual       | Nº de superaciones del valor límite diario. |
|--------------------------|-------------------------|---|
| Partículas en suspensión | -                       | -   |
| Partículas PM10          | 34,93 µg/m <sup>3</sup> | 22  |
| SOx                      | 3,78 µg/m <sup>3</sup>  | 0   |
| NOx                      | 59,66 µg/m <sup>3</sup> | 89  |

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

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

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

Los datos no se han utilizado para realizar estudios específicos.

- **Comentarios:**

## Calidad del agua portuaria

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

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

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

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

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

|                                     |   |   |                         |
|-------------------------------------|---|---|-------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc | <input checked="" type="checkbox"/>   | Vertidos de concesiones |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Vertidos urbanos al puerto                  | <input checked="" type="checkbox"/>   | Vertidos accidentales   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Otros. Indicar:                             | Vertidos industriales de la ciudad a través de colector portuario sin interceptar al Saneamiento de la Bahía. |                         |

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

Si     En implantación     En proyecto     No está previsto

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

Se dispone de un inventario de puntos de vertido al mar de la zona de servicio del puerto que controla la Autoridad Portuaria (puntos inscritos en el "Registro de vertidos al mar en el ámbito del litoral de la Comunidad Autónoma de Cantabria").

Se dispone igualmente de un inventario de emisiones puntuales y difusas en las que se ha realizado una estimación y valoración del riesgo mediante la metodología ROM 5.1 (año 2011)

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

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

|   |  |
|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implantación de programa ROM 5.1</li> </ul>   |
| x | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas</li> </ul>   |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.</li> </ul>  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos</li> </ul>   |
| x | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.</li> </ul>   |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.</li> </ul>   |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.</li> </ul>  |
| x | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.</li> </ul>  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mejoras en red de saneamiento.</li> </ul>   |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.</li> </ul>  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mejoras en la gestión de escurrientías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc)</li> </ul>  |
| x | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escurrientías en condiciones de otorgamiento de concesiones.</li> </ul>   |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.</li> </ul>   |
| x | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convenios de buenas practicas</li> </ul>  |
| x | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.</li> <li>▪ Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.</li> </ul> |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Otras medidas. Especificar cuales</li> </ul>  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>  |

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

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

Durante el 2016 se realizó un estudio de eficiencia de tratamiento para la instalación de equipos de tratamiento de las aguas de escurrientía 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



Limpeza. Se espera su implantación en 2019.

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

Si     En implantación     En proyecto     No está previsto

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

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

- Informar si durante el año 2017 la Autoridad Portuaria realizó alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Si     No

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

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

- Indique el tipo de parámetros que se han medido:

| Indicadores                        |  |
|------------------------------------|--|
| Físico-químicos                    |  |
| Turbidez/Sólidos en suspensión     |  |
| Nutrientes                         |  |
| Clorofilas                         |  |
| Metales pesados                    |  |
| Pesticidas                         |  |
| Otros microcontaminantes orgánicos |  |
| Indicadores biológicos             |  |

- Informar sobre la existencia de convenios con la administración ambiental competente en materia de caracterización de la calidad del agua portuaria, como puedan ser colaboración en el desarrollo de campañas de medidas periódicas o colaboración en la toma de muestras en caso

No existen convenios

- Comentarios:



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

- Informar sobre las siguientes cantidades

| Tipo de tratamiento  | % de superficie |
|--|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido) Aclaración: la zona de servicio terrestre cuenta con red de drenaje</li> </ul> | 100             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR. Aclaración: red de drenaje conectada a colector municipal</li> </ul>                             | 35              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas</li> </ul>  | 15              |

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

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

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

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

En 2017 no se han llevado a cabo actuaciones de mejora de la red de drenaje por la Autoridad Portuaria

- Comentarios:

Se controlan 37 puntos de vertido a la Bahía desde tres áreas de la zona de Servicio

con actividades diferentes: zona portuaria abierta a la ciudad, pesquera y zona comercial. Se dispone también de un equipo de muestreo automático para controlar los vertidos municipales que pasan a colector portuario y vierten a la dársena con objeto de poder determinar y discriminar la procedencia del mismo.

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

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

| Tipo de red   | % de superficie |
|---|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales independientemente de que el agua sea tratada o no)</li> </ul>   | 100             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta).</li> </ul> | 0               |

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

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

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

En 2017 no se han llevado a cabo actuaciones de mejora de la red de saneamiento por la Autoridad Portuaria

- **Comentarios**

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

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

Para mejorar la calidad de ambos tipos de efluente el estudio propone tratamientos que permitirían cumplir los límites legales establecidos sobre la carga de

contaminante de los vertidos al mar y, en el caso de la Era de secado (acopio de barreduras húmedas antes de su traslado a vertedero), poder introducirse en el colector de saneamiento integral de la Bahía. Dichos tratamientos se prevén para los proyectos de mejora de pavimento en los muelles (previsto para 2019) y la remodelación de la *Era de Secado* (prevista para 2020).

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

- Informar sobre los siguientes datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto durante el año 2017.

|                                      |        |
|--------------------------------------|--------|
| Nº de embarcaciones                  | 1      |
| Frecuencia de la limpieza            | diario |
| Peso de los residuos recogidos en Tm | 228,74 |

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria dispone de una embarcación de tipo pelícano para la limpieza diaria de la lámina de agua de la zona I de Servicio del Puerto. Además de realizar la recogida de residuos flotantes, dicha embarcación lleva a cabo la limpieza con agua a presión de paramentos, escaleras y escolleras, así como tareas de apoyo para la limpieza y dilución de manchas de hidrocarburos en las aguas interiores del puerto

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

|   |   |
|---|---|
| Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM.   | 7 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto ("situación 0") | 0 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto ("situación 0")  | 0 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional ("situación 1 o superior")                                       | 0 |

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

| Número | Tipo                            | Características   |
|--------|---------------------------------|---|
| 250 m  | Barreras absorbentes con faldón | En tramos de 12,5 m<br>Diámetro: 200 mm<br>Faldón de 250 mm |

|    |   |   |
|----|---|---|
| 1  | Mini Skimmer  | 30 m <sup>3</sup> de capacidad                    |
| 1  | Bomba de aspiración   | Capacidad: 32 m <sup>3</sup> /h<br>Succión: 9,1 m |
| 5  | Tramos de manguera  | Longitud de cada tramo: 10 m<br>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.

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

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

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

- Proporcionar, cuando sea posible, una estimación de los volúmenes generados durante 2017

|                |                        |
|----------------|------------------------|
| Volumen total  | 859.768 m <sup>3</sup> |
| Volumen ARU    | m <sup>3</sup>         |
| Volumen ARI    | m <sup>3</sup>         |
| Volumen mixtas | m <sup>3</sup>         |

- Informar sobre el destino de dichas aguas residuales:

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

- Comentarios

Las aguas residuales de los edificios de la Autoridad Portuaria vierten, en su mayoría, al Interceptor del Saneamiento de la Bahía (colector municipal).

El volumen medio anual de vertidos de aguas de escorrentía estimado para el conjunto de los colectores de la zona portuaria, es de **859.768 m<sup>3</sup>**, 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, las aguas residuales municipales de una zona industrial (vertidas directamente a la dársena portuaria a través de un colector portuario) y los aportes de algunas concesiones a los colectores de la Autoridad Portuaria.

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

## Ruidos

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

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

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

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

- Comentarios

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



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

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

Si  No

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

Se dispone de una instrucción técnica para la gestión de reclamaciones y quejas de partes interesadas externas

El *Responsable de Proceso* recaba toda la información posible sobre la queja recibida, la analiza con los agentes (ej: operadores portuarios,...) y áreas de la APS implicadas, y la documenta.

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

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

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

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

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

Si es necesario abrir un expediente sancionador, *Operaciones y Servicios Portuarios*

informa a *Administración General y Servicio Jurídicos*.

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

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

#### COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS EXTERNAS

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

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

- Número de quejas recibidas *durante el año 2017* 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 |
|--------------------------------|------------------|-------------------------|
| 0                              |                  |                         |
|                                |                  |                         |

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

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

- Informar sobre las actuaciones realizadas *durante el año 2017* por quejas sobre contaminación acústica atribuible a la actividad del puerto.

| Actividad causante de la queja | Actuación |
|--------------------------------|-----------|
| Ninguna                        |           |
|                                |           |

- Evolución del número de quejas:

|                  | 2015 | 2016 | 2017 |
|------------------|------|------|------|
| Número de quejas | 2    | 1    | 0    |

- Comentarios:

**A\_20** Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica

- Indicar si la Autoridad Portuaria ha elaborado un mapa de ruido del puerto o puertos.

|  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Si                        | <input type="checkbox"/> No, pero está en desarrollo       |
| <input type="checkbox"/> No, pero está en proyecto | <input checked="" type="checkbox"/> No, y no está previsto |

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

|   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Evaluación de impacto de proyectos         | <input type="checkbox"/> Evaluación de planes      |
| <input type="checkbox"/> Requerido por plan de acción del municipio | <input type="checkbox"/> Gestión Ambiental Interna |
| <input type="checkbox"/> Otras razones:                             | <input type="text"/>                               |

En caso de haber elaborado mapas de ruido en varios puertos indicar cuales

- Indicar si algún puerto está incluido en el mapa de ruido elaborado por algún municipio. SE DESCONOCE

|                             |   |  |  |  |
|-----------------------------|---|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> No |   |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> Si | Puerto: <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 150px; height: 20px;"></td><td style="width: 150px; height: 20px;"></td><td style="width: 150px; height: 20px;"></td></tr></table>    |  |  |  |
|                             |   |  |  |  |
|                             | Municipio: <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 150px; height: 20px;"></td><td style="width: 150px; height: 20px;"></td><td style="width: 150px; height: 20px;"></td></tr></table> |  |  |  |
|                             |   |  |  |  |

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

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

En caso afirmativo, enunciar las medidas que ha adoptado o tiene que adoptar como resultado de dicho plan de acción para reducir el ruido procedente del puerto.

- Informar sobre posibles campañas de medida de los niveles sonoros generados por la comunidad portuaria. Indicar su motivación y objetivo

Ninguna

- Comentarios:

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

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

**A\_21** *Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria*

- Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del puerto.

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Redes de medida acústica estables.   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Campañas de medición de la calidad acústica.   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Vigilancia/inspección por personal de la A.P.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.  |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.                       |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Instalación de pantallas acústicas.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Limitaciones de velocidad en viales del puerto.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Limitaciones de actividad durante la noche.  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas.                                  |
|                                     | ▪ Otras medidas. Especificar cuales  |
|                                     | ▪  |
|                                     | ▪  |

- Indicar, en su caso, cuáles de estas medidas se han implantado por motivos de quejas.

Limitaciones de actividad durante la noche (carga/descarga de chatarra)  
 Ninguna se ha desarrollado dentro del plan de acción o plan zonal de gestión del Ayuntamiento.

- Indicar, en su caso, cuáles de estas medidas se ha implantado dentro del desarrollo de un plan de acción o plan zonal de gestión de la calidad acústica elaborado por el ayuntamiento.

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

- Comentarios.

## Gestión de residuos

**A\_22** *Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (tonelada tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).*

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos. En caso contrario informar del estado

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. En caso contrario informar del estado

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluida limpieza). En caso contrario informar del estado

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Informar del porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que han seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados *durante el año 2017.*

| Tipo de residuo        | Recogida Separada<br>(Tm residuos separados / Tm<br>residuos totales generados)<br>*100 | Valorización<br>(Tm residuos valorizados / Tm<br>residuos totales<br>generados)*100 |
|------------------------|---|---|
| R.S.U /RCD's           | 100 %   | 99,94%  |
| Residuos<br>Peligrosos | 100 %   | 0,021%  |
| Aceites                | 100 %   | 73,92%  |

*Nota: Los datos de la tabla hacen referencia a los residuos generados en las actividades de mantenimiento y conservación de infraestructuras, oficinas y RCD's de obras civiles, siendo en este último donde se encuentran el mayor volumen de residuos.*

*Aclaración de datos: Todos los residuos se segregan para su destino final (vertedero, planta de tratamiento, gestor final) El 99,94 % de los residuos corresponden a RSU y RCDs valorizados, es decir, entregados a gestor de valorización, el resto a vertedero; 0,021% residuos peligrosos generados y entregados a gestor final para tratamiento; 73,92% de residuos peligrosos son de aceite de motor, se entregan igualmente a gestor.*

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

En caso afirmativo, informar sobre el carácter de los recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, *durante el año 2017.*

| Tipo de residuo           | Cantidad total recogida durante el año en Tm | Porcentaje respecto del total recogido. |
|---------------------------|--|---|
| Inertes                   | 222.020                                      | 16,47%                                  |
| No Peligrosos (orgánicos) | 945.060                                      | 70,11%                                  |
| Peligrosos                | 11.732 (incluidos de la APS)                 | 0,87%                                   |

| Rótulos de fila        | CARCEÑA            | MERUELO            | PELIGROSO         | VALORIZACION       | Total general        |
|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|----------------------|
| <b>LAMINA DE AGUA</b>  | 5.340 Kg.          | 223.400 Kg.        |                   |                    | 228.740 Kg.          |
| LAMINA DE AGUA         | 5.340 Kg.          | 223.400 Kg.        |                   |                    | 228.740 Kg.          |
| <b>MUELLE</b>          | 165.710 Kg.        | 541.620 Kg.        | 7.407 Kg.         | 168.560 Kg.        | 883.296 Kg.          |
| AUTORIDAD PORTUARIA    |                    |                    | 7.407 Kg.         | 9.235 Kg.          | 16.641 Kg.           |
| OTROS TRABAJOS         |                    | 12.020 Kg.         |                   |                    | 12.020 Kg.           |
| PUERTO                 | 165.710 Kg.        | 446.640 Kg.        |                   | 43.285 Kg.         | 655.635 Kg.          |
| ESCALA                 |                    | 82.960 Kg.         |                   | 116.040 Kg.        | 199.000 Kg.          |
| <b>PUERTO PESQUERO</b> | 50.970 Kg.         | 86.650 Kg.         | 4.326 Kg.         | 590 Kg.            | 142.536 Kg.          |
| DARSENA                | 6.040 Kg.          | 6.400 Kg.          |                   |                    | 12.440 Kg.           |
| LONJA                  | 44.930 Kg.         | 80.250 Kg.         |                   | 590 Kg.            | 125.770 Kg.          |
| PUNTO LIMPIO           |                    |                    | 4.326 Kg.         |                    | 4.326 Kg.            |
| <b>RECOLECTOR</b>      |                    | 93.390 Kg.         |                   |                    | 93.390 Kg.           |
| AUTORIDAD PORTUARIA    |                    | 34.430 Kg.         |                   |                    | 34.430 Kg.           |
| EDIF Y CONCESIONES     |                    | 58.960 Kg.         |                   |                    | 58.960 Kg.           |
| <b>Total general</b>   | <b>222.020 Kg.</b> | <b>945.060 Kg.</b> | <b>11.732 Kg.</b> | <b>169.150 Kg.</b> | <b>1.347.962 Kg.</b> |

*Nota: Los datos de la tabla corresponden a los residuos gestionados por la Autoridad Portuaria a través del Servicio de Limpieza del Puerto en 2017.*

**A\_23** Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

En caso afirmativo describir sucintamente como se realiza dicho inventario.

Previsto el seguimiento de actividades potencialmente contaminantes del suelo en la zona de servicio del puerto (visitas a las concesiones y recogida de datos) como primera fase en 2018

En caso de que no se realice una contabilidad de concesiones, informar si se realiza alguna contabilidad de los residuos generados en la comunidad portuaria, y que grupos de residuos se contabilizan (zona pesquera, limpieza, puntos limpios, etc).

Señalado en la tabla del anterior indicador.

- Indicar cuáles de las siguientes fuentes de residuos están presentes en el puerto y son relevantes. Consignar el orden de importancia de cada fuente de residuos con números de 1 en adelante, hasta cubrir todas las fuentes.

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

- Comentarios

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

**A\_24** Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.

- Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el puerto.

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto   |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios portuarios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la ley de residuos. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Normas de obligado cumplimiento  |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados  |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental.   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Puntos limpios con recogida separada   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Zonas de compostado y zonas de secado de residuos inertes.   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ▪ Convenios de buenas practicas  |
| <input type="checkbox"/>            | ▪ Campañas de sensibilización  |

▪ Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria

▪ Otras medidas o iniciativas

Aplicación de una tarifa sobre el exceso de residuo, penalizando las operaciones de manipulación de graneles sólidos incorrectas, entendiendo como tales las que superan el 0,15% de la cantidad de mercancía declarada en la escala.

▪

- Informar si la Autoridad Portuaria verifica si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos para sus actividades. En caso negativo indicar del estado de dicha iniciativa

Si (parcialmente)  En implantación  En proyecto  No está previsto

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

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

- En caso de existir centros de transferencia en el puerto, o puntos limpios, informar quien se hace cargo de los mismos (empresa de limpieza, gestor autorizado, empresa municipal, etc)

Existe un punto limpio en la zona pesquera controlado y gestionado por la empresa que presta el servicio de limpieza del Puerto; igualmente hay repartidos dos puntos limpios abiertos dentro de la zona de servicio gestionados por la misma empresa.

- Comentarios

**A\_25** Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM

- Informar sobre el desarrollo de posibles dragados y las motivaciones de los mismos, explicando la importancia de este proceso para garantizar la competitividad, operatividad y seguridad del puerto.

Dragado de mantenimiento del Canal Principal: Su objetivo es facilitar el acceso a los muelles de todas las embarcaciones garantizando la seguridad en la maniobra de acceso a los mismos.

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

- Informar sobre la razón del dragado



- Primer establecimiento     Mejora de calado     Preparación cimentación  
 Mantenimiento     Ambiental

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

|  | (m <sup>3</sup> ) | % sobre el total |
|--|-------------------|------------------|
| Volumen total de material dragado            |                   | 100%             |
| Volumen de material de categoría A           | 74.263            | 55,62%           |
| Volumen de material de categoría B           | 59251             | 44,38%           |
| Volumen de material de categoría C           |                   |                  |
| Volumen de material clasificado como residuo |                   |                  |

- Informar sobre el destino dado al material dragado clasificado categoría C, así como el tratamiento aplicado al material dragado clasificado como residuo.

No hay material de esta categoría en ninguno de los dragados

- Informar sobre las medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado tanto en la zona de extracción como en la zona de vertido o confinamiento.

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

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

#### A\_26 Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.

- Proporcionar una relación esquemática de los espacios protegidos que puedan verse afectados por la *actividad portuaria*<sup>9</sup> o sus ampliaciones:

| Nombre   | Tipo de espacio <sup>10</sup> | Distancia al puerto <sup>11</sup> |
|--|-------------------------------|-----------------------------------|
| 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    |
|  |                               |                                   |
|  |                               |                                   |

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.

- Informar si dichos espacios tienen establecido un plan de gestión en el que participe la Autoridad Portuaria, o en su defecto, si éste está previsto o en elaboración:

| Nombre del lugar                               | Plan de gestión <sup>12</sup>   |
|--|---|
| Dunas del Puntal y Estuario del Miera          | Plan Marco de Gestión de la ZEC Litoral (BOC núm. 170 de 10 de abril de 2017) |
| Islotes de Portios-isla Conejera-Isla de Mouro |   |
|  |   |
|  |   |

- Proporcionar una relación esquemática de algunas de las especies protegidas *más significativas* que pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el puerto:

La especie protegida más significativa por la que se ve afectada la actividad portuaria es la *Zoostera*.

- Comentarios

- 

---

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

**A\_27** Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.

- Informar sobre los posibles estudios o trabajos realizados por la Autoridad Portuaria destinados a caracterizar o inventariar el entorno natural de puerto. Para cada uno de los trabajos realizados se propone informar sobre los siguientes aspectos.

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

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Nombre</b>      |   |
| <b>Lugar</b>       | Zona en la que se realiza el estudio  |
| <b>Estado</b>      | Estado de desarrollo en 2017: en desarrollo, desarrollado   |
| <b>Año</b>         | Año de finalización en caso de haberse finalizado antes de 2017 o durante 2017                                  |
| <b>Motivo</b>      | Razón que motivo el estudio, como son: evaluación de impacto ambiental de proyectos, de planes y programas, etc |
| <b>Descripción</b> | Descripción sucinta del alcance y objetivo del estudio, así como de sus conclusiones                            |

Insertar nuevas "fichas" si fuera necesario

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado una cartografía bionómica submarina.

Si     En desarrollo     En proyecto     No está previsto

**A\_28** Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.

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

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Nombre</b>                 | Aportación de arenas en la cabecera del sistema de playas Somo-Loredo   |
| <b>Lugar</b>                  | Playas Somo-Loredo  |
| <b>Estado</b>                 | Estado de desarrollo durante el año 2017: en desarrollo, desarrollado; Aportación anual   |
| <b>Año</b>                    | Año de finalización en caso de haberse finalizado antes de 2017 o durante 2017. Anual   |
| <b>Motivo</b>                 | Razón que motivo el proyecto, como son : declaraciones de impacto ambiental, acuerdos Puerto-Ciudad, etc. Estudios del CEDEX, Universidad de Cantabria y Delf Hidraulics Laboratory |
| <b>Descripción</b>            | Dragado de arenas procedentes de la zona de acumulación del Puntal y exterior de la canal de navegación y vertido en la cabecera del sistema de playas (a unos 3 Km)                |
| <b>Inversión y gasto en €</b> | Valoración de las inversiones y gastos en € de la actuación: Promedio 500.000 €/anuales   |

## Ecoeficiencia

**A\_29** *Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.*

- Informar sobre el porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

|      |
|------|
| 35 % |
|------|

Se considerará que no están activos aquellos terrenos de la zona de servicio definidos como no activos en el indicador E\_04

- Comentarios:

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

**A\_30** Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.

- Informar sobre quien realiza la gestión de la red de distribución de agua de puerto.

La Autoridad Portuaria     Externalizado a

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

La Autoridad Portuaria     Externalizado a

- Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente.

Mayor al 75%     Entre 75% y 50%     Entre 50% y 25%     Inferior al 25%

- Consumo anual de agua de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (El consumo de agua de la Autoridad Portuaria se refiere únicamente al consumo en instalaciones propias y servicios comunes, no se contabilizará el agua suministrada a terceros)

|   | 2015      | 2016      | 2017      |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Consumo en m <sup>3</sup>                     | 43.965    | 20.098    | 30.000    |
| Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup> | 2.833.430 | 2.833.430 | 2.833.430 |
| <b>Ratio m3/m2</b>                            | 0,016     | 0,007     | 0,011     |

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

| Fuente de consumo  | % sobre el total |
|--|------------------|
| Doméstico/oficinas   | 8,43             |
| Riego zonas verdes   | NO EXISTE        |
| Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP) | 0                |
| Otros usos (indicar cuáles) LIMPIEZA VIALES/CAMPAS               | 57,34            |
| Instalaciones industriales APS (diferentes a uso doméstico)      | 34,22            |

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos     Son datos y estimaciones     Son estimaciones

- Informar sobre medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria, como por ejemplo:

- Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación y detectar perdidas
- Mejoras en el riego de zonas ajardinadas optimizando sistemas de riego o utilizando plantas con menores requerimientos
- Sistemas de ahorro de agua para consumo humano

En funcionamiento un depósito de recogida de aguas pluviales para la limpieza de la zona de servicio del puerto y en construcción otro depósito de 1.000 m<sup>3</sup>. Aprovechamiento de recurso natural y medida de ahorro de consumo de agua potable.

**A\_31** *Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.*

- Informar sobre la evolución de la eficiencia de la red consignada como tanto por ciento de los consumos que son controlados y registrados, respecto del total de agua distribuida.

|                           | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Eficiencia de la red en % | 60,06%      | 84,88%      | 65,5%       |

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

- Agua distribuida: Total del agua comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión
  - Agua registrada: Total del agua que es registrada o controlada en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio.
  - Agua no controlada: Agua distribuida - Agua registrada. (Incluye suministros no registrados y pérdidas de la red)
- Informar sobre las medidas adoptadas para mejorar el control de los consumos, así como para reducir posibles pérdidas.

**A\_32 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kwh totales y como kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.**

- Informar sobre quien realiza la gestión de la red eléctrica de puerto

La Autoridad Portuaria     Externalizado a

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

La Autoridad Portuaria     Externalizado a

- Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de energía que consume o gestiona directamente.

Mayor al 75%     Entre 75% y 50%     Entre 50% y 25%     Inferior al 25%

- Consumo anual de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (No se considerara energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros.)

|                                   | 2015      | 2016      | 2017      |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Consumo en Kwh                    | 2.901.249 | 3.000.000 | 3.833.419 |
| Superficie zona de servicio en m2 | 2.833.430 | 2.833.430 | 2.833.430 |
| <b>Ratio Kwh/m2</b>               | 1.024     |           | 1,35      |

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

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

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos     Son datos y estimaciones     Son estimaciones

- Informar sobre medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica, como son:

- Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación
- Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
- Sistemas fotovoltaicos.
- Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido

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

**A\_33** Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como Kwh y como Kwh por metro cuadrado de zona de servicio.

- Informar del consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

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

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

- Informar del consumo por tipo de combustible durante 2017

| Tipo de combustible                                | % del total |
|--|-------------|
| Gas natural  | -           |
| Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo | -           |
| Gasolina   | 15,50%      |
| Gasóleo  | 84,50%      |
| Biodiesel  | -           |

- Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2017:

| Fuentes de consumo                  | % del total |
|-------------------------------------|-------------|
| Calefacción/Agua Caliente Sanitaria | 10,19%      |
| Vehículos                           | 81,89%      |
| Embarcaciones                       | 1,77%       |
| Generadores                         | 3,61%       |
| Otros usos (Lonja-uso industrial)   | 2,54%       |

- Informar sobre medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:

- Actualización del parque de automóviles o embarcaciones
- Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
- Generación propia de energía eléctrica, indicando el método utilizado.
- Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido.

- Factores de conversión a kWh

| FACTORES DE CONVERSIÓN A kWh  |           |        |        |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|
| COMBUSTIBLE                   | KWh/litro | KWh/Kg |        |
| Gas Natural                   | 0,0117    | 15,75  | Gasnam |
| Gas Natural Licuado (GNL)     | 6,79      | 15,75  | Gasnam |
| Gas licuado de petróleo (GPL) |           | 12,75  | IDAE   |
| Butano                        |           | 12,44  | IDAE   |
| Propano                       |           | 12,83  | IDAE   |



|           |       |       |        |
|-----------|-------|-------|--------|
| Gasolina  | 9,23  | 12,39 | Gasnam |
| Gasóleo   | 10,26 | 12,14 | Gasnam |
| Biodiesel | 8,80  | 10,25 | IDAE   |

## Comunidad portuaria

**A\_34** Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

- Indicar cuáles de las siguientes condiciones son exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales (Observación: no aplicables a todos los servicios y 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 (OBRAS)   |
|   | ▪ 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. (SERVICIO 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  |

- Informar de otras condiciones exigidas

En todos los pliegos de otorgamiento de concesiones y autorizaciones se incluye una cláusula en relación con las "Normas Ambientales del Puerto de Santander", que los solicitantes de la concesión o autorización correspondiente deben aceptar explícitamente como requisito para el otorgamiento de la misma. En dichas Normas se recogen requisitos de prevención de contaminación del aire, suelo y mar, gestión de residuos, etc.; así como del cumplimiento de la normativa ambiental.

- Comentarios:

**A\_35** Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra “todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad”.

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de alguna sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías. En caso negativo indicar el estado de dicha iniciativa.

Si   
  En implantación   
  En proyecto   
  No está previsto

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

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

| <b>Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA que <u>cuyo alcance cubre toda su actividad</u>:</b> |                         |                  |
|---|-------------------------|------------------|
| <b>Tipo de terminal/ servicio</b>   | <b>Nº Total con SGA</b> | <b>% con SGA</b> |
| 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

- Informar de las iniciativas adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones. Como, por ejemplo:
  - Aprobación de un convenio de buenas prácticas genérico para la regulación de bonificaciones a la tasa de actividad.
  - Inclusión del requisito de disponer de SGA en pliegos de servicios y condiciones de otorgamiento

- Comentarios:

