

# MEMORIA ANUAL 2011

Autoridad Portuaria de Santander



**Puerto de Santander**



Autoridad Portuaria de Santander

# ÍNDICE

01   Mensaje del Presidente	03
02   Consejo de Administración	05
03   Informe del Director	08
04   Evolución del Tráfico	11
05   Ejercicio Económico y Financiero 2011	21
06   Gestión Estratégica, Táctica y Operativa	23
07   Actividades Corporativas	49
08   Gestión Cultural	71
09   Puerto-Ciudad	76
10   Expansión Comercial	79
11   Mapa Técnico del Puerto	82

## 01. MENSAJE DEL PRESIDENTE





El año 2011 ha sido un periodo de importantes acontecimientos en el Puerto de Santander, tanto en su actividad logística y económica, como en sus planes de futuro y en la renovación de su vida institucional. Para mí ha sido un honor aceptar el nombramiento como nuevo Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander y en estos meses he podido comprobar que el Puerto tiene grandes profesionales y grandes proyectos, que deben hacernos sentir una fundada confianza en su desarrollo en estos próximos años. La renovación se ha producido también en el nivel del Consejo de Administración, donde contamos con una destacada presencia del Gobierno de Cantabria (los consejeros de Innovación, Medio Ambiente y Obras Públicas) y también del Gobierno de Castilla y León (el director general de Transportes de la Junta).

El ejercicio ha resultado agrí dulce: el notable incremento en la cifra de toneladas, superando la barrera psicológica de los 5 millones tras un crecimiento del 2,5%, se ha visto matizado por la caída de un 6,1% en la facturación, fundamentalmente a causa del impacto de la nueva ley de Puertos sobre las tarifas aplicables. Esto supone un claro aviso de que tenemos que ser más exigentes en el cumplimiento del plan de austeridad, a fin de reducir gastos de explotación, y que por otro lado hemos de ser más dinámicos en el mantenimiento de los tráficos y la captación de otros nuevos.

En esta línea, representa todo un hito la conclusión de la terminal de graneles agroalimentarios, con una inversión privada de más de 40 millones de euros que ha establecido un instrumento clave para el crecimiento futuro de toda una serie de tráficos en Santander.

En el capítulo de proyectos, debe destacarse una modificación la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), en cumplimiento del convenio para el desarrollo del Frente Marítimo, que significa uno de los mayores acontecimientos en la larga historia de la relación puerto-ciudad en la capital cántabra: la desafectación de 200.000 metros cuadrados portuarios para asignarlos a las necesidades del municipio. Con este proceso, el Puerto de Santander, además de ejercer su decisivo efecto motor sobre la actividad económica y el empleo en la región, realizar una inédita contribución a la consolidación de Santander como una ciudad con un atractivo turístico nacional e internacionalmente competitivo, fuente de riqueza y bienestar:

Asimismo, hemos de mencionar la tramitación del Plan Director de Infraestructuras 2012-2022, con la aprobación del informe de sostenibilidad ambiental y de la versión preliminar del plan, y su sometimiento a información pública y a consultas individualizadas. Es preciso seguir construyendo el puerto del futuro, si queremos que siga siendo una de las palancas de progreso de Santander y Cantabria. Solamente en un contexto de colaboración y reciprocidad entre administraciones y agentes públicos y privados será posible lograr el objetivo.

**José Joaquín Martínez Sieso**  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

## 02. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN



## 2.1 | MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

**Presidente**

D. Jose Joaquín Martínez Sieso

**Capitán Marítimo**

D. Francisco López-Dóriga Saínz-Trápaga

**Director**

D. Javier de la Riva Fernández

---

**Vocales designados por el Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria**
**Representantes de la Comunidad Autónoma de Cantabria****Vicepresidente del Consejo**

D. Eduardo Arasti Barca

*Consejero de Innovación, Industria, Turismo y Comercio*

D. Francisco Rodríguez Argüeso

*Consejero de Obras Públicas y Vivienda*

D. Francisco Javier Fernández González

*Consejero de Medio Ambiente del Territorio y Urbanismo*

D. José Antonio Cabrejas Gómez

*Director General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León*

**Representantes de la Administración General del Estado**

D<sup>a</sup> Monica Moraleda Saceda

*Delegación del Gobierno. Abogada del Estado-Jefe del Servicio Jurídico del Estado en Cantabria*

D. Javier Gesé Aperte

*Puertos del Estado. Subdirector de Planificación*

D. Rafael Puente Pinedo

*Director Provincial del Instituto Social de la Marina*

**Representante del Ayuntamiento de Santander**

D. César Díaz Maza

**Representante del Ayuntamiento de Camargo**

D. Diego Movellán Lombilla

**Representante de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santander**

D. Modesto Piñeiro García-Lago

**Representante de la Sección Sindical Unión General de Trabajadores**

D. Antonio Toca Corino

**Representante de la Confederación de Organizaciones Empresariales y PYMEs de Cantabria**

D. Alfredo Salcines Correa

**Secretario del Consejo de Administración**

D. Adolfo Ruigómez Momeñe

## 2.2 | ACUERDOS RELEVANTES ADOPTADOS EN CONSEJOS DE 2011

**Consejo 18 de marzo 2011**

Aprobación del Convenio Interadministrativo de Colaboración con el Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Santander, Gobierno de Cantabria y Puertos del Estado para la reordenación urbanística del frente marítimo portuario de Santander.

**Consejo 27 de junio 2011**

Aprobación de las cuentas anuales de la Autoridad Portuaria correspondientes al ejercicio 2010.

**Consejo 8 de agosto de 2011**

Nombramiento de Vicepresidente de la Autoridad Portuaria de Santander.

Aprobación del Protocolo General de Intenciones entre la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid y la Autoridad Portuaria de Santander para el impulso, promoción y desarrollo de un "puerto seco" en la ciudad de Valladolid, y su integración en el proyecto de "parque agroalimentario".

Propuesta de modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos portuarios del Puerto de Santander.

**Consejo 6 de septiembre de 2011**

Formulación de la modificación puntual nº 9 del plan especial de ordenación del sistema general portuario del Puerto de Santander y aprobación del informe de sostenibilidad ambiental correspondiente a la misma.

**Consejo 11 de noviembre de 2011**

Aprobación del proyecto de modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Formulación de la modificación puntual nº 10 del plan especial de ordenación del sistema general portuario.

Desistimiento parcial a la modificación puntual nº 5 del plan especial de ordenación del sistema general portuario con carácter previo a su aprobación definitiva.

Propuesta de declaración de compromiso para la realización de obras en el dominio público portuario necesarias para la celebración del Campeonato del Mundo de VELA ISAF 2014.

Aprobación del plan de recepción y manipulación de desechos generados por los buques y residuos de carga.

**Consejo 16 de diciembre de 2011**

Aprobación de la versión preliminar del plan director de infraestructuras del Puerto de Santander 2010-2022 y de su informe de sostenibilidad ambiental.

Aprobación de la reformulación de la modificación puntual nº 9 del plan especial de ordenación del sistema general portuario del Puerto de Santander y del informe de sostenibilidad ambiental de la misma.

Modificación de las normas ambientales del Puerto de Santander.

### 03. INFORME DEL DIRECTOR







Durante el ejercicio 2011 ha continuado la recuperación del tráfico portuario iniciada en 2009 aunque tras un comienzo prometedor en el primer trimestre, el ritmo de recuperación ha ido disminuyendo progresivamente en los últimos meses del año, hasta finalizar el mes de diciembre con un incremento del 2,3% con respecto al ejercicio anterior; lo que corresponde a un tráfico total de 5.127.133 toneladas. Todo ello dentro de un escenario de incertidumbre económica, que se ha dejado sentir en la evolución de determinados tráficos y en la actividad general del puerto.

Mientras que en el ejercicio 2010 la evolución mensual del tráfico se ajustó bastante bien al modelo habitual de este puerto de incremento paulatino del tráfico a lo largo del año, en 2011 se han producido fluctuaciones importantes dentro de una progresiva desaceleración en el último semestre del año, reflejando así las dificultades derivadas de la incierta coyuntura económica. Los mayores volúmenes de tráfico se registraron en los meses de marzo, que alcanzó 596.869 toneladas, mayo con 477.248 toneladas y julio con 486.362 toneladas, siendo diciembre con 304.806 toneladas el mes en el que se registró el menor tráfico.

El tráfico de graneles líquidos, que ha continuado reduciendo su participación en el conjunto del tráfico portuario du-

rante 2011, alcanzó la cifra de 328.118 toneladas, acusando la reducción de las exportaciones de bioetanol y el menor movimiento de productos químicos. Este componente del tráfico experimentó fluctuaciones considerables desde valores mínimos mensuales inferiores a 20.000 toneladas en los meses de marzo, julio y noviembre hasta valores superiores a 50.000 toneladas en el mes de junio. Con respecto a 2010 experimentó una discriminación porcentual del 20,1%.

Los graneles sólidos han iniciado una recuperación con respecto a las cifras de 2009 y 2010, que fueron las más bajas de la última década, superando el umbral de los tres millones de toneladas e incrementando en más de un 2% su participación en el conjunto del tráfico. Con 3.060.049 toneladas han tenido un crecimiento porcentual del 6,3% con respecto al ejercicio 2010. Este mejor comportamiento de los graneles sólidos se ha producido como consecuencia de una mayor actividad del tráfico de carbón térmico, carbonato sódico y graneles agroalimentarios en general, que han superado la contracción del cemento, la chatarra y el mineral de hierro.

La mercancía general ha continuado su recuperación tras la caída experimentada en 2009, aunque el ritmo de dicha recuperación se ha reducido con respecto al ejercicio an-

terior. Sin embargo, este componente del tráfico ha vuelto a alcanzar un nuevo record histórico con 1.683.387 toneladas, que con respecto a 2010 suponen un incremento de 1,65%.

En el conjunto de la mercancía general merece destacarse el buen comportamiento experimentado por el tráfico de automóviles que ascendió en 2011 a 315.047 unidades, en un nivel muy próximo a las cifras registradas en 2005 y 2007 que fueron los máximos históricos del puerto. Dentro de la coyuntura bajista del sector, estos buenos resultados han sido consecuencia de la actividad exportadora de algunas marcas, concretamente Volkswagen y Renault con crecimientos respectivos del 25,5% y del 8,5%, así como de la consolidación de las importaciones de la marca Ford, que alcanzó las 21.477 unidades.

El tráfico intermodal de plataformas y camiones alcanzó en 2011 la cifra de 23.492 unidades rodantes, con una disminución del 9,6% con respecto a 2010, que supuso el record histórico de esta modalidad en el Puerto de Santander. Casi el 90% de este tráfico se debe al servicio regular que enlaza el puerto de Santander con los puertos británicos de Plymouth, Portsmouth y Poole, que viene prestando la compañía francesa Brittany Ferries y que en el año 2011 efectuó un total de 206 escalas en nuestro puerto. Ello ha supuesto un tráfico de 211.630 pasajeros, 71.224 turismos y 592.143 toneladas.

El importe neto de la cifra de negocios en 2011 ascendió a 17.686.465,98 € reflejando el efecto que han tenido tanto la reducción de determinadas tasas como la aplicación de las bonificaciones reguladas en el artículo 245.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que en conjunto han supuesto un abaratamiento de los servicios prestados por la Autoridad Portuaria. La suma de los gastos de personal y otros gastos de explotación ascendió a 14.589.874,19 € que supone un incremento del 1,55% respecto a igual cifra del ejercicio anterior, acusando el efecto de los gastos derivados del Servicio MARPOL así como del dragado del canal de acceso, pese a la reducción en el resto de los gastos corrientes.

Tras la firma del Convenio Interadministrativo de Colaboración para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander "Proyecto Frente Marítimo Portuario Santander," suscrito entre el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria, que



tuvo lugar el 19 de marzo de 2011, se inició la tramitación de las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios así como del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del puerto, necesaria para la adecuación de las determinaciones urbanísticas a las previsiones contenidas en dicho Convenio.

Con fecha 9 de enero de 2012 se inició el trámite de información pública del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la revisión preliminar del Plan Director de Infraestructuras del Puerto, conforme a lo dispuesto en el artículo 20 y siguientes de la Ley 9/2006 de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Cumplido el preceptivo trámite de consultas, la Autoridad Portuaria procederá al estudio de las observaciones y alegaciones formuladas a los efectos de su consideración en su propuesta de Plan Director, para continuar con la tramitación necesaria hasta su aprobación final.

Continuando con la tradicional colaboración del puerto con la ciudad en actividades culturales y recreativas se han organizado diversas exposiciones en el Palacete del Embarcadero, contando con la participación de otras Entidades Públicas y Privadas. Asimismo se ha colaborado con el Festival Internacional de Santander que en el año 2011 celebró su primer cincuentenario organizándose una exposición conmemorativa en el Palacete y patrocinando la Autoridad Portuaria el concierto de la Orquesta Sinfónica Nueva Rusia, dentro del ciclo sinfónico del Festival.

Finalmente se agradece, tanto al personal de la Autoridad Portuaria como al de las distintas empresas y entidades que desarrollan su actividad en el Puerto de Santander, su esfuerzo y colaboración en el desarrollo de la actividad de nuestro puerto.

Javier de la Riva Fernández  
Director de la Autoridad Portuaria de Santander

## 04. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO





#### 4.1 | TRÁFICO DE MERCANCÍAS

##### ANÁLISIS COMPARATIVO DEL 2011 RESPECTO AL 2010

Tráfico total, incluye mercancías, avituallamiento y pesca:

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia	Variación (%)
TRAFICO TOTAL	5.127.135	5.013.940	113.195	2,3%

##### 4.1.1 Tráfico de mercancías. Según la forma de presentación

(en toneladas)	2011	2010	Variación (T)	Variación (%)
Graneles líquidos	328.118	410.651	-82.533	-20,1%
Graneles sólidos	3.060.049	2.879.604	180.445	6,3%
Mercancía general	1.683.387	1.656.872	26.515	1,6%
<b>TOTAL</b>	<b>5.071.554</b>	<b>4.947.127</b>	<b>524.896</b>	<b>2,5%</b>



### Graneles Sólidos

Este grupo de mercancías representa el 60,3% del tráfico generado en el Puerto en el período analizado, con 3.060.049 toneladas. Este año ha tenido un mejor comportamiento que el anterior y se ha incrementado en mayor proporción que el resto de los grupos.

En la tabla siguiente se muestran las variaciones positivas más relevantes.

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia (T.)	Variación (%)
Carbón	410.777	285.172	125.605	44,0
Carbonato sódico	386.806	319.665	67.141	21,0
Gr. Agroalimentarios (Azúcar, pienso, tortas de soja, cereales, malta)	620.174	584.206	35.968	6,2

Pero también se han producido variaciones negativas:

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia (T.)	Variación (%)
Cemento	180.136	226.314	-46.178	-20,4
Chatarra y mineral de hierro	496.592	532.167	-35.575	-6,7

### Graneles Líquidos

La incidencia de este epígrafe sobre el total del tráfico es cada vez menor; el 6,5%, y ha alcanzado la cifra de 328.118 toneladas. Tráficos que en otros ejercicios fueron importantes: los productos químicos y el bioetanol, son los que más han sufrido en el ejercicio 2011:

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia (T.)	Variación (%)
Productos químicos	178.582	201.111	-22.529	-11,2
Bioetanol	77.369	129.535	-52.166	-40,3

### Mercancía General

La mercancía general, con 1.683.387 toneladas supuso el 33,2% del total de mercancías en el periodo. Esta mercancía sigue ganando peso específico respecto al tráfico total.

Se ha vuelto a batir el record histórico, ya que la cifra más elevada registrada fue en 2010 con 1.656.872 toneladas.

Se ha incrementado el tráfico de automóviles y de alambón, frente a la no despreciable reducción de la carga roro y otra mercancía general.

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia (T.)	Variación (%)
Automóviles y sus piezas	429.041	389.301	39.740	10,2
Alambón	223.164	184.527	38.637	20,9
Taras de carga Roro	339.362	368.203	-28.841	-7,8
Otra mercancía general *	259.749	285.762	-26.013	-9,1

\*En el epígrafe genérico: Otra mercancía general, se incluye mercancía muy variada, destacando la que mueven los ferries en camiones y plataformas. Una gran parte de esta mercancía general podría englobarse en la categoría de productos alimenticios para consumo humano: conservas, bebidas, frutas, etc. que alcanzaron aproximadamente 120.000 toneladas en 2011.

## 4.1.2 Cabotaje y Comercio Exterior

### 4.1.2.1 Cabotaje

El tráfico con origen y destino en un puerto español, ha representado un 2,2% del tráfico total del 2011.

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia	Variación (%)
<b>TOTAL</b>	<b>114.630</b>	<b>119.441</b>	<b>-4.811</b>	<b>-4,0</b>

### Comercio exterior

En cambio el tráfico con origen y destino en puertos extranjeros alcanzó la cifra de 4.958.924 toneladas, el 97,8% del total.

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia	Variación (%)
Importación	3.000.223	2.967.070	33.153	1,1
Exportación	1.958.701	1.860.616	98.085	5,3
<b>TOTAL</b>	<b>4.958.924</b>	<b>4.827.686</b>	<b>131.238</b>	<b>2,7</b>

En el gráfico siguiente (Fig.1), utilizando el ratio: toneladas exportadas/toneladas importadas, se observa como la exportación va ganando relevancia respecto a la importación. Se inició este cambio en el 2002 y se ha acentuado a partir del año 2007.

### 4.1.2.2 Tráfico de mercancías por países de origen y destino

El Puerto de Santander ha intercambiado mercancías con 70 países del mundo.

En la tabla I, se muestra el tráfico con los 12 países con los que Santander ha intercambiado más de 100.000 toneladas de mercancía. En la última columna se indica su importancia relativa respecto al total del tráfico exterior:

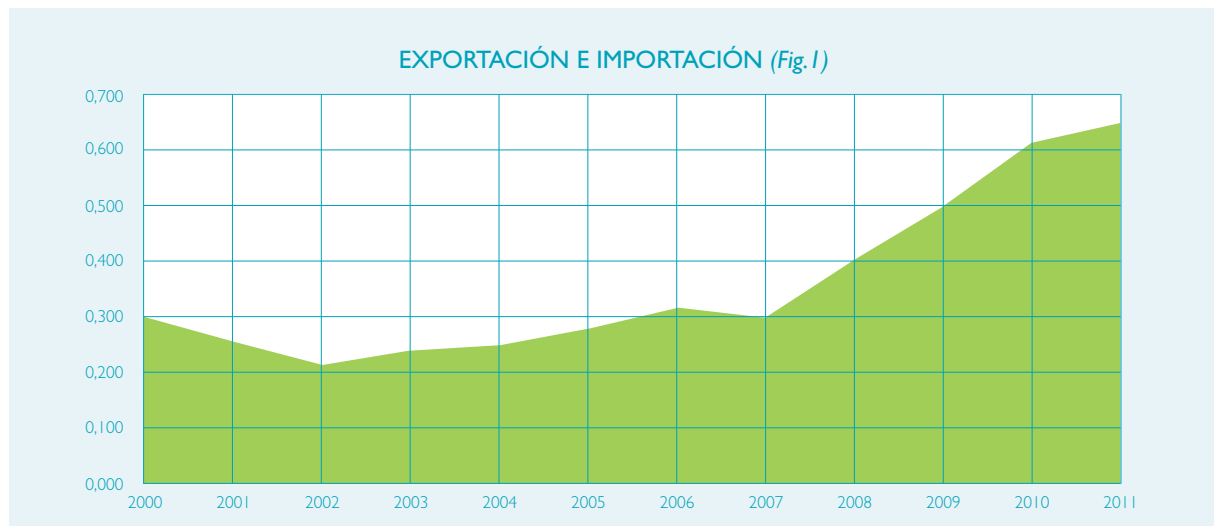
**Tabla I: Países con volumen de tráfico superior a 100.000 toneladas**

(Se han resaltado en azul los 6 países que pertenecen a la Unión Europea)

País	Exportación	Importación	TOTAL	S/Tr. Exterior (%)
Reino Unido	681.114	563.882	1.244.996	25,1
Rusia	990	511.411	512.401	10,3
Brasil	285.766	161.584	447.350	9,0
Bélgica	110.177	210.059	320.236	6,5
Argentina	114.376	169.985	284.361	5,7
Finlandia	5.842	215.961	221.803	4,5
Alemania	94.004	86.450	180.454	3,6
Sudáfrica	12.023	168.402	180.425	3,6
Francia	68.674	93.697	162.371	3,3
Países Bajos	107.382	53.705	161.087	3,2
EE.UU. América	25.104	108.530	133.634	2,7
Turquía	90.601	18.050	108.651	2,2
<b>TOTAL</b>	<b>1.596.053</b>	<b>2.361.716</b>	<b>3.849.118</b>	<b>77,6</b>

Entre los 5 países que siempre ocupan los primeros puestos en el ranking: Reino Unido, Brasil, Rusia, Argentina y Bélgica, se mueven 2.809.344 toneladas, casi el 60% del total del tráfico exterior.

Las mercancías intercambiadas con Reino Unido y Bélgica, son principalmente, carga rodada, automóviles, y otra mercancía del tipo roro, gracias a la consolidación en el Puerto de Santander de varios servicios marítimos regulares que tocan Puertos de estos dos países europeos.





A grandes rasgos, la mercancía intercambiada con Brasil es carbonato sódico, con Argentina tortas de soja y con Rusia carbón.

En la tabla II, se ha relacionado el tráfico con países de la Unión Europea por orden de importancia y su variación respecto el año 2010.

**Tabla II: Unión Europea**

Pais	2011	2010	Var.%
Reino Unido	1.244.996	1.278.307	-2,61
Bélgica	320.236	278.688	14,91
Finlandia	221.803	206.225	7,55
Alemania	180.454	214.805	-15,99
Francia	162.371	164.830	-1,49
Países Bajos	161.087	252.006	-36,08
Italia	85.081	62.723	35,65
Polonia	73.225	44.082	66,11
Suecia	69.118	56.005	23,41
Letonia	53.369	108.008	-50,59
Reunion*	50.554	45.857	10,24
Portugal	40.404	16.638	142,84
Irlanda	38.768	52.968	-26,81
Estonia	29.148	2.819	933,98
Dinamarca	24.560	17.077	43,82
Lituania	22.078	17.549	25,81
Grecia	21.667	24.161	-10,32
Chipre	6.600	0	
<b>TOTAL</b>	<b>2.805.519</b>	<b>2.842.748</b>	<b>-1,31</b>

El tráfico con países de la Unión Europea representa casi un 60% del tráfico exterior. A su vez Reino Unido representa un 44% del tráfico con Europa.

Por otro lado, y como se apuntó en el epígrafe anterior sobre comercio exterior, se está produciendo un equilibrio entre la importación y la exportación de mercancías con Europa, de tal forma que la exportación ha representado un 45% del tráfico intracomunitario.

## 4.2 TRÁFICO RORO Y PASAJEROS



Merece un epígrafe del informe el tráfico de mercancía roro, por su especial relevancia para Santander respecto a todos los Puertos Españoles, entre los que ocupa el 7º lugar también en 2011.

Se va a analizar en este epígrafe los siguientes puntos:

- El dato general del tráfico roro en función del muelle donde se ha operado.
- El tráfico de automóviles, y el ranking de marcas, por su importancia para el Puerto de Santander.
- B3. La evolución positiva del tráfico intermodal de plataformas y camiones en los últimos 5 años, distribuyendo el mismo por países de intercambio de mercancía.
- Especial mención al tráfico de carga rodada y pasajeros de los ferries.
- Pasajeros en régimen de crucero turístico.

## 4.2.1 Tráfico roro de mercancías por muelles

En la tabla siguiente se desglosa el tráfico roro en función del Muelle en que se llevan a cabo las operaciones de embarque y desembarque por medios rodantes:

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia	Variación (%)
Margen Norte	221.135	205.940	15.195	7,4
Raos	467.392	455.266	12.126	2,7
Almirante	592.143	647.175	-55.032	-8,5
Tráfico roro	1.280.670	1.308.381	-27.711	-2,1

El tráfico rodante de Margen Norte, se refiere fundamentalmente al tráfico de productos forestales y mercancías transportadas en unidades rodantes.

El tráfico rodante en Raos se refiere al tráfico de automóviles, y el resto a maquinaria y transporte en plataformas y camiones. Los automóviles suponen el 80% del tráfico roro de estos muelles.



El tráfico rodante en Almirante procede en su totalidad de la mercancía transportada por los ferries, y que será objeto de análisis por separado en este epígrafe.

#### 4.2.2 El tráfico de automóviles

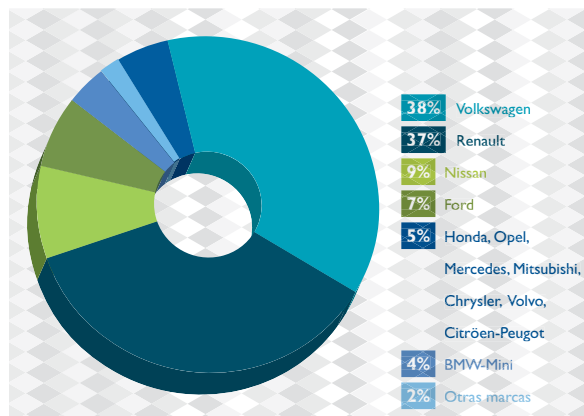
Podemos afirmar que se ha recuperado este tráfico de la crisis que se inició en 2008, ya que en 2011 hemos alcanzado 315.047 unidades, nivel cercano a las cifras históricamente más elevadas de los años 2005 y 2007.

El peso medio por unidad de esta mercancía es de 1,2 toneladas.

En la tabla siguiente, se observa la variación que cada marca ha experimentado respecto del año anterior. La marca Volkswagen ha superado a Renault, en 2011, lo que no es habitual.

Marcas (uds.)	2011	2010	Variación (%)
Volkswagen	118.334	94.308	25,5
Renault	117.392	108.059	8,6
Nissan	29.351	32.998	-11,1
Ford	21.477	4.402	387,9
BMW-Mini	12.145	13.222	-8,1
Honda	4.249	7.572	-43,9
Opel	3.537	5.602	-36,9
Mercedes	3.171	3.770	-15,9
Mitsubishi	408	2.401	-83,0
Chrysler	269	2.734	-90,2
Volvo	226	127	78,0
Citroen - Peugeot	212	2.332	-90,9
Otras marcas	4.276	5.537	-22,8
<b>TOTAL</b>	<b>315.047</b>	<b>283.064</b>	<b>11,3</b>

En el gráfico de sectores se confirma el protagonismo de 2 marcas en el ranking de vehículos: Volkswagen más Renault representan el 75% de las unidades movidas en el Puerto.



#### 4.2.3 El tráfico de los Ferries (oro y pasaje)

Relacionado con el tráfico roro, destaca el tráfico de pasajeros y mercancías a través de los ferries que unen 3 puertos del sur de Inglaterra con el Puerto de Santander y que entre los meses de marzo a octubre efectuó 5 escalas semanales.

Los buques que prestan servicio a las mismas y que efectuaron 206 escalas en 2011 fueron:

- PONT-AVEN, de la histórica línea de pasajeros y mercancías con el Puerto de Plymouth y Portsmouth, con dos escalas semanales. En 2011 el PONT AVEN efectuó **87** escalas y movió 102.462 toneladas en 3.794 unidades rodantes (mejores datos que en 2010).
- COTENTIN, línea Short Sea Shipping con el Puerto de Poole, con tráfico de mercancías en camiones, y pasajeros-conductores, con una escala semanal. En 2011 efectuó **72** escalas y movió 341.863 toneladas en 11.963 unidades rodantes (mejores datos que en 2010)
- CAP FINISTERE, incorporado en marzo de 2010, con dos escalas, pero desde octubre de 2011 una sola escala uniendo Santander con el Puerto de Portsmouth. Este hecho en concreto es el que ha motivado peores cifras en el tráfico de mercancía roro en este ejercicio que en anterior, ya que en 2011 efectuó **47** escalas, frente a 78 en 2010, y movió 147.878 toneladas en 5.370 unidades, frente a 280.415 toneladas movidas en el ejercicio anterior:



Se resume en la siguiente tabla dicho tráfico:

	2011	2010	Diferencia	Variación (%)
Pasajeros	211.680	239.037	-27.357	-11,4
Turismos (unidades)	71.224	75.842	-4.618	-6,1
Mercancía (unidades)	21.127	23.152	-2.025	-8,7
Mercancía (toneladas)	592.143	647.175	-55.032	-8,5

Del número de pasajeros diferenciamos:

- 187.163 pasajeros que embarcan o desembarcan del buque en el Puerto de Santander.
- 17.832 pasajeros conductores de elementos de transporte.
- 6.685 pasajeros que no embarcan ni desembarcan en Santander, y que no se consideran en régimen de crucero turístico, al no estar definidos como tales por la Ley de Puertos.

La mercancía movida en los camiones y plataformas de este servicio marítimo, suele ser muy diversa: alimentos, muebles, ropa, piezas de automóvil, materiales de construcción, etc.

#### 4.2.4 Pasajeros en régimen de crucero turístico

Los pasajeros en régimen de crucero turístico alcanzaron la cifra de 7.522, lo que representa tan solo el 3% del tráfico total de pasajeros, siendo 7 el número de escalas efectuadas en 2011.

### 4.3 TRÁFICO DE CONTENEDORES

	2011	2010	Diferencia	Variación (%)
Número TEUS	2.140	1.520	620	40,8 %
Toneladas	20.043	13.250	6.793	51,3 %

Los contenedores que entran o salen del Puerto de Santander; son en su mayoría de más de 20 pies.

De los 2.140 TEU's que se han movido, 1.836 TEU's, el 86%, pertenecen al tráfico de contenedores sobre plataformas rodantes, denominadas cassetts, con papel importado de Finlandia.

### 4.4 TRÁFICO EN MUELLES DEL SERVICIO Y MUELLES PARTICULARES

Existe un claro protagonismo de los muelles del servicio frente a los muelles particulares,

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia	Variación (%)
Muelles del servicio	3.892.144	3.746.465	145.679	3,9
Muelles particulares	1.179.410	1.200.662	-21.252	-1,8
<b>TOTAL</b>	<b>5.071.554</b>	<b>4.947.127</b>	<b>124.427</b>	<b>2,5</b>

Dentro de los muelles del servicio destacan los muelles del complejo portuario de Raos, donde se manipularon 3.016.705 toneladas, lo que representó el 78% del total movido en los muelles del servicio.

A través de los muelles particulares, se mueven graneles líquidos, productos siderúrgicos, así como cemento y sepiolita.

El total movido en Raos, incluyendo muelles del servicio y particulares (al oeste del Puente) ha sido de 4.134.497 t, el 82% del tráfico total.

El total movido en los muelles de Maliaño, Albareda, Margen Norte, incluyendo muelles del servicio y particulares (al este del Puente) ha sido de 875.385 toneladas, el 17%.

### 4.5 TRÁFICO DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN FERROCARRIL

Por este medio de transporte se movió el 18% de las toneladas que pasaron por el Puerto en el año 2011. Este ratio se ha reducido en esta ocasión, ya que suele estar en torno al 20%.

La carretera es el principal medio de transporte utilizado para la entrada y salida de mercancías de la zona de servicio del Puerto; le sigue el ferrocarril, y después la tubería.

(en toneladas)	2011	2010	Diferencia	Variación (%)
RENFE	494.367	635.360	-140.993	-22,2
FEVE	410.614	348.144	62.470	17,9
<b>TOTAL FERROCARRIL</b>	<b>904.981</b>	<b>983.504</b>	<b>-78.523</b>	<b>-8,0</b>

En el cuadro siguiente se desglosa la mercancía que hace uso del ferrocarril, teniendo en cuenta que FEVE transporta carbonato sódico de embarque y carbón de desembarque; el resto de mercancías lo hace RENFE.

El uso del ferrocarril ha sufrido una reducción, no solo por que ha habido un menor tráfico en las mercancías que utilizan este medio de transporte habitualmente: graneles líquidos

dos y cemento, sino porque mercancías como manganeso, cereales, etc. han hecho un menor uso del ferrocarril en este ejercicio.

Tráfico FF.CC.	Embarque	Desembarque	Total 2011	Total 2010	Var. (%)
Carbón	-	319.809	319.809	273.611	16,88
Manganeso	-	35.550	35.550	59.779	-40,53
Cereales	-	22.756	22.756	47.012	-51,59
Cemento	149.199	-	149.199	222.975	-33,09
Automóviles y sus partes	126.078	16.496	142.574	105.600	35,01
Carbonato sódico	143.370	-	143.370	113.681	26,12
Graneles líquidos	75.535	-	75.535	126.230	-40,16
Productos químicos	-	15.108	15.108	30.273	-50,09
Productos siderúrgicos	-	0	0	3.025	-100,00
Mat. Móvil FF.CC.	103	977	1.080	1.318	-18,09
<b>TOTAL</b>	<b>494.284</b>	<b>410.696</b>	<b>904.981</b>	<b>983.504</b>	<b>-7,98</b>

## 4.6 ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA FACTURACIÓN DEL 2011 RESPECTO AL 2010

	2011	2010	Var. (%)
Tasa de Ayudas a la navegación	124.927,84	148.468,69	-15,9 %
Tasa del Buque	3.534.259,08	4.035.747,45	-12,4 %
Tasa del Pasaje	1.125.497,78	1.357.986,62	-17,1 %
Tasa de la Mercancía	4.613.127,78	5.120.583,75	-9,9 %
Tasa de utiliz. Zona de tránsito	78.119,21	48.123,73	62,3 %
Tasa de la Pesca Fresca	234.600,51	246.121,05	-4,7 %
Tasa de Embarcaciones Deportivas y de Recreo	233.006,58	504.229,40	-53,8 %
Tasa por Servicios Generales	146.491,61	12.748,41	1049,1 %
<b>TOTAL TASAS</b>	<b>10.090.030,04</b>	<b>11.474.009,10</b>	<b>-12,1 %</b>
Tarifa de Almacenaje	549.952,29	546.669,03	0,6 %
Tarifa de Suministros	148.928,16	215.737,15	-31,0 %
Tarifa de Servicios Diversos	246.871,71	256.410,39	-3,7 %
Tarifa fija recepción desechos	556.704,87	268.180,09	107,6 %
<b>TOTAL TARIFAS</b>	<b>1.502.457,03</b>	<b>1.286.996,66</b>	<b>16,7 %</b>
Tasa ocupación y actividad	6.696.935,07	6.775.880,82	-1,2 %
Tráficos Mínimos	7.500,00	7.500,00	0,0 %
Averías	11.509,55	3.699,63	211,1 %
Intereses de Demora, Sanciones y Recargos	80.973,63	48.947,62	65,4 %
Otros ingresos	28.448,12	9.929,57	186,5 %
<b>RESTO INGRESOS</b>	<b>6.825.366,37</b>	<b>6.845.957,64</b>	<b>-0,3 %</b>
<b>TOTAL FACTURACIÓN</b>	<b>18.417.853,44</b>	<b>19.606.963,40</b>	<b>-6,06 %</b>

Las cifras del 2011 respecto al 2010 ha sufrido una reducción del **6%**, lo que se contrapone en cierta medida con los datos de tráfico de mercancías ya que en 2011 se ha incrementado en un 2,5%; sin embargo el dato de pasajeros se ha reducido en un 11%, y la suma de los GT de los buques también se ha reducido en un 2% (El GT influye directamente en la facturación de las tasas de ayudas a la navegación, del buque y de la tarifa fija de recepción de residuos).

Efectivamente las cifras estadísticas del Puerto, pero, especialmente las nuevas tasas del 2011, han dado lugar a este resultado.

La Ley de Puertos del Estado, cuya entrada en vigor en su totalidad se produjo el 1 de enero de 2011, asigna cuantías básicas a las tasas claramente inferiores a los valores equivalentes que se venían aplicando hasta ahora. Además establece nuevos coeficientes y bonificaciones que podrían dar lugar a una reducción aproximada del 10% de los ingresos en las Autoridades Portuarias (*Fuente: Fichas Descriptivas. EPPE Noviembre 2010*)

De lo expuesto en el párrafo anterior, común para todos los Puertos Españoles, era de esperar que el Puerto de Santander, con sus peculiaridades, sus tráfico determinados, etc. se haya visto también afectado.

De este cuadro se deduce lo siguiente:

La menor facturación se concentra en la facturación de las **tasas** por utilización de las instalaciones, así como la tasa de ayudas a la navegación, por lo que se analiza más detalladamente en el siguiente epígrafe.

En cuanto a la facturación por las tasas de ocupación y actividad, devengadas por las concesiones y autorizaciones provisionales, se ha reducido en un 1,2% en 2011, efecto de los nuevos gravámenes de la Ley, más bajos, y del porcentaje de actualización: el 75% IPC INTERANUAL de octubre a octubre tanto para la tasa de ocupación como la de actividad.

Respecto a las tarifas :

La tarifa de suministros se reduce, porque el Puerto ha reducido también el suministro de agua y energía a particulares en 2011.

La tarifa de recepción de desechos se incrementa respecto del periodo anterior; ya que desde el 27 de agosto de 2010, comenzó a aplicarse esta tarifa fija en función del GT a todos los buques, hicieran o no uso del servicio de recepción efectuado por las empresas prestadoras del servicio, lo que ha motivado que se haya facturado más por este concepto.



05. EJERCICIO ECONÓMICO  
Y FINANCIERO

## 5.1 | BALANCE DE SITUACIÓN

Durante el ejercicio 2011, el Patrimonio Neto de la Autoridad Portuaria de Santander se ha incrementado en más de 8 millones de euros lo que supone un aumento con respecto al ejercicio anterior de más del 2,5%.

El activo no corriente, compuesto en casi su totalidad por el inmovilizado, es la masa patrimonial más importante desde el punto de vista cuantitativo de la Autoridad Portuaria –más de 313 millones de euros–. Al cierre del 2011 refleja una pequeña disminución de poco más de medio millón de euros.

El incremento del activo corriente –créditos a c/p y efectivo– en más de 9 millones de euros en términos absolutos durante el año 2011, supone porcentualmente un aumento de más del 33% con respecto al dato del ejercicio 2010. Este aumento se reparte básicamente entre dos epígrafes, por un lado, los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar –7 millones de euros– y por otro, las inversiones financieras a corto plazo –2 millones de euros–.

Las deudas a largo plazo –Pasivo no corriente– del ejercicio 2011, han disminuido en más de 10 millones de euros. Se corresponde principalmente con el traspaso a corto plazo de las obligaciones a pagar por capital e intereses del litigio tarifario, antigua tarifa de mercancías y pasajeros.

Casi en la misma cuantía se han incrementado las deudas a corto plazo –Pasivo corriente– durante el año 2011 –más de 10 millones de euros–.

El capital circulante –diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente– se ha reducido durante 2011 en 1,3 millones de euros, manteniéndose por encima de los 21 millones de euros, lo que pone de manifiesto una excelente solvencia financiera para hacer frente a las obligaciones a corto plazo.

## 5.2 | CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

El resultado del ejercicio 2011 ha sido de más de 7,8 millones de euros, incrementándose en más de un 290% con respecto al beneficio del año 2010. Desglosándolo por tipo de operaciones, tenemos:

- El resultado de explotación se ha incrementado en casi 2 millones de euros, pasando de 1,4 millones de euros en 2010 a 3,4 millones en 2011.
- El resultado financiero durante el año 2011 ascendió a 4,4 millones de euros lo que supone un incremento de más de 3,8 millones de euros.

Este resultado tan importante se debe, fundamentalmente, al efecto conjunto de los ingresos excepcionales y de los financieros derivados del reconocimiento de las cantidades a transferir a nuestra Autoridad Portuaria por parte del Ministerio de Hacienda para hacer frente a las obligaciones surgidas como consecuencia de las sentencias anulatorias por tarifas portuarias erróneamente practicadas.

## 5.3 | RECURSOS GENERADOS POR LAS OPERACIONES

Una vez realizados los correspondientes ajustes en las partidas que integran este estado financiero, concluimos que durante el ejercicio 2011 se han reducido los recursos ge-

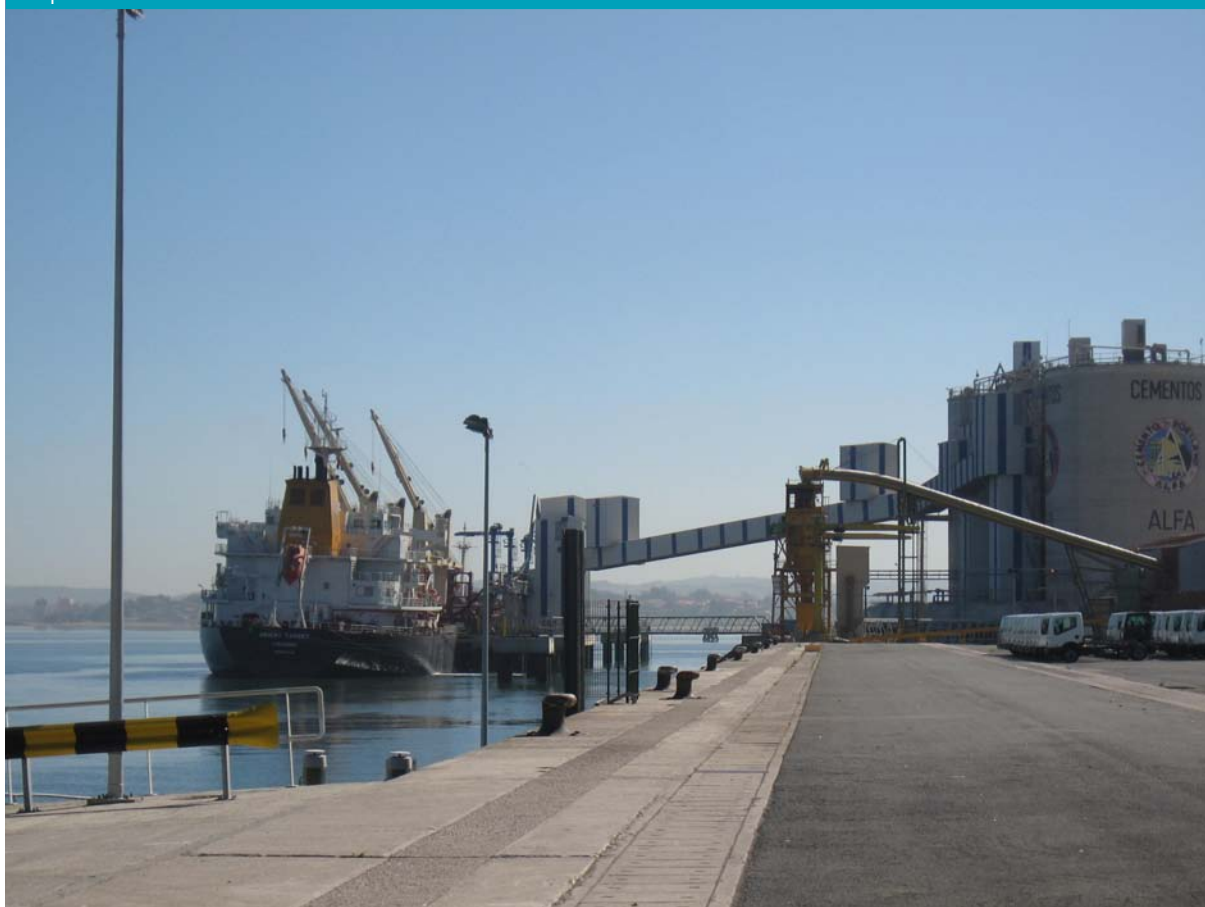
nerados por la entidad en más de 2,2 millones de euros con respecto al año anterior (hemos pasado de 6,6 millones generados en 2010, a 4,4 en 2011).

Santander, 12 de marzo de 2012.  
Fdo.: José Manuel Río.

06. GESTIÓN ESTRATÉGICA,  
TÁCTICA Y OPERATIVA



## 6.1 | INFRAESTRUCTURAS



### 6.1.1 Breve descripción de las obras más importantes

#### Rehabilitación del entorno del Dique de Gamazo

La zona fue declarada Bien de Interés Cultural por el Gobierno de Cantabria y está incluida en el dominio público portuario. Comprende no solo el Dique, sino también el área de servicio perimetral, el cierre de forja norte y su acera, así como la antigua casa de bombas. Dado el tiempo transcurrido desde que dejó de tener utilidad para la reparación de buques es necesario proceder a su puesta en valor y dotar al conjunto de unos materiales de escaso mantenimiento.

#### Viales en el Espigón Central de Raos

Las necesidades de seguridad y fluidez para el tráfico de vehículos nuevos en el Muelle 8 han obligado a desviar el tráfico paralelo a dicho muelle a través de la zona Sur del Espigón Central, separando así ambos flujos transversales y facilitando el paso de las mercancías de la terminal de Líquidos LBC Tank Terminals. La obra ha incluido nuevas glorietas, señalización vial, cierres de parcelas y el hormigonado definitivo de los cruces de viales con el ferrocarril de acceso a este espigón. Las obras han terminado en el otoño 2011.

#### Rehabilitación y renovación de vías en muelles de Maliaño

La entrada en servicio del puente sobre la Dársena de Maliaño origina una redistribución del tráfico portuario terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril. Una de las zonas más afectadas es la correspondiente al puerto antiguo o Muelles de Maliaño. Las obras han consistido en la retirada de las vías férreas no necesarias, la reparación de las que han de permanecer; renovación de redes de servicio desde la zona de la Comandancia Naval hasta la Margen Norte y pavimentación final de toda la franja afectada comprendida entre el Muelle de Maliaño y el cierre trasero del Puerto. Las obras han comenzado en febrero de 2011 y terminado en noviembre de ese mismo año.

#### Mejora de calados en el muelle I de Raos

La tendencia de los fletes de los graneles sólidos minerales está dirigiéndose con cierta velocidad hacia buques que van preparando su calado a las futuras posibilidades del Canal de Panamá, por lo que el calado de 13 metros de este muelle no puede atender a los barcos de calado superior a tal cifra existentes en el mercado. Una vez desarrollado el estudio de alternativas basado en una campaña geotécnica específica para conocer la mejor solución técnica que



permita alcanzar al menos 14,50 metros de calado, se ha redactado el proyecto de construcción.

#### **Urbanización del entorno de la Estación Marítima**

Los diversos cambios producidos en la legislación y en la atención al pasajero hacen necesario modificar determinados aspectos de los servicios actualmente existentes, como control de accesos, seguridad para evitar accidentes, información al pasaje, facilidades para la realización de trámites, necesidades individuales de las personas, etc. A fin de resolver estos aspectos es necesario proceder a modificaciones en los cierres y a instalar una serie de redes de servicios a lo largo de las zonas de estancia de los vehículos en espera de su embarque. Una vez adjudicado el contrato, la aparición de nuevas necesidades ha obligado a la redacción de un proyecto modificado y su tramitación, habiendo comenzado las obras en diciembre de 2011.

#### **Nuevos muelles de Maliaño**

A fin de conseguir una línea de atraque de suficiente longitud para combinar varios puestos para buques de diferentes esloras, se prevé la construcción de un nuevo muelle de unos 850 metros de longitud para atender los tráfico de ferries y cruceros que comprende, además, la ejecución de una rampa ro-ro. La inversión comienza con un reconocimiento geotécnico de los terrenos de cimentación del muro del muelle a fin de determinar la tipología adecuada.

#### **Reforma y acondicionamiento de instalaciones en faro de Cabo Mayor para Centro de Arte**

La inversión se dirige a la terminación del conjunto museístico emprendido en diversos espacios de esta señal marítima. En concreto, se procederá a la demolición de los antiguos establos, a la habilitación de un espacio dedicado a almacén y oficina, reubicación del grupo electrógeno y otros servicios auxiliares, dotación de una salida de emergencia, drenaje y urbanización exterior.

#### **Suministro de once boyas para la canal principal de navegación del Puerto de Santander**

Para el balizamiento de la Canal Principal de la Bahía del Puerto de Santander existían once boyas de hierro de procedencia diversa, heredadas de la época en la que tenían que albergar en su interior bombonas de gas acetileno. Posteriormente fueron modificadas para soportar paneles fotovoltaicos, aerogenerador y batería. La tendencia actual obliga a instalar equipos luminosos compactos que integran en un mismo bloque la luz, el sistema de alimentación y el telecontrol, lo que posibilita la utilización de soportes mucho más

ligeros y sencillos, dando paso a la implantación generalizada de boyas de elastómero, en las que se han minimizado las partes metálicas que han de soportar esfuerzos.

#### **Implantación de un nuevo sistema de telecontrol de las ayudas a la navegación de la Autoridad Portuaria**

La APS disponía de un sistema de telecontrol de faros y boyas que transmitía sus parámetros por radio (frecuencia propia 163.725 Mhz) a un ordenador de control. Toda la información recibida se gestionaba por una aplicación en Visual Basic con una serie de pantallas de interface con el usuario y una base de datos en Access. Este sistema estaba basado en tecnología del comienzo de los años 90, y tenía problemas para encontrar repuestos, no permitiendo actualizaciones ni incorporaciones de nuevas tecnologías y en general estaba en fase de deterioro general por fin de la vida útil de la mayoría de sus componentes. En el mercado de las Ayudas a la Navegación, ya se han consolidado y estabilizado los equipos que basan sus sistemas luminosos en la tecnología led de muy alto rendimiento. También han aparecido en el mercado general un amplio desarrollo de sistemas de comunicación fiables, baratos y de consumo muy reducido. Esto ha provocado que sea posible integrar en un mismo equipo la alimentación, el equipo luminoso y el de telecontrol. La integración de los equipos se está realizando utilizando dos sistemas diferentes de comunicación: Mensajería SMS basada en telefonía móvil y mensajería radio basada en la banda libre de radio. Debido a la especial distribución geográfica de las Ayudas a la Navegación dependientes de esta Autoridad Portuaria, nos encontramos por un lado un número muy elevado de Ayudas concentradas en la bahía, que posibilita una comunicación vía radio banda libre y coste cero, y por otro hay elementos dispersos como los faros y algunas balizas para los que resulta gravoso el uso de la radio y es más económico el uso sistemas de comunicación basados en mensajería SMS. La solución propuesta desde el Servicio de Ayudas a la Navegación de esta APS para la implantación de un nuevo sistema de telecontrol de las Ayudas a la Navegación contempla la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de los siguientes equipos de 22 Luces autoalimentadas, dotadas de GPS y telecontroladas vía radio en VHF banda libre, 11 de color rojo y 11 verdes; una Unidad Concentradora de Mensajes capaz de integrar y gestionar mensajería radio y mensajería SMS, un Centro de Control servidor Web para la explotación del sistema.



#### **Instalación de 220 m de tubería de polietileno para conducción y suministro de agua a barcos en el muelle de Raos nº2.**

La Autoridad Portuaria de Santander dispone en el muelle de Raos Nº2 de una galería de 220 m, con una tubería de fibrocemento Ø 110 mm para la conducción y suministro de agua a este muelle. El motivo de esta obra es la sustitución de esta tubería por otra nueva de polietileno, dado que la actual contiene amianto y es potencialmente peligroso para la salud; además, la galería tiene tomas de registro para acceso a la limpieza de la galería, las cuales no soportan el peso del tráfico pesado que se mueve en el puerto lo que origina que se rompan y a su vez producen constantes roturas en la tubería actual de fibrocemento. La solución que se propuso a la Dirección del Puerto fue la instalación de una tubería nueva de polietileno Ø 110 mm, de alta densidad con unión mediante elastómero, incluido válvulas de compuerta y sus accesorios para tomas a los barcos, y relleno con arena de la galería, sustituyendo las tapas por 10 cm aproximadamente de aglomerado en caliente.

#### **Remozado de la rampa de pasajeros para los ferris**

Se ha dotado a la pasarela, de un nuevo equipo hidráulico de accionamiento, con sistema de enclavamiento de seguridad ante una eventual pérdida de apoyo del "finger" en la cubierta del barco. Así también se ha realizado un nuevo cuadro de maniobra, de manejo más sencillo y de un nuevo alumbrado interior de la pasarela en led.

**Instalación de nuevas barandillas** en el muelle de Calderón, evitando la caída sobre rampas y/o escaleras.

**Nueva cartelería en raos** para la circulación del nuevo vial sur:

#### **Recogida de agua de lluvia para el riego de viales**

Con el personal de mantenimiento y aprovechando la antigua instalación de riego de parvas, hemos conducido las aguas de una nave contigua al depósito de agua del riego de parvas, con el fin de aprovecharla para el riego de viales.

#### **Protección del grupo electrógeno de emergencia del puente**

Debido a la cercanía del grupo electrógeno de emergencia del puente, al mar, este ambiente le estaba degradando en exceso.

#### **Apertura de una salida de emergencia en la fachada sur del edificio Sede**

Por motivos de seguridad se decidió abrir una puerta manual en la fachada sur del edificio Sede de la Autoridad Portuaria, evitando que una posible avería de las puertas automáticas de su acceso pudiera dejar bloqueada las mismas, dificultando un acceso o evacuación seguro.

#### **Adaptación e instalación de nuevas lámparas de bajo consumo de 140w (antes 400w) en las torres de alumbrado público de Raos y preparación para el telecontrol.**

#### **Telecontrol de gestión de encendido de las torres de alumbrado público de Raos**

Desarrollo y puesta en marcha.

#### **Reparación de las fisuras en las torres de alumbrado de Raos**

Se ha acometido una reparación urgente de 2 torres en las que aparecieron fisuras en su base. Se ha encargado a una empresa de Ingeniería el estudio y solución a este problema, lo que dará la solución definitiva a unas 12 torres que tienen este problema.

#### **Pintado de viales en el muelle de Raos 8**

Dando cumplimiento a las normas de calidad Anfac se ha pintado las líneas de referencia en la primera línea de Raos 8, con el fin de mantener el orden y la fácil localización de los movimientos de coche nuevo.

## 6.2 | SEGURIDAD INDUSTRIAL



### 6.2.1 Introducción

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, en el documento “POLÍTICA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO” de fecha 25 de enero de 2010, considera que “La Seguridad y Salud en el Trabajo es un componente fundamental de las **Operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y servicios portuarios, y la gestión del dominio público portuario**, y las asume como una responsabilidad de todas las personas que trabajan en la organización. Siendo consciente de este principio, se compromete a:

- Prevenir los daños y el deterioro de la salud de todos sus trabajadores.
- Potenciar la mejora continua de la gestión y el desempeño en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Todo ello con el objeto de conseguir elevar el nivel de protección de la Seguridad y la Salud en el Trabajo de todos sus trabajadores, mediante el desarrollo de un Sistema de Gestión adecuado, basado en la acción preventiva.

Para poder cumplir todo lo expuesto anteriormente, la Presidencia de la APS facilitará los recursos necesarios, tanto organizativos como materiales, que permitan alcanzar el objetivo de reducir al máximo posible los accidentes, incidentes y enfermedades laborales, siempre teniendo en cuenta los límites tecnológicos disponibles. De la misma forma, cumplirá los re-

quisitos legales aplicables en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, así como otros requisitos que la empresa suscriba de forma voluntaria”.

### 6.2.2 Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander

Durante el año 2011 no se han registrado incidentes que hayan provocado la activación del Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander. Tampoco en las instalaciones situadas en la Zona de Servicio del Puerto de Santander se han producido incidentes que hayan obligado a activar el Plan de Emergencia Interior en dichas instalaciones.

### 6.2.3 Simulacros de Evacuación

El artículo 18 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, obliga al empresario a informar a los trabajadores en relación con los riesgos para la seguridad y la salud en el trabajo, las medidas de protección y prevención, así como las medidas dispuestas en el artículo 20 de dicha Ley. En este sentido, y dentro del cumplimiento de lo especificado en los artículos señalados anteriormente, durante el año 2011 se han realizado dos ejercicios de evacuación de los edificios administrativos de la Autoridad Portuaria de Santander.

El primero se realizó el **día 30 de junio de 2011**, y se llevó a cabo en el Edificio Sede de la Autoridad Portuaria de Santander. Durante el ejercicio se dispararon las alarmas de incendio, momento en el que todo el personal y las visitas

que se encontraban en el edificio procedieron a abandonar el mismo utilizando para ello la propia escalera del edificio, desplazándose hacia el punto de concentración situado en la fachada este de la Sala Multiusos. Además del personal indicado, también se desalojaron las oficinas de la empresa logística UPM.

El segundo ejercicio se realizó en el Edificio Sotoliva el **día 1 de julio de 2011**, y al igual que en el realizado en el Edificio Sede, se simuló un incendio que no pudo ser controlado con los medios disponibles en el edificio, lo que obligó a evacuar al personal de la APS, Comunidad Portuaria y Capitanía Marítima.

Una vez finalizados, se efectuó una valoración del desarrollo de ambos ejercicios, analizando los tiempos de evacuación, el funcionamiento de los equipos de detección de incendios, las vías de evacuación, los tiempos de respuesta de los equipos de intervención, y la verificación de la eficacia de las medidas implantadas con el fin de subsanar las deficiencias detectadas en anteriores simulacros.



#### 6.2.4 Implantación del Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander y Simulacro de Emergencia

Una vez aprobado el Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander el día 15 de diciembre de 2010, por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, se procedió a implantar el Plan de Emergencia Interior según los principios establecidos en el punto 3.5 "Plan de Autoprotección" de la NORMA BÁSICA DE AUTOPROTECCIÓN DE LOS CENTROS, ESTABLECIMIENTOS Y DEPENDENCIAS DEDICADAS A ACTIVIDADES

QUE PUEDAN DAR ORIGEN A SITUACIONES DE EMERGENCIA, punto en el que se establece que la implantación del plan de autoprotección comprenderá al menos la formación (teórico/práctica) y capacitación del personal, el establecimiento de mecanismos de comunicación al público, y la provisión de los medios y recursos precisos para la aplicación del plan.

#### Difusión del PEI

La difusión del PEI se llevó a cabo mediante el envío de una copia completa del documento a los diferentes Organismos Públicos con competencias en Protección Civil, y a los Ayuntamientos cuyo territorio limita con la Zona de Servicio del Puerto de Santander.

#### Implantación a través de la formación

En cuanto a la implantación a través de la formación del Plan de Autoprotección del Puerto de Santander, se estableció un programa formativo y los días 14, 15, 16, 17 y 18 de marzo de 2011 se impartieron cursos de formación sobre el contenido del Plan de Autoprotección. El número de asistentes por grupo fue de aproximadamente 30 personas, y la duración de la jornada fue de unas 2 horas.

#### Planificación de ejercicios de adiestramiento destinados al personal con funciones específicas en el Plan.

Por último se realizó un ejercicio de adiestramiento en el que se simuló una de las hipótesis incidentales incluidas en el Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander. El ejercicio se llevó a cabo el día 24 de marzo de 2011, y en él se simuló un derrame de ACRILONITRILLO o BIOETANOL de uno de los vagones que formaban un convoy ferroviario con destino a la Terminal de Productos Químicos.

#### 6.2.5 Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental

El RD 253/2004 establece las medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, y determina las condiciones de aprobación de los diferentes planes de contingencia, así como sus contenidos, y el de los estudios de condiciones ambientales, meteorológicas y oceanográficas.

El Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental del Puerto de Santander y el Estudio de condiciones ambientales, meteorológicas y oceanográficas, fue aprobado en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en sesión ordinaria el día 30 de junio de 2006.

Durante el año 2011 no se activó el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental del Puerto de Santander

### 6.2.6 Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo (OHSAS 18001:2007)

Durante el año 2010 se procedió a la implantación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo conforme a los requisitos de la Norma OHSAS 18001:2007, como paso previo a su certificación.

La auditoría de certificación se realizó en dos fases: Una primera fase celebrada el 17 de enero de 2011, y una segunda fase llevada a cabo del 13 al 15 de abril de ese mismo año. El resultado de las auditorías determinó que la APS dispone de un SGSST que demuestra una elevada consistencia y eficacia, de tal forma que la revisión del sistema ha arrojado datos especialmente positivos en casi todos los procesos, lo cual permite asegurar la buena salud de la que goza el sistema de gestión.

El Certificado del sistema de Gestión de la Salud y Seguridad en el Trabajo fue emitido por la Entidad Certificadora con fecha 6 de mayo de 2011.



### 6.2.7 Comité de Seguridad y Salud Laboral

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales en su artículo 38, establece que en aquellas empresas que cuenten con 50 o más trabajadores se constituirá un Comité de Seguridad y Salud (CSSL), siendo éste

un órgano paritario y colegiado de participación, destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos.

En la actualidad el CSSL de la Autoridad Portuaria de Santander está constituido por cuatro Delegados de Prevención, y cuatro representantes de la Dirección del Puerto.

Durante al año 2011 el CSSL se ha reunido en las siguientes fechas:

- 25 de febrero de 2011
- 5 de mayo de 2011
- 28 de octubre de 2011
- 16 de diciembre de 2011

### 6.2.8 Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander

El Real Decreto 171/2004, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 establece, en su artículo 11, diferentes medios de coordinación empresarial. Dentro de estos está la celebración de reuniones periódicas entre las empresas concurrentes, medio de coordinación elegido por la Autoridad Portuaria para coordinarse con las empresas concurrentes en el Recinto Portuario. Estas reuniones se vienen celebrando desde el 21 de diciembre de 2005, fecha en la cual se constituyó el Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPP).

Durante el año 2011, dicho Comité se reunió en sesión ordinaria en las siguientes fechas:

- 17 de febrero de 2011
- 16 de junio de 2011
- 17 de noviembre de 2011

### 6.2.9 Comité de Recursos Preventivos

En el punto 3º del artículo 10 del Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/95, se establece que: "El empresario principal deberá comprobar que las empresas contratistas y subcontratistas concurrentes en su centro de trabajo, han establecido los necesarios medios de coordinación entre ellas".

En base a esta obligación de establecer medios de control y coordinación, y sin perjuicio de las medidas a tomar en ma-



teria de Prevención de Riesgos Laborales para el resto de empresas, se decidió constituir ex novo el Comité de Recursos Preventivos de la Autoridad Portuaria de Santander (CRPAPS), como medio para controlar; coordinar; cooperar; informar y formar en materia de Seguridad y Salud Laboral a las empresas contratadas por la Autoridad Portuaria de Santander; que prestan sus servicios de forma continua en la Zona de Servicio del Puerto de Santander.

Las funciones del CRPAPS son complementarias y no sustitutivas, de aquellas obligaciones legales y competencias que en materia de prevención de riesgos laborales, que sean exigibles a las empresas y organismos con representación en el CRPAPS, y que desarrollan su actividad en el Puerto de Santander.

Durante el año 2011 el CRPAPS se reunió en las siguientes fechas:

- 31 de marzo de 2011, reunión dedicada a impartir la formación sobre el Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander, al personal de las empresas contratadas por la APS.
- 30 de junio de 2011
- 3 de noviembre de 2011

#### 6.2.10 Formación en Materia de Seguridad Industrial y Prevención de Riesgos Laborales

Dentro de la política preventiva de la Autoridad Portuaria de Santander, cabe destacar la formación de su personal a través de cursos tanto de prevención como sobre emergencias en instalaciones o relacionados con el medio ambiente. Los cursos realizados durante el año 2011, fueron los siguientes (ver Fig. 2).

Denominación de la Acción Formativa	Fecha
Prevención de Riesgos Laborales-Nivel Básico	Enero - febrero
Elaboración e implantación de Planes de Autoprotección	Febrero - septiembre
Actualización en Seguridad Industrial: Nuevo PEI	28, 29 y 30 de marzo / 28 de abril / 10, 20 y 24 de mayo
Lucha contra incendios, nivel avanzado	7 de abril
PRL: Manejo Manual de Cargas	8 de abril
PRL: Seguridad Vial	14 de abril
SVB y DESA	4 y 5 / 6 y 7 / 9 y 10 de mayo
PRL: Pantallas de Visualización de Datos	30 de noviembre
Coordinación de Actividades Empresariales (CAE)	16 de diciembre

(Fig. 2)

### 6.2.11 Programa Cero Accidentes de Trabajo en las Empresas de Cantabria

La Autoridad Portuaria de Santander participó en el programa "CERO ACCIDENTES DE TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE CANTABRIA 2006-2009". Terminado este, el Gobierno de Cantabria, a través del Instituto Cántabro de Seguridad y Salud en el Trabajo (ICASST) promovió el proyecto "OBJETIVO CERO ACCIDENTES DE TRABAJO EN CANTABRIA 2009-2012", al que se podían acoger voluntariamente aquellas empresas que no tuvieran una siniestralidad elevada.



Objetivo

**CERO  
ACCIDENTES  
DE TRABAJO**

en cantabria

2009-2012

La Autoridad Portuaria solicitó su inclusión en el nuevo proyecto, con el fin de mejorar la gestión de la prevención y las condiciones de trabajo como vías de compromiso en la lucha contra la siniestralidad laboral. El ICASST aprobó la adhesión en el mes de marzo, por la cual la Autoridad Portuaria se comprometía a superar las cinco fases de las que consta el proyecto en el periodo 2009-2012:

**Fase Preliminar:** Autodiagnóstico inicial

**Primera Fase:** Política y organización preventiva

**Segunda Fase:** Evaluación de riesgos y planificación de la actividad preventiva

**Tercera Fase:** Implantación del sistema de prevención

**Cuarta Fase:** Evaluación de la eficacia

Durante el año 2011 se han superado la SEGUNDA y TERCERA FASE, quedando para el año 2012 el objetivo de superar la CUARTA y última Fase de dicho Programa.

### 6.2.12 Carta Europea de Seguridad Vial

La Autoridad Portuaria de Santander renovó su compromiso como signatario de la "CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL" el 9 de septiembre de 2009. La Carta Europea es un programa promovido por la Comisión Europea que se presenta para el periodo 2009-2012, bajo el lema **Your commitment counts more than ever** ("Su compromiso es más importante que nunca").

Los compromisos que la Autoridad Portuaria de Santander adquirió en el momento de renovar su adhesión como signatario de la CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL, para el periodo 2009-2012, fueron los siguientes:

Mejora de la señalización vial horizontal en el Recinto Portuario, mediante el pintado de aquellos viales y cruces que presenten deficiencias por el uso o el tiempo transcurrido desde su pintado y que, debido a ello, provocan confusión entre los usuarios de las vías de circulación interna del Puerto (conductores y peatones).

Realización de campañas informativas sobre el uso del chaleco de alta visibilidad, cinturón de seguridad, limitación de velocidad, etc., mediante la publicación de mensajes y recomendaciones en los paneles informativos situados en distintas zonas del Puerto.

Llevar un registro de accidentes e incidentes que sucedan en el Recinto Portuario en los que hayan estado implicados vehículos, investigando y analizando las causas que los han motivado, con el fin de establecer medidas preventivas que eviten su repetición. Todos los años se elaborará un informe en el que se incluya un apartado destinado a los accidentes de circulación, con los resultados de la investigación y su comparativa con otros periodos, con el fin de valorar la eficacia de las medidas llevadas a cabo durante el periodo 2006-2009, y los compromisos adquiridos para el periodo 2009-2012.

## 6.3 | LA IMPORTANCIA DEL MEDIO AMBIENTE



La Autoridad Portuaria pretende que la calidad del servicio y la protección ambiental estén cada vez más presentes en las actividades que se realizan en el Puerto de Santander:

Durante los últimos años ha incorporado a la gestión principios básicos como la mejora continua, la satisfacción de las expectativas de los clientes, el cumplimiento estricto de la legislación, la prevención de la contaminación en fuente y el desarrollo sostenible.

La Política de Calidad y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria está disponible, para el público en general, en su página web: [www.puertosantander.com](http://www.puertosantander.com)

Desde el año 2003, la Autoridad Portuaria ha certificado la gestión de servicios del puerto comercial y administración del dominio público según las normas ISO 14001 y ISO 9001, como una muestra más de su compromiso con la calidad operativa y la mejora de los aspectos ambientales del Puerto de Santander:



### 6.3.1 Gestión Ambiental En La Autoridad Portuaria

#### 6.3.1.1 Objetivos Anuales

Cada año, la Autoridad Portuaria plantea objetivos que pretenden mejorar sus procesos de gestión y los aspectos

ambientales de las actividades que se desarrollan en el dominio público portuario. Concretamente, para el año 2011 se plantearon las siguientes iniciativas:

#### Iniciativas ambientales

- Análisis de la legislación ambiental aplicable a las empresas estibadoras.
- Optimización en la recogida selectiva de residuos MARPOL-Anexo V.
- Telecontrolar torres de alumbrado del Espigón Sur de Raos para adecuar consumo energético a las necesidades de la operación.
- Sustituir la tubería de fibrocemento del muelle 2 de Raos por otra de polietileno.
- Revisión, actualización y aprobación de las Normas Ambientales del Puerto de Santander.

#### Iniciativas de calidad

- Nuevo Centro de Datos de la Autoridad Portuaria.
- Aumento del tamaño de almacenamiento de datos.
- Instalación de cámaras Megapixel para la explotación portuaria.



### 6.3.2 Control de la Calidad del Aire

Para valorar las condiciones ambientales en las que se realizan las operaciones de manipulación de graneles sólidos y su posible influencia en la interfaz puerto-ciudad, la Autoridad Portuaria instaló en el 2004 un sistema de monitorización compuesto por una cabina de control con analizadores de partículas  $PM_{10}$  (para controlar los niveles de inmisión de polvo) y de gases  $NO$ ,  $NO_2$ ,  $NO_x$  y  $CO$ , así como una estación meteorológica y un completo sistema informático. Esta actuación se realizó en el marco del proyecto HADA-LIFE (Herramienta Automática de Diagnóstico Ambiental), con la participación de Puertos del Estado y otras siete Autoridades Portuarias.

#### Red de estaciones de control de la calidad del aire portuaria

La Autoridad Portuaria pretende disponer de una red de cabinas fijas de medición, de tal modo que proporcionen la información necesaria para conocer las condiciones existentes en el recinto portuario, así como la concentración de partículas en un tiempo real. Para ello, las nuevas terminales de graneles sólidos y agroalimentarias deberán disponer de equipamiento que suministre los datos a la red.

#### Control operacional

Para el control ambiental a tiempo real de las operaciones se utilizan variables meteorológicas como la velocidad y dirección del viento, que permiten tomar decisiones sobre la conveniencia de adoptar medidas preventivas (riego con

agua, suspensión temporal de la actividad, etc.) a fin de garantizar una inmisión de partículas inferiores a la establecida en el Real Decreto 102/2011 para aglomeraciones urbanas.

Durante el año 2011 se suspendieron temporalmente 26 operativas portuarias, 9 menos que el año anterior; durante un tiempo acumulado total de 50 horas, exactamente la mitad que el año anterior. Las principales mercancías afectadas por las paradas ambientales debido a condiciones meteorológicas adversas fueron el sulfato sódico (28 horas) y la sepiolita (20 horas), viéndose afectadas en menor medida otras mercancías como el carbonato sódico y la cascarilla de soja.

En 2011 finalizaron las obras de la nueva Terminal de Graneles Sólidos Agroalimentarios. Esta Terminal pretende convertirse en una terminal de referencia para el manejo de este tipo de mercancías en los Puertos del norte de España, no sólo a nivel operativo sino también ambiental.

Asimismo, durante 2010 comenzaron las obras de construcción de la Terminal de Graneles Pulverulentos en el Espigón Norte de Raos, junto a la Terminal de Graneles Sólidos Agroalimentarios. Dicha Terminal, actualmente en fase de prórroga, contribuirá a mejorar los aspectos ambientales asociados a las operativas portuarias de este tipo de mercancías.

#### Emisiones de partículas $PM_{10}$

Las principales fuentes de generación de emisiones de partículas de  $PM_{10}$  dentro del puerto son el tráfico pesado, carga/descarga y trasiego de graneles sólidos pulverulentos, agroalimentarios, etc.

$PM_{10}$ (R.D 102/2011)	Límite legal	2007	2008	2009	2010	2011
Nº de superaciones diarias de protección a la salud (Límite $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	35	72	52	31	5	32
Media anual de valores medios diarios de protección a la salud ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	40	39	44,92	32,17	29,67	33,23

#### Emisiones de dióxido de azufre, monóxido de carbono y dióxido de nitrógeno

$SO_2$ (R.D 102/2011)	Límite legal	2007	2008	2009	2010	2011
Nº de superaciones de protección a la salud (promedio 1h $> 350 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	24	0	0	1	0	0
Nº de superaciones de protección a la salud (promedio 24h $> 125 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	3	0	0	48 <sup>(*)</sup>	0	0

$NO_2$ (R.D 102/2011)	Límite legal	2007	2008	2009	2010	2011
Nº de superaciones del límite horario de protección a la salud (1h $> 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )	18	0	0	0	0	1
Media anual de protección a la salud ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	40	58	24,33	12,47	9,32	14,32

$CO$ (R.D 102/2011)	Límite legal	2007	2008	2009	2010	2011
Nº de superaciones diarias de protección a la salud ( $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ )	Media octohoraria	0	0	0	0	0

Estos parámetros de control y seguimiento se toman como valores de referencia dada la ubicación de la estación de control, junto a la entrada a los muelles de Maliaño-Margen Norte.

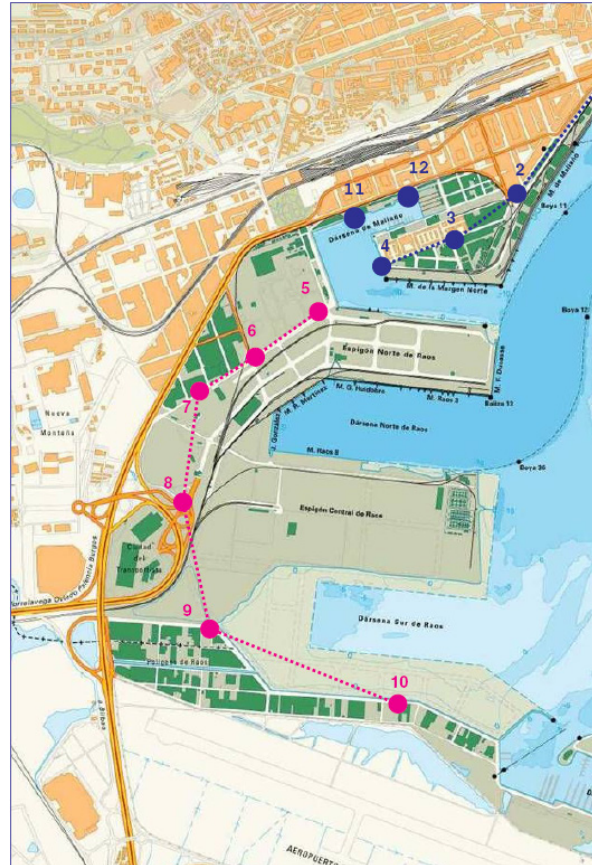
### 6.3.3 Control Emisiones Acústicas

De acuerdo con el Programa de Control y Seguimiento anual establecido por la Autoridad Portuaria, se controla tanto el ruido percibido en el perímetro portuario como los niveles de fondo debidos a las actividades ajenas al puerto (tráfico urbano, fundamentalmente) en una jornada representativa de la actividad portuaria en horario diurno, de 8:00 a 22:00 horas.

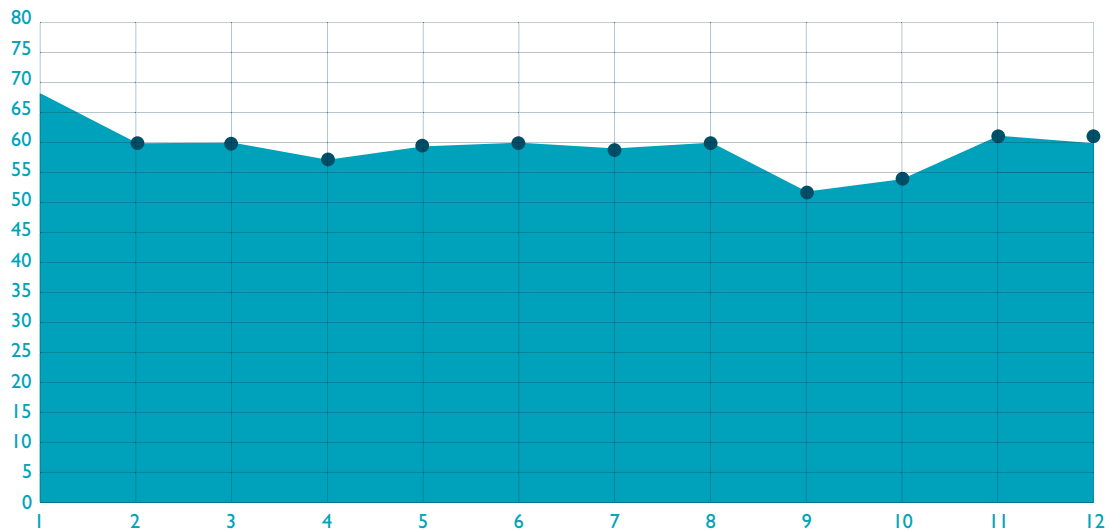
Los resultados obtenidos en la medición realizada en 2011 muestran que todos los valores obtenidos están por debajo de los límites establecidos en las Normas Ambientales del Puerto de Santander, (65 dBA para los puntos próximos a zonas urbanas residenciales: 1, 2, 3, 4, 11 y 12 y 70 dBA para el resto de puntos).

En todos los puntos de medida, excepto en los números 2 y 9 no existe diferencia concluyente entre el ruido de fondo y el ruido total para poder evaluar la actividad.

Todos los puntos están afectados por el tráfico y en los puntos número 2 y 3 la medida realizada está bajo la influencia de obras en el interior del puerto.



### dBA CONTROL DEL RUIDO DE LA ACTIVIDAD DEL PUERTO DE SANTANDER



#### Puntos de Control

01. Junto a la acera de la C/ Antonio López. Frente a los tramos 10 y 11 de los Muelles de Maliaño.
02. Acceso a los Muelles de Maliaño y Margen Norte.
03. Barrio Pesquero, frente al Muelle de la Margen Norte.
04. Barrio Pesquero, frente al Muelle de la Margen Norte y Antedársena de Maliaño.
05. C/ Peña Prieta, junto al Muelle Oeste de la Dársena de Maliaño y muelle de Nueva Montaña Quijano.
06. C/ Peña Prieta, junto al acceso Norte al Puerto de Raos.
07. C/ Peña Prieta, frente al Muelle de Raos 7 (frente a la fachada nave de Yllera).
08. Acceso Oeste al Puerto de Raos.
09. Acceso al Polígono de Actimarsa desde el Puerto de Raos.
10. Polígono de Actimarsa, frente a la Dársena Sur de Raos.
11. Zona Deportiva, C/ Marqués de la Hermida, antigua lonja, junto Dársena Maliaño.
12. Aparcamiento C/ Marqués de la Hermida, junto a entrada Bº Pesquero y Varadero.



### 6.3.4 Control de Calidad del Agua y Vertidos

#### Calidad del agua y planificación hidrológica

La planificación hidrológica es un proceso establecido por la Directiva Marco del Agua (DMA) que tiene entre sus fines alcanzar el buen estado ecológico de las masas de aguas continentales y costeras.

En España este proceso está reglado por la Instrucción de Planificación Hidrológica (orden ARM/2656/2008, de 10 de septiembre), y afecta significativamente a los puertos, pues afecta directamente a las Zonas I (interior) y II (exterior) de las aguas portuarias.

El 4 de mayo de 2011 se anunció la apertura de consulta pública sobre el documento denominado "Propuesta de Proyecto de Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental", tras el que se abrió un periodo de alegaciones de 6 meses. El 27 de octubre de 2011, la Autoridad Portuaria remitió su completa disconformidad con la delimitación propuesta para las aguas de la Zona I del puerto, solicitando que todas las aguas de dicha Zona se califiquen como masas de agua muy modificadas, ajustándose de esa forma a los criterios de delimitación establecidos en la propia Instrucción de Planificación Hidrológica.

#### Vertidos

De acuerdo con el Plan de Control de vertidos de la Autoridad Portuaria se realizan periódicamente analíticas de las aguas de escorrentía vertidas al mar desde los colectores portuarios, siendo los parámetros de control: pH, DBO<sub>5</sub>, DQO, sólidos en suspensión, amoníaco, aceites y grasas.

Se comprueba periódicamente la evolución de los parámetros de contaminación y la eficacia de las medidas correctoras en los puntos de control inscritos en el Registro de Vertidos de la Consejería de Medio Ambiente. Los resulta-

dos de las últimas analíticas muestran niveles superiores en pH, DBO<sub>5</sub> y DQO en 6 de los 37 puntos de control.

Se ha dispuesto de un equipo de muestreo automático para controlar los vertidos industriales municipales que pasan a colector portuario y vierten a la dársena Norte de Raos con objeto de poder determinar y discriminar la procedencia del mismo. Actuación que obedece a los vertidos que, de manera reiterada, se vienen produciendo y de los que la Autoridad Portuaria asume la recogida y gestión.

El control de los parámetros de vertido, la implantación y consolidación de medidas correctoras (medidas operativas, limpieza e instalaciones especializadas) y los requisitos exigidos a los usuarios de los colectores portuarios nos permiten mejorar la calidad del vertido.

#### Limpieza de dársenas y zonas comunes de agua

La embarcación de tipo pelícano del Servicio de Limpieza del Puerto de Santander ha retirado de la lámina de agua de la Zona de Servicio del Puerto en el 2011 un total de 315,96 toneladas de residuos sólidos. La gestión de los residuos sólidos recogidas es controlada por la Autoridad Portuaria, que también asume la recogida y gestión de los vertidos marinos.

La embarcación, además de realizar la recogida de residuos flotantes, 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.

En 2011 no se han sucedido vertidos contaminantes significativos, únicamente se detectaron dos manchas, una procedente de vertidos municipales (colector sin interceptar al Saneamiento de la Bahía) y otra de origen desconocido que no revistieron planes de actuación de contingencias.



### 6.3.5 Gestión de Residuos

#### 6.3.5.1 Puerto Comercial

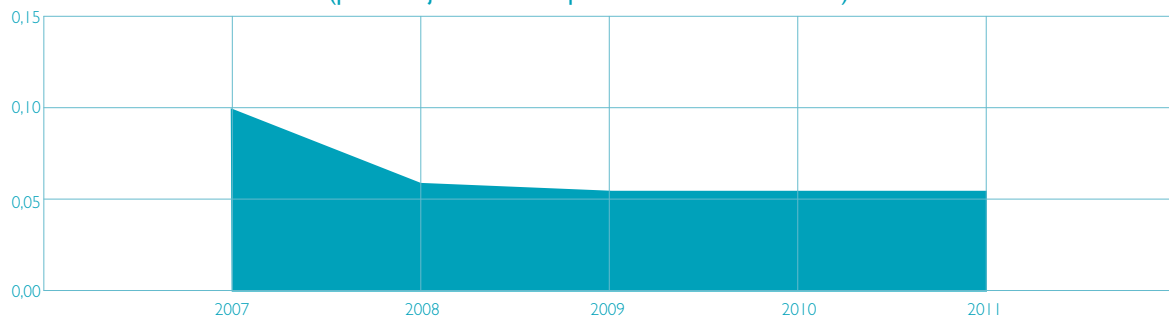
##### Residuos generados en las operaciones portuarias

Se aplica una tarifa sobre el exceso de residuos generados en las operaciones de carga/descarga y manipulación de mercancías que penaliza las operaciones incorrectas, considerando como tales aquellas que superan el 0,15% de la cantidad de mercancía de la escala. Dicho porcentaje se revisó y rebajó en el año 2009 (anteriormente era un 0,19%), con el objeto de reducir los residuos y seguir mejorando la calidad ambiental de las operaciones de trasiego de las mercancías.

El porcentaje de residuo generado respecto a la cantidad de mercancía manipulada por los operadores portuarios varía entre un 0,04% y un 0,08%, no alcanzando el 0,15%, valor a partir del cual se considera una “operativa incorrecta” y, por tanto, aplicable la tarifa por exceso de residuo.

Residuos generados en las operaciones portuarias	2007	2008	2009	2010	2011
% Residuo generado por tonelada de mercancía	0,10	0,07	0,06	0,06	0,06
Nº de operaciones portuarias con exceso de residuos	3	0	0	0	1
Toneladas de exceso de residuos	13,16	0	0	0	0,014

**EVOLUCIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS**  
(porcentaje de residuo por tonelada de mercancía)

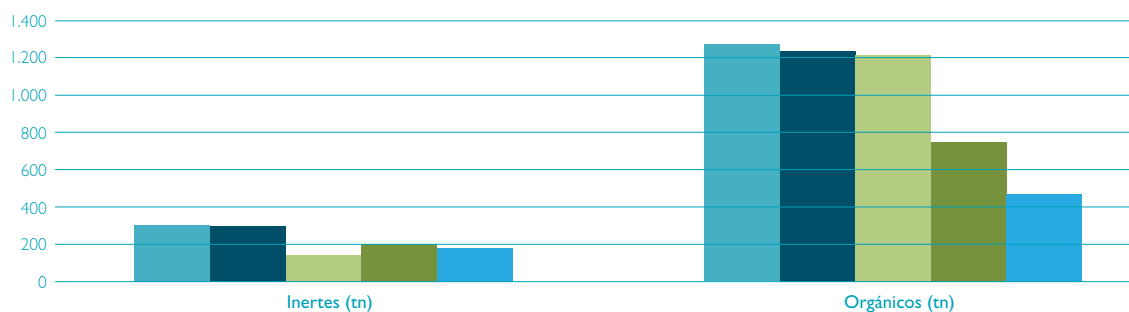


Residuos generados en zonas comunes terrestres

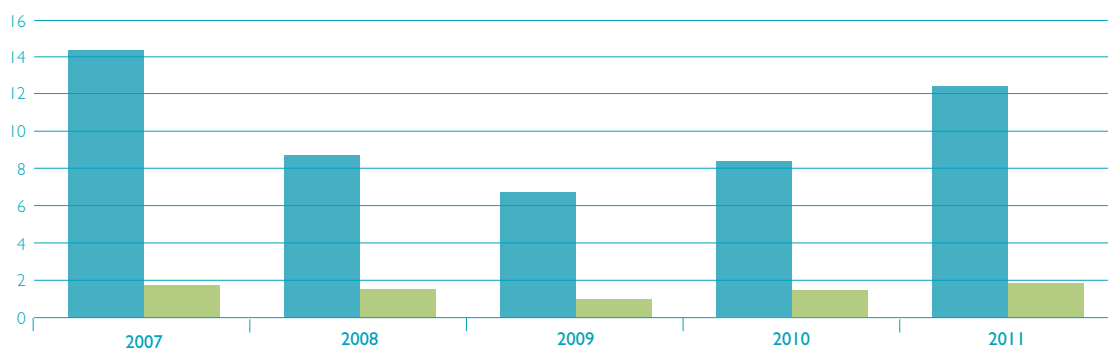
La empresa responsable del Servicio de Limpieza de la zona terrestre y lámina de agua se encarga de la recogida de los distintos tipos de residuos que se generan en el puerto y en sus dársenas.

	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Residuos industriales no peligrosos</b>					
Barreduras (fracción orgánica e inerte) (tn)	745	892	739	626	656
<b>Residuos urbanos</b>					
Cartón y papel (Kg)	4.740	8.920	5.540	4.760	9.100
Envases/plásticos (Kg)	300	640	140	340	1.440

Respecto a los **residuos urbanos**, se puede hacer mención a la recogida selectiva de papel y cartón y envases ligeros (plásticos, latas y briks) fruto del Convenio de Colaboración entre la Asociación AMICA y la Autoridad Portuaria de Santander.

**RESIDUOS DEL PUERTO COMERCIAL (barreduras y toneladas)**Residuos generados por los buques (MARPOL)

	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Anexo I - TIPO C</b>					
m <sup>3</sup>	1.706,13	5.083	3.771	4.455,09	5.146
Nº buques que entregan	119	541	503	531	425
% de buques que entregan	7,86	36,99	34	30,87	27,05
entrega media por escala (m <sup>3</sup> )	14,34	9,04	7	8,83	12,11
<b>Anexo V</b>					
m <sup>3</sup>	750,04	1.028,11	731	826,78	1.387
Nº buques que entregan	431	640	509	617	719
% de buques que entregan	28,47	42,71	36	38,26	45,77
entrega media por escala (m <sup>3</sup> )	1,74	1,58	1	1,36	1,93

**RESIDUOS MARPOL. Entregas medias por escala (m<sup>3</sup>)**



### 6.3.5.2 Puerto Pesquero

La empresa responsable del Servicio de Limpieza de zonas comunes de superficie y lámina de agua se encarga de la limpieza y gestión de los residuos (peligrosos y no peligrosos) generados en la Lonja de Pescado, muelles, entregados en el Punto Limpio Pesquero como abandonados en el muelle.

#### Residuos generados en la Lonja de Pescado y limpieza de muelles

Residuos asimilables a urbanos	2007	2008	2009	2010	2011
Inertes (t)	10,02	10,84	0	0	0
Orgánicos (t)	376,52	338,28	309,08	248,3	337,22

#### RESIDUOS DEL PUERTO PESQUERO (asimilables a urbanos, toneladas)



#### Residuos generados en el Punto Limpio Pesquero

Residuos peligrosos	2007	2008	2009	2010	2011
Aceites (Kg)	8.900	10.650	13.300	10.000	12.300
Envases contaminados (bidones de 200 l hasta 2010 y Kg desde 2011)	225	93	67	30	909
Absorbentes y trapos contaminados. Sólidos impregnados (Kg)	1.266	267	3.281	0	283
Restos de pintura y barniz (Kg)	120	165	124	0	210
Filtros de aceite usado (bidones 200 l hasta 2010 y Kg desde 2011)	5	4,25	4	0	484
Mezcla hidrocarburos limpieza (Kg)	0	67	0	0	0

### 6.3.5.3 Dársenas portuarias y rampas

Residuos retirados de lámina de agua y rampas	2009(*)	2010	2011
Orgánicos (tn)	120	271,86	285,70
Inertes (tn)	24,20	31,44	30,26
<b>TOTAL</b>	<b>144,20</b>	<b>303,30</b>	<b>315,96</b>

(\*) Cantidad que corresponde a los residuos recogidos entre el mes de julio y diciembre.

### 6.3.5.4 Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria está inscrita como Pequeño Productor de Residuos Peligrosos con el n° PP/CN/136/2002, dando así cumplimiento al Decreto 42/2001 por el que se crea y regula el registro en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

La generación de **residuos peligrosos** por la Autoridad Portuaria de Santander se concentra, principalmente, en las actividades de mantenimiento y conservación de infraestructuras, señales marítimas y parque de maquinaria. Las mencionadas actividades no implican una generación regular de residuos, ni en naturaleza ni en cantidad, motivo por el que se aprecian variaciones anuales en los datos.

Residuos peligrosos de la APS	2007	2008	2009	2010	2011
Aceites (Kg)	0	0	0	800	350
Envases contaminados (bidones 200 l) (desde 2010 Kg)	28	5	0	117	124
Absorbentes y trapos contaminados. Sólidos impregnados (Kg)	130	0	0	45	100
Baterías usadas Pb-ácido (uds)	9	20	0	19	0
Luminarias (Kg)	116	0	0 (*)	109	
Equipos eléctricos y electrónicos (Kg)	1.500	2.060	0	560	0
Placas y tubos de fibrocemento (Kg)	0	0	13.160	6.740	
Tierras contaminadas (Kg)	0	0	657	0	0
Aceite/Transformador con PCB (Kg)	66	0	1.168	0	0
Disolventes no halogenados (bidones 200 l)	0	0	0	0	175
Aguas con hidrocarburos (Kg)	0	1560	28.400	0	0
Latiguillos (Kg)	0	0	0	25	0
Aerosoles (Kg)	0	0	0	50	0

(\*) Residuos retirados por las empresas distribuidoras a los Centros de Recepción Temporal para su gestión posterior por empresas autorizadas según el RD 208/2005.

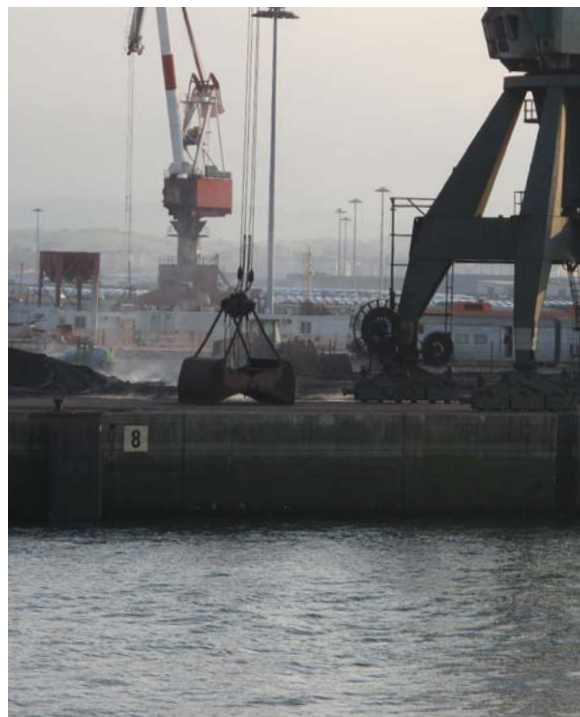
Para dar cumplimiento al Real Decreto 228/2006 sobre eliminación y gestión de Policlorobifenilos (PCB) y Policloroterfenilos (PCT) y aparatos que los contengan se presentó la **Declaración de posesión de PCB's**, correspondiente al año 2010, declarando la presencia de PCB, concentraciones entre 50 y 500 ppm, en 9 transformadores.

### 6.3.6 Gestión de los Suelos

Durante el 2011 no se han generado episodios de contaminación de suelos, ni ha habido actuaciones de descontaminación. Estando pendiente la aprobación del proyecto de descontaminación de los terrenos de la concesión de Allion Española S.A.

En noviembre de 2010 se realizó el último control de la calidad de las aguas subterráneas de la red piezométrica instalada en el Puerto de Santander con el fin de comprobar la evolución de los parámetros de control y evaluar la situación ambiental de las mismas.

Las conclusiones de la Valoración de Riesgos Admisibles de 2010 indican que la afección detectada en los suelos y en las aguas subterráneas de las zonas investigadas en el Puerto de Santander, no representa un riesgo inadmisibles para la salud de las personas que trabajan en el emplazamiento ni en su entorno, ni para las personas que vivan próximas a éste, para los usos actuales y futuros considerados.



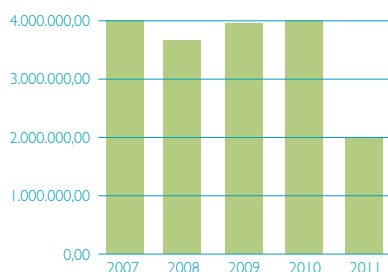
### 6.3.7 Consumos de recursos naturales

#### 6.3.7.1 Energía eléctrica

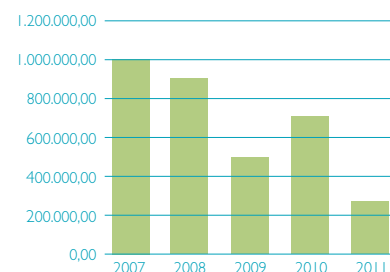
Durante el 2011 se ha reducido el consumo eléctrico debido a las medidas adoptadas en recorte de alumbrado público. No obstante, queda pendiente finalizar la facturación total del año.

Consumo energía eléctrica (kw/h)	2007	2008	2009	2010	2011	Diferencia 11/10 (%)	Diferencia 11/09 (%)
Total comprado	5.665.936,00	4.525.948,00	4.446.101,31	4.966.942,58	2.232.214,00	-55,06	-49,79
Total vendido	1.002.578,00	912.217,20	486.956,00	739.390,00	260.166,00	-64,81	-46,57
Total propio	4.663.358,00	3.613.730,80	3.959.145,31	4.227.552,58	1.972.048,00	-53,35	-50,19

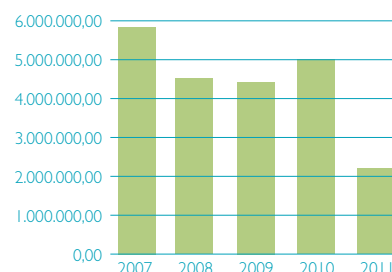
ENERGÍA CONSUMO PROPIO (Kw/h)



ENERGÍA TOTAL VENDIDA (Kw/h)



ENERGÍA TOTAL COMPRADA (Kw/h)







### 6.3.7.2 Agua

La reducción del consumo de agua obedece, por una parte, a la mejora de la red de colectores del puerto y, por otra parte, al aumento del tráfico portuario.

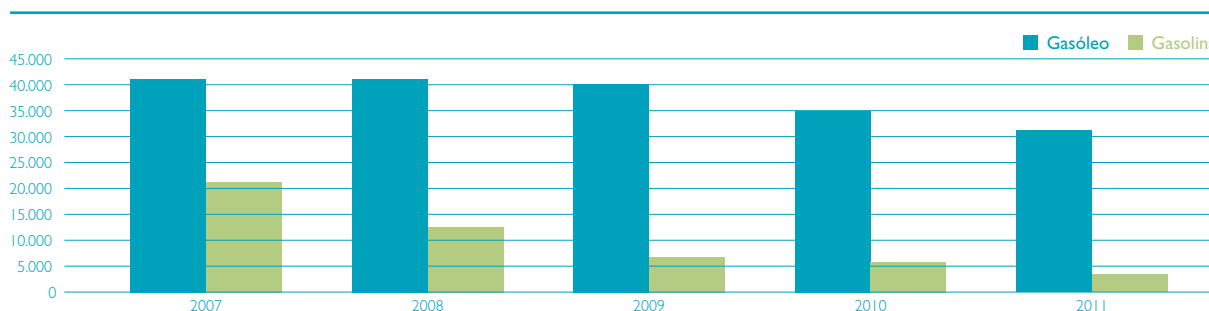
Se ha dispuesto de un depósito para la captación de agua de lluvia que permita su uso en la limpieza de viales y campas y evite el consumo de agua de red. El volumen captado desde septiembre ha sido de 647 m<sup>3</sup>.

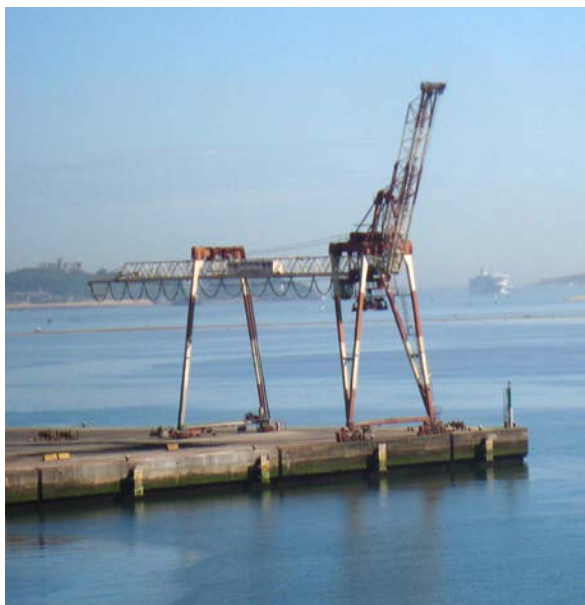
Consumo agua (m <sup>3</sup> )	2007	2008	2009	2010	2011	Diferencia 11/10 (%)	Diferencia 11/09 (%)
Total general	144.188	180.994	164.608	118.983	107.584	-9,58	-34,64
Total facturado	54.059	46.025	40.816	44.480	36.962	-16,90	-9,44
Total APS	90.129	134.969	123.792	74.143	70.622	-4,75	-42,95
Limpieza viales/campas (m <sup>3</sup> )	23.038	22.245	16.452	11.396	11.539	1,25	-29,86
Instalaciones propias (m <sup>3</sup> )	67.091	112.724	107.340	62.747	59.083	-5,84	-44,96

### 6.3.7.3 Combustible

El consumo de gasolina ha experimentado una reducción considerable debido a la retirada de cuatro vehículos propulsados por este carburante.

Consumo de combustible (parque móvil)	2007	2008	2009	2010	2011	Diferencia 11/10 (%)	Diferencia 11/09 (%)
Gasóleo automoción (litros)	42.722	42.758	40.582	35.130	32.732	-6,83	-19,34
Gasolina automoción (litros)	22.800	13.400	8.618	8.153	4.400	-46,03	-48,94





### 6.3.8 Aspectos Económicos

Los recursos económicos destinados a la calidad y protección ambiental durante el ejercicio 2011 se destinaron a las siguientes actuaciones:

- Servicio de limpieza de la Zona de Servicio del Puerto de Santander (zona terrestre y lámina de agua).
- Mantenimiento y conservación de jardines.
- Gestión de residuos peligrosos.
- Control de aspectos ambientales: ruido, agua (equipo de muestreo).
- Mantenimiento de los equipos de control de calidad del aire: estación meteorológica y cabina de control de emisiones.
- Sistema de Gestión ISO 9001 e ISO 14001 (auditoría de renovación de las certificaciones).

### 6.3.9 Formación y Comunicación

**Participación de la Autoridad Portuaria de Santander en cursos y congresos con contenidos de carácter ambiental**  
Máster en Ingeniería de Puertos y Costas (UC).

#### Comunicación en la Intranet/Internet

El público en general puede consultar la información de la Autoridad Portuaria relativa a calidad y medio ambiente (Política, Manual de Calidad y Medio Ambiente, requisitos legales y Normas Ambientales del Puerto) en la página web del puerto. El personal de la Autoridad Portuaria accede,

además, a la documentación del Sistema de Gestión de calidad y medio ambiente a través de la Intranet.

### 6.3.10 Transparencia y Responsabilidad

La APS pone a disposición de los clientes y usuarios toda la información sobre medio ambiente en [www.puertosantander.com](http://www.puertosantander.com). También pone a disposición de sus clientes y usuarios un teléfono directo (942 203 660) para temas relativos al medio ambiente y un buzón específico para aquellos clientes que quieran realizar consultas ([medioambiente@puertosantander.com](mailto:medioambiente@puertosantander.com)).

### 6.3.11 Incidencias y Actuaciones de Carácter Ambiental

Las incidencias más frecuentes se deben a afecciones de polvo a terceros (operadores y usuarios del puerto) sobre otras mercancías y vehículos por el trasiego de graneles sólidos pulverulentos (sepiolita, sulfato sódico y carbonato sódico), seguidas de derrames de combustible, aceite y líquido refrigerante de vehículos/maquinaria sobre el pavimento de muelles por causas accidentales, residuos abandonados en la zona de servicio y derrames menores en el mar de origen desconocido.

Las actuaciones que se realizan en cuanto a afecciones de polvo se encuentran enmarcadas en las Normas Ambientales del Puerto (paradas ambientales de manera preventiva y/o correctiva y control de operativas). Respecto a derrames, abandono de residuos y derrames, limpieza y gestión de los mismos por parte de la Autoridad Portuaria cuando se desconoce el causante de la acción.

### 6.3.12 Evaluación de impacto ambiental

Para prevenir y corregir las afecciones medioambientales asociadas a la ejecución de proyectos, se realizan las pertinentes Memorias-Resumen dirigidas al Ministerio de Medio Ambiente.

La aprobación de las Normas Ambientales del Puerto de Santander, con requisitos para las obras y reparaciones, permite la integración de la variable ambiental en las actuaciones de infraestructuras.

## 6.4 | TECNOLOGÍA



#### 6.4.1 Sistemas de Información

Breve descripción de las acciones y proyectos más relevantes que la división de Sistemas de Información ha realizado durante el año.

##### Traslado y renovación tecnológica del Centro de Proceso de Datos.

A principios de año se ha comenzado el traslado del antiguo centro de datos a su nueva ubicación, en el edificio Sotoliva. Al mismo tiempo, se ha aprovechado para realizar una renovación tecnológica del hardware y software de los servidores.

El traslado ha incluido, además de la construcción del bunker, la instalación de todos los sistemas de seguridad y las siguientes actuaciones:

- Virtualización de servidores, proceso que ha consistido en introducir en 3 únicos equipos todos los sistemas que anteriormente residían en 19 equipos físicos. Esto ha su-

puesto muchas ventajas tecnológicas, pero sobre todo económicas derivadas de los costes eléctricos y de mantenimiento de los equipos.

- Actualización y virtualización de los servidores de correo electrónico, base de datos, archivos, DNS, etc.
- Se ha implantado un nuevo sistema de copia de seguridad, ya que no se disponía de capacidad suficiente para almacenar los datos que actualmente maneja la empresa. El sistema de backup permite realizar diariamente imágenes de los sistemas y copias de los datos de cada uno de los servicios. La novedad tecnológica introducida en este apartado es el uso de RAIDs de discos, en lugar de las cintas de backup tradicionales, esto hace que tanto la salvaguarda como la restauración de los archivos sea muy rápida. Por último, durante 2012 se incorporará un robot de cintas para reservar información durante periodos más largos de tiempo.

- Para garantizar los tráficos de red con Internet que se consideren estratégicos, o los que por su naturaleza requieran QoS (Calidad de Servicio) se ha adquirido un gestor de ancho de banda.

#### **Negociación del contrato de telefonía móvil**

En el mes de agosto finalizó el contrato de permanencia con la empresa Movistar. Una vez realizada la petición de ofertas a Orange, Vodafone y Movistar, el servicio fue adjudicado a la empresa Movistar; esta operación supuso una reducción media del coste estimada en un 30%.

#### **Gestión de concesiones.**

Se finalizó el proceso de integración de la gestión de las autorizaciones con la de concesiones, este sistema posibilitó mantener un control único del Dominio Público portuario. También se ha comenzado el desarrollo de un nuevo GIS de Dominio Público de la APS basado en Autodesk Mapguide 2010, y que se pretende finalizar durante 2012.

#### **Sede Electrónica de la APS**

El 21 de febrero de 2011 fue publicado en el Boletín Oficial del Estado, la resolución para la creación de la Sede Electrónica de la APS (<https://sede.puertasantander.gob.es>), momento en el que se arrancó este servicio online, en constante actualización. En su inicio incluyó diversos servicios tales como el Registro Electrónico de documentos además del libro de reclamaciones y sugerencias. En el mes de diciembre se presentó un nuevo servicio ligado a la Sede para la notificación electrónica de las facturas y liquidaciones a los clientes, un sistema basado en el formato facturae.

#### **Notificación electrónica de facturas**

Continuando con los servicios de la Sede, se ha creado una plataforma digital en la que los clientes que lo deseen pueden recibir y almacenar las facturas emitidas por la APS. El objetivo es reducir los tiempos de notificación de las facturas, mejorando el servicio prestado a los clientes. Con este sistema, las facturas son enviadas en el mismo instante que se generan, el cliente recibe un mail que le avisa del envío de una nueva remesa y desde ese mismo mail puede acceder a sus facturas. Se pueden utilizar dos formatos de recepción, bien facturae (que permite la incorporación automática en su ERP), bien en PDF que permite su impresión. Este sistema reduce drásticamente los tiempos de recepción de las facturas, los costes de impresión y envío y por último, pero no menos importante, reduce los tiempos de cobro.

#### **Sistema para el control automatizado de la ocupación de superficie**

Se está finalizando un sistema que permitirá a la policía portuaria realizar las labores de medición de la ocupación de campas utilizando el GPS de un teléfono móvil e incorporar dichas mediciones en un sistema de gestión que estará integrado con el programa de control de explotación denominado Sigma. Esto facilitará el trabajo al policía y permitirá un mayor control y planificación, sobre plano, de las campas a la Comisaría del Puerto.

#### **Proyecto para realizar la recaudación, desde la aplicación contable**

Tras casi tres meses de análisis de los procesos de recaudación y de negociación con el fabricante, se ha contratado el desarrollo de una aplicación que permita realizar la recaudación en la aplicación financiera, ya que Puertos del Estado ha anunciado que la nueva versión de Sigma, denominada Integra, y cuya aparición esta prevista para mediados de 2012, no dispone de este módulo.

#### **VoIP, Skype y Webconference**

Con el ánimo de avanzar en la convergencia en las comunicaciones de voz con las tecnologías de datos y para reducir el coste de las comunicaciones, ya que se utiliza Internet como medio de transmisión se ha realizado la integración de un servidor Asterisk con la central telefónica Alcatel 4400. Este sistema permite realizar llamadas con la calidad de una llamada convencional, a un coste muy inferior pudiendo ser cero en muchos casos.

Para ello se ha incorporado un operador IP, como cualquier operador convencional Telefónica, ONO, etc. este operador permite realizar llamadas telefónicas a números convencionales en el extranjero con un coste muy inferior al del operador convencional.

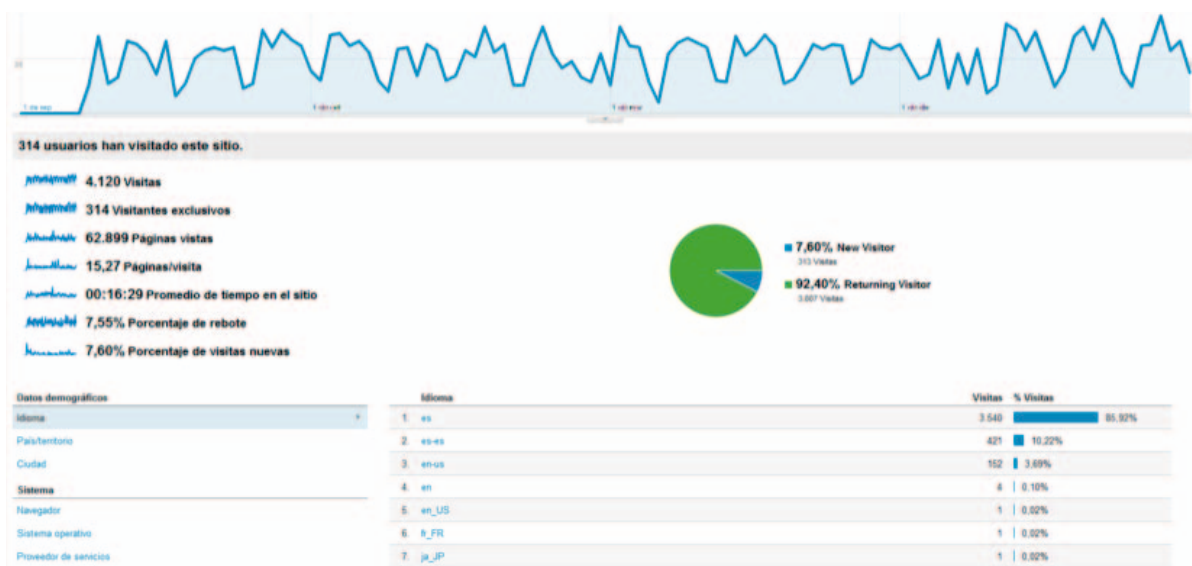
Por otro lado, se ha incluido una pasarela con Skype, uno de los sistemas de voz y video por Internet más conocido, que permite recibir o realizar llamadas con un teléfono de la empresa a cualquier persona que disponga de una cuenta Skype. El coste de este tipo de llamadas es de 0€, esté donde esté el receptor.

Finalmente se ha establecido un servicio para realizar reuniones virtuales (webconferences) con otras empresas. Dichas reuniones permitirán, además de tener reuniones con audio y vídeo, realizar presentaciones, demostraciones, etc.

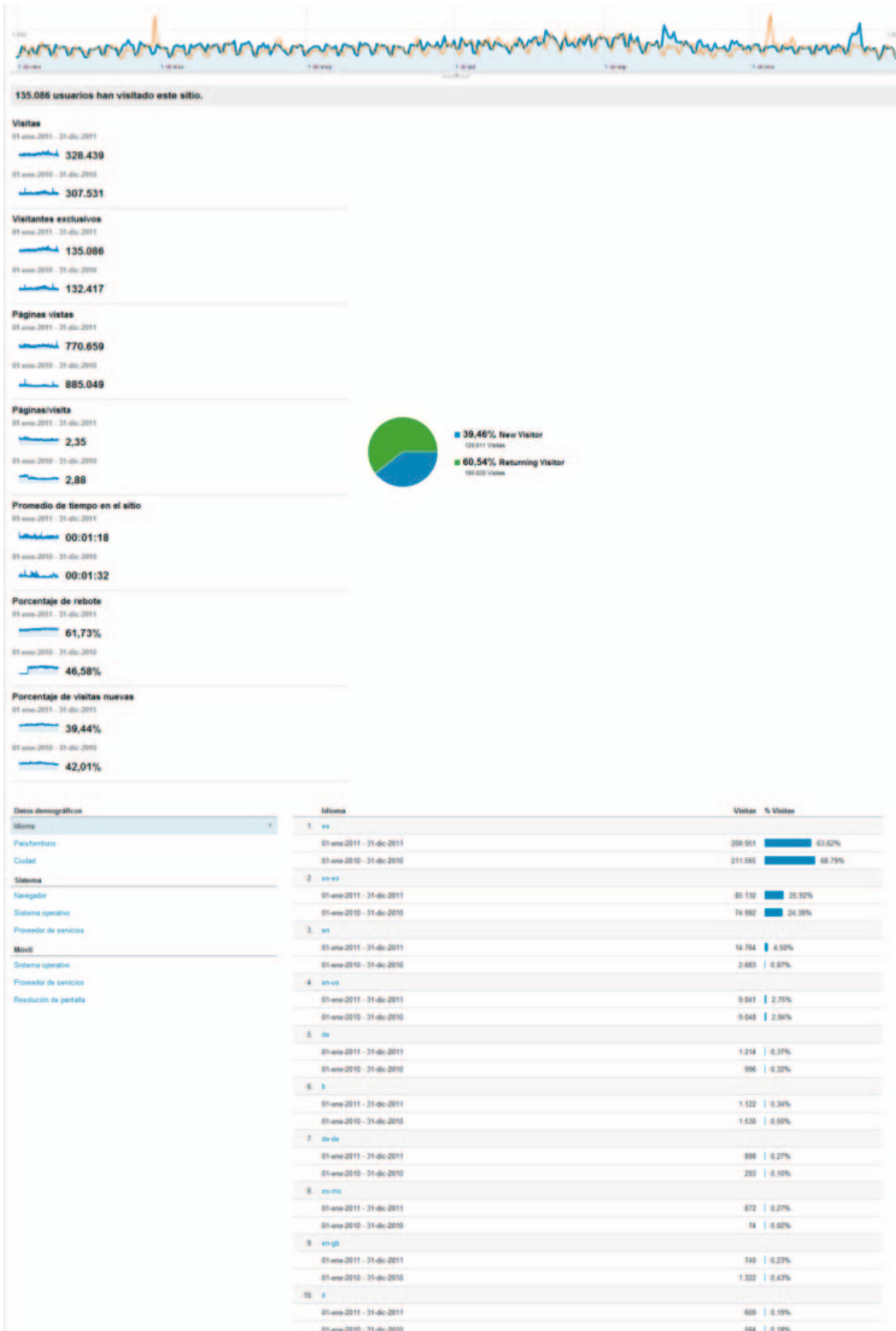


### Control de gestión de los servicios portuarios (GPS).

Durante este año, en colaboración con el área de Explotación, se ha puesto en marcha un nuevo sistema que está presente en Internet y que permite a los prestadores de servicios tales como Santander Port Control, Prácticos, remolcadores, amarradores y Marpol, realizar la declaración de todos los servicios que prestan, a través de este servicio. El objetivo es realizar un control automatizado y pormenorizado de las tarifas, ratios de tiempo y calidad de los servicios. En la actualidad disponemos de 51 usuarios del sistema que utilizan diariamente el mismo. A continuación se presenta una estadística del uso de GPS desde el mes de septiembre, en la que se puede comprobar el notable uso del sistema.



Estadística anual de [www.puertasantander.es](http://www.puertasantander.es)



### Intervenciones de la división de Sistemas de Información

Durante este ejercicio se han registrado 785 incidencias relacionadas con los sistemas de información de la APS. El tiempo medio de resolución de los problemas en 2011 fue de 26 minutos.

Los casos registrados se distribuyen de la siguiente forma:

	Administrador	Avería	Equipo	Instalación	Otros	Usuario	Total
Correo-e	27	---	---	1	3	27	58
Impresoras	29	---	---	1	2	59	91
Internet	20	2	---	1	4	9	36
Office	24	1	---	1	1	29	56
ERP	1	---	---	---	1	1	3
S. Operativo	26	---	---	---	---	1	27
Sigma	2	1		2	2	6	13
Móviles	2	3	1	---	1	2	9
No aplicable	330	9	3	12	7	131	492
	461	16	4	18	21	265	785

Explicación de las columnas del cuadro:

#### Administrador

Es necesario el administrador para alguna función o característica.

#### Avería

Fallo de algún componente del hardware.

#### Equipo

Las características del equipo provocan un error (falta memoria, disco duro, etc.).

#### Instalación

Durante la instalación del equipo o de algún programa, no fue configurado correctamente.

#### Usuario

A juicio del responsable de la resolución del problema, el usuario hubiera podido solucionarlo por sí mismo.

#### Otros

No clasificable.

## 6.5 | RECURSOS HUMANOS

### 6.5.1 Portal del empleado

Se ha procedido a realizar una importante selección de los documentos más importantes de los expedientes personales para su posterior reflejo en el portal del empleado. En la actualidad, todos los empleados pueden consultar, guardar o imprimir; a través del portal del empleado los documentos que reflejen su situación administrativa o sus nóminas, certificados, etc.

En la actualidad, excepto en los casos en los que se necesita acreditación de la entrega, no se utiliza papel, sino que en formato pdf se envía el documento al portal del empleado.

Durante el próximo año se añadirán más opciones sobre todo referidas a documentos a aportar por el empleado. Ya no será necesaria la remisión del papel con el cambio de banco, ni de domicilio, etc.

### 6.5.2 Estructura

Durante este año se ha producido la incorporación, con carácter fijo, de 2 Técnicos de Infraestructura.

Se han incorporado mediante contrato de relevo 4 trabajadores.

En el apartado de bajas se han jubilado por edad 4 trabajadores. Así mismo, se han extinguido, por vencimiento de los mismos, 8 contratos temporales.

La distribución, por grupos profesionales, a fecha 31 de diciembre de 2011 de la plantilla de personal fijo de la Autoridad Portuaria es la siguiente:

Grupo	Efectivos
No sujeto a Convenio Colectivo	20
Responsables y Técnicos	54
Profesionales	82

### 6.5.3 Formación desarrollada durante el año 2011

En relación a la Formación realizada en el año 2011, se ha continuado con la propuesta de años anteriores, centrándose la actividad formativa en lo relativo a la Seguridad Industrial y la Prevención de Riesgos Laborales, el Medio Ambiente y el aprendizaje de lenguas extranjeras; y el desarrollo y cumplimiento de las acciones formativas contempladas en el Plan de Formación 2011.

Así, en concreto, se han desarrollado un total de 11 Acciones Formativas diferentes, de las cuales algunas han tenido varios grupos, por lo que, teniendo esto en cuenta, la suma de cursos realizados hacen 20; impartándose un total de 1237 horas lectivas presenciales y asistiendo 298 alumnos. La evaluación media global otorgada por los alumnos a la Formación es de 4, en un baremo comprendido entre 1 (peor) y 5 (mejor). También, la evaluación en el tiempo de la eficacia de esa Formación, por parte de los superiores jerárquicos, ha sido considerada en general de positiva.

Las 11 Acciones Formativas impartidas, fueron: "Elaboración e Implantación de Planes de Autoprotección", al Técnico de Seguridad Industrial; "Soporte Vital Básico y uso del Desfibrilador Externo Semi Automático", a los Policías Portuarios; "Inglés", "Prevención de Riesgos Laborales (Nivel Básico)", "Nuevo PEI", "Lucha Contra incendios (Nivel Avanzado)", "PRL en Posturas Forzadas y Manejo Manual de Cargas", "PRL con Pantallas de Visualización de Datos", "PRL en Seguridad Vial", "Curso Básico de Servicios Portuarios", y "Coordinación de Actividades Empresariales", a trabajadores de los diferentes Departamentos.

Además, se confeccionó un Plan de Formación plurianual 2012-2015. Para ello, se sopesaron las diferentes necesidades de la totalidad de la plantilla, tenido en consideración las diferentes propuestas y sugerencias recibidas de los diferentes Departamentos de la Autoridad Portuaria de Santander, siguiendo el Procedimiento interno de Calidad y Medio Ambiente y cumpliendo con el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias 2004/2009 (en vigor). Así mismo, se informó, en la Comisión de Formación reunida el 7 de noviembre de 2011, a la representación de los trabajadores sobre la redacción de dicho nuevo Plan de Formación 2012-2015 y se pidió su colaboración en el mismo, quedando constancia de ello en el acta de dicha reunión.





07. ACTIVIDADES CORPORATIVAS

## 7.1 | CENTRO INTERNACIONAL DE TECNOLOGÍA Y ADMINISTRACIÓN PORTUARIA. CITAP



### 7.1.1 Introducción

El Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP, surge a iniciativa de la Universidad de Cantabria, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y la Autoridad Portuaria de Santander; entidades promotoras del mismo, que en septiembre de 2009 suscriben un convenio de colaboración para su puesta en marcha.

La labor desplegada por el Centro durante 2011, su segundo año de actividad, ha sido ordenada en cuatro secciones. En la primera de ellas, designada con el enunciado de "Gestión Institucional y Corporativa", se expone la actividad desarrollada por la Comisión Gestora de CITAP, los avances efectuados para dotar al Centro de personalidad jurídica propia, así como la participación de éste en Cantabria Campus Internacional, marco académico en el que se integran sus iniciativas docentes y de investigación.

Las secciones segunda y tercera están dedicadas a exponer las distintas actividades formativas (cursos, seminarios, talleres, etc.) y de I+D+i (estudios, proyectos, producción científica, etc.) desarrollados por el Centro durante el Ejercicio, concluyendo con la reseña del trabajo efectuado en el ámbito de la producción de las publicaciones docentes y de investigación.

### 7.1.2 Gestión Institucional y Corporativa: Gobernanza

#### 7.1.2.1 Comisión Gestora

La Comisión Gestora de CITAP, órgano que, conforme el convenio suscrito en septiembre de 2009 por sus entidades promotoras, tiene a su cargo el seguimiento de sus actividades, se reunió durante 2011 en una única ocasión, en sesión celebrada el 8 de febrero.

En dicha reunión se abordaron cuestiones tales como la aprobación del Plan Estratégico, la constitución de CITAP como entidad con personalidad jurídica propia o el diseño del plan de actividades para 2011 y su presupuesto preliminar. Asimismo, fue presentada la Memoria de Actividades 2010 del Centro y se informó sobre las acciones emprendidas para la protección de sus marcas corporativas.

Ya en mayo, a resultas de las modificaciones y nombramientos efectuados a partir del referido mes en el Gobierno de Cantabria, la Universidad de Cantabria y la Autoridad Portuaria de Santander, se produjo una recomposición de la Comisión, incorporándose a la misma los siguientes nuevos miembros:

#### **Doña Concepción López Fernández**

*Vicerrectora de Ordenación Académica de la Universidad de Cantabria*

#### **Don José Carlos Gómez Sal**

*Vicerrector Coordinador Campus de Excelencia de la Universidad de Cantabria*

#### **Don Fermín Llaguno Mazas**

*Director General de Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Cantabria*

#### **Don José Joaquín Martínez Sieso**

*Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander*

Consecuentemente, la Comisión Gestora quedó configurada del siguiente modo:

#### GOBIERNO DE CANTABRIA

*(Consejería de Innovación, Industria, Turismo y Comercio)*

**D. Fermín Llaguno Mazas**

*Director General de Transportes y Comunicaciones*

**D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> González Pereda**

*Dra. Centro Tecnológico Logística Integral Cantabria*

#### UNIVERSIDAD INTERNACIONAL MENÉNDEZ PELAYO

**D. Salvador Ordoñez Delgado**

*Rector*

**D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Cruz Díaz Álvarez**

*Vicerrectora de Ordenación Académica*

#### UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

**D. José Carlos Gómez Sal**

*Vicerrector Coordinador Campus de Excelencia*

**D<sup>a</sup> Concepción López Fernández**

*Vicerrectora de Ordenación Académica*

#### PUERTOS DEL ESTADO

**D. Ignacio Rodríguez Sánchez-Arévalo**

*Subdirector de I+D+i*

**D. Javier Martín Santo-Domingo**

*Subdirector de Regulación de Servicios*

#### AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

**D. José Joaquín Martínez Sieso**

*Presidente*

**D. Javier de la Riva**

*Director*

#### Secretario

**D. Francisco Javier Álvarez**

*Autoridad Portuaria de Santander*



Fruto del acuerdo adoptado en la reunión de la Comisión Gestora de 8 de febrero para la constitución de CITAP como entidad con personalidad jurídica propia, y de los compromisos adquiridos por sus entidades promotoras en tal sentido, durante 2011 se han efectuado un conjunto de gestiones encaminadas a su constitución.

Así, a partir de un borrador preliminar de estatutos elaborado por el despacho J&A Garrigues, se procedió a contactar con varias entidades privadas, con valores y planteamientos coincidentes y alineados con los del Centro, para proponerles su incorporación a la fundación, obteniéndose así el compromiso del número de empresas necesarias para proceder a su constitución formal.

Por otro lado, y dentro del programa de actividades confeccionado para la evaluación del "Campus de Excelencia Internacional" por parte del Ministerio de Educación, el 13 de junio el grupo evaluador, acompañado por una delegación de miembros de los equipos rectorales de las Universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, efectuó una visita presencial a las instalaciones del Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria al objeto de valorar in situ los avances obtenidos hasta la fecha.

Asimismo, en el marco de las reuniones programadas para este proceso de evaluación, el 14 de junio la Autoridad



Portuaria de Santander participó en la reunión mantenida por las entidades e instituciones agregadas al CEI con un equipo de auditores celebrada en el Paraninfo de la Universidad de Cantabria situado en la calle Sevilla.

A comienzos del mes de noviembre, el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria participó en la III Reunión del Comité Representativo de Cantabria Campus Internacional, acto programado en coincidencia con el segundo aniversario de la concesión del Campus de Excelencia Internacional.

Igualmente, se llevó a cabo una presentación del estado actual de las diferentes Áreas Estratégicas que componen el Campus, las acciones transversales al mismo y las iniciativas estratégicas desarrolladas por la Universidad Internacional Menéndez Pelayo.

Finalmente, en el marco de las intervenciones efectuadas por los representantes de las instituciones asociadas a Cantabria Campus Internacional, intervino el Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, José Joaquín Martínez Sieso, para informar sobre la acción desarrollada por CITAP.



En dicha reunión se efectuó un balance de resultados 2009-2011 del Campus, haciéndose referencia, asimismo, a los recursos captados y su aplicación, y la valoración efectuada sobre éste por la Comisión Internacional de Evaluación de los proyectos de Campus de Excelencia Internacional.

### 7.1.3 Docencia

#### 7.3.1.1 Cursos, seminarios y talleres

Durante 2011 CITAP ha dado continuidad a la acción formativa emprendida el año anterior, desarrollando las siguientes actividades docentes:

#### INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES DE COLOMBIA

**Lugar:** Santander

**Fechas:** 11 y 12 de abril

Durante los días 11 y 12 de abril CITAP organizó un Taller de Trabajo con el Instituto Nacional de Concesiones de Colombia, entidad pública dependiente del Ministerio de Transporte que tiene como finalidad la planificación y administración de los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado en dicho país, en especial, la gestión de concesiones otorgadas a particulares, tanto de carácter terrestre (carreteras y ferrocarril), como fluvial, marítimo y portuario.



En el marco del referido taller, Doña María Inés Agudelo, Gerente General del INCO, visitó las instalaciones del Puerto de Santander y mantuvo una sesión de trabajo en la que le fueron presentados, entre otras cuestiones, el funcionamiento del sistema portuario español, experiencias de I+D+i en materia portuaria, etc.

#### DELEGACIÓN AYUNTAMIENTO Y PUERTO DE SANTOS, BRASIL

**Lugar:** Santander

**Fechas:** 13 de abril

En la jornada del 13 de abril, CITAP recibió a una Delegación de representantes del Ayuntamiento y Puerto de Santos (Brasil), encabezada por el alcalde de dicha ciudad, D. João Paulo Tavarez Papa, y D. Sergio Aquino, Secretario de la Ciudad para Asuntos Portuarios y Marítimos.

Entre otros delegados, formaban también parte de la comitiva D. Antonio Mauricio Ferreira Netto, Director de Modernización y Revitalización Portuaria de la Secretaria Especial de Puertos del Gobierno Federal de Brasil; y D. Pedro José Mendes Filho, Director Presidente del Puerto de Recife.

El programa desarrollado estuvo configurado por un recorrido general a los muelles comerciales del Puerto de Santander, así como visitas concretas al puente móvil "Margen Norte-Raos" y al frente portuario objeto de próxima reconversión.



### WATERFRONTS URBANO PORTUARIOS. UNA NUEVA GENERACIÓN DE PROYECTOS Y ACTUACIONES SOSTENIBLES

**Lugar:** Santander.

Fundación Marcelino Botín / Faro de la Cerda

**Fechas:** 13-16 de abril

**Entidades:** RETE, Asociación Internacional para la colaboración entre Puertos y Ciudades, las entidades que promueven el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP, (Autoridad Portuaria de Santander y Puertos del Estado del Ministerio de Fomento; el Gobierno de Cantabria, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y la Universidad de Cantabria) y la Fundación Botín.

El seminario, enmarcado dentro del programa de actividades del “Encuentro de Primavera” de RETE, estuvo dedicado al análisis de la “nueva generación” emergente de proyectos de reconversión de frentes marítimo-portuarios bajo el común denominador de la sostenibilidad.



### MÁSTER EN INGENIERÍA DE PUERTOS Y COSTAS. (MÓDULO 4º)

**Dirección:**

Javier de la Riva Fernández

*Director Autoridad Portuaria de Santander*

Raul Medina Santamaría

*Catedrático de la Universidad de Cantabria*

**Lugar:** Santander. Faro de la Cerda

**Fechas:** 9 mayo-6 junio

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



Dentro de las actividades académicas del Máster Oficial en Ingeniería de Puertos y Costas de la Universidad de Cantabria, CITAP se responsabilizó del diseño del programa, la organización e impartición de los contenidos del módulo 4º de la referida titulación. Dicho módulo fue concebido con la finalidad de proporcionar a los alumnos una panorámica integral de la actividad que se desarrolla en los puertos mediante una introducción a los principales temas que actualmente se manifiestan con mayor relevancia en la gestión de este tipo de infraestructuras.

## FORO PROFESIONAL UNISTOCK EUROPE.ANUAL GENERAL MEETING 2011

**Lugar:** Santander.

Faro de la Cerda /Palacio de la Magdalena UIMP

**Fechas:** 15-17 de septiembre

**Entidades:** Unistock Europe, Unistock España, las entidades que promueven el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP, (Autoridad Portuaria de Santander y Puertos del Estado del Ministerio de Fomento; el Gobierno de Cantabria, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y la Universidad de Cantabria) y Arizon Abogados SLP.

Del 15 al 17 de septiembre, Santander acogió la Asamblea Anual de Unistock Europe 2011, asociación internacional que agrupa a los más importantes operadores del tráfico de productos agroalimentarios presentes en los principales puertos europeos que manipulan este tipo de mercancías.



Este evento, que congregó a cerca de cuarenta personas, contó con un programa de actividades en que se incluyó un foro profesional especializado, configurado por un conjunto de conferencias de carácter técnico en las que se trataron temas de actualidad e interés para el sector.

## III CURSO DE INTERMODALIDAD MARÍTIMA Y LOGÍSTICA PORTUARIA PUERTOS Y REDES LOGÍSTICAS EN EL SECTOR AGROALIMENTARIO

**Dirección:**

David Marcano Ceballos

*Jefe de Área de Operaciones y Servicios Portuarios, Autoridad Portuaria de Santander*

**Lugar:** Santander.

Campus de UIMP Las Llamas

**Fechas:** 22-24 de septiembre

**Entidades:** Foro CYLOG de Castilla León y las entidades que promueven el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP: Autoridad Portuaria de Santander y Puertos del Estado del Ministerio de Fomento; el Gobierno de Cantabria, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y la Universidad de Cantabria.

La tercera edición del Curso de Intermodalidad Marítima y Logística Portuaria tuvo como temática específica el análisis del papel de los puertos en las redes logísticas y de distribución de una de las principales categorías de mercancías que se manipulan en sus instalaciones: los productos agroalimentarios. En este evento, que congregó a cerca de cuarenta personas, se abordó el estudio del transporte, la operativa logística y de suministro de este tipo productos mediante terminales especializadas.



### 7.3.1.2 Prácticas profesionales

Durante 2011 a través de CITAP también se facilitó formación a jóvenes graduados y alumnos de estudios de postgrado mediante la realización de estancias en prácticas en distintos departamentos de la Autoridad Portuaria de Santander. En este programa participaron diez estudiantes, en su mayoría procedentes de la Universidad de Cantabria.

Nombre	Fechas	Procedencia	Departamento Prácticas
Maria Carranza Orcajo	25 octubre de 2010 / 24 de abril de 2011	Universidad Politécnica de Burgos	Dpto. Infraestructura
Pablo García González	1 de diciembre / 31 de mayo de 2011	Universidad de Cantabria	Dpto. Económico Financiero
Mazaureix Bastien	1 de abril / 25 de julio de 2011	Dirección General de Juventud Gobierno de Cantabria	Dpto. Ro-Ro
Alejandro Ruiz Maraña	1 de junio / 30 de septiembre de 2011	Universidad de Cantabria	Gabinete Presidencia
Víctor Rodríguez Polanco	1 de junio / 30 de septiembre de 2011	Universidad de Cantabria	Dpto. Documentación
Andrea Alesón González	7 de junio / 7 de septiembre de 2011	Universidad de Cantabria	CITAP
Ana Serrano Tellería	7 de junio / 7 de septiembre de 2011	Universidad de Cantabria	CITAP
Rosa Villegas Tezanos	7 de junio / 7 de septiembre de 2011	Universidad de Cantabria	CITAP
Paula García Ruiz	1 / 31 de agosto de 2011	Universidad de Cantabria	Operaciones y Servicios Portuarios
Daniel Alcubilla Arranz	1 de octubre de 2011 / 31 de marzo de 2012	Universidad Politécnica de Burgos	Dpto. de Infraestructura

### 7.3.1.3 Visitas universitarias e institucionales

Por lo que se refiere a la organización de visitas al Puerto de Santander de colectivos universitarios, profesionales e institucionales interesados en conocer sus instalaciones desde una perspectiva eminentemente formativa y divulgadora, CITAP atendió durante 2011 un total de diez visitas.

CALENDARIO DE VISITAS PUERTO SANTANDER 2011	
Fecha	Visita
19 enero	Máster y Experto Universitario en Comercio, Transportes y Comunicaciones Internacionales
11 marzo	1er Grado de licenciatura en Geografía. Universidad de Cantabria
9 mayo	Máster Ingeniería de Puertos y Costas. Universidad de Cantabria
10 mayo	Asignatura "Explotación de Puertos". Universidad de Cantabria
30 mayo	Experto en Gestión de Negocios y Destinos Turísticos. Universidad de Cantabria
20 junio	Margarita Gómez Betancur. Universidad de Medellín. Colombia
28 junio	Curso de Verano Retos del Sistema Portuario y del Transporte Marítimo en periodos de Cambio
8 noviembre	Life Rail. Curso Taller Intermodalidad Marítimo Ferroviaria. Escola Europea de Short Sea Shipping
29 noviembre	Life Rail. Curso Taller Intermodalidad Marítimo Ferroviaria. Escola Europea de Short Sea Shipping
15 diciembre	Curso "Técnico de Comercio Exterior" U.G.T. - I.F.E.S.

Entre las visitas recibidas cabe mencionar la efectuada por Doña Margarita Gómez Betancur, profesora de la Escuela de Ingeniería Civil y la Facultad de Minas de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Durante su estancia en Santander también fueron programadas entrevistas con miembros del equipo rectoral de la UIMP y responsables de departamentos y grupos de investigación de la Universidad de Cantabria relacionados con la docencia y la investigación en materia de transporte.



Máster y Experto Universitario en Comercio,  
Transportes y Comunicaciones Internacionales.  
19 de enero de 2011



Asignatura "Explotación de Puertos"  
Universidad de Cantabria  
10 de mayo de 2011



I<sup>er</sup> Grado de licenciatura en Geografía  
Universidad de Cantabria  
11 de marzo de 2011



Experto en Gestión de Negocios y Destinos Turísticos  
Universidad de Cantabria  
30 de Mayo de 2011



Máster Ingeniería de Puertos y Costas  
Universidad de Cantabria  
9 de mayo de 2011



Margarita Gómez Betancur  
Universidad de Medellín, Colombia  
20 de junio de 2011



Curso de Verano Universidad de Cantabria  
Retos del Sistema Portuario y del Transporte Marítimo  
en periodos de Cambio  
28 de junio de 2011



Life Rail. Curso Taller Intermodalidad Marítimo Ferroviaria  
Escola Europea de Short Sea Shipping  
29 de noviembre 2011



Life Rail. Curso Taller Intermodalidad Marítimo Ferroviaria  
Escola Europea de Short Sea Shipping.  
8 de noviembre 2011



Curso "Técnico de Comercio Exterior" U.G.T. - I.F.E.S.  
15 de Diciembre 2011



### 7.3.1.4 Otras actividades formativas: colaboraciones

#### Colaboraciones en másteres de perfil portuario

Además de atender la organización de sus propias actividades docentes, en 2011 CITAP colaboró en varios másteres del programa de postgrado de la Universidad de Cantabria relacionados directa o indirectamente con las actividades del sector portuario.

#### Máster Oficial en Ingeniería de Costas y Puertos

La colaboración en este máster se concretó, tal y como se ha mencionado anteriormente, en la impartición del módulo correspondiente a Puertos, el cual se desarrolló entre el nueve de mayo y el seis de junio en las instalaciones del Faro de la Cerda.

#### Curso de Experto en Comercio y Transporte Internacional y Máster en Comercio, Transportes y Comunicaciones Internacionales

La cooperación proporcionada a estos cursos se tradujo en la aportación de profesorado, la visita técnica a las instalaciones portuarias y la concesión de becas de matrícula para la presencia de sus alumnos en la tercera edición del Curso de Intermodalidad Marítima y Logística Portuaria impartido a finales de septiembre.

#### Máster Oficial en Patrimonio Histórico y Territorial

Durante 2011 igualmente se colaboró con el Máster Oficial en Patrimonio Histórico y Territorial de la Universidad de Cantabria, acogiendo la realización de prácticas por parte de algunos de los estudiantes matriculados en el mismo.

#### Experto en Gestión de la Innovación

La colaboración con este programa que organiza la UC con la colaboración de SODERCAN y el Servicio Cántabro de Empleo, se inició en 2011, y como en el caso anterior, ésta se centró en la recepción de estudiantes en prácticas.

#### Cursos de verano UIMP en Santander

CITAP también colaboró con el programa académico estival de la UIMP en Santander; acogiendo en sus instalaciones del Faro de la Cerda un total de diez cursos y talleres.

### LA SALUD DEL ANCIANO PAPEL DE LA PREVENCIÓN

**Fechas:** 18-22 de junio

**Dirección:**

José Manuel Ribera Casado  
*Catedrático Emérito de Geriatría,*  
*Universidad Complutense de Madrid*



### RECYCLE

**Fechas:** 27 de junio-1 de julio

**Dirección:**

José Luis Zúñiga, *Artista Plástico*



### EL SECRETO

**Fechas:** 4-8 de julio

**Dirección:**

Anna Caballé Masforrol  
*Profesora Titular de Filología Española,  
Responsable de la Unidad de Estudios Biográficos  
de la Universidad de Barcelona*

Celia Fernández Prieto  
*Profesora Titular de Teoría de la Literatura,  
Universidad de Córdoba*



### EL EXILIO ESPAÑOL EN MÉXICO

**Fechas:** 6-8 de julio

**Dirección:**

Javier García Diego Dantán  
*Director de El Colegio en México*



### ENFERMEDADES INFLAMATORIAS CRÓNICAS EN REUMATOLOGÍA: FISIOPATOLOGÍA MOLECULAR, CLÍNICA E IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO

**Fechas:** 18-23 de julio

**Dirección:**

Luis Carreño Pérez  
*Jefe de Servicio de Reumatología, Hospital General Universitario Gregorio Marañón, Universidad Complutense de Madrid*

Pedro García Barreno  
*Catedrático de Fisiopatología Quirúrgica Hospital General Universitario Gregorio Marañón, Universidad Complutense de Madrid. Miembro de la Real Academia Española y Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*



### GESTIÓN DE GRANDES CATÁSTROFES: ANÁLISIS PARTICULAR EN INUNDACIONES

**Fechas:** 25-29 de julio

**Dirección:**

José Luis Gochicoa González  
*Director General de Protección Civil,  
Gobierno de Cantabria*

Ricardo Olabegoa Venturini  
*Subdirector General de Protección Civil,  
Gobierno de Cantabria*



**TALLER DE CINE**  
**¡SILENCIO, SE RUEDA! EL SONIDO DEL CINE**

**Fechas:** 1-5 de julio

**Dirección:**

Francisco Espada, *Productor cinematográfico*

Alejandro Pachón

*Profesor de Historia del Arte, Universidad de Extremadura*



**TALLER DE PINTURA ARTE Y SUCESO:**  
**EL INSTANTE DE LA CREACIÓN**

**Una aproximación práctica al quehacer artístico.**

**Desde sus herramientas y sus coincidencias con otras formas expresivas.**

**Fechas:** 22-26 de julio

**Dirección:**

Fernando Mastretta, *Artista Plástico*



**NOVELA SIN FICCIÓN**

**Fechas:** 1-5 de julio

**Dirección:**

Santiago Rafael Roncagliolo, *Escritor*



**TALLER**  
**MUÑECAS JAPONESAS DE PAPEL WASHI NINGYO**

**Fechas:** 29 de agosto-2 de septiembre

**Dirección:**

Origlam, *Artista de Origami*



### 7.3.4.3 Otros cursos, seminarios y actividades

Además del apoyo proporcionado a las Universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo en las actividades indicadas anteriormente, durante 2011 el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria facilitó su colaboración a otras entidades en la organización de otros eventos.

Así, el 29 de julio, se acogió en las instalaciones del Faro de la Cerda una reunión de la Comisión de Seguimiento del proyecto de investigación "COMODALWEB", financiado por el Ministerio de Fomento.



Asimismo, se mantuvo la colaboración con la Escola Europea de Short Sea Shipping para la organización de dos ediciones del "Curso – taller Intermodalidad Marítimo Ferroviaria Life Rail" destinado a la formación de profesionales en el ámbito de la gestión de operaciones de transporte marítimo – ferroviario de mercancías, y en el que colaboraron las siguientes entidades: Puerto de Barcelona, FEVE, Puerto de Santander, CP Carga, APTMCD, AGEPOR y ENIDH.

El primero de estos cursos se celebró el 8 de noviembre, con una importante participación de alumnos portugueses, mientras que el segundo se celebró el 29 de noviembre.



Finalmente, hay que señalar la colaboración prestada a la Asociación Internacional de Derecho Portuario, entidad profesional constituida en 2003, que tiene como finalidad promover la comunicación entre los técnicos del sector portuario y marítimo a nivel nacional e internacional para favorecer el estudio y el intercambio de experiencias y conocimientos en el ámbito del derecho portuario, y cuya sede desde su constitución se encuentra domiciliada en el Faro de la Cerda, donde celebró su Asamblea General el 2 de diciembre.



### 7.1.4 Investigación, innovación y producción científica

#### Introducción

La labor emprendida por CITAP en 2011 en el ámbito de la investigación y la innovación se en dos aspectos. De una parte, a la exploración y profundización en el conocimiento del I+D+i a través de la participación en la Comisión Interportuaria de I+D+i impulsada por Puertos del Estado y la toma de contacto con entidades relacionadas con su promoción. Y, de otra, a dar continuidad a algunos de los proyectos iniciados durante 2010 y activar la formulación y diseño de nuevas iniciativas.

#### 7.4.1.1 Exploración I+D+i

Comisión de I+D+i de Puertos del Estado:

Proyecto IDISPE

A finales de 2010, el Organismo Público Puertos del Estado puso en marcha la Comisión Interportuaria de I+D+i, con el objetivo de mejorar la gestión de la innovación en el Sistema Portuario Español. En dicha Comisión, dotada de una estructura organizativa transversal, están presentes la mayor parte de las Autoridades Portuarias, siendo CITAP quien representa al Puerto de Santander:

Entre las actividades de esta Comisión se encuentran la interlocución entre Puertos del Estado y las instituciones nacionales e internacionales en materia de innovación, la identificación y el análisis de los sectores de la actividad portuaria que demandan innovación, así como el fomento del intercambio de experiencias innovadoras en el Sistema Portuario a través del Foro Interportuario de Innovación.

Como paso previo a la definición del escenario de futuro de la innovación en el sector portuario y base del trabajo de la Comisión Interportuaria, Puertos del Estado encargó a la Fundación Valencia Port la realización de un diagnóstico de la situación actual de la I+D+i en el Sistema Portuario Español, formalizado a través del proyecto denominado "La organización de la I+D+i en el Sistema Portuario Español".

Con este proyecto se pretende alcanzar un doble objetivo: por un lado, recabar la información necesaria para realizar el informe de Diagnóstico del Estado Actual de I+D+i en el SPTE y, por otro, elaborar un inventario con los diferentes proyectos y actividades acontecidos en la totalidad de las Autoridades Portuarias.

Para recabar la información necesaria para la realización del proyecto, fue diseñada una encuesta que se remitió a las Autoridades Portuarias para su cumplimentación. Así, durante el verano CITAP se encargó de reunir la información necesaria para cumplimentar el cuestionario. Tarea que ha permitido inventariar las actividades y proyectos de innovación acometidos en los últimos años o en fase de ejecución por el Puerto de Santander.

En la reunión de Comisión Interportuaria de I+D+i celebrada a finales de septiembre fueron presentados los resultados de la encuesta a modo de avance del proyecto, a partir de un documento preliminar de trabajo que fue analizado y debatido durante la sesión.

La conclusión del borrador del informe final del proyecto, junto con un inventario de las iniciativas de I+D+i identificadas existentes, ha quedado prevista para finales de diciembre de 2011. Asimismo, la Comisión ha previsto avanzar en sus cometidos mediante la creación de grupos de distintos trabajo a través de las cuales pretende abordar temáticamente las iniciativas de I+D+i del sector.

#### Reuniones CDTI y CYTED

Con objeto de explorar las posibilidades de articular las iniciativas de I+D+i de CITAP en programas y redes de investigación nacional e internacional, en el mes de septiembre se mantuvieron reuniones de trabajo con responsables de CDTI y CYTED.

El CDTI (Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial), es una Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Ciencia e Innovación, que tiene como misión promover la innovación y el desarrollo tecnológico de las empresas españolas, canalizando sus solicitudes de financiación y apoyo a los proyectos de I+D+i.

CYTED (Programa Iberoamericano de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo), es una iniciativa impulsada en 1984 mediante un Acuerdo Marco Interinstitucional firmado por 19 países de América Latina, España y Portugal. Se trata de un instrumento común de los Sistemas de Ciencia y Tecnología nacionales de la Región Iberoamericana que promueve y da soporte a la cooperación multilateral orientada a la transferencia de conocimientos, experiencias, información, resultados y tecnologías, estableciendo para ello mecanismos de cooperación entre grupos de investigación de las Universidades, Centros de I+D y empresas innovadoras. A tal efecto, CYTED impulsa la creación de redes temáticas, de acciones de coordinación, de proyectos de Investigación consorciados, etc.

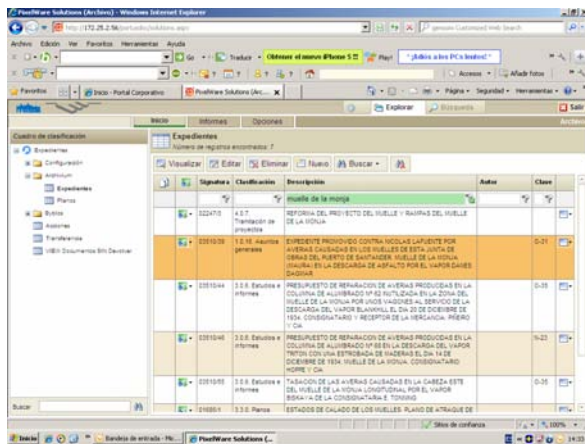
### 7.4.1.2 Estudios y proyectos

#### Estudio de Líneas Short Sea Shipping Santander - Báltico

Durante el primer semestre de 2011 se continuó trabajando en este proyecto de investigación que, desarrollado en colaboración con la Universidad de Cantabria, se inició el verano de 2010, teniendo por objetivo el diseño de líneas Short Sea Shipping entre Santander y algunos puertos del Báltico que podrían ser viables desde el punto de vista de calidad del servicio, coste de la cadena de transporte "puerta a puerta" y volumen de tráfico, para garantizar la continuidad en el tiempo de la línea marítima.

#### "Portus. Doc": Desarrollo y aplicación de técnicas, herramientas y tecnologías de la información a la conservación y gestión de fondos documentales

Proyecto destinado al diseño y desarrollo de una plataforma digital dedicada a la gestión integral de los fondos documentales y bibliográficos depositados en el Servicio de Documentación de la Autoridad Portuaria de Santander. Su implantación ha permitido una más ágil y eficaz consulta y acceso a los documentos, además de mejoras sustanciales en la conservación y control de dichos fondos.



#### Plataforma citap.net

Durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre se abordó un estudio exploratorio destinado a definir el diseño del modelo "citap.net", perfilar el contorno y configuración de esta plataforma, los útiles tecnológicos necesarios para implantarla conforme a los contenidos que se han de gestionar en ella.

Asimismo, en el marco del referido estudio, se abordó la problemática de la formación virtual y su aplicación al sector portuario, teniendo en cuenta el singular modelo organizativo y de gestión de CITAP, las particularidades que presenta la formación en dicho sector; y los públicos a los que éste pretende dirigir la misma.



### 7.1.5 Investigación, innovación y producción científica

Durante 2011 CITAP participó activamente en la producción editorial de tres publicaciones. En primer lugar, cabe señalar la colaboración establecida entre CITAP y la asociación internacional RETE para la producción y edición tanto del número 22 de la revista PORTUS, como del libro "La Ciudad Portuaria del Siglo XXI. Nuevos Desafíos en la Relación Puerto Ciudad", y con el que dicha entidad conmemoró el X Aniversario de su creación.

"Portus" es una revista internacional, de periodicidad semestral, especializada en el análisis y estudio las relaciones puerto-ciudad. Ante el interés científico del seminario "Waterfronts urbano portuarios. Una nueva generación de proyectos y actuaciones sostenibles", celebrado en Santander del 13-16 de abril en el marco del "Encuentro de Primavera" de RETE ya reseñado anteriormente, se adoptó la decisión de dedicar el contenido de la sección "dossier" del número nº 22 de Portus, a la publicación de la mayor parte de las ponencias impartidas en el mismo.

El libro "La Ciudad Portuaria del Siglo XXI. Nuevos Desafíos en la Relación Puerto Ciudad", es el fruto de un trabajo colectivo en el que han participado, bajo la coordinación de los profesores Rinio Bruttomesso y Joan Alemany cerca de una treintena de especialistas de Europa, Estados Unidos, Latinoamérica y Japón, entre los que destacan académicos y profesionales del prestigio mundial.

Se trata de una monografía única dentro del panorama editorial internacional, que aborda, a través de la mirada plural



e interdisciplinar de sus autores, el reciente devenir mundial de las ciudades portuarias. El libro constituye una obra fundamental para entender la ciudad portuaria contemporánea y las claves que permiten interpretar los procesos a los que se enfrentan en este comienzo de siglo; actualiza el conocimiento y la investigación que se viene realizando en el panorama internacional desde hace treinta años en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad, y explora nuevos conceptos, hipótesis de trabajo y sendas de estudio.

**Revista PORTUS, N° 22**  
**Waterfronts Urbano**  
**Portuarios. Una nueva**  
**generación de proyectos y**  
**actuaciones sostenibles.**

**Edita:** RETE

*Asociación Internacional para la colaboración entre puertos y ciudades. Venecia, otoño de 2011; 102 págs.*



**La Ciudad Portuaria**  
**del Siglo XXI.**  
**Nuevos Desafíos en la Rela-**  
**ción Puerto Ciudad.**

Bruttomesso, R. y Alemany, J. (eds.) et al.

**Edita:** RETE

*Asociación Internacional para la colaboración entre puertos y ciudades. Venecia, otoño de 2011; 383 págs.*



La tercera de las publicaciones se titula “Santander, Puerto, Historia, Territorio”, libro coeditado por la Universidad de Cantabria y la Autoridad Portuaria que contiene las lecciones magistrales pronunciadas en el encuentro del mismo nombre, organizado los días 14 y 15 de mayo de 2009 con motivo de la celebración del 30 Aniversario de la creación de la Facultad de Filosofía y Letras. En él participó un nutrido grupo de especialistas para hablar sobre el Puerto de Santander desde la perspectiva de las áreas de conocimiento que se imparten en la referida Facultad: Historia y Geografía.

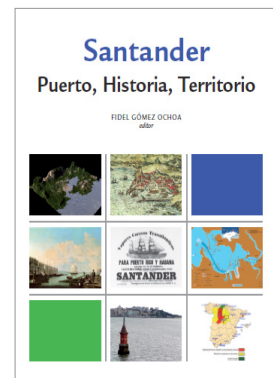
Así, el libro aborda temas tales como el significado histórico del puerto, su evolución a lo largo de los siglos, su influencia en el territorio, etcétera, recapitulando y poniendo al día la labor investigadora desarrollada por la referida Facultad a lo largo de su trayectoria; al tiempo que propone un interesante repaso temporal a las vicisitudes que han marcado el devenir del Puerto de Santander; ofreciendo interesantes elementos de reflexión tanto en tiempo presente como futuro.

**Santander Puerto, Historia,**  
**Territorio.**

Gómez Ochoa, F. (ed.), et al

**Edita:** Publican, Ediciones de la Universidad de Cantabria y Autoridad Portuaria de Santander.

*Bilbao, 2011; 350 págs.*



Ambas publicaciones fueron presentadas en el “Encuentro de Otoño” de RETE, celebrado en Viana do Castelo (Portugal) entre los días 24 y el 26 de noviembre.



## 7.2 | ASOCIACIONES INTERNACIONALES

Como en años anteriores, el Dpto. de Actividades Corporativas articuló las relaciones del Puerto de Santander con las dos entidades que tienen como objetivo promover la mejora de las relaciones entre puertos y ciudades: la Asociación Internacional Ciudades y Puertos (AIVP) y RETE, entidad cuya presidencia ostenta la Autoridad Portuaria desde noviembre de 2010.

**JUNTA DE GOBIERNO DE RETE\*****PRESIDENTE**

José Joaquín Martínez Sieso  
*Autoridad Portuaria de Santander. España*

**VICEPRESIDENTES**

Emílio Brogueira Dias  
*Administração dos Portos do Douro e Leixões. Portugal*

Edoardo Monzani  
*Stazioni Marittime Spa, Genoa. Italia*

**VOCALES**

Carlos Dias Teixeira  
*Area Metropolitana de Lisboa. Portugal*

Manuel Matoses Rebollo  
*Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras. España*

José M<sup>a</sup> Urrutia Mera  
*Autoridad Portuaria de Baleares. España*

Miguel Villalobos Santo Domingo  
*Autoridad Portuaria de Avilés. España*

**DR. COMITÉ CIENTÍFICO**

Rinio Bruttomesso  
*Centro Internazionale Città d'Acqua, Venecia. Italia*

**SECRETARIO**

José Ramón Ruiz Manso  
*Autoridad Portuaria de Santander. España*

\*Composición de la Junta de Gobierno de RETE a 31 de diciembre de 2011

La Junta de Gobierno, órgano ejecutivo de la Asociación, se reunió en 2011 en cuatro ocasiones con objeto de programar y dirigir tanto la actividad docente, investigadora y de transferencia de conocimiento que desarrolla RETE, como para abordar la gestión de sus asuntos de carácter administrativo y económico.

Reuniones Junta de Gobierno 2011	
Fecha	Lugar
28 de enero	Madrid
13 de abril	Santander
30 de septiembre	Madrid
24 de noviembre	Viana do Castelo



Reunión Junta de Gobierno de RETE. Madrid, septiembre 2011



Reunión Junta de Gobierno de RETE. Viana do Castelo, noviembre 2011

Las reuniones que celebra el Consejo de RETE, su órgano superior deliberante y decisorio, se enmarcan en los programas de los "Encuentros" que anualmente organizan sus afiliados. Son eventos fundamentales en la vida de la Asociación ya que, además de marcar el rumbo de su gobierno, a través de los actos académicos y sociales que se desarrollan en su seno, ofrecen la oportunidad de explorar y reflexionar sobre los distintos aspectos y problemáticas que hoy en día se manifiestan en las ciudades portuarias, así como de dialogar, establecer y estrechar vínculos que contribuyen a cohesionar al conjunto de sus miembros.

En 2011 las reuniones del Consejo, que fueron organizadas en Santander y Viana do Castelo respectivamente, estuvieron marcadas por los actos conmemorativos de la celebración del X Aniversario de la creación de la Asociación.

Encuentro de Primavera

XV REUNIÓN DEL CONSEJO DE RETE

Lugar: Santander. España

Fecha: 14-16 de abril de 2011



Encuentro de Otoño

XVI REUNIÓN DEL CONSEJO DE RETE

Lugar: Viana do Castelo. Portugal

Fecha: 24-26 de Noviembre de 2011



## 7.3 | CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

El Centro de Documentación, que durante 2011 continuó adscrito al Departamento de Actividades Corporativas, está conformado por el Archivo General de Documentación, la Biblioteca y Hemeroteca, y el Fondo de Publicaciones del Puerto. Paralelamente, gestiona los servicios de cartoteca, videoteca y fototeca, relacionadas directamente con el fondo documental del Archivo General.

### 7.3.1 Gestión de Fondos. Áreas de Servicio

#### 7.3.1.1 Archivo General

La documentación que alberga el Archivo General de la Autoridad Portuaria de Santander procede de tres organismos distintos. El fondo principal corresponde a la Junta de Obras del Puerto de Santander, que inicia su producción documental en 1872, pasando a denominarse Junta del Puerto en 1968 y Autoridad Portuaria a partir de 1992.

El segundo fondo está constituido por la documentación procedente de la extinta Organización de Trabajos Portuarios (OTP), órgano que traspasó sus funciones de administración de las labores de estiba del Puerto de Santander a SESTISAN, y sus colecciones documentales se hallan, a la fecha, pendientes de clasificar y ordenar. El tercero de los fondos, igualmente sin clasificar y ordenar, procede del rescate de documentos de la Cofradía de Pescadores que, como entidad gestora de la antigua Lonja de Pescado, se realizó previamente al derribo de la mencionada edificación.

Lo más destacable de las labores realizadas en la gestión del Archivo General en 2011 ha sido el desarrollo y culminación del proyecto *“Portus Doc: Desarrollo y aplicación de Técnicas, Herramientas y Tecnologías de la Información a la Conservación y Gestión de Fondos Documentales”*, que ha supuesto la entrada en servicio de la plataforma “Portus Doc”, destinada a la gestión integral de los fondos documentales y bibliográficos y de los servicios que presta el Centro. Esta circunstancia ha permitido sustituir el software que se venía utilizando desde hace casi veinticinco años por una nueva herramienta innovadora, que da respuesta a las necesidades actuales y futuras de una moderna gestión documental, al tiempo que pionera dentro del ámbito de los archivos de los puertos españoles.

El largo y complejo proceso de implantación de Portus Doc no ha detenido el resto de actividades del Centro, si bien, y debido a la referida circunstancia, los avances en las labores de digitalización y descripción del archivo fotográfi-

co, y en la descripción de nuevos documentos transferidos por las oficinas o almacenados desde años anteriores, ha sido menores que en otros Ejercicios.

En relación con lo expresado anteriormente, hay que señalar que durante 2011 se ha recopilado y trasladado al local contiguo al Archivo, la numerosa documentación que se encontraba depositada transitoriamente en locales del Muelle de Maliaño, que no reunían condiciones adecuadas de conservación. Dicha documentación está siendo tratada y descrita para su incorporación a los fondos del Archivo. En este sentido, hay que mencionar que durante 2011 han sido clasificados, ordenados e incorporados a dichos fondos 272 nuevos expedientes.

#### 7.3.1.2 Colección Fotográfica

En 2011 se han agregado 373 nuevas imágenes a las más de 4.500 digitalizadas y descritas con las que ya contaba la base de datos Apclmatge, implantada en el año 2005 para la gestión específica de este fondo documental.

A la importante colección de fotografías que posee la Autoridad Portuaria, se han incorporado algunos nuevos repertorios producto de las donaciones efectuadas por particulares interesados en difundir las fotografías que han coleccionado y cuidado privadamente durante años, en consideración al tratamiento (cuidado material, gestión digital y documental) que el Centro de Documentación da a estas imágenes.

A este respecto, cabe destacar una colección de 45 imágenes de botaduras de buques de Astilleros del Atlántico, de los años cincuenta y sesenta del siglo pasado, aportadas por D. Rufino Mazón García de Muro; y otra colección de diez postales del puerto y ciudad de Santander de las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, donadas por D. Alberto de Benito Inglada, adquiridas en mercados de antigüedades en la ciudad de Valencia.

#### 7.3.1.3 Biblioteca - Hemeroteca

Esta sección ha mantenido su dinámica con toda normalidad; se han atendido las adquisiciones, tanto de procedencia interna como la externa, provenientes éstas últimas de las distintas entidades con las que se tienen acuerdos de intercambio de publicaciones, al tiempo que se han prestado los servicios solicitados por los empleados de la Autoridad Portuaria y de una creciente demanda externa.



La Biblioteca y Hemeroteca de la Autoridad Portuaria cuenta al finalizar el Ejercicio 2011 con 6.039 monografías, incorporando 142 nuevos títulos, y 303 revistas especializadas. Además posee una colección de discos CD y DVD, con 337 unidades y una videoteca con 126 títulos.

#### 7.3.1.4 Fondo de publicaciones

Con solo cuatro títulos, el año 2011 se ha caracterizado por un descenso sustancial en el número de publicaciones editadas por la Autoridad Portuaria de Santander, estando la mayoría de ellas relacionadas con las actividades expositivas del Palacete del Embarcadero y el Centro de Arte Faro

de Cabo Mayor: "Ángel Pascual Rodrigo", "Las Heridas de la Tierra" (Dalita Navarro), y "Desde el Sur del Silencio" (Eloy Vázquez); y una última en colaboración con la Universidad de Cantabria, "Santander, Puerto, Historia, Territorio". Estos títulos se han incorporado al catálogo de publicaciones del Puerto para su distribución tanto con carácter protocolario como comercial. (Fig.3)

#### 7.3.2 Gestión de Servicios

Las demandas de servicios documentales, especialmente de consulta y préstamo, se han atendido íntegramente, al tiempo que se ha mejorado la calidad en la atención pres-

Áreas de Servicio		
Archivo General	24.156 registros	
	Documentación General	17.504 expedientes
	Planos	1.793 unidades
	Fotografías digitalizadas	4.859 imágenes
Biblioteca	6.039 libros	
Hemeroteca	Revistas	303
	Prensa digitalizada	21.751 artículos
Fondo de publicaciones	Registros	217
	Nuevos títulos	4

(Fig.3)

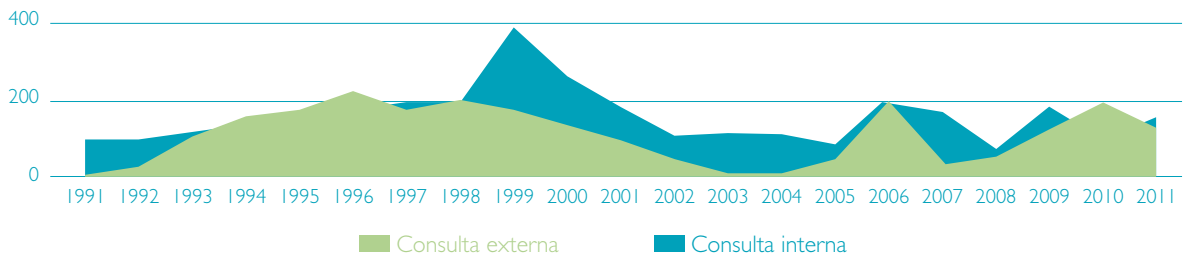
tada gracias a la puesta en marcha de la plataforma "Portus Doc" que, además de mejorar el registro y control de los servicios por el propio Centro, agiliza los trámites de solicitud, optimiza la consulta y facilita el acceso al documento, muchas veces digitalizado.

Expresado en cifras, tanto el número de consultas externas (65 en 2011 frente a 66 de 2010) como internas (58 en 2010 y 75 en 2011) se ha mantenido en niveles relativamente altos. Los 26 usuarios externos que han solicitado los servicios del Centro de Documentación en 2011 han accedido a la consulta de 183 documentos, frente a los 272 del año anterior; mientras que los 23 usuarios internos han consultado 187 documentos, entre expedientes, libros y revistas, 80 más que en 2010.

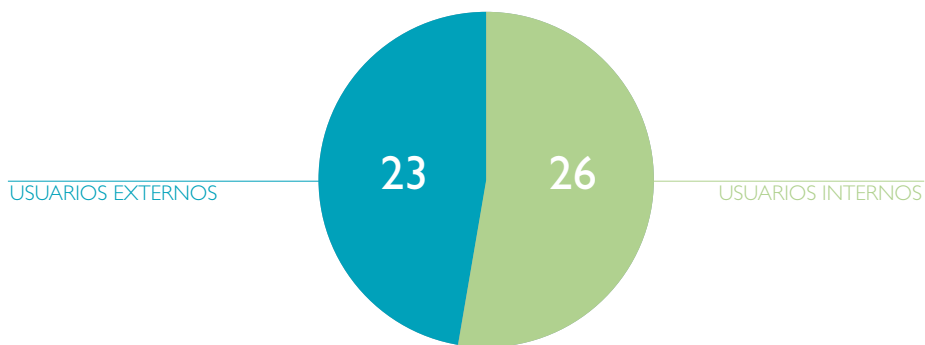
Aunque la Universidad de Cantabria sigue manteniéndose como el principal usuario de estos servicios, durante 2011 se han atendido un significativo número de consultas generadas por proyectos de investigación promovidos por el Museo Marítimo del Cantábrico y el Ayuntamiento de Santander.

Finalmente, se debe mencionar la aportación documental efectuada por la Autoridad Portuaria para la exposición titulada: "Empresas Centenarias. Paisajes Contables: 1850-1950", promovida por el Colegio Oficial de titulados Mercantiles y Empresariales de Cantabria, y para cuya organización contó con la colaboración de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, siendo inaugurada en el Palacio de la Magdalena el día 7 de septiembre.

CONSULTAS DOCUMENTALES



CONSULTAS DOCUMENTALES



## 08. GESTIÓN CULTURAL



## 8.1 | PALACETE DEL EMBARCADERO



Visitantes en el año 2011: 49.341

## LAS MUJERES EN LA PREHISTORIA

## Organizadores:

Aula Interdisciplinar Isabel Torres | Instituto Internacional de Investigaciones Prehistóricas de Cantabria. UC | Dirección General de la Mujer. Vicepresidencia del Gobierno de Cantabria | Ministerio de la Igualdad. Gobierno de España | Museu de Prehistòria de València. Diputació de Valencia | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 20 de enero al 27 de febrero



El Rector de la Universidad de Cantabria, Federico Gutiérrez-Solana y el Director del Puerto, Javier de la Riva, inauguran la exposición.  
Foto: J. Miguel del Campo

## LA ARMADA, UN ENTORNO MARÍTIMO PARA EL SIGLO XXI

## Organizadores:

Armada Española | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 24 al 27 de marzo



Foto: APS

## SEMANA EUROPEA DE ENERGÍAS SOSTENIBLES

## Organizadores:

Dirección General de Asuntos Europeos | Vicepresidencia del Gobierno de Cantabria | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 6 al 13 de abril



Foto: APS

## DESDE EL SUR DEL SILENCIO. Eloy Velázquez

## Organizadores:

Universidad de Cantabria | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 26 de abril al 26 de junio



Foto: Jorge Fernández

## RECYCLE

## José Luis Zúñiga

## Organizadores:

Universidad Internacional Menéndez Pelayo | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 1 al 28 de julio



Foto: APS



### LOS CARTELES DEL FIS

**Organizadores:**

Festival Internacional de Santander | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 1 al 28 de agosto

### III MUESTRA DE ARTES FANTÁSTICAS. "CAMALEON", DE LA COMPAÑÍA TEATRO PAPELITO

**Organizadores:**

Fundación Santander Creativa | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** 17 y 18 de septiembre

### PROYECTO FRENTE MARÍTIMO DE SANTANDER

**Organizadores:**

Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 1 de octubre al 6 de noviembre



Foto: APS

### LA POLICIA CIENTÍFICA: SU FUTURO DESPUÉS DE CIENTO AÑOS DE HISTORIA

**Organizadores:**

Jefatura Superior de Policía de Cantabria | Universidad de Cantabria | Comisaría General de Policía Científica | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 8 al 11 de noviembre



Foto: APS

### LA GUARDIA CIVIL, ESCUDO DE LA DEMOCRACIA FRENTE AL TERRORISMO

**Organizadores:**

Fundación de la Guardia Civil | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 22 al 25 de noviembre



Pilar Allue, Jefa Superior de Policía, Agustín Ibáñez, Delegado del Gobierno, Ignacio Diego, Presidente del Gobierno de Cantabria, José Antonio Cagigas, Presidente del Parlamento de Cantabria, Justo Chamorro, Coronel Jefe de la Guardia Civil en Cantabria y José Joaquín Martínez Sieso, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, inaugurando la exposición  
Foto:APS

### UNA GRAN OBRA. EL SUEÑO DEL TITANIC

**Enrique Gran**

**Organizadores:**

Fundación Titanic | Fundación Enrique Gran | Autoridad Portuaria de Santander

**Fechas:** Del 2 de diciembre al 8 de enero de 2012



Jesús Ferreiro, Presidente de la Fundación Titanic, Begoña Merino responsable de la Fundación Enrique Gran y Carlos Limorti de la Autoridad Portuaria, ante el cuadro de E. Gran, durante la inauguración  
Foto:APS

8.2 | CENTRO DE ARTE FARO CABO MAYOR



Visitantes en el año 2011: 44.393

**EXPOSICIÓN PERMANENTE**  
**COLECCIÓN SANZ-VILLAR**

**Organizadores:**  
Autoridad Portuaria de Santander



Foto: APS

**EXPOSICIONES TEMPORALES**  
**ÁNGEL PASCUAL.**

**Organizador:**  
Autoridad Portuaria de Santander  
**Fechas:** Del 4 de mayo al 31 de julio



Foto: APS

**E. SANZ, PEQUEÑO FORMATO**

**Organizador:**  
Autoridad Portuaria de Santander  
**Fechas:** Desde el 6 de agosto



Foto: APS

## 8.3 | PUBLICACIONES

**DESDE EL SUR DEL SILENCIO.** Eloy Velázquez.

(libro-catálogo, 23 x 26 cm, 64 pág.

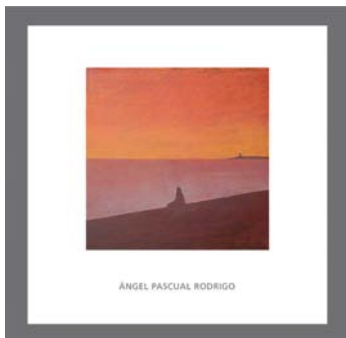
Textos: José Luis Casado Soto y Marta Mantecón.

Castellano/Inglés)

**Edita**

Autoridad Portuaria de Santander

Universidad de Cantabria

**ÁNGEL PASCUAL.** (catálogo)

(libro-catálogo, 20 x 20 cm, 24 pág.

Texto de Ángel Pascual)

**Edita**

Autoridad Portuaria de Santander

## 8.4 | OTRAS ACTIVIDADES

**SEMANA EUROPEA DE ENERGÍAS SOSTENIBLES****Organizador:**

Dirección General de Asuntos Europeos | Vicepresidencia del Gobierno de Cantabria | Autoridad Portuaria de Santander

**Lugar:** Muelle de Calderón

**Fecha:** Del 6 al 13 de abril



Foto:APS

**Presentación: "EL COMPROMISO CON EL LIBRO: TRES PROYECTOS EDITORIALES INDEPENDIENTES: ZASTERLE PRESS, PERCEVAL PRESS y PISUEÑA PRESS"**

**Organizador:** Autoridad Portuaria de Santander

**Lugar:** Palacete del Embarcadero

**Fecha:** 20 de mayo



De drcha. a izqda. Manuel Brito de Zasterle Press, Kevin Power de Perceval Press y Carlos Limorti de la Autoridad Portuaria de Santander. Foto:APS

**Presentación de la obra audiovisual del artista chileno Edgar Endress.**

**Organizador:** Autoridad Portuaria de Santander

**Lugar:** Centro de Arte Faro Cabo Mayor

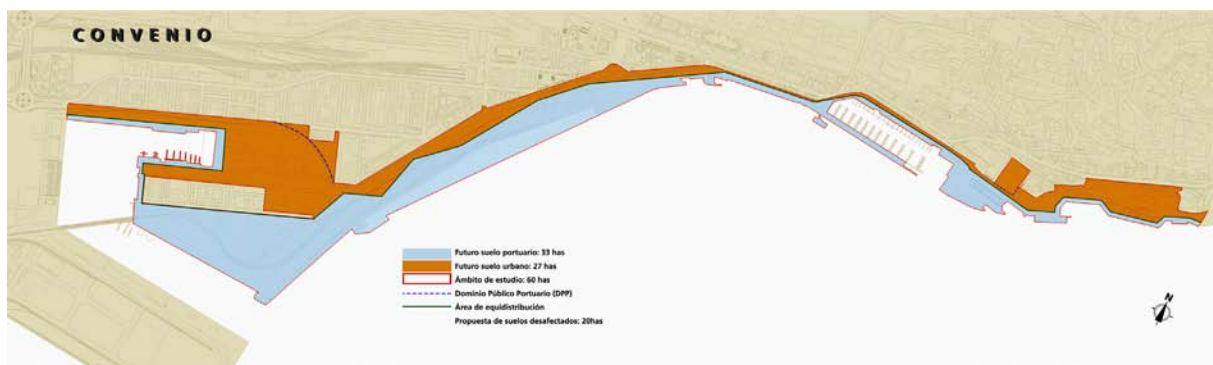
**Fecha:** 3 de diciembre



Mónica Carballo, comisaria y Edgar Endress, durante la presentación. Foto:APS

## 09. PUERTO-CIUDAD





2011 ha sido un año clave para el futuro desarrollo urbanístico del frente marítimo de Santander. Tras poner en marcha en 2010 la estrategia de colaboración institucional necesaria para llevar a cabo el proyecto de regeneración del interfaz puerto ciudad, en 2011 todos los esfuerzos de análisis y consenso han resultado en la firma del “Convenio Interadministrativo de Colaboración para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander”, suscrito por el Ayuntamiento de Santander; el Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado, Ministerio de Fomento y Autoridad Portuaria de Santander y firmado el 19 de marzo de este año.

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

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

Uno de los compromisos adoptados en el mencionado convenio por la Autoridad Portuaria de Santander fue el

de tramitar a la mayor brevedad los instrumentos de planificación necesarios para la puesta en marcha del proyecto. En particular, en 2011, la Autoridad Portuaria de Santander, ha puesto en marcha la modificación de la “Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios”, de manera que se puedan liberar los terrenos no adecuados para la operativa portuaria y se incluyan usos de interacción puerto-ciudad en las zonas portuarias compatibles con la actividad urbana, como primer paso para el desarrollo del Proyecto.

Además 2011 ha resultado ser un año en el que han tomado forma dos de las iniciativas culturales y deportivas más importantes para la ciudad en los últimos años: La futura creación de un nuevo equipamiento cultural en el área de Albareda y la celebración del Campeonato del Mundo de Vela 2014 en la bahía de Santander.



La puesta en marcha de una nueva dotación cultural, responde al objetivo del “Proyecto de Reordenación” consensuado, de dotar al nuevo frente marítimo de un equipamiento cultural en la vanguardia del S. XXI, que nos permita crear un nuevo referente urbano y posicione Santander y su Bahía como capitalidad cultural del Cantábrico sirviendo a su vez de revulsivo al resto de dotaciones culturales de la ciudad, tanto portuarias Palacete del Embarcadero y Centro de Arte Faro de Cabo Mayor como urbanas Biblio-

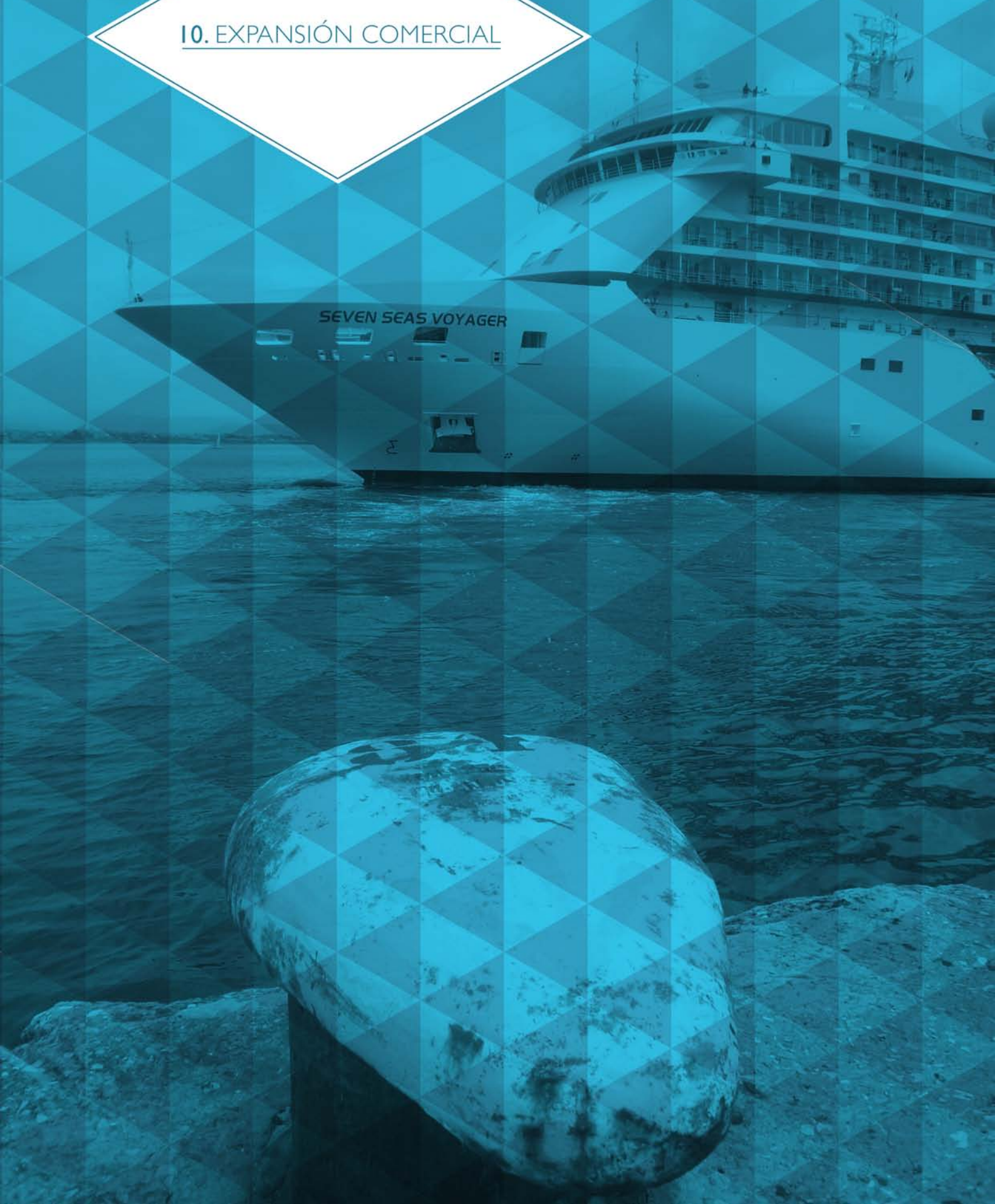


teca Regional, Museo Marítimo, Palacio de Festivales, etc. Por otro lado, Santander, con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Santander, ha logrado alzarse como sede para la celebración del Campeonato del Mundo de Vela 2014. La Bahía de Santander por sus excelentes condiciones como campo de regata, así como por el atractivo y posibilidades del frente marítimo y de la ciudad, ha logrado posicionarse como referente internacional para la práctica de la vela de competición. La celebración del Campeonato del Mundo va a suponer un nuevo reto para la reordenación del frente marítimo, exigiendo un nuevo esfuerzo planificador por parte de las instituciones involucradas y la creación de unas dotaciones de excelencia para desarrollar este evento.

Ambos proyectos se van a desarrollar en el ámbito puerto-ciudad confiriendo así al frente marítimo de Santander una nueva funcionalidad más centrada en la generación de valores ciudadanos. En este sentido la Autoridad Portuaria de Santander, en 2011 ha puesto en marcha las acciones necesarias para que estas iniciativas sean posibles, en colaboración con el resto de instituciones involucradas en el desarrollo del frente marítimo y de estos proyectos en particular, con el objetivo de tener listas estas dotaciones en 2014.

Para ello se han puesto en marcha las modificaciones número 9 y 10, en las áreas de la Estación marítima y de San Martín, respectivamente. Estas modificaciones en el planeamiento urbanístico portuario son el primer paso para permitir el desarrollo de estos proyectos, haciendo posible con estas grandes inversiones un nuevo frente marítimo portuario abierto, con un diseño innovador y con usos sostenibles y valiosos para todos los ciudadanos.

## 10. EXPANSIÓN COMERCIAL



## 10.1 | PROMOCIÓN DE SANTANDER COMO DESTINO CRUCERISTA



Durante el mes de Junio se organizó un Fam Trip de empresas Norte Americanas de Cruceros. Responsables de itinerarios de las empresas crucerísticas Norwegian Cruise Lines, Royal Caribbean Cruise Lines, Silversea, Residensea, Oceania-Regent Seven Seas acompañados por la Oficina Española de Turismo en Miami (OET) nos visitaron. Además de conocer el Puerto, han disfrutado de algunas de las excursiones ofrecidas a los cruceristas haciendo escala en nuestro puerto: la ciudad de Santander; Santoña, Laredo, Castro Urdiales, el Parque de Cabárceno, la Cueva del Soplao, Altamira, Santillana del Mar, la Neo Cueva, Comillas y San Vicente de la Barquera.

El Puerto de Santander ha recibido este año unas 9 escalas de cruceros y sigue con su firme apuesta para el desarrollo del tráfico de cruceros. Prueba de ello es la labor conjunta del **Foro de Cruceros** de Santander que se aplica a cuidar todos los detalles que hacen que cada escala se desarrolle en las mejores condiciones. Podemos recordar que el Foro

se compone de todas las Administraciones implicadas en el desarrollo de este tráfico: Ayuntamiento de Santander, Cámara de Comercio, Turismo Regional, la Autoridad Portuaria y la Comunidad Portuaria así como Policía y Aduana.

En cuanto a Ferias, el Puerto se ha centrado en la Feria más importante del sector: **Seatrade Miami**, y contrató un stand individual dentro del Pabellón de los Puertos Españoles (llamado "Ports of Spain").

Este año fueron nueve los cruceros que hicieron escala en Santander. Se entregaron metopa a los siguientes buques que hacían escala por primera vez en nuestro puerto: Aida Blu, Sea Dream I, Marina. La sonrisa y el ojo, pintados en los buques de la Compañía Aida se pueden ver con regularidad en nuestra bahía. Sin embargo las compañías Sea Dream y Oceania Cruises son nuevos clientes frutos del esfuerzo comercial de la APS para atraer nuevas compañías a nuestro puerto.



## 10.2 | 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.

### 10.5.1 Puerto Seco Azuqueca (Azuqueca de Henares, Guadalajara)

**Zona de servicio:** Madrid y su área metropolitana, y zona centro de la Península

**Distancia con el Puerto de Santander:** 400 km

**Superficie:** 60.000 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.

**Calidad:** Dispone de la Certificación ISO 9001:2000 aplicable a la gestión de la Terminal Ferroviaria en operativa de contenedores, vehículos de carga en general, depot y acarreo.

### 10.5.2. Puerto Seco Santander-Ebro (Luceni-Zaragoza)

**Zona de Servicio:** Valle del Ebro

**Distancia con el Puerto de Santander:** 400 km

**Superficie:** 105.700 m<sup>2</sup> hemos adquirido terrenos para ampliación de 30.000 m<sup>2</sup> adicionales.

4.500 plazas de aparcamiento.

**Estación de ferrocarril en la línea Zaragoza-Alsasua:**

- Muelle de tren de doble rampa.
- 2 x 275 m de ramales ferroviarios.

El Puerto de Santander extiende su zona de influencia hacia el Valle del Ebro, a través de su participación en el Puerto Seco Santander-Ebro, situado en las proximidades



de Zaragoza, en el área más activa del Corredor del Ebro. Este puerto seco da servicio a más del 60% del mercado nacional, dada su equidistancia con los principales centros de consumo del país (todos ellos en un radio de 300 km). Se encuentra a 400 km del Puerto de Santander y muy próximo a la frontera francesa y a los puertos de mayor actividad.

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

- Inspección y comprobación de vehículos.
- Reparación de chapa y pintura.
- Desparafinamiento.
- Lavado y limpieza interior.

Esta infraestructura cuenta con 105.000 m<sup>2</sup> destinados a almacenaje, gestión y preparación de vehículos. Desde finales de 2005, ha diversificado su actividad y se almacenan y manipulan contenedores que son recepcionados por carretera.

## II. MAPA TÉCNICO DEL PUERTO





### II.1 | CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

La situación geográfica del Puerto de Santander, en el arranque del Muelle de Maura es de latitud 43° 27' 39" N y longitud 3° 48' 10" O.

### II.2 | RÉGIMEN DE VIENTOS

Los vientos predominantes son los del tercer y cuarto cuadrantes y, además, en verano los del primero. Los vientos del Sur son los más violentos y los que más marejada levantan en la bahía, dificultando y, a veces imposibilitando, la

navegación de embarcaciones menores. Son relativamente frecuentes, especialmente al principio de la primavera y durante el otoño, sitiéndose también en invierno y rara vez en verano.

### II.3 | MAREAS

El establecimiento del Puerto es de 3h. en la entrada del puerto, 3h. 15m. en el Embarcadero de Pedreña, 3h. 20m. frente al Muelle de Maura y 3h. 40m. en el Astillero (en tiempo local verdadero).

El cero del Puerto está situado a 6 m bajo la coronación de los muelles de Maliaño y 6,36 m bajo la coronación de los muelles de Raos, las cotas del fondo están referidas a este

cero del Puerto. De este modo, la mínima altura alcanzada por la bajamar y observada por el Instituto Geográfico en el Mareógrafo de la Península de la Magdalena fue de 0,04 m. La máxima pleamar observada alcanzó los 5,464 m.

El nivel medio del mar se halla a 2,85 m sobre el cero del Puerto.

## II.4 | ENTRADA. (CANAL DE ENTRADA)



Este canal principal, es navegable por buques de gran porte, pues a la bajamar escorada asegura 12 m de calado desde su entrada hasta la Boya nº3. En el resto del canal y entre boyas, hasta los muelles comerciales de Raos inclusive, 11,50m, excepto frente al Muelle nº7 de Raos, que en una anchura de 50m sólo hay 10m.

Desde el canal de entrada a los muelles de Raos está el pantalán de Dynasol, S.A., donde hay 9 m de calado.

Desde el pantalán de Dynasol, S.A., hasta la entrada del Dique nº 2 de Astillero, hay 4,50m y desde aquí hasta el Dique nº 1 de Astillero sólo 3 m.

No hay restricciones respecto a la eslora o manga pues a la anchura del canal es de 150m en su parte más estrecha del tramo principal, alcanzando los 250m en su entrada e incluso los 400m frente al Muelle nº 4 de Raos. Desde la punta del pantalán de Dynasol S.A. hasta el Dique nº 1 de Astillero la anchura es de 100 m en las alineaciones rectas y 120m en las curvas. La longitud del Canal desde la entrada hasta los muelles comerciales de Raos es de 5.100m.

**SITUACIÓN**

Longitud: 3° 48' O

Latitud: 43° 27' N

**VIENTOS**

Reinante: O y NO

Dominante: NO y S-SO

**MAREAS**

Máxima carrera de marea: 5,431 m

Cota de la P.M.V.E.: 5,464m

**CANAL DE ENTRADA**

Orientación: E-O

Anchura: 250m / 150m / 400m

Calado B.M.V.E: 12m / 11,50m / 10m

Naturaleza del fondo: Arena en la margen sur y roca caliza en la norte

Longitud: 5.100m

**BOCA DE ENTRADA**

Orientación: Al Este de la Isla de Mouro

Anchura: 1.700m

Calado B.M.V.E: 18m

Máxima corriente registrada: 0,29 nudos

**SUPERFICIE TERRESTRE**

241,27 hectáreas de tierra, 3.868,9 hectáreas de agua

**CAPACIDAD DE ALMACENAJE (M2)**

Cubierto: 122.772m<sup>2</sup>

Descubierto: 122.772m<sup>2</sup>

Remolcadores: 4 remolcadores con potencias que van desde 600HP hasta 4.500HP

MUELLES COMERCIALES / INSTALACIONES



Instalaciones comunes a Raos 2 y Raos 3  
6 grúas de pórtico de 16 t.



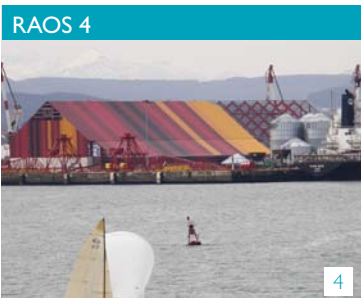
**RAOS 1**  
Superficie total: 98.107 m<sup>2</sup>  
Longitud de muelle: 300 m  
Calado: 13 m  
Usos: Graneles sólidos  
Instalaciones: 2 grúas de pórtico de 16 t



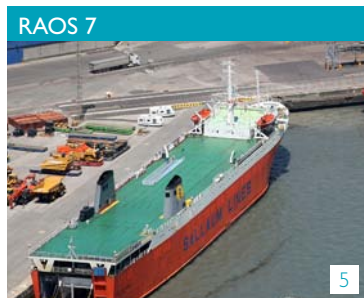
**RAOS 2**  
Superficie total: 66.964 m<sup>2</sup>  
Longitud de muelle: 208 m  
Calado: 13 m  
Usos: Graneles sólidos y mercancía general  
Instalaciones: Cargadero de sosa densa



**RAOS 3**  
Superficie total: 151.303 m<sup>2</sup>  
Longitud de muelle: 569 m  
Calado: 13 m  
Usos: Graneles sólidos, mercancía general y contenedores  
Instalaciones: 1 grúa de contenedores de 30t y 6 grúas de pórtico de 16 t



**RAOS 4**  
Superficie total: 43.402 m<sup>2</sup>  
Longitud de muelle: 356 m  
Calado: 13 m  
Usos: Graneles sólidos y mercancía general

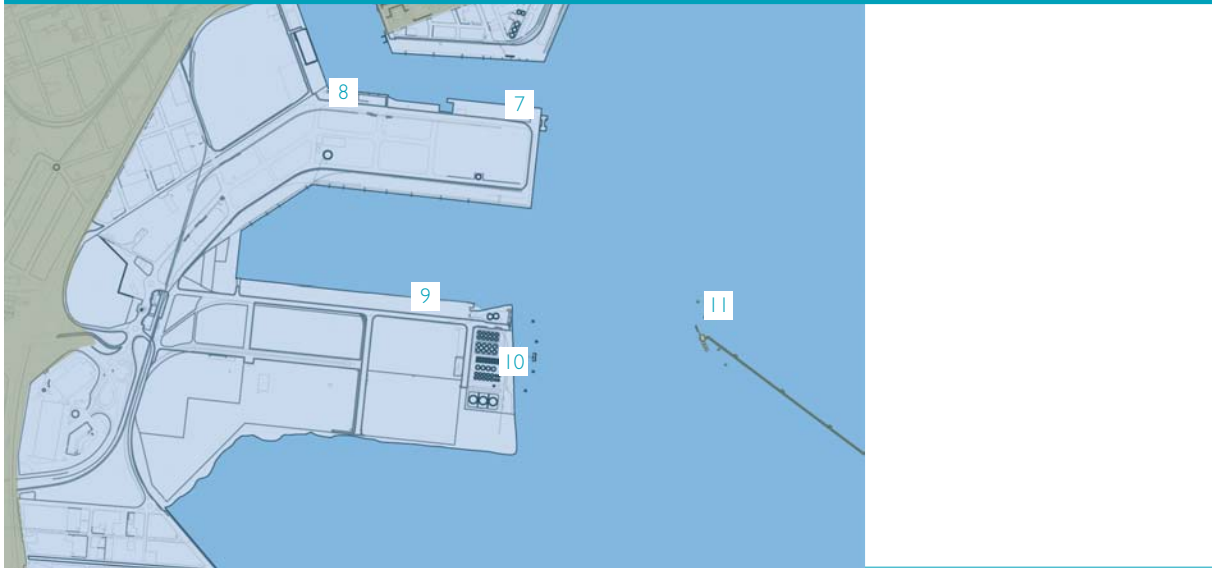


**RAOS 7**  
Superficie total: 78.316 m<sup>2</sup>  
Longitud de muelle: 170 m  
Calado: 10 m  
Usos: Vehículos y otras mercancías roro  
Instalaciones: Rampa roro



**RAOS 8**  
Superficie total: 194.282 m<sup>2</sup>  
Longitud de muelle: 789 m  
Calado: 13 m  
Usos: Vehículos, otras mercancías roro y mercancía general  
Instalaciones: Rampa roro flotante

MUELLES COMERCIALES / INSTALACIONES




**RAOS 5**



7

Superficie total: 15.000m<sup>2</sup>  
 Longitud de muelle: 335 m  
 Calado: 10 m  
 Usos: Graneles sólidos  
 Instalaciones: 2 grúas propias de 16t


**MUELLE DE NUEVA MONTAÑA QUIJANO**



8

Superficie total: 10.474m<sup>2</sup>  
 Longitud de muelle: 171 m  
 Calado: 6 m  
 Usos: Graneles sólidos  
 Instalaciones: 2 grúas móviles externas

**CADEVESA - CANTABRIASIL**



9

Superficie total: 10.441 m<sup>2</sup>  
 Longitud de muelle: 180m (integrado en Raos 8)  
 Calado: 8 m  
 Usos: Graneles sólidos  
 Instalaciones: Cargadero de cemento y sepiolita

**TERQUISA**



10

Superficie total: 33.282m<sup>2</sup>  
 Longitud de muelle:  
 Longitud de cajón-muelle: 30 m  
 Distancia entre amarres: 200 m  
 Calado: 11 m  
 Usos: Graneles líquidos  
 Instalaciones: Terminal de graneles líquidos

**DYNASOL**



6

Superficie total: Pantalán de atraque de buques tanque para descargar por tubería  
 Longitud de muelle: Longitud del cajón-muelle: 100m. Distancia entre amarres: 244 m  
 Calado: 11,6 m  
 Usos: Graneles líquidos  
 Instalaciones: Terminal de graneles líquidos

MUELLES COMERCIALES / INSTALACIONES



MARGEN NORTE



**Superficie total:** 61.307m<sup>2</sup>  
**Longitud de muelle:** 538m  
**Calado:** 9,5m  
**Usos:** Graneles sólidos, líquidos y mercancía general  
**Instalaciones:** 3 grúas de 16t, torres de succión para cereales y tuberías para aceites.

TRAMOS 10 - 11 DE MALIAÑO



**Superficie total:** 5.416m<sup>2</sup>  
**Longitud de muelle:** 242m  
**Calado:** 10,5m  
**Usos:** Cruceros y otros usos

TRAMOS 1-7 DE MALIAÑO



**Superficie total:** 66.662m<sup>2</sup>  
**Longitud de muelle:** 710m  
**Calado:** 7,8m  
**Usos:** Mercancías roto, contenedores y atraque de barcos auxiliares  
**Instalaciones:** Rampa roto en el tramo nº 4

MUELLE ALBAREDA



**Superficie total:** 18.624m<sup>2</sup>  
**Longitud de muelle:** 267m  
**Calado:** Entre 7,25 y 9,25m  
**Usos:** Cruceros

MUELLE ALMIRANTE



**Superficie total:** 16.158m<sup>2</sup>  
**Longitud de muelle:** 172m  
**Calado:** 9m  
**Usos:** Terminal de pasajeros, Ferrys, cruceros y mercancías roto  
**Instalaciones:** Rampa roto y pasarela de pasajeros

MUELLES NO COMERCIALES

MUELLE CALDERÓN



Superficie total: 4.887 m<sup>2</sup>  
 Longitud de muelle: 270 m  
 Calado: 3 m  
 Usos: Servicios auxiliares

MUELLE DE GAMAZO



Superficie total: 2.035 m<sup>2</sup>  
 Longitud de muelle: 105 m  
 Calado: 4 m  
 Usos: Servicios auxiliares

ACTIMARSA (POLÍGONO DE RAOS)



MARINA DEL CANTÁBRICO



ZONA DE SAN MARTÍN



CIUDAD DEL TRANSPORTE



DÁRSENA DE MALIAÑO



POLÍGONO DE WISSOCQ



DÁRSENA DE MOLNEO

