



memoria
anual

autoridad
portuaria
de santander

2020



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

memoria
anual

autoridad
portuaria
de santander



01	mensaje del presidente	p. 3
02	consejo de administración	p. 6
03	informe del director	p. 9
04	evolución del tráfico	p. 16
05	ejercicio económico y financiero	p. 21
06	gestión estratégica, táctica y operativa	p. 23
07	actividades corporativas	p. 66
08	gestión cultural	p. 92
09	expansión comercial	p. 100

2020



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



01

mensaje
del presidente



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



En el ámbito **institucional**, en 2020 se ha cumplido la previsión de las Líneas de Actuación Estratégica que la Autoridad Portuaria presentó en enero de 2016 con horizonte hasta el año 2025, con los objetivos de diversificar y recuperar los tráficos, ampliar la zona de influencia e impulsar la intermodalidad. Como consecuencia de ello se han adjudicado las concesiones de la Terminal de Contenedores, de la Terminal Con-Ro y la Terminal de Fertilizantes.

En relación con la **sostenibilidad económica**, hay que mencionar el impacto del COVID-19, que ha afectado al tráfico de mercancías en 2020. En este año se ha alcanzado un total de **5,9 Millones de Toneladas**, lo que supone un descenso del 11% respecto al año 2019 pero en cifras muy similares a las del año 2018.

El principal impacto se ha producido en los graneles líquidos que presentaron un comportamiento negativo con un descenso del 34%, seguido por los graneles sólidos con un descenso del 17%.

En cambio, la mercancía general, como consecuencia de la diversificación mencionada, ha tenido un comportamiento positivo teniendo un incremento del 0,4%, destacando el tráfico de las unidades de transporte rodante (UTÍ's) con un crecimiento del 20%.

La cifra de negocio en 2020 ha sido de 18,7 M €, inferior en un 20% a la del año anterior. Este descenso es debido a que, por un lado, el efecto del COVID-19 en los tráficos portuarios se ha dejado sentir, a lo que añadimos, por otra parte, la aplicación del Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y

vivienda, donde se han realizado unas reducciones en las tasas concesionales que suponen 1,1 M €.

En 2020, la APS continúa sin endeudamiento y unos indicadores de solvencia robustos, que le permiten seguir con el plan de inversiones -100 millones en los próximos cuatro años- centrado, sobre todo, en la creación de nuevos muelles y un silo de automóviles para atender tráficos estratégicos.

En cuanto a los principales hitos de este 2020 hay que destacar que las buenas prácticas de los trabajadores del puerto han sido premiadas, por quinto año consecutivo, por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), situando a Santander como el puerto mejor valorado por las empresas automovilísticas.

La APS sigue trabajando para ser un puerto sostenible en otros dos ámbitos: el medioambiental y el



social, para lo que ha puesto en marcha una serie de líneas estratégicas a corto, medio y largo plazo, con el objetivo de alcanzar el deseado equilibrio entre el crecimiento comercial y económico y la protección del entorno natural y social en favor de un desarrollo sostenible, con proyectos alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS). El objetivo es reducir el consumo eléctrico y contribuir a la reducción de GEI y la huella de carbono, todo ello tratado transversalmente con nuevas tecnologías de analítica de datos. Por ello, junto a la sostenibilidad, el puerto sigue dando pasos para ser un referente en digitalización e impulsar la innovación.

En el **ámbito social** se ha mantenido la relación con el entorno a través del programa de visitas guiadas y de carácter cultural y docente como las exposiciones desarrolladas en el Palacete del Embarcadero y en el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor.

El **aspecto medioambiental**, sigue su mejora tanto en lo que se refiere a la Autoridad Portuaria, en cuanto a aire, suelos, ruidos, vertidos y material de dragados, como a los concesionarios de terminales en relación con buenas prácticas de manipulación de mercancías.

Este balance positivo del año 2020, exhaustivamente detallado a lo largo de la Memoria, es posible gracias a la labor de todas aquellas personas que día a día convierten el puerto en el motor de la economía regional y contribuyen, de manera decidida, a la generación de riqueza y empleo para hacer de Cantabria una región más fuerte y competitiva.

Autoridad Portuaria de Santander

**Junto a la sostenibilidad,
el puerto sigue dando
pasos para ser un referente
en digitalización e impulsar
la innovación.**





02

consejo de
administración



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



presidente de la
autoridad portuaria
de Santander

D. Jaime
González López

capitán
marítimo

D. César
Diez Herrera

director de la
autoridad portuaria
de Santander

D. Santiago N.
Díaz Fraile

nombrado el 21 de julio de 2020 en
sustitución de D^a Cristina López Arias

vocales en representación de la comunidad autónoma de cantabria

vicepresidente
del consejo

D. Francisco Luis
Martín Gallego

consejero de innovación, industria,
turismo y comercio

D. José Luis
Gochicoa González

consejero de obras públicas y vivienda

D. José M^a
Fuentes-Pila Estrada

portavoz del grupo regionalista del
ayuntamiento de Santander

D. Juan José
Sota Verdión

nombrado el 11 de junio de 2020
en sustitución de D^a Ainoa Quiñones
Montellano

representantes de la administración general del estado

D. Telmo Esteban
Fernández

delegación del gobierno.
abogado del estado-jefe del servicio
jurídico del estado en Cantabria



	D ^a . Ainoa Quiñones Montellano	(delegada del gobierno) nombrada el 21 de mayo de 2020 en sustitución de D. Benjamín Piña Paton (director área de fomento de la delegación del gobierno)
	D ^a . Aranzazu de Miguel Peña	(jefa de área de contratación y gerencia de riesgos de puertos del estado) nombrada el 22 de octubre de 2020, en sustitución de D. Santiago Díaz Fraile (jefe de área de coordinación de RR.HH. del organismo público puerto del estado)
representante del ayuntamiento	D. César Díaz Maza	
representante del ayuntamiento de Camargo	D. Carlos González Gómez	
representante de la cámara oficial de comercio, industria y navegación de Santander	D. Modesto Piñeiro García-Lago	
representante de la sección sindical de unión general de trabajadores	D. Antonio Toca Corino	
representante de la confederación de organizaciones empresariales y PYME de Cantabria	D. Enrique Conde Tolosa	
secretario del consejo de administración	D. Adolfo Ruigómez Momeñe	



03

informe del
director



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



informe de gestión

Siendo sin duda el 2020 un año marcado por el gran impacto que la pandemia vinculada a la Covid 19 ha tenido en todos los ámbitos de la sociedad en todo el mundo, el cierre del ejercicio ha supuesto, para el Puerto de Santander, una ralentización de la positiva evolución de los principales indicadores, iniciada en ejercicios anteriores. De entre las economías avanzadas, la española fue la que sufrió una mayor caída (-11%). Por otro lado, la desaceleración, ya reflejada en los dos primeros meses del año, con un descenso del 3,9% en el tráfico de mercancías del sistema portuario español, combinada con el estado de alarma decretado a partir del mes de marzo, supuso un descenso del -8,38 % para el cómputo total del año 2020. En este contexto, el puerto de Santander reflejó un descenso del 11% en sus tráficos. Descenso que, si bien puede parecer abultado, sitúa el nivel de tráfico a la par del nivel registrado en el año 2018 (cuarto mejor registro histórico).

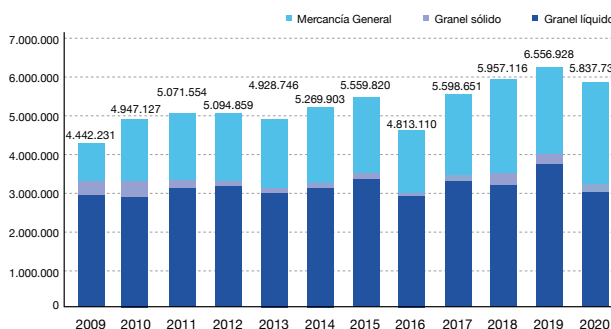
Por su parte, la cifra de negocio, inferior en un 16,5% a la del año pasado, alcanzó los 19.182 miles de €.

Tráfico

Tanto las toneladas manipuladas como el número de escalas sufrieron retrocesos del 11% y del 18% con respecto al año precedente. En total transitaron por el puerto 719.134 tns y 285 buques menos que en el 2019.

El descenso del 20% registrado en el GT, muy parejo al marcado en el número de escalas, denota una mínima variación en el tamaño de los buques.

Atendiendo a la presentación de las mercancías, los registros fueron negativos, tanto para los graneles sólidos (-17%) como para los graneles líquidos (-34%). La mercancía general fue la única modalidad que pudo eludir los números rojos, anotándose un mínimo crecimiento del 0,4%.



Entre los pocos epígrafes dignos de mención por su notable incremento, cabe destacar el tráfico de contenedores (+82,6%), la importación de madera (+81%) y la exportación de sulfato sódico (+46%). Los 26.148 teus se alcanzaron, básicamente, merced a la inclusión de dos nuevas rutas de la modalidad con-ro hacia Dublín y Liverpool. En el otro extremo de la balanza, el tráfico de pasajeros, mermado por la suspensión de numerosas escalas y, una vez reactivada la línea de Brittany Ferries, condicionado por las exigentes medidas sanitarias, marcó una contracción del -68%. Aunque no determinante por el volumen que aportan, pero sí significativa, cabe citar la ausencia de escalas de cruceros, más aún cuando en el año 2019 se habían registrado 21 y las expectativas para el 2020 eran muy favorables.



La suma conjunta aportada por el parque de melazas y por la terminal de Alkion, situada en el testero del Espigón Central de Raos, no superó el 3,7% del tráfico de Puerto. Fueron en total 213.696 tns de graneles líquidos, contabilizando 109.915 tns menos que en el ejercicio precedente. Nuevamente la contracción en el exportación del Bioetanol (-41,2%) ha lastrado el resultado final de esta tipología de tráfico.

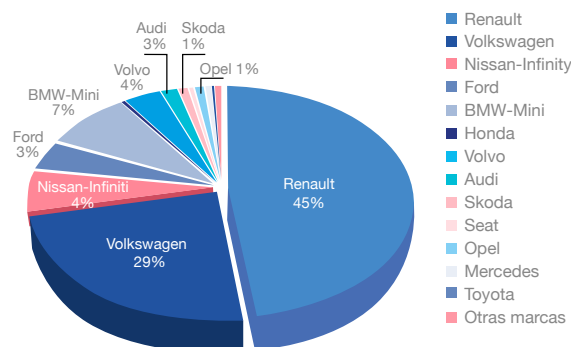
Aunque paulatinamente, los graneles sólidos siguen perdiendo cuota frente a la mercancía general. Alcanzaron el 51,8%, con una merma de 3,8 puntos. Hecho muy significativo que constata el cambio de rumbo en la modalidad de puerto, especializado también en mercancía general, con particular atención a las UTIs (Unidad de Transporte Intermodal) y los contenedores. De entre todos graneles sólidos, solo el sulfato sódico, con un avance del 46% y los abonos (4%) consiguieron eludir los números rojos.



El fuerte impulso al tráfico generado por la mercancía general, sigue teniendo su sólida base en el tráfico Ro-Ro, que supone el 83% de las 2.597.899 registradas en esta modalidad de presentación de

la mercancía. Nuevamente la aportación de los tráficos vinculados a la naviera CLdN, con un incremento del 69%, superando el millón de tns y liderando la mercancía general, han sido determinantes para que esta mercancía, alcanzara su mejor registro histórico. El tráfico de automóviles con 459.572 tns y Brittany Ferries con 438.455 ocuparon la segunda y tercera posición en el ranking de este apartado. Las UTIs (Unidades de Transporte Intermodal) transitadas por el puerto, al igual que los contenedores, continúan por la senda de crecimiento, apuntándose un avance del 19,7%, hasta las 48.143 unidades.

El sector de automoción, muy afectado por la paralización de fábricas y por un crítico descenso de las ventas del 32,3% en el mercado nacional, marcó, en el Puerto, una contracción del 30,4% (322.915 unidades). Renault y Volkswagen para la exportación y la propia Volkswagen, junto a BMW y Volvo, para la importación, lideraron las estadísticas. El número de marcas clientes del Puerto, por su parte, se ha mantenido estable.



Los puertos de Valencia, Vigo y Barcelona, en este orden son los únicos que han superado a Santander en el tráfico de automóviles en régimen de mercan-



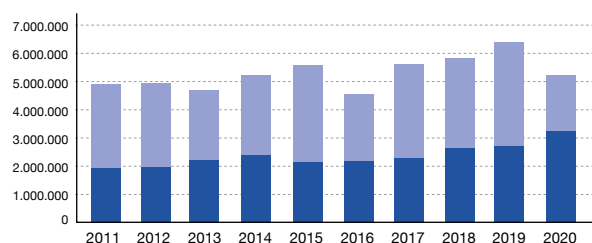
cía. Todos ellos, desde el punto de vista logístico, con ubicaciones geográficas más favorables, y todos ellos con fábricas en sus proximidades.

Tendríamos que retroceder varias décadas para encontrar una cifra tan reducida (73.244) de pasajeros que embarcaron o desembarcaron en Santander. Paralelamente los vehículos en régimen de pasaje sufrieron un drástico descenso del 58,6% hasta las 30.046 unidades, cuando en el año 2019, no siendo especialmente favorable, se alcanzaron las 72.647 unidades.

El sector pesquero, sin embargo, cerró el año con un importante ascenso en las capturas desembarcadas en la Lonja de Santander. 4.495 tns de pesca fresca que contabilizaron un incremento del 29.5%. Paradójicamente los meses más fructíferos en este sector (marzo, abril y mayo), coincidieron con los meses del confinamiento de la población.

Atendiendo a los datos de comercio exterior, Bélgica ha desplazado a Reino Unido como principal socio comercial. Juntos suman el 43%. Tras ambos países, Brasil y Rusia siguen ostentando la tercera y cuarta posición en este ranking de hasta 90 naciones. Las importaciones siguen superando a las exportaciones: La proporción fue de 1,21 toneladas de importación por cada tonelada exportada.

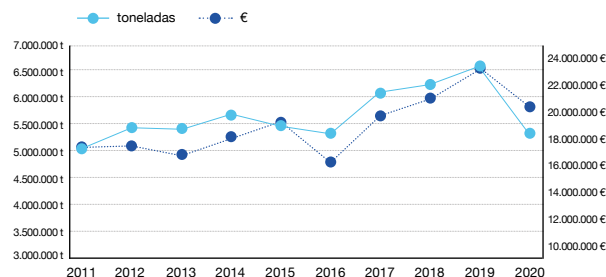
IMPORT/EXPORT



La cuota del ferrocarril, como medio de transporte para las mercancías, en su entrada y salida terrestre del puerto, ha ascendido hasta el 16%. Permite así a Santander, liderar en cifras relativas al conjunto de los puertos españoles. Cemento y automóviles nuevos, con mucha diferencia, son las mercancías que más utilizan el medio ferroviario, aunque el bioetanol con el 87% y los cereales, con el 80%, atesoran los mejores índices de uso ferroviario. Sentadas la bases para la mejora de la conectividad ferropuertaria, Santander debe experimentar una evolución muy positiva desde el punto de vista del ferrocarril, ya que, las nuevas terminales portuarias especializadas, van a requerir un uso optimizado e intensivo de este modo.

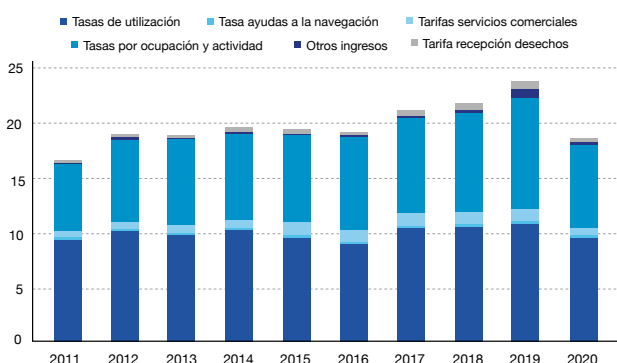
Resultados económicos

El descenso de la actividad aparejado a las medidas urgentes complementarias para ayudar a la economía y al empleo dictadas, mediante RD Ley 15/2020 de 21 de abril, a fin de paliar los efectos de la pandemia, tuvieron como resultado un descenso en la cifra de negocio del 16,5%, alcanzando ésta los 19.182 miles de €. La rentabilidad cifrada por tonelada manipulada sufrió un lógico descenso desde los 3,6 €/t. hasta los 3,2€/t.





Los ingresos por tasas de utilización siguen liderando la cifra de negocio. Fueron 9,01 millones de euros. La tasa del buque y la tasa de la mercancía siguen liderando los ingresos, a pesar de sufrir un retroceso del 14% y 10% respectivamente. La tasa del pasaje, tercera en importancia entre las tasas de utilización, vio mermados los ingresos en un 42%. Por su lado, las tasas de ocupación y actividad, muy afectadas por las medidas urgentes adoptadas por el gobierno español, sufrieron una contracción del 24%, sumando en total 7,66 millones de euros.



El resultado del ejercicio 2020 fue de 1.985 miles de euros, con una contracción del 45,3%.

Por su parte, el resultado de explotación disminuyó en 2,3 millones de euros. En cualquier caso, al cierre, la solvencia financiera para afrontar las obligaciones a corto plazo quedan apuntaladas con un capital circulante de 57 millones de euros.

Inversiones

Con 6,77 millones de euros, el incremento en las certificaciones anuales con respecto al año 2019

suponen 1,99 millones más. Cifra que, en base al ambicioso plan de inversiones previsto para el periodo 20/24, se verá notablemente superada en los próximos ejercicios.

Las actuaciones con mayor repercusión en el cómputo total de las certificaciones del año fueron por este orden: La mejora en sistemas de seguridad, protección, información y comunicaciones (todo ello vinculado al problema del intrusismo que tanto perjuicio está provocando en la imagen y el negocio del puerto) con 1,11 millones de €, la reforma de la Estación Marítima, con 1,01 millones de €, el nuevo control de accesos a los muelles de Raos, con 0,74 millones de € y la urbanización del triángulo curvilíneo de Raos Sur.

Dominio público

En el año 2020 se han tramitado más de 150 autorizaciones y 33 concesiones administrativas.

Las autorizaciones comprenden las otorgadas para ocupar el dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por un plazo no superior a tres años, las otorgadas para la realización de obras, para la celebración de pruebas deportivas, actividades culturales, etc.

De las 33 concesiones caben destacarse, sobremanera, las vinculadas a los concursos convocados para seleccionar las correspondientes ofertas y su posterior tramitación para el otorgamiento de concesión.

Los concursos convocados fueron los siguientes:



- Construcción y explotación de una terminal pública de contenedores en el Espigón Norte de Raos.
- Construcción y explotación de una terminal pública de fertilizantes sólidos en el Espigón Norte de Raos.
- Construcción y explotación de una instalación náutico-deportiva en la Dársena Central de Pedreña.

Las ofertas seleccionadas en los referidos concursos correspondieron a las empresas NSCT INVESTMENTS, S. L., en el caso de la terminal de contenedores; CONSIGNATARIOS DE BARCOS DE SANTANDER, S.A.U., en el caso de la terminal de fertilizantes, y a CIOMAR, S.L. y PROYECTOS DE PEDREÑA, S.L., conjuntamente, en el caso de la instalación náutico-deportiva.

Se han otorgado ya las concesiones correspondientes a la terminal de contenedores y a la de fertilizantes, quedando pendiente la relativa a las instalación náutico-deportiva por encontrarse en trámite de evaluación de impacto ambiental.

El resto de concesiones tramitadas correspondieron a nuevos otorgamientos, modificaciones de las ya existentes, transmisiones, etc.

Otras actividades

A pesar de las consabidas limitaciones, la APS ha continuado con la línea de incrementar el contacto con los clientes y operadores del Puerto. Aunque mayoritariamente de forma telemática, se ha fomentado la interacción con todos ellos al objeto de evaluar su grado de satisfacción. En este senti-

do, cabe destacar la primera posición que el puerto de Santander ha vuelto a ostentar, por quinto año consecutivo, en el ranking de “puertos cocheros” publicado por la asociación ANFAC.

De igual modo, desde el punto de vista comercial, la APS estableció para el 2020, entre otras medidas, la aplicación de bonificaciones a las tasas devenidas por hasta 28 tráficos y servicios marítimos considerados sensibles, prioritarios o estratégicos. Las iniciativas promocionales se redujeron a la presencia, en el mes de febrero, en la feria berlinesa “Fruit Logistic”, focalizada en la logística vinculada al sector hortofrutícola. El resto de ferias, a las que tenía previsto asistir la APS, fueron suspendidas.

Además de la renovación de las certificaciones ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001, la Autoridad Portuaria reeditó la certificación emitida por ANFAC y Puertos del Estado que atesora la calidad para el tráfico de vehículos nuevos. Todo ello demuestra la convergencia con los más representativos estándares de calidad a nivel nacional e internacional.

A pesar de que la Autoridad Portuaria de Santander había dispuesto todos los preparativos para continuar con la labor formativa, la crisis sanitaria obligó a paralizar, reprogramar y, finalmente, aplazar, hasta 2021, todas las actividades programadas. Únicamente se llevó a efecto el curso on-line del ICEX-CECO (Comercio Internacional: Transporte Marítimo y Operativa Portuaria) y el “webinar” sobre relaciones puerto-ciudad organizado por Portogenete (Brasil).

En el marco de colaboración con entidades académicas, la APS acogió, a pesar de la situación sanitaria, a once estudiantes en prácticas.



En cuanto a la labor llevada a cabo en el ámbito de la I+D+i, ésta se circunscribió fundamentalmente a la dinamización e implementación en el ámbito local de la iniciativa Puertos 4.0.

Alterada prácticamente toda la programación prevista para los dos centros expositivos, Palacete del

1. Palacete del Embarcadero

Celebración de 5 exposiciones temporales, con una afluencia de 22.369 visitantes a lo largo del año.

Al margen de las exposiciones, la APS cedió el uso cultural del espacio expositivo para la realización de una campaña de recogida masiva de alimentos en favor del Banco de Alimentos de Cantabria, llevada a cabo entre los meses de mayo y julio.



Embarcadero y Centro de Arte Faro Cabo Mayor, y provocando el cierre al público de ambos espacios durante aproximadamente 6 meses cada uno, el estado de alarma obligó a reducir su actividad. Así los eventos llevados a cabo fueron:

2. Centro de Arte Faro Cabo Mayor

Albergó 4 actividades temporales, sumando 7.442 visitantes que, comparados con los 46.792 del año 2019, demuestran el efecto negativo de la pandemia en este ámbito.



04

evolución
del tráfico



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



año 2020

Tráfico de mercancías, según la forma de presentación

Durante el ejercicio 2020, el tráfico de mercancías con entrada o salida vía marítima, en el Puerto de Santander ha alcanzado 5.837.734 toneladas, cifra inferior en un **11%** a la alcanzada en ese mismo periodo en el año 2019. El número de escalas se redujo casi un 18%, y el tráfico de pasajeros lo hizo en casi un 70%. Destaca que el tráfico en contenedores se ha incrementado cerca de un 83% respecto del año anterior.

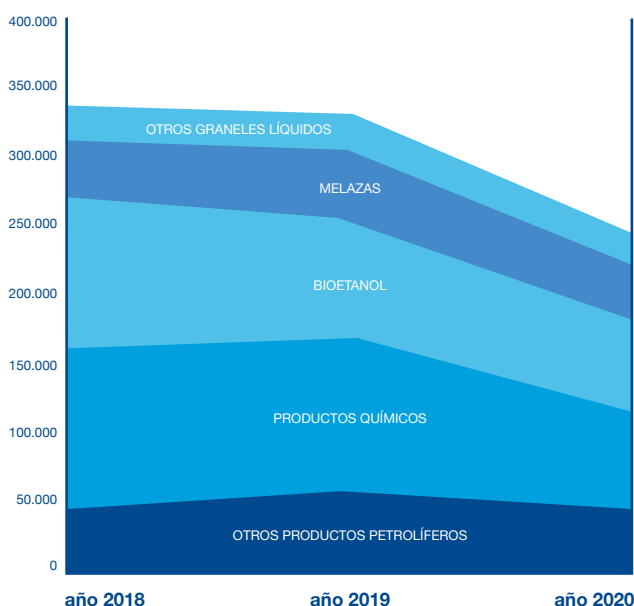
En las siguientes comparativas, se tiene en cuenta la variación no solo respecto 2019 sino también respecto a 2018.

El granel sólido representa más del 50% del tráfico total, y la mercancía general representa el 45% del total. La tendencia de este último grupo es crecer cada año, incluso en el complicado 2020, y por tanto gana relevancia respecto al tráfico total. Así, la mercancía general vuelve a ser nuestra mejor cifra histórica. En cambio con los graneles no ha ocurrido lo mismo.

A continuación se analizan con más detalle los tráfico importantes, agrupados según su forma de presentación, con tablas y gráficos.

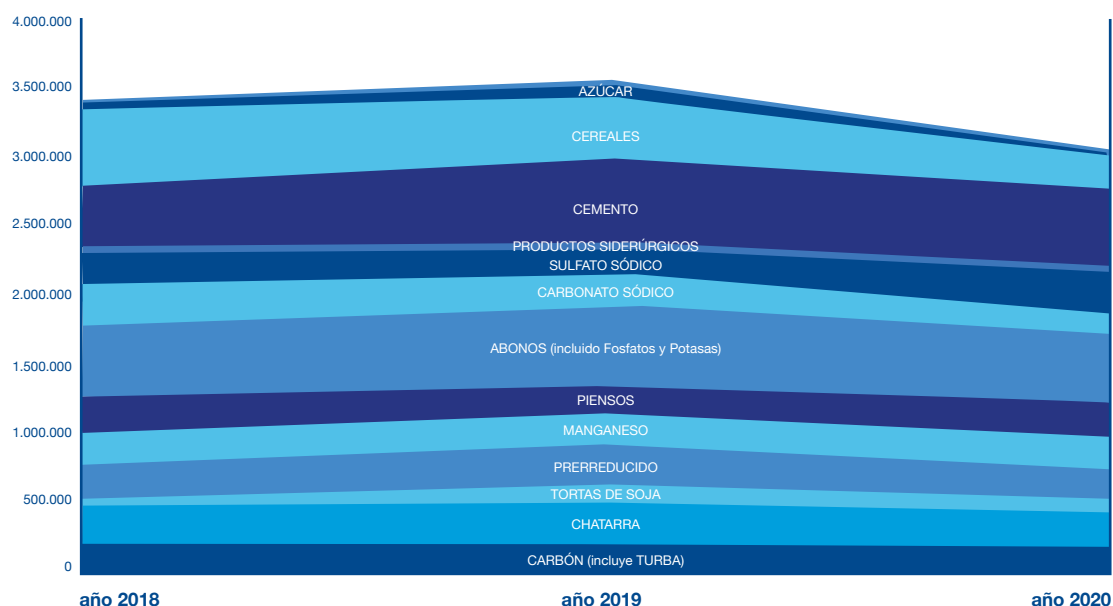
En las tablas se marca en rojo el tráfico que ha decrecido respecto de los dos ejercicios anteriores:

Graneles líquidos					
Tráfico de graneles líquidos	año 2018	año 2019	año 2020	% 2020/2019	% 2020/2018
Productos petrolíferos	0	0	0	-	-
Otros productos petrolíferos	47.756	64.345	42.420	-34%	-11%
Productos químicos	114.287	107.904	53.020	-51%	-54%
Bioetanol	108.531	80.279	47.222	-41%	-56%
Melazas	45.745	40.399	35.480	-12%	-22%
Otros graneles líquidos	23.191	30.684	35.554	16%	53%
TOTAL	339.510	323.611	213.696	-34%	-37%





Graneles sólidos					
Tráfico de graneles sólidos	año 2018	año 2019	año 2020	% 2020/2019	% 2020/2018
Carbón (incluye Turba)	267.500	278.833	220.994	-21%	-17%
Chatarra	162.373	236.017	225.144	-5%	39%
Tortas de soja	89.115	155.373	135.763	-13%	52%
Prerreducido	258.870	276.163	150.572	-45%	-42%
Sepiolita	14.775	16.044	16.075	0%	9%
Manganeso	225.510	237.564	215.329	-9%	-5%
Otros minerales	68.153	87.082	54.735	-37%	-20%
Piensos	222.468	152.363	146.491	-4%	-34%
Abonos (incluido Fosfatos y Potasas)	436.826	486.920	504.686	4%	16%
Carbonato sódico	331.123	351.132	252.278	-28%	-24%
Sulfato sódico	227.346	202.595	294.811	46%	30%
Productos siderúrgicos	65.070	52.758	40.892	-22%	-37%
Cemento	428.761	527.966	466.131	-12%	9%
Cereales	455.873	466.375	223.564	-52%	-51%
Azúcar	41.250	82.000	35.516	-57%	-14%
Otros graneles sólidos	18.896	37.343	43.158	16%	128%
TOTAL	3.313.909	3.646.528	3.026.139	-17%	-9%





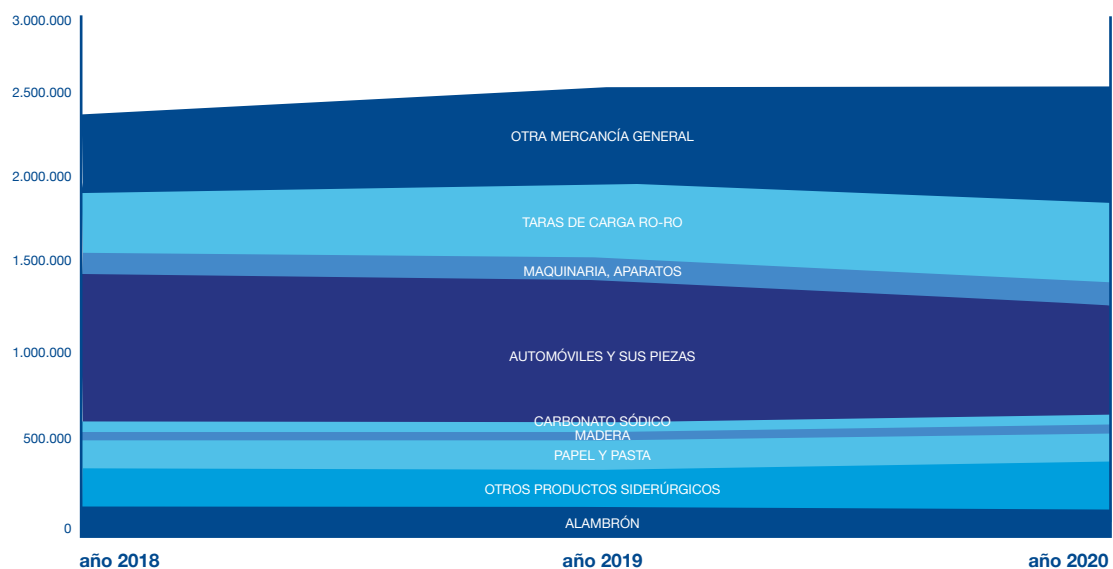
Mercancía general					
Mercancía General	año 2018	año 2019	año 2020	% 2020/2019	% 2020/2018
Alambrón	133.398	134.710	144.888	8%	9%
Otros productos siderúrgicos	193.518	186.861	266.628	43%	38%
Papel y pasta	202.663	198.766	166.649	-16%	-18%
Madera	23.464	27.218	49.257	81%	110%
Carbonato sódico	74.364	96.695	91.606	-5%	23%
Automóviles y sus piezas	756.281	754.481	541.559	-28%	-28%
Maquinaria, aparatos, etc	106.888	132.211	144.687	9%	35%
Taras de cargo Ro-Ro	329.236	426.559	471.228	10%	43%
Otra mercancía general*	483.885	629.288	721.397	15%	49%
TOTAL	2.303.698	2.586.789	2.597.899	0%	13%

*En este concepto se integra mercancía muy variada que se transporta en unidades de transporte intermodal.

Dentro de este epígrafe destaca el tráfico “Ro-Ro” con 2.152.256 toneladas, con una variación negativa del 1,6%, respecto de 2019, debido a que el tráfico de automóviles se redujo en más de un 30%. De hecho, el número de Unidades de Transporte in-

termodal, se han visto incrementadas en cerca de un 20% respecto de ese mismo año.

Sin embargo, respecto de 2018, el tráfico Ro-Ro se incrementó un 17%.





Transporte terrestre utilizado para la entrada y salida marítima					
(En toneladas)	año 2020	año 2019	año 2018	Variación 2020/2019	Variación 2020/2018
Carretera	4.835.220	5.448.092	4.927.853	-11,2%	-1,9%
Ferrocarril	911.237	1.003.924	966.380	-9,2%	-5,7%
Tubería	42.420	64.346	50.718	-34,1%	-16,4%
Tránsito marítimo	48.857	40.566	12.166	20,4%	301,6%
TOTAL	5.837.734	6.556.928	5.957.117	-11,0%	-2,0%

El principal medio de transporte terrestre en el Puerto es la carretera, en torno al 83% del tráfico total.

Le sigue en importancia el uso del ferrocarril, con casi un 16% (aunque en el pasado llegó a ser el 20%).

Además el 24% de la mercancía que se embarca, entra al Puerto por FFCC (en orden de importancia: cemento, automóviles, bioetanol y siderúrgicos). El 9% restante se expide por FFCC una vez desembarcado (en orden de importancia: cereales, carbón, automóviles, manganeso y siderúrgicos).



05

ejercicio
económico
y financiero



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



balance de situación 2020

Al cierre del ejercicio 2020 el activo no corriente ascendió a 298 millones de euros. Este epígrafe está compuesto casi en su totalidad por el inmovilizado y es la masa patrimonial más importante desde el punto de vista cuantitativo de la Autoridad Portuaria. Es un importe levemente superior al del ejercicio 2019.

El activo corriente -créditos a c/p y efectivo- se ha mantenido en términos absolutos en 60 millones de euros durante el año 2020. Se puede apreciar un ligero descenso de la tesorería.

Las deudas a largo plazo -Pasivo no corriente- del ejercicio 2020 han aumentado sustancialmente desde el año anterior, debido a la reciente categorización de las autoridades portuarias como entidades sujetas al impuesto de sociedades. Las deudas a corto plazo -Pasivo corriente- se han visto disminuidas durante el año 2020 en 2 millones de euros. La Autoridad Portuaria de Santander se encuentra en un nivel de obligaciones mínimo que compone tan solo el 2% del total del pasivo.

El capital circulante -diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente- ha aumentado durante 2020 en 2 millones de euros aproximadamente, situándose a cierre en 57 millones de euros, lo que pone de manifiesto la excelente solvencia financiera de la Autoridad Portuaria para hacer frente a las obligaciones a corto plazo.

cuenta de pérdidas y ganancias 2020

El resultado del ejercicio 2020 ha sido de 1.985 miles de euros, viéndose reducido en un 45% con respecto al resultado del año 2019. Desglosándolo por epígrafes, el resultado de explotación ha disminuido en unos 2,3 millones de euros. La principal causa es el descenso de la cifra de negocios, altamente afectada por la pandemia.

El resultado financiero durante el año 2020 continúa disminuyendo, en línea con la falta de remuneración de los depósitos en el mercado bancario y los mayores gastos financieros asociados a cuentas corrientes.

El activo corriente se ha mantenido en términos absolutos en 60 millones de euros durante el año 2020.



06

gestión
estratégica,
táctica y
operativa



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



6.1 Descripción de inversiones principales

Muelle Raos 9

Muelle multipropósito situado en el testero del Espigón Central de Raos, de 290 metros de longitud, construido con cajones cimentados a la cota -14,50 m respecto al cero del puerto, alineado con el pantalán de la terminal de productos químicos (Alkion). Una vez en explotación, el muelle permitirá dotar de un segundo puesto de atraque a las líneas regulares de buques Ro-Ro deep-sea, con lo que mejorará sustancialmente la capacidad portuaria y nivel de servicio a los buques de más de 60.000 GT. El presupuesto base de licitación es de 25,1 millones de euros.

Inversión total: 25.333 miles de €
Finalización prevista: 2023

Tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño

El tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño dispone actualmente de almacenes cubiertos de estructura metálica en primera línea de muelle, y una rampa Ro-Ro hidráulica en buen estado, construida a finales de los años 90. Sin embargo, el muelle de pilotes, construido entre 1928 y 1932, con 8 metros de calado, presenta un avanzado deterioro estructural que impide su explotación comercial. Con el proyecto de renovación del muelle se recupera una longitud de atraque de 375 m en el puerto, sin impacto ambiental, con posibilidad de aumentar en el futuro su calado hasta 9,5 m si fuera necesario. Su destino a corto y medio plazo será el atraque de buques Ro-Ro cargo y buques Ro-Pax (ferries de servicios marítimos regulares), y contará con una instalación

de suministro de GNL (concesión otorgada a Repsol). El cambio de ubicación de la terminal de ferries permite reservar para el tráfico de cruceros el atraque en el Muelle de Bloques, compartiendo la estación marítima y aprovechando la ventaja de su situación en el centro de la ciudad, junto al Centro de Arte Botín. El nuevo muelle se ha proyectado con una estructura de 3 hileras de pilotes $\varnothing 1200$, con un tablero de 7.200 m² (16 m de anchura).

Inversión total: 19.956 miles de €
Finalización prevista: 2023

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

Rampa Ro-Ro flotante tramo 4 Muelles de Maliaño

Rampa Ro-Ro flotante, que sustituirá a la actual rampa hidráulica, para mejorar la calidad de servicio a la flota de ferries y Ro-Ro cargo, sin limitación por manga de sus rampas. La Autoridad Portuaria dispone de tres rampas Ro-Ro del mismo modelo, ya en servicio (dos en Raos 8 y una en el muelle de Bloques). Se programa la construcción y montaje de la rampa mientras se ejecuta el tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño, ya que la plataforma donde se situarán las rótulas de giro se ha incluido en el proyecto del muelle. El presupuesto base de licitación de la rampa es de 2.142.000 €, incluyendo el montaje.

Inversión total: 2.147 miles de €
Finalización prevista: 2022



Urbanización triángulo curvilíneo Raos Sur

El relleno de la denominada “Charca de Raos” (fase I), permitirá incorporar aproximadamente 36.000 m² a la superficie de la terminal de automóviles. Se ha realizado una caracterización ambiental de la charca y se han ejecutado medidas compensatorias debido a la eliminación de masas arbóreas catalogadas en hábitats de la Red Natura 2.000, con informe favorable del órgano ambiental competente de la Comunidad Autónoma de Cantabria. La obra incluye el drenaje profundo de las aguas de escorrentía que vierten por esta zona en la Dársena Sur de Raos y el relleno con material de cantera hasta coronación de explanada.

Las obras de urbanización y cierre de la parcela (fase II) se ejecutarán una vez que se hayan estabilizado los asientos principales de consolidación primaria, ya que el relleno de la fase I se ha ejecutado sobre limos blandos de marisma, estimando un plazo mínimo de 6 meses. La urbanización de la parcela incluye un vial perimetral, cierres, pavimentos flexibles, drenaje superficial y red de alumbrado, sobre una superficie de 36.000 m².

Inversión total: 4.225 miles de €

Finalización prevista: 2023

Reforma de la Estación Marítima

Comprende un conjunto de actuaciones para mejorar el estado de conservación, funcionalidad y aprovechamiento económico de un edificio con bastantes limitaciones debido a su nivel de pro-

tección arquitectónica y singular diseño. Se incluye la construcción de un segundo ascensor para agilizar el desembarque de pasajeros de los ferries, la impermeabilización de su cubierta para el futuro aprovechamiento como terraza, la regeneración de la estructura de hormigón, carpintería de fachadas y redistribución interior de las estancias. Superficie construida computable de 4.140 m² con una inversión prevista en el entorno de 350 €/m².

Aduana AEAT Santander

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

Inversión total: 422 miles de €

Nuevas naves de mantenimiento

El servicio de Mantenimiento de la Autoridad Portuaria debe desocupar los tinglados de la c/Antonio López, que serán demolidos por el Ayuntamiento de Santander para liberar espacios y posibilitar el desarrollo del frente marítimo portuario en la zona. Las nuevas instalaciones de Mantenimiento incluyen su oficina técnica, vestuarios (propios y de



contratas de mantenimiento), almacén de compras, almacén de balizamiento, taller eléctrico, taller mecánico-carpintería y parque de maquinaria, con una superficie total construida de aproximadamente 2.300 m². Las nuevas naves se ubican en la antigua concesión de GERPOSA, en el polígono de Wiscoq. Fue necesaria inicialmente la demolición previa de GERPOSA y la urbanización de accesos, obras que han supuesto una inversión inicial, ya ejecutada, de 305.180 €. La inversión en talleres y oficinas es de 1.047.250,15 €.

Inversión total: 1.472 miles de €

Edificio de operaciones

Construcción en el Muelle de la Margen Norte de un edificio donde se reubicarán los servicios de Sase-mar, CCS y policía portuaria. Se solucionará con estas instalaciones el déficit de vestuarios y aseos para el personal femenino de la policía portuaria, cada vez más numeroso, y se podrá liberar la última planta del Edificio Sede para reubicar servicios de la Autoridad Portuaria que actualmente se encuentran en el Complejo Sotoliva. Previamente a esta inversión se ha realizado la demolición de antiguos tinglados para liberar el espacio necesario en la zona. La superficie construida estimada para el edificio es de 500 m², e incluye la urbanización y dotación de plazas de aparcamiento.

Inversión total: 905 miles de €

Finalización prevista: 2023

Renovación doble vía de FFCC de acceso al puerto

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

Inversión total: 3.339 miles de €

Finalización prevista: 2022

Nuevo control de acceso al puerto

La mejora del acceso directo al puerto desde la red de autovías, mediante una glorieta elevada, requiere completar la actuación con un nuevo control de acceso, que funcione con más fluidez que el actual.

Inversión total: 880 miles de €



Security: plan de protección, sistemas de información, comunicaciones.

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

Se estima una inversión de 1.554 miles de € en 2020 para paliar el impacto de intrusismo de albaneses en el puerto y una inversión continua que va reduciéndose hasta los 200 miles de € a partir de 2023.

Safety: seguridad industrial y prevención de riesgos laborales

Equipamiento de seguridad (red contraincendios, extintores, líneas de vida, barandillas, etc.).

Se estima una inversión continua de 15 miles de € cada año.

Automatización y mejora de instalaciones de alumbrado público

Sustitución de proyectores en las torres de alumbrado público de la Autoridad Portuaria para instalar luminarias led que permitan regular la intensidad lumínica en función de la hora de la noche, y consecuentemente de las necesidades operativas. Se

estima una inversión de 20.000 €/torre, en un total de 50 torres.

Inversión total: 1.070 miles de €

Finalización prevista: 2023

Aplicaciones y programas informáticos

Se estima una inversión continua de 130 miles de € cada año.

Rescate de concesiones por ordenación de terminales

La variabilidad del tráfico portuario genera situaciones de demanda de infraestructuras y nuevas condiciones en determinadas instalaciones en régimen de concesión. Las modificaciones necesarias implicarán una alteración de los términos de la concesión que ha de programarse. En esta partida se incluye la cantidad fija de 125.944,60 €/año, correspondiente a la financiación durante el plazo concesional de la mejora del terreno con columnas de grava realizada en la terminal de graneles sólidos minerales, para garantizar la tensión admisible de 100 KPa en el nivel de cimentación, prevista en el pliego de bases del concurso de la concesión.

Se estima una inversión continua de 150 miles de € cada año.

Inversiones genéricas y menores

Se incluyen en este bloque las inversiones de asistencias técnicas para los estudios previos de las



futuras inversiones (campañas geotécnicas, topografía/batimetría, análisis de rentabilidad, estado de la infraestructura, etc.), las obras de pequeño presupuesto (inferiores a 600.000 € y con una inversión acumulada inferior al 10% de la inversión anual), las inversiones en equipos de señales marítimas (boyas y faros), la construcción de una nueva embarcación de servicio de la APS con sonda multihaz (trabajos de conservación de señales marítimas, reparación de defensas y campañas batimétricas), la renovación de defensas de muelles o sus escudos, las inversiones en equipos informáticos y la dotación del 1,5% cultural de las inversiones sujetas a esta aportación.



6.2 Recursos humanos y Prevención Laboral

6.2.1 Formación

En 2020, se siguió la línea formativa de años previos, desarrollando y cumpliendo con el contenido del Plan de Formación 2017-2020, acordado con la Representación Legal de los Trabajadores en el momento de su redacción. Asimismo, se continuó con la formación on-line de cursos homologados en el Aula Virtual de Puertos del Estado, gestionada por la empresa Agontec, formación vinculada a la Gestión por Competencias, y con la plataforma virtual Formateca del Grupo Conforsa, de formación generalista.

Se desarrollaron, en concreto, un total de 48 acciones formativas diferentes, de las cuales algunas han tenido varios grupos, impartándose un total de 3456 horas lectivas presenciales/curso y asistiendo 156 alumnos.

De las 48 Acciones Formativas impartidas, debido a la pandemia de Covid-19, solamente 1 fue de manera presencial durante el tiempo que se pudo, aplazándose o suspendiéndose otras que en principio estaban programadas:

- Inglés.

Y el resto, de manera on-line, tanto a través del Aula Virtual del OPPE, como de la Formateca del Grupo Conforsa.

Relacionadas todas ellas con la Gestión por Competencias, a través del Aula Virtual del OPPE, gestionada por la empresa Agontec, fueron 15 los cursos:

- Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1.
- Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 2.
- Gestión de Mercancías. Nivel 1.
- Gestión de Mercancías. Nivel 2.
- Logística e Intermodalidad. Nivel 1.
- Logística e Intermodalidad. Nivel 2.
- Náutica Portuaria. Nivel 1.
- Normativa Portuaria. Nivel 1.
- Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 1.
- Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 2.
- Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 1.
- Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel 1.
- Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel 2.
- Tráfico de Pasajeros. Nivel 1.
- Tráfico de Pasajeros. Nivel 2.



6.2.2 Seguridad Industrial y PRL

Introducción

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, en el documento **“POLÍTICA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO”** de fecha 5 de febrero de 2020, 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 requisitos legales aplicables en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, así como otros requisitos que la empresa suscriba de forma voluntaria”.

Plan de emergencia interior del Puerto de Santander

Con fecha 7 de junio de 2016, la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Gobierno de Cantabria, emitió informe favorable de homologación del Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander (PEI), aprobándose posteriormente el citado Plan por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, en la sesión ordinaria celebrada el 28 de junio de 2016.

El Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander no se activó en ninguna ocasión durante el año 2020.

Simulacro de emergencia

El artículo 4 del RD 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, establece que para evaluar los planes de autoprotección y asegurar la eficacia y operatividad de los planes de actuación en emergencias se realizarán simulacros de emergencia, con la periodicidad mínima que fije el propio plan, y en todo caso, al menos una vez al año evaluando sus resultados.



Con el fin de cumplir con lo establecido en el citado real decreto, durante el año 2020 se ha realizado el siguiente simulacro:

- Día 15 de julio se realiza un simulacro en la Terminal de Líquidos Inflamables ubicada en el Espigón Central de Raos. En el ejercicio se simuló la fuga de BIOETANOL durante la descarga de un buque, debido a una fisura en la manguera de descarga. Además del Plan de Emergencia Interior del Puerto, y el Plan Exterior, también se activa el Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander.

El simulacro estuvo organizado por la Dirección General de Interior de la Consejería de Presidencia, Interior, Justicia y Acción Exterior del Gobierno de Cantabria, y participaron de forma presencial la Autoridad Portuaria de Santander, ALKION Terminal Santander, Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento del ayuntamiento de Santander, Cruz Roja, Protección civil del Gobierno de Cantabria, Gabinete de Presidencia, Guardia Civil, Policía nacional/TE-DAX/NRBQ, Salvamento Marítimo, y Urgencias Sanitarias 061.



Puesto de Mando Avanzado (PMA)

Plan interior marítimo del Puerto de Santander

El Real Decreto 1695/2012, ha constituido la norma fundamental aplicable a nivel nacional en el ámbito de la prevención y lucha contra la contaminación, en aquellos accidentes en los que estuvieran implicados hidrocarburos, sin contemplar aquellos otros supuestos en que las causas sean sustancias distintas a de los hidrocarburos. La aprobación del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina accidental o deliberada, incluye en su ámbito de aplicación, además de los hidrocarburos, aquellas sustancias a granel, nocivas y potencialmente peligrosas, que se encontraban fuera del ámbito de aplicación del citado Real Decreto 253/2004.

El sistema Nacional de Respuesta establece que los puertos de titularidad estatal deberán elaborar sus Planes Interiores Marítimos, correspondiendo su elaboración a las Autoridades Portuarias, que además, deberán tener en cuenta los Planes Interiores Marítimos de aquellas instalaciones situados en el ámbito portuario.

El Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander, fue aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante por resolución del 5 de agosto de 2016, previo informe favorable de la Capitanía Marítima de Santander, y la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

El Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander no se activó en ninguna ocasión durante el año 2020.



Simulacro plan interior marítimo del Puerto de Santander

Los Simulacros de Emergencia son ejercicios de adiestramiento destinados a entrenar al personal con funciones dentro del Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander, en las técnicas de lucha contra la contaminación.

El personal que forma parte de los equipos de emergencia recibe también formación a través de la asistencia a los cursos establecidos por la **“ORDEN FOM/555/2005, de 2 de marzo, por la que se establecen cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario”**

- El día 15 de julio durante el simulacro por fuga de BIOETANOL durante la descarga de un buque en la Terminal de Líquidos Inflamables, además del Plan de Emergencia, también se activó el Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander.



Puesto de Mando Avanzado (PMA), situado en el Muelle de Raos 9

Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo (ISO 45001:2018)

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

En el año 2020 se procedió a la transición del Sistema de Gestión bajo la Norma OHSAS 18001:2007 a certificar el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo de la Autoridad Portuaria de Santander, bajo la Norma ISO 45001:2018. La auditoría se realizó durante los días 23 y 24 de abril y 20 de julio, verificándose los cambios en el sistema de gestión, y no detectándose ninguna “No conformidad”. Además de establecieron los siguientes puntos fuertes en el sistema:

- PLAN DE CONTINGENCIAS FRENTE AL COVID 19. MUY DETALLADO Y CON SITUACIONES MUY CLARAS. Se hacen múltiples referencias legislativas actualizadas y específicas de puertos. **DISTRIBUCIÓN UNIVERSAL A TODOS LOS COLECTIVOS DEL RECINTO PORTUARIO DE ESTE PLAN VIA MAIL, Y COLGADO EN INTRANET.**
- Destaca de manera importante la disponibilidad para todos los trabajadores de toda la información y documentación relativa a PRL y RR.HH. en la INTRANET.
- SERVICIO MÉDICO IBERSYS. Doctor Juan



Carlos Cabello. EVIDENCIA CONECTIVIDAD EN EL PLAN DE CONTINGENCIA DEL COVID 19. ACTAS DE COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL, donde participa el Servicio de Prevención Ajeno (SPA).

- Reuniones semanales de coordinación con el comisario de explotación de la APS. Asigna atraques de buques, ocupación de campas, concesiones, intermediarios. COORDINACIÓN SEGURIDAD Y SALUD VECTOR 3. No se levantan actas oficiales pero quedan evidencias de acuerdos y acciones a través de mails, p.e: de 26 de febrero de 2019. Se archivan estos mails.
- PLAN DE DESESCALADA COVID 19: Realización de test virológico a los trabajadores de APS. Destaca la disponibilidad de apoyo psicológico dentro de este proceso.

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 laborales.

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 2020, el CSSL se ha reunido con carácter extraordinario para tratar las diferentes medidas de seguridad a adoptar frente al COVID 19, en las siguientes fechas:

- 12 de marzo
- 16 de marzo
- 18 de marzo
- 8 de mayo
- 14 de mayo
- 21 de mayo
- 28 de mayo
- 2 de noviembre
- 9 de noviembre

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 (CCCAPPS).

Durante el año 2020, dicho Comité se reunió en sesión extraordinaria el día 25 de septiembre en una sala del Hotel Bahía, para analizar junto con los re-



presentantes de la Comunidad Portuaria “Las medidas de protección frente al COVID 19, en la Zona de Servicio del Puerto de Santander”.

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, 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 que en materia de prevención de riesgos laborales, son exigibles a las empresas con representación en el CRPAPS.

Durante el año 2020, debido a las medidas de seguridad establecidas frente al COVID 19, este Comité no se reunió durante el año 2020.

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.

Carta Europea de Seguridad Vial

La Autoridad Portuaria de Santander es signataria de la “CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL” desde 27 de enero de 2006, renovando su adhesión el 9 de septiembre de 2009.

La Carta Europea es un programa promovido por la Comisión Europea que tiene como objetivo:

- Fomentar y apoyar a asociaciones, escuelas, universidades, empresas de todo tipo y tamaño, y autoridades locales europeas a tomar medidas de seguridad vial en Europa.
- Reconocer las contribuciones de la sociedad civil a la seguridad vial.
- Facilitar la adquisición y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial en la Unión Europea entre los miembros de la sociedad civil.
- Facilitar un diálogo verdadero para la transferencia de experiencias y prácticas de seguridad vial en todas las esferas de gobierno en la Unión Europea.

La misión actual de la Carta Europea de la Seguridad Vial es fomentar, impulsar y ampliar aún más esta comunidad, con la visión final de reducir el número de víctimas de la carretera de aquí a 2020.



6.3 La importancia del Medio Ambiente

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

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

- **Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente** con ayuda de un Sistema Integrado de Gestión, aplicable a la “Gestión de Servicios del puerto comercial y administración del dominio público”, certificado según las normas ISO 9001-14001. Mediante este Sistema, la Autoridad Portuaria ha definido una Política de Calidad y Medio Ambiente en la que se recogen los principios generales para la prevención y mejora del entorno portuario y ha establecido los objetivos y metas ambientales necesarios con los que pretende, además de minimizar los impactos ambientales, adoptar una cultura de trabajo que incorpore criterios ambientales en la estrategia empresarial del puerto.
- **Control ambiental de los servicios y actividades portuarias** mediante Normas Ambientales. Código de Conducta Obligatorio para los usuarios del puerto.
- **Programas de gasto e inversión pública** en materia ambiental para la limpieza diaria de la zona de servicio terrestre y lámina de agua del Puerto y la gestión de residuos; dotación de equipos de medición de partículas y gases para el control de la calidad del aire; equipos de decantadores en muelle para eliminar los vertidos de partículas sólidas a la dársena portuaria; estudios de ruido en zonas sensibles puerto-ciudad; estudios de suelos y de riesgos de contaminación; dotación de equipos y sistemas de lucha contra la contaminación marina; iniciativas de ahorro de recursos naturales (aljibes de captación de agua de lluvia para limpieza, control de fugas de agua y sustitución de luminarias a led).
- **Incentivos para impulsar la inversión privada en instalaciones y equipos** (terminales especializadas, etc.) que mejoren los aspectos ambientales de las operaciones más allá de lo exigido en la legislación vigente.
- **Extensión de la implantación de Sistemas de Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente** a los prestadores de Servicios Portuarios y Terminales especializadas a través de cláusulas en los Pliegos de Condiciones. En la actualidad los Servicios Portuarios y algunos Servicios Comerciales (practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre, manipulación de mercancías, recepción de desechos de buques, suministro de combustibles y aceites) y las Terminales especializadas disponen de Sistemas de Gestión certificados según ISO 14001 y/o EMAS.



POLÍTICA DE CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE

La **Autoridad Portuaria de Santander** debe prestar servicios portuarios y logísticos con un nivel de calidad y respeto por el medio ambiente que los haga sostenibles y adecuados a las necesidades de sus clientes. Para ello establece una Política de Calidad y Medio Ambiente coherente con su ámbito de competencia, que contempla los siguientes **Principios de Actuación**:

- Operar en el marco de la legislación aplicable a sus funciones y cumplir aquellos otros requisitos que provengan de las partes interesadas o de acuerdos voluntarios.
- Prevenir, controlar y minimizar la contaminación mediante la aplicación de medidas organizativas y tecnológicas que sean adecuadas y viables, en el marco de su competencia.
- Conocer y satisfacer las necesidades y expectativas de partes interesadas, para asegurar la sostenibilidad de los servicios portuarios y logísticos.
- Conocer el contexto de la organización para desarrollar los objetivos estratégicos de la misma.
- Realizar una gestión orientada a procesos teniendo en cuenta las entradas y salidas de los mismos así como los riesgos y oportunidades asociadas a los mismos.
- Asignar recursos humanos, tecnológicos y financieros para conseguir los objetivos ambientales y de calidad planteados.
- Sensibilizar, en cuestiones de calidad y medio ambiente, a las personas que trabajan en nombre de la Autoridad Portuaria.
- Mantener canales de comunicación con la Comunidad Portuaria, Administraciones Públicas, agentes sociales y económicos, y la sociedad en general, respecto a la actividad del puerto y su relación con la calidad y el medio ambiente.
- Integrar los aspectos ambientales en los procesos de planificación, gestión y conservación del dominio público portuario, promoviendo la mejora ambiental de la Zona de Servicio del Puerto.

Para desarrollar su Política de Calidad y Medio Ambiente en el ámbito de la gestión de servicios del puerto comercial y administración del dominio público, la Autoridad Portuaria ha implantado un Sistema de Gestión documentado y verificado regularmente, que permite conocer y valorar sus procesos, y establecer y revisar los objetivos y metas para la mejora continua.

Se insta a los empleados de la Autoridad Portuaria y de las empresas con actividad en la Zona de Servicio del Puerto, a que apoyen esta Política, a disposición de toda persona o entidad que la solicite.

Esta política es el marco de referencia de la Dirección estratégica de la organización.

Aprobada por el Presidente de la
Autoridad Portuaria de Santander,
En marzo de 2019

Puerto de Santander
Autoridad Portuaria de Santander

La Política de Calidad y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria está disponible, para el público en general, en su página web:
www.puertasantander.com



6.3.1 Gestión ambiental en la Autoridad Portuaria

6.3.1.1 Calidad del aire

Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del Puerto (medidas administrativas, operativas y técnicas):

- Seguimiento reglamentario de la actividad de los operadores de mercancías (autorizaciones como actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera).
- Normas Ambientales y expedientes sancionadores.
- Instrucciones de dirección específicas para determinadas operaciones.
- Medición en continuo de parámetros de calidad del aire (gases y partículas).
- Estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
- Reordenación de la actividad del puerto para alejar los focos de emisión de las zonas más sensibles o vulnerables.
- Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
- Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques.
- Requisitos sobre emisiones a la atmósfera en condiciones de otorgamiento de concesiones y control de autorizaciones en actividades sujetas a legislación.
- Firmas de convenios de Buenas Prácticas Ambientales.
- Requerimientos de Terminales Especializadas.

- Paradas operativas por velocidad y dirección de viento con riesgo de afección o contaminación.

Red de control de calidad del aire en zona portuaria

El Puerto de Santander dispone de una red de 3 estaciones fijas de medición de partículas, fracción PM_{10} , de tal modo que se conoce en tiempo real las condiciones existentes en el recinto portuario. La estación de la Autoridad Portuaria dispone, además, de monitores de control de gases (SO_2 , CO y NO , NO_2 , NO_x). Las estaciones las gestionan la Autoridad Portuaria y Terminales especializadas.

PM_{10} (R.D 102/2011)	Límite legal	2016	2017	2018	2019	2020
Nº de superaciones diarias de protección a la salud (Límite 50 $\mu g/m^3$)	35	35	22	33	41	22
Media anual de valores medios diarios de protección a la salud ($\mu g/m^3$)	40	42,44	34,93	33,81	44,18	32,50

SO_2 (R.D 102/2011)	Límite legal	2016	2017	2018	2019	2020
Nº de superaciones de protección a la salud (promedio 1h > 350 $\mu g/m^3$)	24	0	0	0	0	0
Nº de superaciones de protección a la salud (promedio 24h > 125 $\mu g/m^3$)	3	0	0	0	0	0



NO ₂ (R.D 102/2011)	Límite legal	2016	2017	2018	2019	2020
Nº de superaciones del límite horario de protección a la salud (1 h >200 µg/m ³)	18	276*	89*	0*	2	0
Media anual de protección a la salud (µg/m ³)	40	39,20	39,92	23,92	18,88	9,98

(*) 2016: nº que se justifica por fallos y ajustes del sistema; 2017: superación del límite que se justifica por el mayor movimiento de vehículos (tráfico roto) próximo a la ubicación de la estación; 2018 el Servicio de mantenimiento de los analizadores considera que el dato es correcto (buen estado del equipo) y que puede tener influencia de otros factores: condiciones ambientales, viento, etc.

CO (R.D 102/2011)	Límite legal	2016	2017	2018	2019	2020
Nº de superaciones diarias de protección a la salud (10 mg/m ³)	Media octo-horaria	0	0	0	0	0

Control operacional: paradas ambientales

Para el control ambiental en tiempo real de las operaciones se utilizan variables meteorológicas como la velocidad y dirección del viento, que permiten tomar decisiones a fin de garantizar una inmisión de partículas inferior a la establecida en el Real Decreto 102/2011 para aglomeraciones urbanas (Normas Ambientales).

En la tabla siguiente se muestran las paradas operativas realizadas en la manipulación de mercancías por superación de velocidad permitida y afección o riesgo de afección a terceros.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nº paradas operativas	22	22	9	33	23	17
Nº barcos	15	13	16	24	24	12
Principales mercancías afectadas	sulfato (6:50h) sepiolita (5:30h) prerred (7:20h) trigo (16:50h) chatarra (2:05h) ferrom (0:30h) carbonato (1:35h) cereal (0:45h) guisantes (1:25h)	sulfato (10:28h) sepiolita (0:50h) prerred (4:10h) trigo (1:15h) ferrom (0:20h) carbonato (1:20h) bentonita (1h)	sulfato (7:15h) sepiolita (8:45h) prerred (2:20h) trigo (3:02h) prerred (0:20h)	sulfato (12:21h) prerred (5:00h) trigo (1:20h) alfalfa (1:50h) arrabio (7:00h) avena (0:40h) cemento (5:10h) feldespato (3:05h) h. colza (7:10h) sosa (1:52h)	sulfato (9) sepiolita (2) Prerred (8) Maíz (1) Fertiliz (1) H. soja (1) Carbona (1) Feldes (1)	sulfato (6)(9:35h) Prerred (2)(4:42h) Maíz (1) (0:55h) Fertiliz (3) (5:35h) Carbón (1) (4h) Mangan (2) (0:30h) Feldes (1) (4:15h) Chatarra (1) (¿?)
Tiempo acumulado total (h)	42.50	18.23	21.42	43.36	40.33	16.02



6.3.1.2 Emisiones acústicas

Actuaciones y características acometidas sobre los focos de ruido identificados:

- Campañas de medición de la calidad acústica.
- Vigilancia por personal de la Autoridad Portuaria.
- Instalación de pantallas acústicas.
- Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
- Mejoras del firme en viales.
- Limitaciones de actividad durante la noche (carga/descarga de chatarra).
- Reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
- Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruido de zonas urbanas.

En 2020 concluyó el estudio de evaluación del impacto acústico originado por el tráfico de ferries y cruceros en la Estación Marítima para tratar de identificar los focos y analizar la repercusión en el entorno con motivo de las quejas recibidas por ciudadanos y se ha ampliado a un modelado que nos permita estimar las posibles afecciones para futuras actuaciones en la Estación Marítima.

La evaluación de los niveles de ruido indica que sólo sería necesario adoptar medidas correctoras en el caso de que se intensificara la presencia de buques de noche, siendo recomendable actuar sobre focos de corta duración muy molestos como son los ruidos por impacto de juntas y los relacionados con megafonía y sirenas.

Dada la variabilidad de los niveles de ruido de las numerosas fuentes que intervienen en cada momento en el desarrollo de la actividad, así como la cercanía de edificaciones y viviendas residenciales susceptible de verse afectadas, el estudio plantea diecisiete (17) medidas preventivas para reducir las molestias.

Se ha dispuesto de 4 sensores en el Muelle de Malliño para controlar el ruido en tiempo real durante la ejecución de obras en este muelle previstas para 2021.

6.3.1.3 Calidad del agua y vertidos

Planificación Hidrológica

La delimitación para las aguas de la Zona I del puerto se sigue calificando como **masas de agua de transición muy modificadas**. Denominación de las masas muy modificadas ES087MAT000150, ES087MAT000160 y ES087MAT000170: Bahía de Santander: Puerto, Interior y Páramos, respectivamente.

Objetivos medioambientales para las masas de agua del Puerto de Santander (Plan Hidrológico 2015-2021):

- Eliminación de vertido de aguas residuales a las dársenas portuarias.



Masas muy modificadas ES087MAT000150, ES087MAT000160 y ES087MAT000170: Bahía de Santander: Puerto, Interior y Páramos.

Medidas implantadas y reflejadas en el Plan Hidrológico:

- Instrucciones para evitar derrames y vertidos accidentales (Normas Ambientales del Puerto de Santander).
- Equipamiento de limpieza de lámina de agua para la Zona I de Servicio del Puerto.
- Sistemas de Gestión de Medio Ambiente y certificación ISO 14001.
- Plan Interior Marítimo contra la contaminación marina accidental.
- Gestión de residuos MARPOL en instalaciones portuarias.
- Control de vertidos de aguas residuales a las dársenas a través de colectores portuarios.

Vertidos al mar

Se dispone de un inventario de puntos de vertido al mar que controla y caracteriza la Autoridad Portuaria (puntos inscritos en el “Registro de vertidos al mar en el ámbito del litoral de la Comunidad Autónoma de Cantabria”). Se dispone igualmente de un inventario de emisiones puntuales y difusas en las que se ha realizado una estimación y valoración del riesgo mediante la metodología ROM 5.1 de Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias. Actualmente en revisión.

Se realizan periódicamente analíticas de las aguas de escorrentía vertidas al mar desde los colectores portuarios.

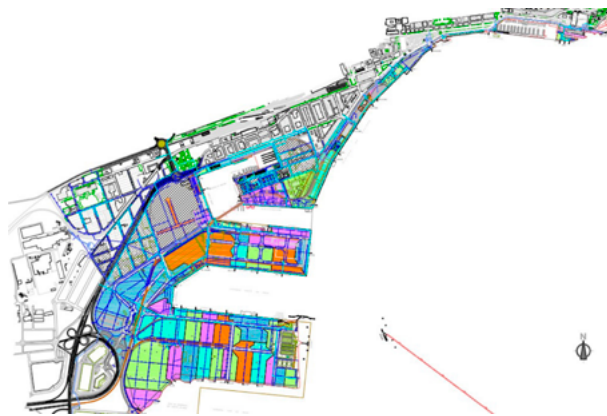


Figura 1. Plano de las cuencas de recepción de aguas pluviales y puntos de control de vertido de la Autoridad Portuaria de Santander.

Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar y controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto:



Inventario y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas.

- Seguimiento de permisos reglamentarios de vertidos en concesiones.
- Instrucciones técnicas específicas para operativas de graneles sólidos
- Instrucciones específicas para la limpieza de muelles
- Vigilancia de las operativas en muelle por el Servicio de Policía Portuaria.
- Mejoras en la gestión de escurrientías (disposición de decantadores en el muelle público de graneles sólidos)
- Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escurrientías en condiciones de otorgamiento de concesiones
- Bonificaciones por mejores prácticas medioambientales (Convenios de Buenas Prácticas Ambientales)
- Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.
- Limpieza de lámina de agua y rampas diariamente por el servicio de limpieza.

Limpieza de dársenas y zonas comunes de agua

La embarcación del Servicio de limpieza del Puerto de Santander ha retirado de la lámina de agua y rampas de la Zona de Servicio del Puerto en el 2020 un total de 247,22 toneladas de residuos flotantes. La gestión de los residuos recogidos se asume y controla por la Autoridad Portuaria, que también asume la recogida y gestión de animales muertos,

troncos, restos de embarcaciones deportivas y vertidos en la lámina de agua.

6.3.1.4 Suelos

De manera periódica se realizan controles de 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 última valoración de riesgos de la red piezométrica 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.

Ante nuevas actividades en la zona de servicio se realiza caracterización de suelo y agua subterránea para ver la conformidad del terrero y su riesgo. En 2020 se realizó para la concesión de CLdN.

En proceso actualmente el desarrollo de un Plan de Gestión de suelos atendiendo a las caracterizaciones realizadas y las actividades concesionadas que nos permita disponer de un sistema de evaluación de la magnitud de los posibles problemas ambientales en cuanto a suelos y aguas subterráneas asociadas a cada emplazamiento.



6.3.1.5 Gestión de residuos

Cuadro general de los residuos gestionados por la Autoridad Portuaria a través del Servicio de Limpieza en las zonas comunes de tierra y agua del Puerto en 2020:

	Vertedero	Peligroso	Valorización	Total general
Autoridad Portuaria		2.020 Kg.	5.540 Kg.	7.560 Kg.
Obras				
Escombros			5.540 Kg.	5.540 Kg.
Talleres				
Baterías		100 Kg.		100 Kg.
Env. Met. Contamin.		500 Kg.		500 Kg.
Filtros Aceite		200 Kg.		200 Kg.
Material Eléctrico		1.000 Kg.		1.000 Kg.
Sólidos Impreg.		220 Kg.		220 Kg.
Lámina de agua	242.560 Kg.			242.560 Kg.
Lámina de agua y rampas				
Rampas	242.560 Kg.			242.560 Kg.
Muelle	628.440 Kg.		310.325 Kg.	938.765 Kg.
Escala	25.360 Kg.		175.805 Kg.	201.165 Kg.
Otros trabajos			35.360 Kg.	35.360 Kg.
Puerto				
Barreduras	603.080 Kg.		84.900 Kg.	687.980 Kg.
Maderas			8.380 Kg.	8.380 Kg.
Hormigón			5.880 Kg.	5.880 Kg.
Puerto pesquero	90.750 Kg.	11.765 Kg.	14.939 Kg.	117.454 Kg.
Dársena				
Barreduras RSU	28.380 Kg.			28.380 Kg.
Lonja				
Barreduras RSU	62.370 Kg.			62.370 Kg.
Redes			2.400 Kg.	2.400 Kg.
Redes plástico			2.346 Kg.	2.346 Kg.
Punto limpio pesquero				
Aceite motor		9.025 Kg.		9.025 Kg.
Env. Met. Contamin.		1.000 Kg.		1.000 Kg.



	Vertedero	Peligroso	Valorización	Total general
Env. Pla. Contamin.		220 Kg.		220 Kg.
Envases			260 Kg.	260 Kg.
Filtros aceite		400 Kg.		400 Kg.
Material eléctrico		100 Kg.		100 Kg.
Papel cartón			4.633 Kg.	4.633 Kg.
Sólidos impreg.		220 Kg.		220 Kg.
Fluorescentes		200 Kg.	0 Kg.	200 Kg.
Pinturas y barnices		600 Kg.		600 Kg.
Redes			5.300 Kg.	5.300 Kg.
Recolector	68.150 Kg.			68.150 Kg.
Autoridad Portuaria				
Barreduras rsu	15.420 Kg.			15.420 Kg.
Edif. y concesiones				
Barreduras RSU	52.730 Kg.			52.730 Kg.
TOTAL GENERAL	1.029.900 Kg.	13.785 Kg.	330.804 Kg.	1.374.489 Kg.

Evolución de la generación de residuos en los últimos años:

Zona terrestre y lámina de agua	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barreduras del puerto (Tn)						
Fracción orgánica (vertedero)	348	458,5	446,64	819,30	898,54	603,08
Fracción inerte (vertedero)	72,08	153,6	165,71	166,42	0,00	0
Fracción orgánica (valorizado)	420,08	5,18	43,285	266,71	181,32	84,90
TOTAL		617,28	655,635	1.252,43	1.079,86	687,98
Barreduras por escala de barco (Tn)						
Fracción orgánica (vertedero)	148,52	140,585	82,96	67,82	34,16	25,36
Fracción inerte (vertedero)	29,3	24,26	0	0,00	0,00	0
Fracción orgánica (valorizado)			116,04	36,34	100,74	175,81
TOTAL	177,82	164,85	199,00	104,16	134,90	201,17
Residuos retirados de lámina de agua y rampas (Tn)						
Fracción orgánica (vertedero)	263,48	150,64	223,4	234,26	254,48	242,56
Fracción inerte (vertedero)	20,96	19,54	5,34	0,00	0,00	0
TOTAL	284,44	170,18	228,74	234,26	254,48	242,56



Operativas de carga/descarga con exceso de residuo	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nº de operaciones portuarias con residuo superior al 0,15%*	4	1	2	0	0	0
Toneladas de exceso	14,25	14,97	2,72	0	0	0

(*) A partir del 0,15% de la mercancía declarada se considera una "operativa incorrecta desde el punto de vista de la calidad y el medioambiente", aplicable la tarifa por exceso de residuo (Acuerdo Consejo Admón. 16:09.2009).

Reciclados / valorizados (Kg)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cartón/papel	9.660	4.340	8.780	9.200	7.080	4.633
Envases/plásticos	80	320	380	280	0	260
Toner	-	-	75	-	25	-
Madera	-	-	-	-	16.760	8.380
Redes	-	-	-	-	-	10.046
Escombros	-	-	-	205.120	193.680	5.540
Hormigón	-	-	-	0	0	5.880
Hierros/chatarras	--	--	-	-	13.500	4.520
TOTAL	9.740	4.660	9.235	214.600	231.045	39.259

6.3.1.6 Episodios accidentales

La Autoridad Portuaria gestiona los residuos generados en episodios accidentales en superficie y lámina de agua de procedencia desconocida (vertidos municipales a través del colectores del puerto, derrames de vehículos y maquinaria en muelles, etc.).

En 2020 no se activó el PIM en ninguna ocasión.

6.3.1.7 Obras

Identificación y control de los residuos por obra (Áreas de Explotación y Mantenimiento):



Obras de explotación / Mantenimiento	Chatarra (t)	RCD's (t)	Mezclas hormigón (t)	Madera (t)	Fibro cemento (t)	Tierras / piedras (t)
PI 41/19	3,48	182,79				
PI 37/19	10,30		47,90			
PI 7/19	2,80	28,46				
Archivo		73,12				
PI 89/19		352,46				
p-336	18,96	6.538,42		36,74		
p-338	406,00	0,66				
p-341	12,28	218,04				
PI 11/20					0,30	
Muros semirremolques		194,90				3.629,54
TOTAL	453,82	7.588,85	47,90	36,74	0,30	3.629,54

Identificación y control de los residuos por obra (Área de Infraestructuras):

Obras Área de Infraestructuras	Renovación superestructura Muelle Raos 3	Conexión Aguas Pluviales Aljibe	Reforma de la Terminal de Ferries	Pavimentación en el espigón Norte de Raos	Urbanización triángulo curvilíneo Raos Sur, Fase 1	Aduana, AEAT Puerto de Santander	Reforma Estación Marítima
Residuos peligrosos	0	0	0	0	0	0	0
RCD valorizables (*)							
Mezcla materiales no contaminadas (piedras, tierras, etc) (LER170504) (Kg)	1.441			12.548.410	12.231.710	462.560	
Tierras en vertedero de residuos no peligrosos (plantas invasoras) (LER 200201) (Kg)					37.640		
Residuos construcción y demolición Hormigón (LER170101) (Kg)	34.820		4.030	256.140	201.060	3.050	
Mezclas de hormigón, ladrillos, tejas y materiales cerámicos (LER170107) (Kg)		95.760			524.020		127.000
Hierro y acero (Kg)	47.920		4.650	1.220			8.000
Mezclas bituminosas, alquitrán de hulla y otros productos alquitranados (Kg)				82.390	182.800	121.850	
Plástico (Kg)						2.300	
Poda y restos vegetales (Kg)						2.300	
TOTAL (Kg)	84.181	95.760	8.680	12.888.160	13.177.230	595.260	135.000



Residuos de buques (MARPOL)

Residuos Marpol I	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Buques que utilizan el Servicio	27,12%	27,81%	11,50%	28,78%	29,86%	28,03
Entrega media por escala (m ³)	11,31	11,40	13,86	12,28	11,84	8,67

Residuos Marpol V	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Buques que utilizan el Servicio	42,21%	48,83%	52,83%	51,26%	51,43%	47,31
Entrega media por escala (m ³)	2,11	2,60	2,32	2,37	2,46	1,72

6.3.1.8 Ecoeficiencia de recursos naturales

Energía eléctrica

Energía eléctrica (kw/h)	2016	2017	2018	2019	2020
Total comprado	3.090.764,00	3.833.419,00	3.205.731,00	SIN DATOS	2.960.661,00
Total vendido	228.017,67	218.708,91	186.455,95	SIN DATOS	297.677,60
Total propio	2.862.746,33	3.614.710,09	3.019.275,05	3.210.192,00	2.662.983,40

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

Medidas o iniciativas de control, ahorro durante el 2020:

- Puesta en marcha de 64 luminarias led.
- Instalación de los 10 equipos autónomos por pantalla solar.



Agua

Consumo de agua general (m³)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
General del puerto (contadores generales)	108.134	60.990	74.683	74.104	94.674	85.610
Total terceros	64.169	40.892	44.683	46.400	44.058	47.270
APS (diferencia)	43.965	20.098	30.000	27.704	50.616	38.340

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	5,16%
Otros usos (LIMPIEZA VIALES/CAMPAS/equipos limpieza)	25,79%
Instalaciones industriales APS (Fábrica de hielo, Lonja, lavadero de cajas)	15,06%

Eficiencia de la red en %	2017	2018	2019	2020
(% de los consumos controlados y registrados respecto del total de agua distribuida)	84,42%	66,71%	68,76%	72,22%

Medidas o iniciativas de control, ahorro durante el 2019-2020:

- Sistema de ahorro de agua de limpieza de viales y muelles públicos mediante aljibes de captación de agua de lluvia.
- Detección y control de fugas de agua.



Combustible

Consumo combustible APS	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Consumo total de combustibles en (l)	40.799	32.386,16	29.214,20	33.623,05	29.682,55	25.483,26
Superficie zona de servicio (m ²)	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
RATIO (l/m ²)	0,0144	0,0144	0,0103	0,0119	0,0105	0,0089

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	-
Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo	-
Gasolina	13,94%
Gasóleo	86,06%
Biodiesel	-

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	7,49%
Vehículos	81,67%
Embarcaciones	1,77%
Generadores	1,79%
Otros usos (Lonja-puente; uso industrial)	7,28%

Medidas de ahorro aplicadas durante el 2020:

-Sustitución de 6 furgonetas de gasoil por seis eléctricas.



6.4 Sistemas de información

Durante el ejercicio 2020 la división de Sistemas y Tecnologías de la Información ha centrado gran parte de su trabajo en los siguientes proyectos englobados en tres grandes grupos que se desarrollan a continuación:

- 1. Desarrollos y mejoras de los servicios de la división TIC.**
- 2. Transformación digital.**
- 3. Mejora de los servicios de control y vigilancia del recinto portuario.**

Desarrollos y mejoras de los servicios de la división TIC.

Debido a la creciente amenaza de ataques informáticos y a sabiendas de que el sistema portuario es un objetivo de los ciberdelincuentes, la APS y su división de TIC ha continuado reforzando la seguridad de los sistemas añadiendo, a los sistemas ya comentados en memorias anteriores, nuevas capas de seguridad a los servicios publicados en Internet. Con la implantación de un sistema WAF (Firewall de Aplicaciones Web) entre otras muchas cosas, se analizan las cadenas de petición de información a los servidores de la APS, filtrando aquellas que se consideran malignas o malformadas. Esto supone la securización de los datos y accesos a los servicios que la APS presta a sus clientes y público en general, garantizando la prestación del servicio y la integridad de los datos que comparte. Además, supone una mayor productividad para el usuario y una

mejor monitorización y vigilancia de los accesos a los recursos publicado en Internet.

Integrado con el sistema de gestión y planificación de recursos de la APS, se han implantado dos nuevos sistemas GIS que permiten realizar la Gestión de Atraques planificando los atraques de buques en función de la ocupación de los muelles, sobre un gráfico con dos ejes espacio / tiempo. Toda esta planificación está completamente integrada con el ERP de explotación portuaria por lo que los cambios en cualquiera de los entornos se reflejan en ambos de forma automática. Por otro lado, se ha implantado el GIS de Dominio Público que permite realizar la gestión de las Concesiones y Autorizaciones de la APS utilizando para ello un plano que permite obtener fichas actualizadas con componente gráfica e incluso obtener de forma ágil presupuestos de las tasas a aplicar en un determinado proyecto concesional. Ambos sistemas permiten aumentar la productividad de los departamentos afectados, al poder realizar la planificación de los trabajos utilizando para ello una herramienta gráfica.

Con motivo de la declaración de pandemia, la división TIC tuvo que realizar un gran esfuerzo al tener que poner a disposición de más de la mitad de la plantilla un acceso de teletrabajo seguro y garantizado. Para ello, se tuvieron que ampliar las licencias del servicio, pues eran pocos los empleados que utilizaban servicios de teletrabajo. Este proceso supuso además la necesidad de prestar equipos portátiles a los empleados que no disponían de equipos en su domicilio, ayudar a conectarse desde los



equipos de casa, la implantación generalizada de webcams, la creación de varias salas de reuniones con sistemas de video conferencia avanzada. El objetivo se cumplió y desde esta división se considera la experiencia muy positiva pues esta situación ha hecho que determinadas tecnologías ya adoptadas en varios departamentos de la APS se hayan extendido de forma general, suponiendo un avance en el camino a la transformación digital en la que estamos inmersos.

Transformación digital.

Enlazado con el punto anterior, se implantó una nueva solución tecnológica que permite optimizar la gestión del órgano de gobierno de la APS: el Consejo de Administración. El servicio permite la mejora de la comunicación de los consejeros, garantizando la confidencialidad de los datos, utilizando para ello una plataforma multidispositivo en la nube, que además agiliza la preparación y convocatoria de las reuniones, que posibilita las votaciones confidenciales y seguras, el acceso remoto a las reuniones y facilita el acceso a la información de cada reunión de Consejo de Administración de forma rápida y personalizada garantizando la seguridad de la información y su trazabilidad.

Coincidiendo con la entrada en vigor del Brexit y dado que la APS ha sido uno de los Puertos más afectados por el mismo, el día 1 de enero se implantaron diversos servicios informáticos que permiten realizar automáticamente los controles del servicio aduanero. Desarrollados por la APS, a partir de las conclusiones obtenidas en el grupo de trabajo que se

formó junto con los operadores afectados, la Agencia Tributaria, Guardia Civil y Policía Nacional, los nuevos servicios han permitido, a través del portal de acreditaciones de la APS, automatizar el proceso de control aduanero de mercancía (import/export) con la simple declaración de la matrícula del camión y del remolque de entrada y/o salida. Su puesta en marcha ha permitido agilizar el control de paso de la mercancía, al realizar todo el proceso automáticamente con la lectura (OCR) de las matrículas.

En colaboración, con uno de los operadores de transporte ferroviario se puso en marcha un nuevo servicio basado en tecnologías Blockchain, que realiza el control automático e identificado de entrada y salida de vehículos nuevos en el Puerto. Por último, se ha implantado un nuevo sistema interno de telefonía inalámbrica basada en tecnología DECT/IP que permite a los usuarios del servicio realizar llamadas telefónicas fuera de su espacio de trabajo.

Mejora de los servicios de control y vigilancia del recinto portuario.

Otra parte fundamental de la División ha sido continuar implantando sistemas de vigilancia basados en tecnologías machine learning e inteligencia artificial que permiten realizar una vigilancia activa y dinámica de los recintos portuarios. Fundamentada en el aprendizaje de los sistemas durante su explotación, esto sigue mejorado sustancialmente las labores de vigilancia perimetral y de campa. Concretamente se han incorporado más servidores dentro del servicio de video vigilancia, que han permitido



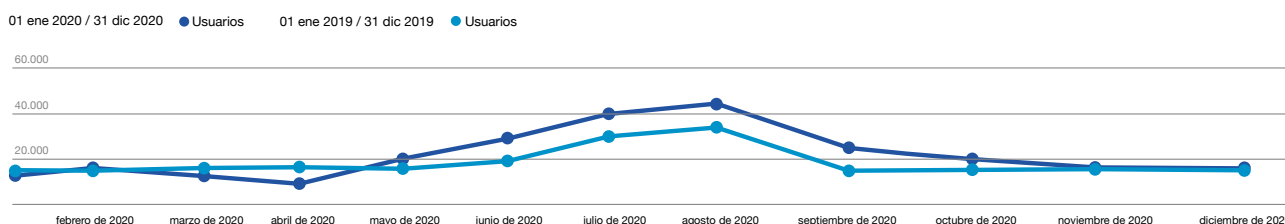
una mejora sustancial de las prestaciones referidas sobre todo al tiempo medio de respuesta, nivel de acierto y seguimiento de objetivos. Junto con estas incorporaciones hay que sumar un buen número de cámaras y sensores de última generación que facilitan el trabajo de control y vigilancia desde el centro de control (CCS).

Finalmente, se han realizado notables avances en la implantación de nuevos sistemas, que junto con la construcción de recintos de alta seguridad han permitido realizar el control de acceso de la mercancía de forma automatizada a los citados recintos,

garantizando la estancia de la mercancía y todo el proceso de operación de transporte.

Estadística anual de uso de los contenidos en internet.

En cuanto al uso de la información disponible en la web www.puertosantander.es, cabe destacar que durante este ejercicio 2020 ha habido un aumento del número de usuarios del 21,10%. Este aumento se ha observado a partir del mes de mayo y parece se mantiene desde entonces de forma uniforme.



Usuarios
21,10%
198.703 frente a 164.083

Usuarios nuevos
21,47%
189.645 frente a 156.121

Sesiones
22,82%
695.273 frente a 566.070

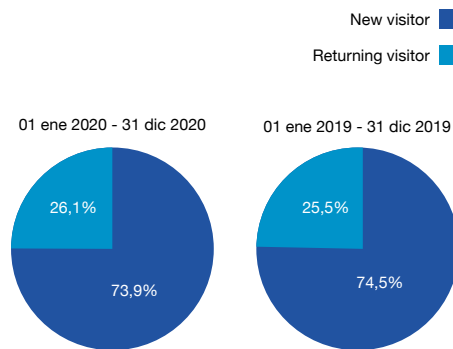
Número de sesiones por usuario
1,42%
3,50 frente a 3,45

Número de visitas a páginas
17,39%
1.382.299 frente a 1.177.513

Páginas/sesión
-4,42%
1,99 frente a 2,08

Duración media de la sesión
-1,14%
00:01:35 frente a 00:01:37

Porcentaje de rebote
-0,44%
76,99% frente a 77,32%





Significado de los indicadores

Sesión: Entrada de un usuario en un momento determinado. Aunque entre en varias páginas se contabiliza una sesión.

Usuario: Visitante identificado por su dirección IP.

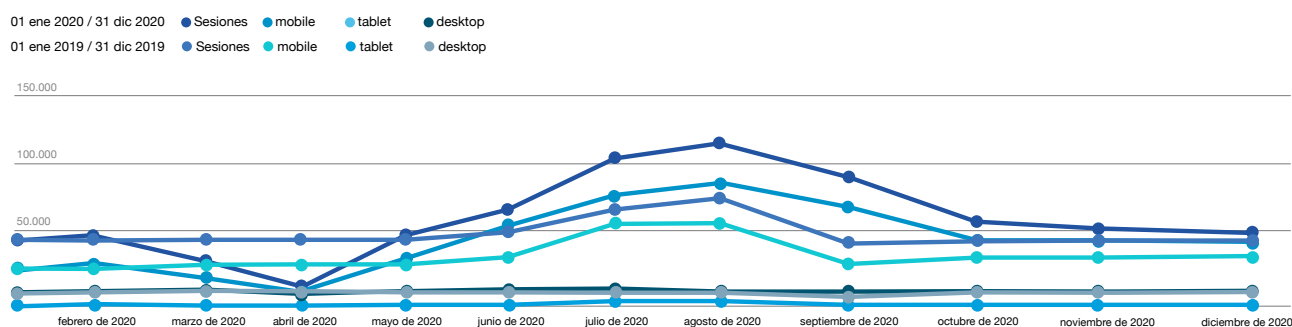
Páginas vistas: Número de páginas que se han visitado.

Rebote: cuando un visitante entra y sale de la Web

desde la misma página sin visitar otros contenidos.

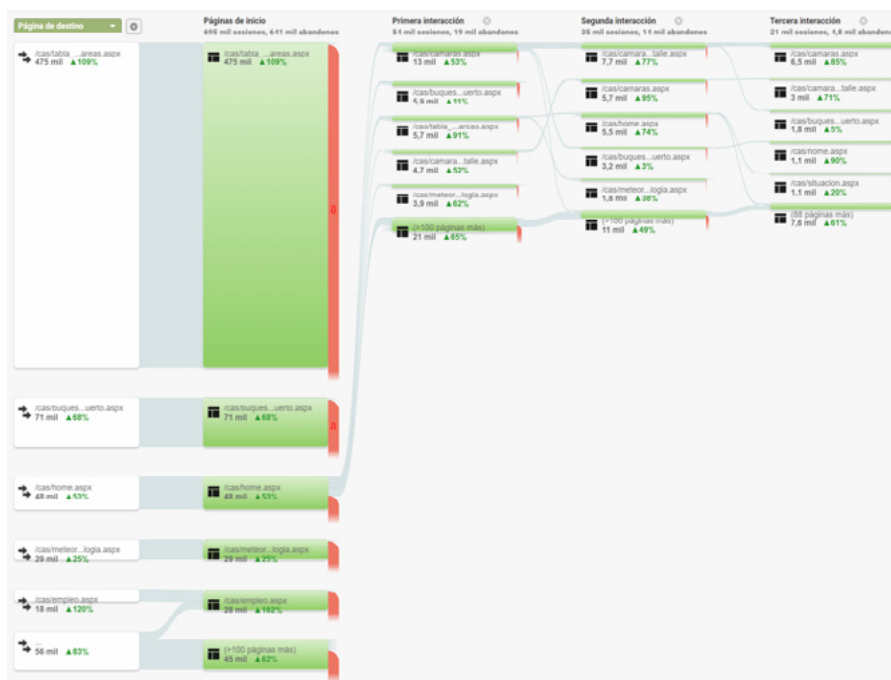
Nuevas visitas: visitantes que no habían entrado con anterioridad a la Web.

Referido a los dispositivos con los que se acceden a nuestra información, el uso de móviles como herramienta de acceso a nuestra web sigue siendo el medio de acceso mayoritario a nuestra Web.



Por último, se observa que la información más consultada de la web es la tabla de mareas, seguida

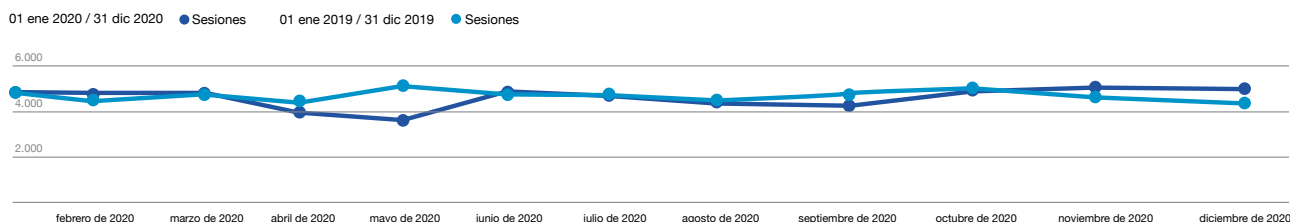
por la información diaria de buques en el Puerto y de las cámaras en vivo.



En cuanto a la aplicación para la **Gestión de los Servicios Portuarios (GPS)**;

<https://gps.puertosantander.es>

se observa que en 2020 el uso de este servicio es muy constante en el tiempo y su número de usuarios parece que ha alcanzado el límite, no observándose nada resaltable.





6.5 Servicios portuarios. Explotación y mantenimiento

A lo largo del año 2020, y desde diferentes servicios del Area de Explotación y Mantenimiento se han desarrollado diversos expedientes de contratación tanto de gasto como de inversión. Entre ellos destacan los relacionados con la protección del recinto portuario, el mantenimiento de edificaciones e instalaciones y las actuaciones de mantenimiento de viales y elementos de alumbrado.

- Nuevo control de acceso a muelles de Raos.
- Reforma de edificio para nuevas instalaciones de mantenimiento en calle Río Miera.
- Suministro, extendido y compactado de mezclas bituminosas en caliente.
- Vallado de seguridad en avenida Sotileza y en calle Antonio López.
- Módulo oficina coordinador terminal de automóviles.
- Recinto con muros de hormigón para semirremolques en zona ZAL.
- Suministro y montaje de 64 proyectores de led con driver para su telecontrol punto a punto, en 8 torres de alumbrado público del muelle de Raos nº 8.
- Pintado y repintado de marcas viales entre 2020 y 2021.
- Muro prefabricado de hormigón para cerramiento de zonas sensibles.
- Mejora de la seguridad del cerramiento de hormigón de los muelles de Raos.
- Vallado de seguridad en avenida Sotileza y en calle Antonio López.
- Obras de reparación del desvío ferroviario nº 13.

- Instalación de alumbrado para el vial sur del espigón central de Raos.
- Reparación del escudo de dos defensas del muelle de bloques.
- Reparación del rastrillo del silo de almacenamiento de hielo.
- Acondicionamiento de espacio expositivo en el nuevo archivo.
- Rehabilitación de la cubierta del edificio del faro de suances.
- Rehabilitación de la cubierta de las bodegas de artes de pesca situadas junto a la lonja pesquera de Santander.



Nuevo control de acceso a muelles de Raos

El control de accesos de los Muelles de Raos, control Oeste de Raos, supone la principal entrada al Puerto de Santander para la mercancía rodada. Debido a su antigüedad se encontraba en un estado estética y funcionalmente deficiente. Se ha acometido su remodelación con criterios de mejora estética, además de cumplir los requisitos de funcionalidad que requieren este tipo de infraestructuras.

Si bien las obras se iniciaron en 2019, finalizaron en octubre de 2020.



Reforma de edificio para nuevas instalaciones de mantenimiento en la calle Río Miera

Dentro de los objetivos urbanísticos prioritarios del Ayuntamiento de Santander se encuentra la ampliación de la calle Antonio López, cuya anchura se encuentra actualmente delimitada por la fachada exterior de los tinglados donde se alojan los talleres y oficinas de Mantenimiento y Señalización Marítima del Puerto de Santander. Por acuerdo del Ayuntamiento de Santander, el Ministerio de Fomento y el Puerto de Santander, el primero de ellos acometerá la demolición de los tinglados y la remodelación de la calle Antonio López.

Para poder realizar esta obra, previamente se debe reubicar en un nuevo emplazamiento los talleres y oficinas afectados, para los cual se han considerado adecuadas las edificaciones existentes en la zona de dominio público portuario en el cruce la calle Peña Prieta con la calle Río Miera, antiguamente ocupadas por la empresa GERPOSA.





MEJORA DE LA SEGURIDAD FRENTE AL INTRUSISMO

Se incluyen en este apartado diversos expedientes que ponen de manifiesto el esfuerzo realizado por la Autoridad Portuaria para mejorar las condiciones de seguridad de sus tráficos, y que durante el año 2020 se han centrado en torno a la zona de la ZAL y el recinto portuario de Raos.

Recinto con muros de hormigón para semirremolques en zona de actividades logísticas (ZAL)

A pesar de los vallados de seguridad realizados en el perímetro portuario, los problemas de intrusismo

persisten. Se decide realizar un nuevo recinto para depósito de semirremolques en la ZAL, aprovechando una superficie que en su mayor parte ya se encuentra pavimentada.





Mejora de la seguridad del cerramiento de hormigón de los muelles de Raos



Vallado de seguridad en avenida Sotileza y calle Antonio López

Con el fin de aumentar la seguridad frente al intrusismo, se realiza la instalación de un nuevo vallado desde el control de Maliaño, frente a la zona franca hasta el cantil del muelle en la Avenida Sotileza, junto al edificio de la Guardia Civil del mar.





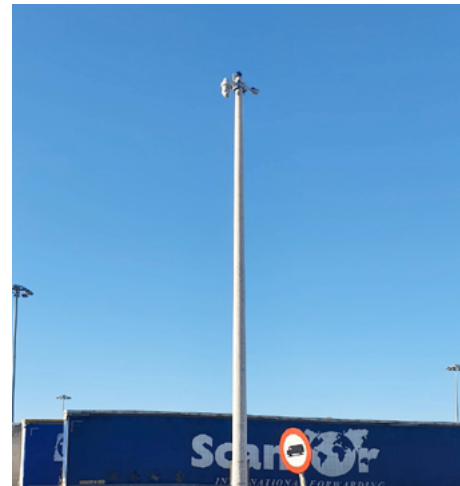
Muro prefabricado de hormigón para cerramiento de zonas sensibles

Con la misma tipología utilizada en el recinto junto a la ZAL, se construye este cerramiento para protección de remolques y contenedores en la zona E del Espigón Central de Raos.



Mejora de la seguridad del cerramiento de hormigón de los muelles de Raos

Completando la seguridad ofrecida por el cerramiento de zonas sensibles, se instaló una completa cobertura de vídeo vigilancia.





MEJORAS EN LA ILUMINACIÓN

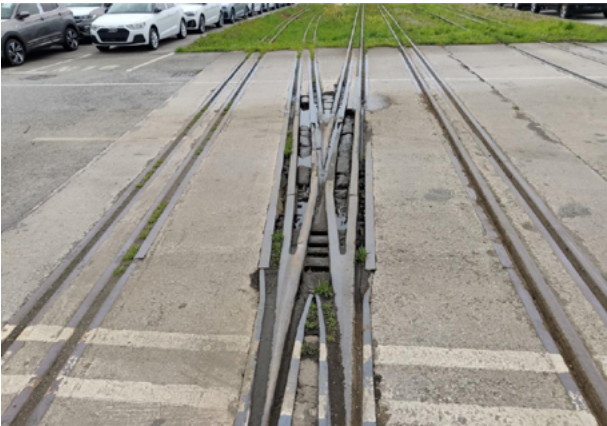
Suministro y montaje de 64 proyectores



Instalación de alumbrado para el vial sur del espigón central de Raos



**OTROS****Suministro, extendido y compactado de mezcla bituminosa en caliente****Pintado y repintado de marcas viales en 2020**

**Obras de reparación del desvío ferroviario nº 13****Reparación de dos defensas del muelle de bloques**



Reparación del rastrillo del silo de almacén de hielo



EDIFICACIÓN

Rehabilitación de la cubierta del edificio del faro de Suances

El Faro de Suances data de 1900, posteriormente a esa fecha el edificio ha experimentado diversas ampliaciones y reformas. Con esta actuación se pretendió una rehabilitación integral de la cubierta.





Las obras consistieron en la renovación de la totalidad de las cubiertas, incorporando panel sándwich y otras mejoras de aislamiento de los locales. Igualmente se sustituyeron canalones y se pintaron las fachadas exteriores.



Rehabilitación de la cubierta de las bodegas de artes de pesca situadas junto a la lonja pesquera de Santander

Las naves objeto de proyecto se encuentran incluidas dentro del área pesquera del puerto. La intervención llevada a cabo en dichas naves tiene por objeto el propio hecho de consolidar la edificación, mejorando sus características constructivas, particularmente en la cubierta existente, actualmente muy deteriorada. Se actuó sobre dos naves, denominadas como naves de bajura y altura, que sirven como bodegas de artes de pesca y se encuentran situadas junto a la lonja pesquera de Santander.





Acondicionamiento de espacio expositivo en el nuevo archivo.

Con motivo de la cesión de las actuales instalaciones del archivo de la APS en las naves de Gamazo a la Fundación Enaire, se decide acometer la reforma interior de unas naves existentes en el barrio pesquero para alojar el Archivo General de la Autoridad Portuaria de Santander. También se acomoda en el edificio reformado la colección de obras artísticas de la Autoridad Portuaria.





Módulo oficina coordinador terminal de automóviles

Las instalaciones existentes resultaron gravemente dañadas por un viento extraordinario, por lo que se optó por construir unas nuevas, ampliando el espacio disponible y la calidad de acabados, en consonancia con la importancia del tráfico de automóviles para el puerto de Santander.





07

actividades
corporativas



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



7.1 Presentación

El presente documento recapitula las principales iniciativas llevadas a cabo por el Departamento de Actividades Corporativas durante 2020.

Al margen del fuerte impacto que la pandemia derivada de la COVID-19 tuvo sobre el desenvolvimiento de la actividad del Departamento, la principal novedad respecto a 2019 radicó en que, conforme a la Instrucción General de Centros de Gasto y Procedimiento de Compras de Material y Suministros, de 7 de enero de 2020, las Actividades Culturales, cuya gestión administrativa le había sido asignada en 2019, pasó a depender de la Secretaría General y Contratación, circunstancia por la que en esta memoria no se ha incluido el resumen de las tareas que la APS llevó a cabo en dicho ámbito.

Atendiendo a las funciones y actividades efectuadas por Actividades Corporativas durante 2020, el contenido del documento ha sido organizado, al margen de la presente introducción, en tres secciones.

La primera y la segunda, denominadas “Docencia” e “Innovación e Investigación” respectivamente, focalizan sus contenidos en la descripción de las iniciativas docentes y de I+D+i desarrolladas por el Departamento durante el año; mientras que en la tercera se aborda la exposición de las labores efectuadas por el Centro de Documentación de la APS.



Faro de la Cerda.

Sede del Dpto. de Actividades Corporativas
de la Autoridad Portuaria de Santander.



7.2 Docencia

Las tareas desempeñadas por el Departamento de Actividades Corporativas durante 2020 en el ámbito de la formación se vieron indefectiblemente afectadas por la crisis sanitaria derivada de la pandemia desatada por la COVID-19.

Su impacto fue tal que, ya a mediados de marzo, en fechas previas al confinamiento domiciliario; luego, durante el periodo de aislamiento; y después, tras del regreso a la actividad presencial a finales de mayo; la práctica totalidad de las iniciativas (cursos, encuentros, visitas, prácticas, pasantías, etc.) en las que se venía trabajando desde principios del año, primero, permanecieron paralizadas; posteriormente, fueron reprogramadas; y, finalmente, a la vista de la evolución de la situación sanitaria, quedaron aplazadas a 2021.

7.2.1 Cursos, seminarios, talleres y encuentros

El Comercio Internacional: transporte marítimo y operativa portuaria.

Módulo: los puertos como centros intermodales y centros logísticos.



Modalidad: On-Line.

Fechas: 8º edición; 2 de marzo - 17 de mayo.

Entidades: ICEX-CECO, en colaboración con Extenda, Agencia Andaluza de Promoción Exterior, Aragón Exterior, Avante Extremadura; SODERCAN, Gobierno de Navarra; Instituto de Fomento Región

de Murcia; Igape y Proexca; Autoridad Portuaria de Santander.



Diseñado específicamente para profesionales del área internacional de empresas exportadoras (principalmente pymes), compañías de transporte, transitarios y otros operadores logísticos, así como a empresas interesadas en iniciarse en el comercio exterior, la Autoridad Portuaria de Santander es responsable de la concepción y elaboración de los contenidos de uno de los cuatro que componen su programa académico; concretamente el módulo relativo a “Los Puertos como Nodos Intermodales y Centros Logísticos”, cuya impartición, como en ediciones precedentes, se responsabilizó Cristina López Arias, Directora de la Autoridad Portuaria de Santander.

Forma parte de los contenidos de este Curso online una actividad presencial, consistente en visitas a distintos puertos españoles, entre ellos el de Santander. En esta oportunidad, dicha visita, que había sido programada para el mes de junio, fue suspendida en razón a las circunstancias y restricciones de tipo sanitario derivadas de la COVID-19.



Webinar: relação porto-cidade. Conceitos e experiências internacionais.

Portogente

Modalidad: On-Line.

Fecha: 27 de agosto.

Entidad: Portogente. Santos. Brasil.
(<https://portogente.com.br/>)

Fruto de la invitación cursada por el profesor e investigador de la Universidad Santa Cecilia e Ingeniero Asesor Técnico de la Municipalidad de Santos (Brasil), Adilson Luiz Gonçalves, se participó en un webinar organizado por Portogente focalizado en la problemática de las relaciones entre puertos y ciudades desde una perspectiva internacional.

Portogente es un “think tank” creado en 2003 que desde Internet promueve la conexión, el diálogo, el “networking”, las oportunidades y los negocios en las áreas de logística, transporte e infraestructura, comercio y turismo; para lo cual, entre otras cuestiones, difunde información, explora nuevas ideas, expone hechos y opiniones, e imparte formación online.

El panel de expertos del webinar estuvo conformado por Edmundo Hernández, arquitecto y profesor de Economía Urbana, de Chile; Moacyr Pedro, representante del Puerto de Houston para América Central y Sudamérica; Roberto Converti, arquitecto argentino y Vicepresidente de RETE, asociación internacional para la colaboración entre puertos y ciudades; y José Ramón Ruiz, Jefe Departamento

Actividades Corporativas de la Autoridad Portuaria de Santander.

	Edmundo Hernández (CHILE) Arquiteto Mestre em Economia Urbana
	José Ramón Ruiz (ESPAÑA) Geógrafo Chefe do Departamento de Atividades Corporativas da Autoridade Portuária de Santander
	Moacyr Pedro (EUA) Representante do Porto de Houston para a América Central e do Sul
	Roberto Converti (ARGENTINA) Arquiteto Vice-Presidente da Association for the Collaboration between Ports and Cities - RETE

XX Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos.

Modalidad: Presencial.

Lugar: Santander.

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

La XX edición del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos,



una de las actividades formativas más relevantes de la programación anual, que en 2020 alcanzaba su vigésima edición, y cuya impartición había sido inicialmente fijada del viernes 8, de mayo (apertura) al jueves, 4 de junio (clausura), no pudo llevarse a cabo.

Los trabajos para la organización de este evento (tramitación del convenio de colaboración, revisión y actualización del programa formativo, concepción de la imagen, ejecución de los preparativos de carácter logístico, etc.), avanzaron con normalidad durante los primeros meses del año, llegándose a lanzar y difundir la convocatoria el 25 de febrero. Incluso, a la vista de los buenos resultados de la experiencia de la XIX edición, se había previsto encadenar nuevamente el Curso con dos eventos previos: el “Santander Cruise Forum 2020” y el “IV Encuentro Internacional de Logística”, de modo que los participantes latinoamericanos, adelantando unos días su viaje a Santander, pudiesen beneficiarse esta oferta académico-profesional complementaria.



Ahora bien, ante la situación sanitaria desencadenada por la COVID-19, y a la vista de lo dispuesto en el punto quinto de la resolución recibida el 12 de marzo de la Secretaría de Estado de Política Territorial y Función Pública respecto a las medidas a adoptar en los centros de trabajo dependientes de la Administración General del Estado con motivo de la pandemia, relativo a “cursos y actividades formativas”, en el que se indicaba que “las unidades responsables de la organización de cursos y actividades formativas de carácter presencial pospondrán los mismos, valorándose la utilización de medios telemáticos como alternativa, cuando ello resulte posible”, las entidades organizadoras del Curso Iberoamericano tomaron la decisión de posponer su celebración, y la del IV Encuentro de Logística, hasta después del verano.

Ya a finales de abril, tras los contactos mantenidos con la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos, se comenzó a explorar la posibilidad de reprogramar el Curso para los meses de octubre/noviembre, concretamente, del martes, 20 de octubre al viernes, 20 de noviembre, manteniéndose íntegramente sus características y formato (presencial, un mes de duración, 20 participantes, programa académico, etc.) y fijándose la última semana de julio para relanzamiento de la convocatoria; de modo que se dispusiese de un margen temporal suficiente para observar la evolución de la situación sanitaria tanto en España como en Latinoamérica para, llegado el caso, reconsiderar nuevamente la realización del evento.

A finales de mayo se procede a la modificación en el Convenio de las fechas de realización del Cur-



so, fijándose las ya mencionadas de 20 de octubre (apertura) y el viernes, 20 de noviembre (clausura), haciéndose efectiva la firma del documento a comienzos de julio.

Reanudados los preparativos para la organización del Curso, ante la desfavorable evolución de la situación sanitaria tanto en Latinoamérica como en España, el 17 de julio se toma la decisión de cancelar definitivamente la edición de 2020, paralizándose nuevamente todas las gestiones que se estaban llevando para su celebración.

A mediados de septiembre se retomaron las conversaciones con Puertos del Estado a fin de iniciar los preparativos para la organización de la XX edición del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, tomando como referencia para su celebración las fechas de mayo-junio de 2021, teniendo presente para ello tres nuevas premisas de trabajo:

- La configuración de un marco estable cooperación mediante la suscripción de un Convenio de carácter plurianual, destinado a dar continuidad al Curso durante los años 2021, 2022, 2023 y 2024; pudiendo, las partes firmantes, antes de la finalización de su plazo de vigencia, acordar su prórroga por un periodo adicional de cuatro años.
- Ampliar los contenidos docentes del Curso, re-incorporando a su programa académico la especialidad de “Ingeniería Portuaria”, temática que originariamente fue la materia específica constitutiva del Curso. El programa, por tanto,

quedaría configurado por tres especialidades: Operaciones Portuarias, Gestión Ambiental e Ingeniería Portuaria. La incorporación de esta tercera especialidad no supondría un aumento proporcional del número de alumnos. Se plantea que el número máximo de participantes sea de 21 en lugar de 20, quedando distribuidos éstos en grupos de siete por especialidad.

- Ante el contexto de incertidumbre en el que se va desarrollando la evolución de la epidemia COVID-19, tanto en España como en Latinoamérica, se contempla la impartición de una variante en formato online del Curso; de modo que, si las circunstancias aconsejasen durante el periodo de vigencia del Convenio suspender su celebración presencial, fuese posible ofertar dicha variante virtual.

Así, durante el otoño Actividades Corporativas trabajó en la elaboración del borrador del convenio plurianual, el cual se comenzó a circular entre las entidades firmantes a finales de octubre; periodo en que, a la vista de la evolución de la pandemia, se acomete una nueva revisión de las fechas de celebración del Curso, considerándose que lo más prudente es retrasar su celebración al otoño, concretamente al periodo comprendido entre el 7 de septiembre y el 8 de octubre de 2021.

Otros eventos cancelados

Además del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, y de la IV edición del Encuentro Internacional de Logís-



tica, también fueron suspendidos otros eventos, como el “V Encuentro de Derecho Portuario y Marítimo”, promovido por la Asociación Internacional de Derecho Portuario; o la jornada titulada “La Prestación del Servicio de Estiba y Desestiba de Buques. La Nueva Normativa: Alcance y Efectos Prácticos de su Aplicación”; que destinada a empresas estibadoras del Puerto de Santander y gerentes de las sociedades de estiba de los puertos de Bilbao, Gijón, Avilés y Santander, que, programada para el 11 de septiembre, había sido organizada por SES-TISAN en colaboración con la Autoridad Portuaria de Santander.



7.2.2 Prácticas académicas

La Autoridad Portuaria de Santander viene colaborando con las instituciones educativas en la formación supervisada de estudiantes, de diferentes

niveles y perfiles formativos, mediante la realización de estancias en prácticas en distintos ámbitos funcionales y operativos de la organización. Así, durante 2020, **a pesar de la incidencia de la COVID-19, once estudiantes realizaron prácticas en el Puerto de Santander.**

Nombre	Fechas	Procedencia	Departamento prácticas
Alejandro Andrés Gavidia Geoffroy	9/1/2020 27/3/2020	Grado en Administración y Dirección de Empresas Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Económico-Financiero y Control Interno
Johan Chris Haeussler Vesco	13/01/20 31/03/20	Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Económico-Financiero y Control Interno
Juan Antonio Herreros Bragado	3/2/2020 2/6/2020	Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Económico-Financiero y Control Interno
Vicente Mateo García	3/02/2020 16/02/2020	PROGRAMA LABORESO	Dpto. Explotación y Mantenimiento
Valeria del Carmen Pineda Mejía	24/6/2020 30/9/2020	Grado en Administración y Dirección de Empresas Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Económico-Financiero y Control Interno
Juan Isidro Sánchez Pastor	15/07/20 22/09/20 01/10/2020 11/12/2020	Grado en Administración y Dirección de Empresas Universidad Europea del Atlántico Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	División Tráfico Ro-Ro
Javier Páramo Galván	31/08/20 14/10/20	Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	Área. Explotación y Mantenimiento
Ramón Romeo Berrocal	31/08/20 14/10/20	Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Dominio Público y Sostenibilidad



Nombre	Fechas	Procedencia	Departamento prácticas
Elena Larisa Ghinet	21/09/2020 18/12/2020	Grado Superior Administración y Finanzas IES Alisal	Dpto. Servicios jurídicos
Miriam Menéndez Dacal	21/09/2020 18/12/2020	Ciclo Formativo Asistente Dirección IES Alisal	Área. Explotación y Mantenimiento
Oriana Behrens	01/10/2020 11/12/2020	Grado en Administración y Dirección de Empresas Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Económico-Financiero y Control Interno

caso de la visita de una delegación de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) del Gobierno de El Salvador; que, compuesta por Federico Anliker y Regina Ochaeta, Presidente y Gerente de Proyectos y Cooperación Internacional respectivamente de CEPA; Luis Rodríguez, Comisionado presidencial de Proyectos Estratégicos de El Salvador; y Alejandra Samour, Ministra Consejera de la Embajada de El Salvador en Madrid, había sido programada los días 30 y 31 de marzo y en cuyos preparativos se venía trabajando desde comienzos del año, y que debió ser cancelada por la pandemia.

7.2.3 Visitas institucionales y universitarias

La Autoridad Portuaria de Santander concibe las visitas a sus instalaciones como una oportunidad de aprendizaje, como una experiencia formativa en la que el descubrimiento, la observación directa e individualizada constituyen el procedimiento cardinal de construcción de conocimiento sobre el puerto y sus actividades por parte de los visitantes.

7.2.3.1 Visitas institucionales y técnicas



Las visitas al Puerto de Santander de perfil institucional y técnico gestionadas a través del Departamento de Actividades Corporativas también se vieron también afectadas por la COVID-19. Este fue el

7.2.3.2 Visitas universitarias

Hasta mediados de marzo, momento en el que se produjo el confinamiento domiciliario, desde Actividades Corporativas se había gestionado la organización de cuatro visitas de grupos universitarios, de las cuales tres, las correspondientes a la Universidad de Cantabria, se llevaron a cabo, mientras que la que había sido concertada con la Universidad Politécnica de Madrid, fue cancelada.





Calendario de visitas universitarias		
Fecha	Visita	N.º asistentes
29 enero	Alumnos del Máster de Comercio Transportes y Comunicaciones Internacionales del Dpto. de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Cantabria.	10
28 febrero	Alumnos 1º Curso del Grado en Geografía y Ordenación del Territorio asignatura: "Territorio y Paisaje. Iniciación a la observación de campo". Universidad de Cantabria.	13
6 marzo	Alumnos del Máster Universitario de Ingeniería de Telecomunicaciones de la Universidad de Cantabria.	21
26 marzo	Alumnos del Máster E.T.S. Caminos Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid (Cancelada).	(54)
TOTAL		44



A partir del 25 de mayo, tras el regreso a la actividad presencial, conforme a lo establecido en el protocolo COVID-19 de la APS, las visitas de grupos universitarios quedaron suspendidas hasta nuevo aviso.

7.2.4 Otras actividades docentes: colaboración con la universidad de Cantabria

Junto a la concepción e implementación de las actividades formativas propias, la Autoridad también apoya iniciativas de formación promovidas por otras entidades orientadas a la capacitación de profesionales en el ámbito portuario del transporte y la gestión logística, fundamentalmente con las Universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo.

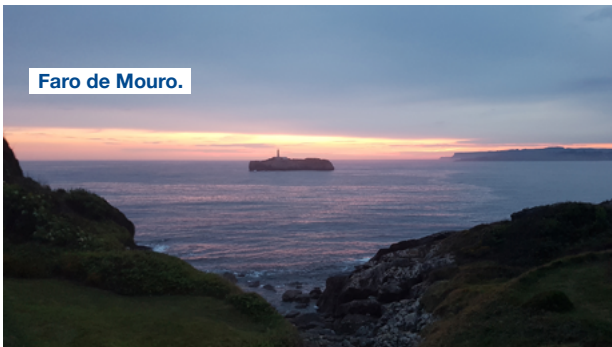
Así, en 2020 se reforzó la colaboración que se venía manteniendo con el Departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Cantabria mediante la firma, a mediados de diciembre, de un convenio destinado a apoyar los Programas de "Máster en



Comercio, Transportes y Comunicaciones Internacionales”, “Experto en Comercio y Transporte Internacional” y “Especialista en Logística Integral” durante el curso 2020-2021.

Dicha colaboración se concretó, en primer lugar, en la financiación de becas de matrícula para los estudiantes de los referidos programas, quedando los alumnos beneficiarios comprometidos a llevar a cabo sus trabajos de Fin de Máster, de Fin de Experto y de Fin de Especialista sobre temas de interés para la Autoridad Portuaria de Santander; y, en segundo lugar, la acogida en prácticas en la APS de estudiantes matriculados en las titulaciones citadas.

La APS apoya iniciativas de formación promovidas por otras entidades orientadas a la capacitación de profesionales en el ámbito portuario del transporte y la gestión logística.





7.3 Innovación e investigación

Durante 2020 la labor llevada a cabo por el Dpto. de Actividades Corporativas en el ámbito de la I+D+i se circunscribió fundamentalmente a la dinamización e implementación en el ámbito local de la iniciativa Puertos 4.0.

7.3.1 El programa Puertos 4.0. Santander Port Lab

Los puertos y sus comunidades logísticas viven hoy tiempos de incertidumbre, de metamorfosis acelerada, en los que una nueva realidad está cristalizando; un nuevo escenario en el que, al tiempo que certezas y paradigmas que parecían incuestionables se desdibujan a gran velocidad, brotan nuevos axiomas que agitan, reconstruyen y expanden sus maneras de pensar y proceder.

En este contexto de mutación estructural, la innovación, mecanismo de reacción frente al cambio, respuesta para perseverar ante las nuevas circunstancias, ha comenzado a situarse entre las prioridades estratégicas del Sistema Portuario Español de titularidad estatal.

Prueba de este empeño, a finales de marzo de 2018 el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario aprobó la creación del Fondo de capital "PUERTOS 4.0", dotado de un presupuesto de cerca de 25 millones de € para un periodo de cuatro años, destinado a financiar ideas y proyectos cristalizables en productos, servicios y

procesos innovadores con orientación al mercado. El objetivo principal de este Fondo es promover e incorporar activamente la innovación disruptiva o incremental como elemento de competitividad, de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico-portuario español, tanto público como privado, para facilitar su transición hacia la economía 4.0.



Configurado como un programa corporativo de innovación abierta, aspira a constituirse en un instrumento para atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y emprendimiento al sector logístico-portuario español e incentivar la creación o consolidación de un tejido de empresas emergentes (Startups, spin-off, etc.) o nuevas líneas de negocio en el ámbito tecnológico en empresas existentes que desarrollen productos, servicios o procesos innovadores para el sector logístico portuario.

Dicho fondo inició su andadura en 2019 a raíz de un contrato de servicios para la constitución de una oficina incubadora/aceleradora al servicio de este ecosistema innovador gestionada por la UTE KPMG-INNSOMNIA, destinada a proporcionar asesoramiento, orientación y apoyo a las ideas y proyectos seleccionados para impulsar su despegue y orientación al mercado.



La Autoridad Portuaria de Santander, consciente de la importancia y el potencial del referido Fondo para ampliar sus propias capacidades de innovación y las de su comunidad logístico-portuaria, consideró oportuno constituirse en un activo motor de esta iniciativa, impulsando la constitución de una de las 14 sedes / PORT LABS, ejes impulsores locales con los que cuenta el referido programa, ubicada en las instalaciones del Faro de la Cerda.

7.3.1.1 Primera convocatoria de ayudas del Fondo Puertos 4.0

El lanzamiento de la primera convocatoria oficial de Fondo se efectuó el lunes, 27 de julio de 2020, cuando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó en el BOE las Bases Regulatorias, quedando así abierto el plazo de presentación de “Ideas” y “Proyectos” a esta iniciativa. La dotación para la financiación de unas y otros quedó fijada en un total de 12 millones de €. En la siguiente tabla se resumen las principales características de la convocatoria.

Ideas	Proyectos	
<p style="text-align: center;">IDEA</p> <p>Conjunto de acciones necesarias para lograr un producto, servicio o proceso innovador que se encuentra en una fase incipiente de desarrollo tecnológico, asociado a un nivel de madurez tecnológica de Nivel TRL 1 o TRL2, y cuyo resultado debe ser una prueba de concepto aplicable a uno o más agentes de la comunidad logístico-portuaria.</p>	<p style="text-align: center;">PROYECTO</p> <p>Conjunto de acciones necesarias para lograr un producto, servicio o proceso innovador aplicable a uno o más agentes de la comunidad logístico-portuaria, una vez ha sido testada la prueba de concepto y su aplicabilidad en al menos un puerto o agente del sector logístico portuario y su grado de madurez tecnológica sea igual o superior a TRL3.</p>	
<p>Los recursos económicos destinados a financiar “ideas” ascienden a quinientos mil euros (500.000 euros), de los que setenta y cinco mil euros (75.000 euros) se destinarán a intraemprendimiento.</p> <p>Se considera intraemprendimiento las ideas presentadas exclusivamente por personal laboral de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado.</p>	<p style="text-align: center;">PROYECTOS EN FASE PRE-COMERCIAL</p> <p>Serán catalogados con esta denominación aquellos que habiendo testado positivamente la prueba de concepto, el producto, servicio o proceso se encuentre en un nivel TRL 3, 4, 5 o 6, y pueda realizarse su validación en un entorno logístico-portuario. El resultado esperado es la validación positiva en un entorno real o la llegada a un nivel TRL7 de madurez tecnológica.</p>	<p style="text-align: center;">PROYECTOS EN FASE COMERCIAL</p> <p>Serán catalogados con esta denominación aquellos que se encuentren en un nivel de desarrollo igual o superior al TRL7. El resultado esperado será que el producto, servicio, o proceso resultante debe encontrarse en condiciones de ser comercializado, incluso a nivel internacional.</p>
	<p>Los recursos económicos ascienden a siete millones quinientos mil euros (7.500.000 euros).</p> <p>No se contempla la posibilidad de intraemprendimiento en la modalidad de proyectos en fase pre-comercial.</p>	<p>Los recursos económicos ascienden a cuatro millones de euros (4.000.000 euros).</p> <p>No se contempla la posibilidad de intraemprendimiento en la modalidad de proyectos en fase comercial.</p>



Ideas	Proyectos	
<p>La ayuda consiste en una cantidad fija de 15.000 €.</p> <p>Plazo para la presentación de solicitudes de subvenciones para las “Ideas”: 28 de septiembre de 2020.</p>	<p>Podrán acceder a una ayuda máxima del 60% de los costes asociados en el presupuesto del proyecto a la componente de innovación, con un límite máximo de 1 millón de euros.</p> <p>Plazo límite para la presentación de solicitudes de subvenciones para “Proyectos”: 28 de octubre de 2020.</p>	<p>Contarán con una ayuda máxima del 80% de los costes asociados en el presupuesto del proyecto a la componente de innovación, con un límite máximo de 2 millones de euros.</p> <p>Plazo límite para la presentación de solicitudes de subvenciones para “Proyectos”: 28 de octubre de 2020.</p>

Posibilidad de acceder a los servicios de incubación de la idea y de asesoramiento para facilitar el crecimiento empresarial de la misma; o, en el caso de los proyectos, para agilizar el crecimiento empresarial y asegurar su éxito.

Puertos 4.0 proporciona, a través de su aceleradora/incubadora asociada, KPMG – INNSOMNIA, asesoramiento gratuito a todas aquellas personas interesadas en participar en la convocatoria, resolviéndoles cualquier duda relacionada con las bases reguladoras y la documentación requerida para la presentación de las candidaturas. Este asesoramiento es voluntario, de modo aquellos que no deseen recibirlo pueden igualmente presentar sus candidaturas.

7.3.1.2 Santander: Escala - Puertos 4.0

En línea con el lanzamiento de la referida convocatoria, la Autoridad Portuaria de Santander, dando continuidad a las acciones impulsadas en colaboración con la Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, SODERCAN y el Centro Internacional Santander Emprendimiento, para la creación de un ecosistema generador de pensamiento innovador vinculado al Puerto de Santander y su entorno logístico, consideró oportuno organizar un conjunto de reuniones con aquellas empresas potencialmente interesadas en participar en la convocatoria, iniciativa a la que denominó “SANTANDER: ESCALA - PUERTOS 4.0”.

La intención de estas sesiones fue doble. De un parte, proporcionar a aquellas entidades, empresas

tecnológicas, startups, emprendedores, etc. decididos a participar en Puertos 4.0 a través de la sede de este programa en Santander una primera “retroalimentación” de tipo técnico a sus iniciativas de innovación; es decir, efectuar un aporte de “inputs”, observaciones y comentarios etc. que, conforme al criterio y punto de vista de la Autoridad Portuaria, les pudieran ser útiles para forjar, perfeccionar, reformular, desarrollar sus ideas y proyectos como paso previo a su presentación formal de acuerdo con los requisitos establecidos en la convocatoria.

De otra, disponer de información para analizar y apoyar aquellas iniciativas más relevantes conforme con el planteamiento de la convocatoria y los intereses y posibilidades de la Autoridad Portuaria de Santander. Por tanto, fueron sesiones de contraste, en su práctica totalidad presenciales, indivi-



dualizadas y confidenciales, e inicialmente estructuradas en tres fases:

FASE "A" Presentación de la idea / proyecto	FASE "B" Ronda de preguntas	FASE "C" Realimentación de la idea / proyecto
<p>Dotada de una duración máxima de 30 minutos, esta fase se destinó a la exposición de la idea /proyecto.</p>	<p>Durante un periodo máximo de 10 minutos, el panel de técnicos de la APS, para un mejor entendimiento del reto planteado y de la idea/proyecto con la que se pretende dar respuesta al mismo, efectuaron consultas, exponiendo dudas, planteando aclaraciones, etc. al expositor.</p>	<p>Coloquio, de unos 20 minutos de duración, en el que panel de técnicos de la APS efectuará observaciones y comentarios orientados a tratar de perfeccionar la idea/ proyecto (debilidades, mejoras), incluso, a sugerir opciones no consideradas que puedan ayudar a su desarrollo.</p>

Dado el carácter reservado de los contenidos de las presentaciones, dichas informaciones se consideraron de carácter confidencial. A tal efecto, fue elaborado un documento de "compromiso de confidencialidad", mediante el cual los miembros del panel de técnicos de la Autoridad Portuaria de Santander presentes en cada sesión se comprometían a utilizar dicha información de forma confidencial, así como a no divulgarla o revelarla a terceros.

El calendario de sesiones se inició el 20 de agosto, y se prolongó prácticamente hasta finales de octubre, fecha de cierre del plazo de presentación de proyectos; si bien el periodo de reuniones presenciales más intenso se llevó a cabo entre el referido

20 de agosto y el 7 de septiembre. Como resultado de ellas, hay que señalar, en primer lugar, el notable interés que suscitó la convocatoria. El número de iniciativas de innovación surgidas en el seno de SANTANDER: ESCALA - PUERTOS 4.0" superó la treintena, de las cuales cerca del 60% fueron formuladas como "ideas", mientras que poco más del 40% restante fueron enfocadas como "proyectos".





Imágenes ilustrativas de las sesiones presenciales “Santander: Escala-Puertos 4.0” mantenidas en el Faro de la Cerda.

En cuanto al perfil de las empresas y entidades participantes, hay que señalar que una gran parte de ellas se desenvuelven en el ámbito de la consultoría tecnológica, es decir, se dedican a la producción de herramientas y la prestación servicios TICS a las empresas y administraciones públicas.

También participaron en las sesiones empresas propiamente industriales, concretamente vinculadas al sector naval, radicadas en Cantabria y dotadas con proyectos empresariales y modelos de negocio innovadores enfocados a la renovación y transformación de esta industria. Igualmente, intervinieron startups que, desde sus respectivos campos de especialización, están tratando de posicionarse en el sector logístico-portuario, al que contemplan como un interesante ámbito para impulsar y consolidar sus negocios.

Asimismo, hay que mencionar la presencia de entidades de perfil puramente universitario, de empresas surgidas en el seno del mundo académico, y de centros de investigación de referencia en la innovación en Cantabria. Finalmente, hay que indicar que

también se presentó a las sesiones una iniciativa enmarcada en la categoría de “Intraemprendimiento”.

**Una gran parte de
de las empresas y
entidades participantes
se desenvuelven en el
ámbito de la consultoría
tecnológica.**

7.3.1.3 El puerto como “Agente Facilitador”

Uno de los roles clave del programa “Puertos 4.0” es el del “Agente Facilitador”, figura a la que en la convocatoria se la identifica con aquellas Autoridades Portuarias, concesionarios de estas y demás agentes, públicos o privados de sus comunidades logísticas-portuarias, en los que se ejecuten aquellos proyectos cuyo desarrollo implique la realización de prototipos o pilotos. Consecuentemente, contar con el apoyo de un “Agente Facilitador” constituye un requisito inexcusable para optar a las ayudas. Dicho apoyo ha de traducirse en un acuerdo escrito en el que se establezcan las condiciones y compromisos entre el beneficiario y el “facilitador”, en este caso la Autoridad Portuaria de Santander.

Para solventar este trámite el Puerto de Santander procedió a la redacción de un “Memorándum de Entendimiento” o acuerdo de intenciones “tipo”,



destinado a expresar la voluntad de cooperación entre las partes en el desarrollo y ejecución del correspondiente proyecto de innovación, a enunciar las compromisos y aportaciones a efectuar por la Autoridad Portuaria como “agente facilitador”, y a especificar los “retornos” que recibiría por dichas contribuciones en el caso de que el proyecto fuese beneficiado con la subvención solicitada.

Consecuentemente, actuar como “Agente Facilitador” implicó también abordar una negociación con los promotores de aquellos proyectos considerados por la Autoridad Portuaria de interés, ya que sólo con los que se llegase a un acuerdo podrían ser definitivamente apoyados, tanto en la tramitación administrativa de sus candidaturas como, en

su caso, en la posterior implementación de sus ideas.

Asimismo, los “Agentes Facilitadores” pueden actuar como entidades propiciadoras de la realización de las “pruebas de concepto” exigidas en la convocatoria para las “ideas”; es decir, la ejecución de los ensayos experimentales concebidos para tratar de validar la viabilidad de la idea planteada.

Finalmente, los “Agentes Facilitadores” también pueden actuar como emisores de los “certificados de apoyo” que la convocatoria exige para la presentación de las ideas, aspecto para el que también la Autoridad Portuaria elaboró un formato “tipo”.

Ideas	Proyectos
<p>RESULTADO ESPERADO DE LA CONCESIÓN DE LA AYUDA: la realización de una “prueba de concepto” aplicable a uno o más agentes de la comunidad logístico-portuaria.</p> <p>Una “prueba de concepto” consiste en el diseño e implementación de un experimento resumido o incompleto con el propósito de probar y validar la idea en cuestión; es decir, que proporcione evidencias que respalden su viabilidad, que verifiquen y demuestren que los conceptos, teorías y tecnologías de aplicación contempladas en ella pueden funcionar; en definitiva, que la idea puede desarrollarse a nivel de proyecto con aplicación en el mundo real.</p>	<p>RESULTADO ESPERADO DE LA CONCESIÓN DE LA AYUDA: varía según el nivel de madurez del proyecto.</p> <p>En los proyectos en “fase pre-comercial”, es decir, aquellos que cuentan ya con testado exitoso de la “prueba de concepto”, el resultado esperado es su validación positiva, la demostración de su funcionamiento mediante pruebas en un entorno operacional real.</p> <p>En los proyectos en “fase comercial”, o sea, los que han superado con éxito su validación en un entorno logístico-portuario, el resultado es que debe encontrarse en condiciones de ser comercializado.</p>
<p>DOCUMENTACIÓN TÉCNICA REQUERIDA PARA TRAMITAR LAS AYUDAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificados de apoyo emitidos por parte de Autoridades Portuarias o cualquier agente del sector logístico portuario. 2. Indicación, en el plan para la realización de la “prueba de concepto”, en su caso, de los agentes facilitadores requeridos para su realización. Según proceda, las condiciones en las que se explicita esta circunstancia pueden ser motivo de negociación y acuerdo entre las partes. 	<p>DOCUMENTACIÓN TÉCNICA REQUERIDA PARA TRAMITAR LAS AYUDAS:</p> <p>En los proyectos que impliquen el desarrollo de prototipos o pilotos, los interesados deben presentar el acuerdo suscrito con el “agente facilitador” en el que se establezcan las condiciones y compromisos pactados entre beneficiarios y facilitadores.</p>



7.3.1.4 Iniciativas apoyadas por la Autoridad Portuaria de Santander

Una vez culminado el ciclo de reuniones con empresas y entidades interesadas en presentarse a la convocatoria con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Santander, y después de analizar las iniciativas planteadas, se adoptó la decisión de respaldar, en la categoría correspondiente a “ideas” ocho iniciativas, una en la modalidad de “intraemprendimiento” y siete para la de “general”; tanto mediante cartas de apoyo como asumiendo el compromiso de actuar como “agente facilitador” de sus “pruebas de concepto”.

Ideas respaldadas por la Autoridad Portuaria de Santander*	
Entidad, empresa. Emprendedor	Denominación de la idea
Ámbar Telecomunicaciones s.l.	Monitorización virtual del tráfico de vehículos en los puertos
Fundación Centro Tecnológico de Componentes	Virtualpilot Safeboard
Edrónica, Tecnología para vehículos no tripulados, s.l.	Servidrone Batimetría colaborativa (Baticol)
Newdomotec	Control de intrusos
Óscar Pernía Fernández	Nexport A.I. Academy
Christian Manrique Valdor	Spotport*

*Idea correspondiente a la modalidad de “intraemprendimiento”.

En lo que respecta a la categoría “proyectos”, se consideró oportuno secundar, por una parte, mediante la emisión únicamente de las preceptivas “cartas de apoyo”, cuatro iniciativas.

Proyectos respaldados por la Autoridad Portuaria de Santander mediante cartas de apoyo	
Entidad, empresa. Emprendedor	Denominación del proyecto
Port de Barcelona – Diport21	Compass
TTI Norte s.l.	Sirocoports40
Prodevelop	Port CDM Smart GDS

Por otra, a través de la elaboración de las correspondientes “cartas de apoyo” y la firma de los “Memorándums de Entendimiento”, se respaldaron los siguientes once proyectos:

Proyectos respaldados por la Autoridad Portuaria de Santander mediante cartas de apoyo y Compromiso Agente Facilitador	
Entidad, empresa. Emprendedor	Denominación del proyecto
Transfesa	Telplis
Nunsys	Sirena
Bound 4 Blue s.l.	Sails4cargo
CTC /Acciona	Dream
Muon Systems	Vehicle and cargo security inspection with muon tomography.
CTC / Ingeniería Tecnológica y Digital del Norte s.l.	Airdrone Port Security Systems. Airdrone Port Security Systems.
Ingecid	Vicore-port. Desarrollo de nuevas aplicaciones enVicore para optimización de las actividades portuarias.



Proyectos respaldados por la Autoridad Portuaria de Santander mediante cartas de apoyo y Compromiso Agente Facilitador	
Entidad, empresa. Emprendedor	Denominación del proyecto
IH Cantabria/ ICTYS	Monitorización y apoyo de actividades marinas mediante barco autónomo.
Conceptual Knowledge Logistics and Technology s.l.	Sincroport
Astander	Es-Caronte

Cerrados los plazos establecidos en la convocatoria para la presentación de “ideas” (finales de septiembre) y “proyectos” (finales de octubre), y una vez completada la fase de recepción de candidaturas por parte de Puertos del Estado, el programa Puertos 4.0 fue capaz de atraer más de 474 proyectos e ideas de base tecnológica. Así, y en un primer balance, del total de las iniciativas presentadas, 320 correspondieron a la categoría de “proyectos” en fase pre-comercial y comercial, mientras que 154 a la categoría de “ideas”.

Ya en los meses de noviembre y diciembre, Puertos del Estado, en tanto que Órgano Instructor de la convocatoria, acometió proceso de subsanación de las solicitudes presentadas, de notificación de las resoluciones de inadmisión, etc. a los interesados; al tiempo que, paralelamente, a requerimiento de Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias procedían a efectuar los nombramientos de sus respectivos representantes en el Comité Técnico encargado de la evaluación de las propuestas final-

mente admitidas. En el caso de la Autoridad Portuaria de Santander, la designación de la persona para el desempeño de dicha función se efectuó a finales de diciembre, recayendo dicha responsabilidad en el Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas, José Ramón Ruiz.

7.3.2 Otras acciones

Aniversarios Puerto Santander 2022

En 2022 se cumplirá el aniversario de dos instituciones fundamentales para comprender el devenir contemporáneo del Puerto de Santander y las dinámicas de los territorios en los que éste se desenvuelve: la capital regional, la comarca de la Bahía, Cantabria e, incluso, el Estado español.

En efecto, **el 10 de mayo de 2022 se cumplirán 150 años de la promulgación de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Santander**, figura sucesora del Real Consulado de Mar y Tierra de Santander y de la Junta de Comercio como instrumento administrador del puerto, la cual actuó como gestora de éste durante cerca de un siglo. Institución a la que relevaron en dichas tareas, con diferentes prerrogativas y sin solución de continuidad, la Junta del Puerto de Santander en 1968 y la Autoridad Portuaria de Santander en 1992.





Asimismo, a finales de 2022 se cumplirá el 30 aniversario de la entrada en funcionamiento de la Autoridad Portuaria de Santander como resultado de la publicación en el Boletín Oficial del Estado de 24 de noviembre de 1992 de la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante, instrumento con el que la Administración Central impulsa la más reciente reforma y modernización del sistema portuario de titularidad estatal.

El Departamento de Actividades Corporativas, en el marco de las tareas que tiene a su cargo, comenzó a trabajar durante el último trimestre el año en el diseño de iniciativas de carácter académico destinadas a conmemorar ambas efemérides.

Centro Tecnológico de Componentes “CTC”



A mediados de noviembre se cursó una visita al Centro Tecnológico de Componentes, fundación privada sin ánimo de lucro creada en 2000 y especializada en proyectos de transferencia tecnológica industrial, y cuya principal misión es la de mejorar la competitividad de las empresas mediante la generación de conocimiento tecnológico, realizando actividades de I+D+i y desarrollando su aplicación, siendo el único centro tecnológico de Cantabria que posee la distinción del Ministerio de Ciencia e Innovación.

En el transcurso de la visita, se mantuvo una reunión de trabajo con Beatriz Sancristobal y Álvaro Rodríguez, Directora General y Responsable de Mercado y Desarrollo de Negocio respectivamente del referido Centro, con objeto de explorar fórmulas de colaboración en materia de I+D+i en el ámbito portuario.



**A finales de 2022 se
cumplirá el 30 aniversario
de la entrada en
funcionamiento de la
Autoridad Portuaria de
Santander.**



7.4 Centro de Documentación

7.4.1 Introducción

El Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Santander (APS), ubicado en a la entrada del Barrio Pesquero, se encarga de garantizar la custodia, conservación y acceso al patrimonio documental generado por la institución portuaria desde la creación Junta de Obras del Puerto de Santander en 1872 hasta nuestros días, configurando así el fondo más completo y homogéneo de la memoria histórica contemporánea de nuestro puerto.

Entre las labores de tratamiento y gestión que realiza para administrar sus fondos documentales, el Centro, además de atender las consultas de los distintos departamentos de la Autoridad Portuaria, pone su patrimonio documental a disposición de todos aquellos ciudadanos interesados, fundamentalmente investigadores, estudiantes universitarios y profesionales del ámbito marítimo-portuario.

Por otra parte, además de apoyar los requerimientos de información externa a través la biblioteca y hemeroteca, actúa como depositaria del fondo de publicaciones editadas por la APS.



7.4.2 COVID-19

La situación desencadenada por la pandemia de la COVID-19 ha sido, sin duda, el hito que más ha marcado la actividad desarrollada por el Centro de Documentación a lo largo de 2020. Los servicios que se venían prestando a los usuarios externos quedaron suspendidos por efecto de la declaración del estado de alarma y el confinamiento domiciliario establecido, manteniéndose disponibles sólo para consultas y requerimientos puntuales de carácter interno.

La actividad presencial en las dependencias del Centro se reanudó a finales del mes de mayo, centrándose ésta, en primer lugar, en la elaboración de un procedimiento que permitiera reactivar la atención a todos los usuarios, tanto mediante la adaptación del propio espacio de trabajo, como a través de la regulación de la gestión del servicio de documentación en el nuevo contexto sanitario.

El procedimiento de prevención de la COVID-19 del Centro de Documentación fue publicado el día 6 de julio, estableciendo en él las formas de acceso y las medidas de protección correspondientes, así como los protocolos relacionados con la gestión de la atención a usuarios. Dicho procedimiento ha priorizado, en todo momento, la atención telemática frente a la presencial a través de la habilitación de un número de teléfono y de una dirección de correo electrónico genérica:

archivo@puertosantander.com



La COVID-19 provocó también la interrupción o cancelación de las principales actividades extraordinarias que habían sido programadas para 2020, tales como la última fase de digitalización de la colección de planos; la difusión de publicaciones duplicadas, tanto propias como ofrecidas por otras autoridades portuarias, la celebración de efemérides relacionadas con los días internacionales del libro y de los archivos respectivamente, o la implementación de nuevas acciones de comunicación; causando, asimismo, la suspensión del circuito físico de revistas y publicaciones especializadas.

7.4.3 Plan Estratégico 2021-2025

Los importantes cambios experimentados en el Centro de Documentación durante 2019, con su traslado desde la calle Severiano Ballesteros a sus nuevas dependencias en Marqués de la Ensenada, y la situación generada por el desencadenamiento del pandemia de la COVID-19, propiciaron la posibilidad de abordar una reflexión sobre el papel que actualmente desempeña este componente de la arquitectura organizativa de la Autoridad Portuaria, y el rumbo que debería tomar a medio y largo plazo para continuar aportando valor creciente a la Autoridad Portuaria y la sociedad.

Así, en el tramo final del confinamiento domiciliario se inició un ejercicio de reflexión estratégica y planificación, cuestión que, de forma explícita, no se había llevado a cabo antes, y que culminó a finales de 2020 con la formulación de una primera versión del Plan Estratégico del Centro de Documentación, labor concebida y elaborada íntegramente en el

seno de la Autoridad Portuaria por el equipo responsable de la gestión del propio Centro.

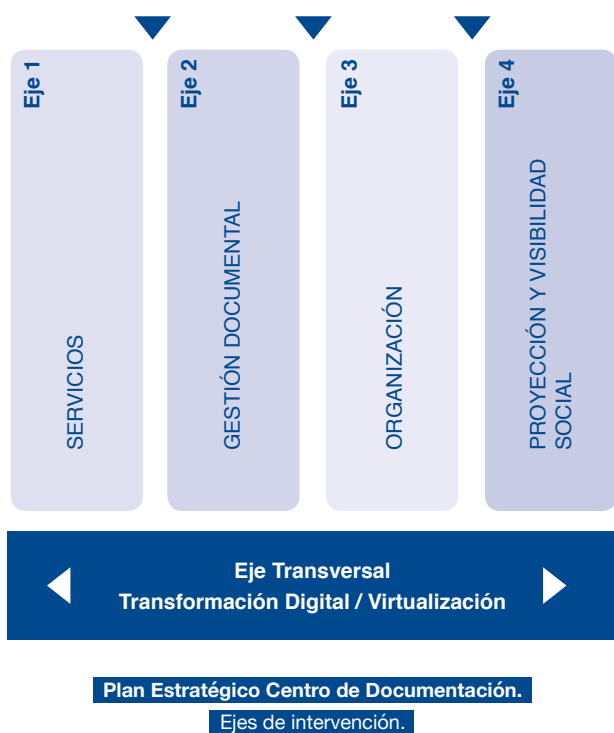


El propósito fundamental de dicho trabajo fue el trazado un mapa que, partiendo de un análisis de la situación y “modus operandi” presente, definiese sus principales objetivos en un horizonte de cinco años, y guiase y orientase las actuaciones necesarias para alcanzarlos.

Así, el documento elaborado, en esencia, se articuló en seis capítulos. El primero destinado a referenciar la importancia y pertinencia del Plan Estratégico; el segundo a efectuar una rápida exposición del instrumental metodológico y conceptual utilizado para su elaboración; y el tercero, a describir las características del Centro, de sus orígenes, de su cometido, de los fondos documentales que tiene a su cargo, de los quehaceres que en él se desarrollan, de los servicios que presta, de los medios con los que cuenta para llevar a cabo sus tareas, etc.



Seguidamente, los tres capítulos restantes, se consagraron, a modo de “radiografía”, plantear un “diagnóstico” del estado actual del Centro, describiendo sus “fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas” identificadas; exponer una propuesta de “misión, visión y valores”; y, finalmente, enunciar los “ejes de intervención estratégica” y los objetivos asociados a cada uno de los ejes identificados.



7.4.4 Gestión de fondos documentales

Los fondos documentales que alberga el Centro se organizan en las siguientes secciones:

Tabla Resumen Gestión de Fondos Documentales 2020			
Secciones	Incremento Fondos		
Archivo General Administrativo	Expedientes	Expedientes registrados en 2020	202
		N.º total expedientes a 31 diciembre 2020	22.048
Cartografía	Mapas / planos	Unidades registradas en 2020	-
		N.º total unidades a 31 diciembre 2020	1.792
Mediateca / Fototeca	Fotografías	Imágenes digitalizadas en 2020	-
		N.º total imágenes digitalizadas a 31 diciembre 2020	10.681
Biblioteca	Biblioteca	Libros registrados en 2020	133
		N.º total libros registrados a 31 diciembre 2020	6.977
Biblioteca / Hemeroteca	Hemeroteca	Revistas registradas en 2020	1
		N.º total revistas registradas a 31 diciembre 2020	323
Noticias Prensa	Noticias Prensa	Artículos registrados en 2020	389
		N.º total artículos registrados a 31 diciembre 2020	27.263



7.4.4.1 Archivo General Administrativo

La principal colección documental depositada en el Centro es la producida por la Junta de Obras del Puerto desde finales del siglo XIX y los organismos que la relevaron en la administración del puerto, Junta del Puerto y Autoridad Portuaria.

Fragmento de Libro de Registro de Buques de Entrados en el Puerto de Santander (1954)

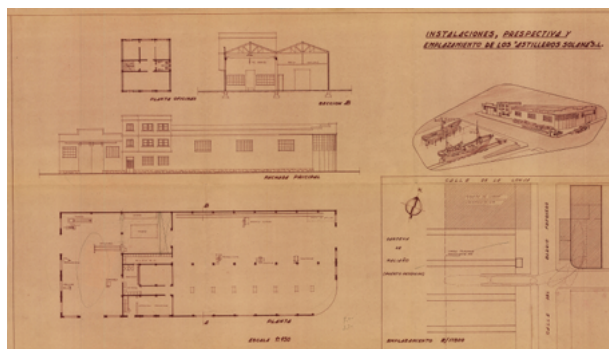
A finales de 2020 este fondo quedó conformado por 22.048 expedientes organizados en 8.674 unidades de instalación. Parte de estos expedientes proceden de las 10 transferencias documentales efectuadas durante el año desde las distintas secciones administrativas que componen la estructura orgánica de la APS, a través de las cuales se han incorporado 202 nuevos expedientes.

7.4.4.2 La Cartoteca

La colección de mapas y planos que se conserva el Centro de Documentación constituye una de los

repertorios más significativos del patrimonio documental del Puerto de Santander, ya que refleja su transformación física desde las últimas décadas del siglo XIX hasta la actualidad, con detalles de todas las obras, los diferentes proyectos de ampliación -desarrollados o abortados- y una enorme cantidad de material también de interés para el estudio de la evolución espacial de ciudad de Santander y su Frente Marítimo.

Tras la finalización en 2019 de la X fase, la digitalización del fondo de la cartoteca está ya muy avanzada, restando aproximadamente 500 planos para alcanzar el 100%.



Proyecto de taller para construcción o reparación de embarcaciones de pesca, pequeño cabotaje o auxiliares de puerto (1958).

El área de Archivo General incluye, además, la custodia de dos colecciones documentales ajenas generadas por entidades ya extintas pero vinculadas también al Puerto de Santander. Una de ellas procede de la antigua Organización de Trabajos Portuarios (OTP), antecedente de las actuales Sociedades Anónimas de Gestión de Trabajadores Portuarios (SAGEP), mientras que la otra está compuesta por



documentación producida por la Cofradía de Pescadores como entidad gestora de la antigua Lonja de Pescado.

7.4.4.3 Mediateca / Fototeca

El Centro de Documentación cuenta con una interesante colección de carácter audiovisual en la que destacan, especialmente sus fondos fotográficos, que ofrecen testimonio de cuestiones tales como la evolución histórica y el desarrollo de la infraestructura portuaria y el Frente Marítimo de Santander.

Dicho fondo está formado actualmente por más de 10.000 fotografías digitalizadas, se organiza en dos secciones: la “Antigua”, que agrupa las imágenes anteriores a 1975, y la “Moderna”, que incluye las imágenes posteriores a 1975. Del total de imágenes digitalizadas, 3.451 disponen de su correspondiente ficha descriptiva, estando soportadas en la base de datos Apclimatge. El fondo incluye autores tan destacados como Ángel de la Hoz, Antonio Cuesta, Joaquín y José Luis Araúna, Jorge Fernández, José Miguel del Campo, Los Italianos, Pablo Hojas, Pedro Palazuelos, Samot y Zubieta entre otros.



Vista de la antigua Lonja de pescado, una vez finalizadas las obras de construcción en la dársena de Maliaño (1949)

Durante 2020, el tratamiento documental aplicado a este fondo se centró fundamentalmente en continuar la revisión y actualización de las fichas catalográficas de las imágenes ambas secciones.

7.4.4.4 Biblioteca / Hemeroteca

Otro de los recursos documentales con los que cuenta el Centro es una biblioteca auxiliar, enfocada principalmente hacia temas de contenido marítimo y portuario: ingeniería, administración y derecho, comercio, construcción naval, buques y navegación, ciencias y humanidades, etc. Este fondo se encuentra dotado actualmente con aproximadamente 7.000 volúmenes.

A lo largo de 2020 se han incorporado a esta colección 133 nuevos títulos, procedentes de distintas donaciones e intercambios con otras instituciones, además de los provenientes de la producción propia de la APS.

A este singular fondo bibliográfico se suma la hemeroteca, formada por una colección con 323 títulos de diarios y revistas especializadas tanto nacionales como extranjeras. Durante el pasado ejercicio se completaron las labores de reordenación de esta colección, si bien los avatares ocasionados por la pandemia de la Covid-19 han provocado la suspensión indefinida del circuito diario de lectura que se hacía llegar al personal de la APS con publicaciones especializadas en sus distintas áreas de trabajo.



Noticia de prensa publicada en el diario Alerta
el 22/02/1969.

Asimismo, y en relación con colección de noticias digitalizadas publicadas en periódicos y revistas, fundamentalmente locales, relativas al Puerto de Santander, se incorporaron a la base de datos que gestiona este fondo casi 400 nuevos artículos.

7.4.5 Atención a usuarios

Al igual que en el resto de las actividades del Centro, la pandemia de la COVID-19 ha afectado sobremanera al volumen de consultas, peticiones de préstamo, reproducciones, etc., efectuadas en 2020, especialmente en el caso de los usuarios externos. El confinamiento, la incertidumbre general y la adaptación a la nueva situación, provocaron que el ritmo de las peticiones se fuera recuperando lentamente a partir del verano. En cualquier caso, el número de servicios prestados ha sido superior al

de 2019, una vez finalizado el traslado y ya consolidado en su nueva ubicación.

Por lo que se refiere a las “consultas externas”, se atendieron 44 peticiones de 10 usuarios, quienes examinaron 42 expedientes y un libro. La consulta de dicha documentación ha contribuido a la elaboración de algunas publicaciones monográficas, la redacción de artículos de investigación para revistas especializadas y blogs de divulgación, preparación de conferencias, así como de publicaciones y trabajos académicos como tesis doctorales, trabajos finales de grado y máster en materias de Geografía, Historia, Historia del Arte, Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo, Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, etc.

Una de las contribuciones más singulares en la atención a usuarios externos en 2020 fue la colaboración en varias producciones audiovisuales de tipo documental: “Sed”, de la actriz Mónica González Megolla, una experiencia artística en torno al exilio republicano, que indaga en la figura de Ramón Megolla, antiguo gruista de la Junta de Obras del Puerto. Por su parte, el documental “Mi generación” de Movistar+, un homenaje a la 3ª edad con motivo de la pandemia de la Covid 19, ha contado con varias imágenes procedentes de la fototeca del Centro de Documentación. Finalmente, se colaboró activamente con el periodista José Antonio Machín, facilitándole documentación sobre el silo de granos del Puerto de Santander, demolido a principios de 2020 y la vida en el Barrio Pesquero de finales del siglo XX.

En cuanto a las “consultas internas”, se resolvieron un total de 33 peticiones de 15 usuarios de distin-



tas áreas y departamentos, que requirieron información para la elaboración o revisión de proyectos, concesiones y autorizaciones de la Autoridad Portuaria de Santander: rehabilitación del Palacete del Embarcadero, accesos del Faro del Caballo y Faro del Pescador en Santoña, pantalanes en la dársena de Molnedo, etc. Ello supuso la movilización de 62 expedientes y dos libros. De este conjunto de servicios, 16 requirieron el traslado de la documentación; y once precisaron de la realización de algún tipo reproducción, todas ellas de carácter digital y gestionadas a través de la propia red de la APS.

7.4.6 Depósito de publicaciones

El Centro de Documentación actúa también como depositario y distribuidor de las publicaciones editadas por la Autoridad Portuaria de Santander, instrumento de la acción divulgativa y cultural del Puerto. Entre las tareas asociadas a esta actividad, se encuentra la difusión e intercambio de libros con instituciones públicas y privadas de todos los ámbitos, especialmente marítimo-portuarios, así como la gestión de códigos ISBN y Depósito Legal o la distribución a librerías locales, entre otras tareas.

El fondo está integrado actualmente por 234 publicaciones que incluyen libros de historia, economía, catálogos de exposiciones y otras publicaciones editadas entre finales del siglo XX y hasta la actualidad. La parte más significativa del fondo está constituida por el programa Navalía que, articulado en torno a cuatro colecciones (Navalía Visual, Navalía Técnica, Biblioteca Navalía y Navalía Aula), ha con-

tribuido a ampliar y renovar un espacio bibliográfico destinado a la reflexión y difusión del pasado y presente marítimo de Cantabria.

Durante 2020 se han incorporado tres nuevos títulos al fondo. Dos de ellos corresponden a los catálogos de las exposiciones “Doble-T” y “Magallán” de los artistas cántabros Juan López y Luis López-Lejardi y de Eduardo Rivas respectivamente, ambas celebradas en el Palacete del Embarcadero. El segundo consistió en una recopilación histórica de las exposiciones acogidas por el propio Palacete del Embarcadero, con motivo del 35 aniversario de su rehabilitación y reconversión en sala de exposiciones.

Título: Doble-T. Catálogo de exposición.

Autor: Juan López y Luis López-Lejardi

Editorial: Autoridad Portuaria de Santander
Santander, 2020; 64 páginas

Título: Magallán. Catálogo de exposición.

Autor: Eduardo Rivas

Editorial: Autoridad Portuaria de Santander
Santander, 2020; 120 páginas

Título: Palacete del Embarcadero 1985-2020

Editorial: Autoridad Portuaria de Santander
Santander, 2020; 56 páginas





08

gestión
cultural



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



Desde mediados de la década de los años 1980, la Autoridad Portuaria de Santander (APS) viene desarrollando un proyecto de participación e integración ciudadana que, sustentado en acciones propias, la colaboración institucional o el mecenazgo, se ha alimentado fundamentalmente de actuaciones culturales, considerando a éstas como cauce privilegiado de su compromiso y relación con la ciudad y su entorno social.

Las actividades culturales de la APS a lo largo de 2020 han estado claramente marcadas por la pandemia del Covid-19, alterando prácticamente toda la programación prevista para sus dos centros expositivos, Palacete del Embarcadero y Centro de Arte Faro Cabo Mayor, y provocando el cierre al público de ambos espacios durante aproximadamente 6 meses cada uno. Fruto de la emergencia social ocasionada por el virus, el Palacete del Embarcadero cedió temporalmente su uso cultural para la realización de una campaña de recogida masiva de alimentos en favor del Banco de Alimentos de Cantabria, llevada a cabo entre los meses de mayo y julio. Asimismo, la APS promovió una convocatoria de dibujo infantil, “Coloreando Cantabria”, en colaboración con El Diario Montañés y el artista cántabro Okuda San Miguel, destinada a aliviar el confinamiento domiciliario de los más pequeños y que culminaría con una breve exposición y entrega de diplomas en el Palacete del Embarcadero.

A partir de aquí y hasta el final del año, se reanudó la programación en ambos espacios expositivos, tratando de conciliar los compromisos adquiridos y la nueva situación sanitaria, cuya alerta máxima provocaría un nuevo cierre desde mediados del

mes de noviembre hasta mediados de diciembre. La tradicional colaboración estival con el Archivo Lafuente se concretó en la exposición “Esto no es Hawaii. La Movida” en el Palacete del Embarcadero, que recorrió los principales hitos de la movida madrileña a partir de un testigo excepcional, como el influyente periodista musical Jesús Ordovás. Por su parte, el Centro de Arte Faro Cabo Mayor acogió la tercera edición del certamen internacional Mini Print Cantabria, batiendo un año más su récord de participación y exhibiendo además todas las obras presentadas al concurso, 676 en total.

Durante el otoño, la institución portuaria se volcó con la segunda edición del festival PhotoEspaña Santander, participando y promoviendo la organización de cinco exposiciones, cuatro de ellas entre el Palacete del Embarcadero y el Centro de Arte Faro Cabo Mayor, reforzando así su apuesta tanto por el propio festival como por el papel que la cultura debe jugar en el desarrollo de nuestra sociedad. De esta forma, el Palacete acogió la muestra “Magallán” de Eduardo Rivas, parte también de los actos conmemorativos del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, así como la muestra-homenaje al fotógrafo santanderino Rafa Riancho, con la colaboración de Ayuntamiento de Santander y Gobierno de Cantabria. Por su parte, el Centro de Arte Faro Cabo Mayor acogió de manera simultánea las exposiciones “La disuasión. La marea y el límite” de Rosell Meseguer y “Deshacer, borrar, activar” de Jorge Yeregui.

Durante 2021, el Palacete del Embarcadero iniciará los trámites para la ejecución de una importante y necesaria obra de rehabilitación que asegurará



su mantenimiento para el futuro. El Centro de Arte Faro Cabo Mayor por su parte cumplirá su XV aniversario, conmemoración que servirá para valorar su andadura e impulsar nuevas iniciativas en el que es uno de los centros culturales más singulares del panorama nacional e internacional. Asimismo, se vislumbran en el horizonte nuevas actuaciones,

desde la recién rehabilitada Estación Marítima hasta el acondicionamiento de un módulo anexo al nuevo Archivo General situado en el Barrio Pesquero, así como la posible recuperación también de la nave Sotoliva, que podrían incorporar nuevos usos culturales.

PALACETE DEL EMBARCADERO

Total visitantes: 22.369





DOBLE-T. JUAN LÓPEZ Y LUIS LÓPEZ LEJARDI

24 enero / 8 marzo

Organiza:
Autoridad Portuaria de Santander

Visitantes: 3.207

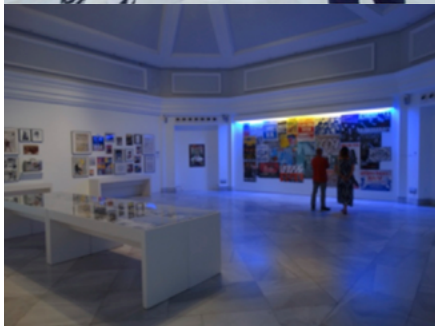


COLOREANDO CANTABRIA

31 julio / 2 agosto

Organizan:
Autoridad Portuaria de Santander, El Diario Montañés y Okuda San Miguel

Visitantes: 1.246



ESTO NO ES HAWAII. LA MOVIDA

6 agosto / 30 septiembre

Organizan:
Autoridad Portuaria de Santander y Archivo Lafuente

Visitantes: 13.066



MAGALLÁN. EDUARDO RIVAS PHOTOESPAÑA 2020

9 octubre / 8 noviembre

Organiza:
Autoridad Portuaria de Santander

Visitantes: 1.971

**RAFA RIANCHO. PHOTOESPAÑA 2020**

17 diciembre / 17 enero

Organizan:

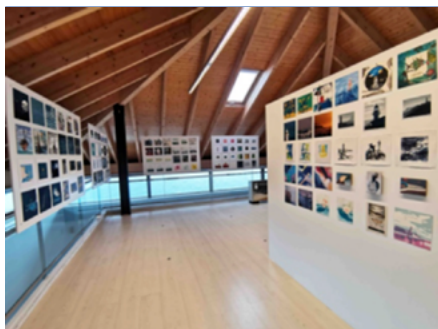
Autoridad Portuaria de Santander,
Ayuntamiento de Santander y Gobierno
de Cantabria

Visitantes: 2.879

CENTRO DE ARTE FARO DE CABO MAYOR

Total visitantes: 7.442





**III MINI PRINT INTERNACIONAL
CANTABRIA. "EL MAR Y LOS FAROS"**

14 agosto / 31 diciembre

Organiza:
Autoridad Portuaria de Santander
SM Pro Art Circle
El Diario Montañés



STOP CORTADERÍA. AMICA

24 septiembre / 4 octubre

Organizan:
AMICA
Gobierno de Cantabria
Autoridad Portuaria de Santander



**DESHACER, BORRAR, ACTIVAR.
JORGE YEREGUI. PHOTOESPAÑA 2020**

9 octubre / 8 noviembre

Organizan:
Autoridad Portuaria de Santander,
Ayuntamiento de Santander
PhotoEspaña



**LA DISUASIÓN. LA MAREA Y EL LÍMITE.
ROSELL MESEGUER. PHOTOESPAÑA
2020**


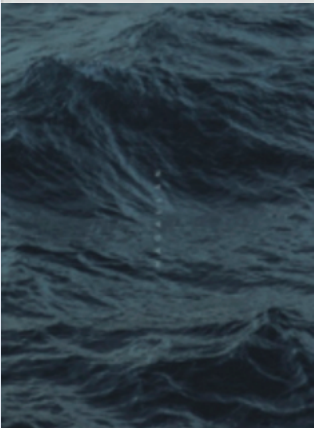

9 octubre / 8 noviembre

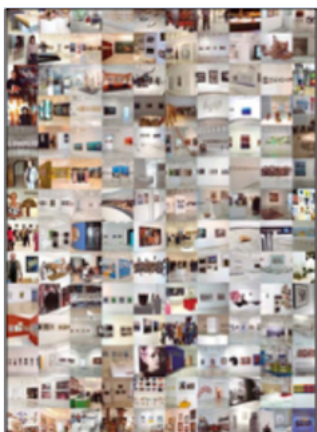
Organiza:
Autoridad Portuaria de Santander,
Ayuntamiento de Santander
PhotoEspaña



PUBLICACIONES CULTURALES

A lo largo de 2020, la Autoridad Portuaria publicó y/o colaboró en la edición de las siguientes publicaciones de perfil cultural y artístico.

	<p>DOBLE-T JUAN LÓPEZ Y LUIS LÓPEZ-LEJARDI</p> <p><i>Catálogo exposición</i></p> <p>Ed. Autoridad Portuaria de Santander. Santander, 2020, 64 págs.</p>
	<p>MAGALLÁN EDUARDO RIVAS</p> <p><i>Libro del proyecto expositivo</i></p> <p>Ed. Autoridad Portuaria de Santander. 2020; 120 págs.</p>
	<p>III INTERNATIONAL MINI PRINT CANTABRIA</p> <p><i>Catálogo exposición</i></p> <p>Ed. Autoridad Portuaria de Santander. SM Pro Art Santander, 2019, 132 págs.</p>



PALACETE DEL EMBARCADERO 1985-2020

Libro conmemorativo 35 aniversario Palacete

Ed. Autoridad Portuaria de Santander
Santander, 2020, 56 págs.

OTRAS ACTIVIDADES

Además de la actividad expositiva, tanto el Centro de Arte Faro Cabo Mayor como el Palacete del Embarcadero acogieron en sus instalaciones otras iniciativas de carácter cultural.



PRESENTACIÓN CATÁLOGO EXPOSICIÓN DOBLE-T

JUAN LÓPEZ Y LUIS LÓPEZ-LEJARDI

7 de marzo. Palacete del Embarcadero



PRESENTACIÓN LIBRO EXPOSICIÓN MAGALLÁN

EDUARDO RIVAS

30 de octubre. Palacete del Embarcadero



09

expansión
comercial



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



Expansión comercial

Durante el año 2020, y a pesar de la situación generada por el COVID-19, la Autoridad Portuaria de Santander ha continuado, en la medida de lo posible, la línea de anteriores ejercicios y ha promovido la interacción con diferentes asociaciones empresariales y actores del mundo portuario participando en la creación de grupos de trabajo, organizando encuentros en los que intercambiar ideas y proyectos y tomando parte en ferias de diferentes sectores económicos.

En ese sentido, tanto desde el Departamento Comercial, como desde la Presidencia y la Dirección se mantienen contactos con clientes y operadores a fin de evaluar su grado de satisfacción a través de las respuestas obtenidas de los principales operadores (marítimos, terrestres y portuarios) y clientes. En el caso del sector de automoción anualmente se mantienen contactos con los fabricantes de forma individual y con la asociación ANFAC, como representante de todos ellos, con la que se comparten mesas de trabajo para analizar la valoración que la asociación hace de la actividad en el Puerto de Santander en su informe del ejercicio anterior.

En estos sondeos se valoran los siguientes aspectos:

- Infraestructura
- Servicios generales
- Servicios técnico-náuticos
- Servicios al pasaje
- Servicio de recepción de desechos generados por buques
- Servicio de manipulación de mercancías

- Servicios comerciales (Otros servicios vinculados a la actividad Portuaria no siendo servicios portuarios).

Asimismo, durante este año se ha avanzado en la colaboración con las diferentes administraciones y cuerpos de seguridad (Aduana, Guardia Civil, Policía Nacional, Delegación del Gobierno) con el fin de articular los procedimientos que implica la salida del Reino Unido de la Unión Europea. En ese sentido, y tras la autorización de la Comisión Europea para que el Puerto de Santander pudiera recuperar en abril de 2019 el Punto de inspección fronterizo, se ha procedido a la construcción de un edificio, en la zona del control de acceso de Raos, como complemento al ya existente, así como a la colocación de diferentes puntos de control en el recinto portuario para que los técnicos de la Agencia Tributaria puedan realizar su labor.

Como complemento a estas iniciativas durante el 2020 se han comenzado a elaborar una serie de cuestionarios más específicos y exhaustivos que se espera hacer llegar durante el siguiente ejercicio a los diferentes usuarios de las instalaciones de la APS, así como a los diferentes eslabones de la cadena logística y a los clientes finales, con el fin de que puedan mostrar su grado de satisfacción, comentar aspectos a mejorar, realizar sugerencias, etc.

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



Para el caso de un tráfico tan importante para el Puerto de Santander como es el tráfico de automóviles nuevos, la APS coordinó y lideró el sistema de calidad para el tráfico de vehículos nuevos con ANFAC, Puertos del Estado y la Comunidad Portuaria de Santander. Como resultado de ello, se puso en marcha el sello de Calidad ANFC-Puertos del Estado. La APS fue la primera Autoridad Portuaria en obtener dicha certificación. En el 2020 el Puerto de Santander ha seguido ostentando dicho sello de calidad. De igual forma, los procedimientos y el referencial de calidad de dicho sello son actualizados y mejorados en base a los requisitos de los fabricantes de automóviles. El Comité de seguimiento del Plan de calidad ANFAC/Puertos del Estado es el órgano encargado de validar los referenciales específicos. Fruto de todo este esfuerzo el Puerto de Santander ha resultado ser el mejor valorado por los miembros de la asociación en el informe de “Valoración de la Logística Marítimo-Portuaria” editado por ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones), otro indicador de gran relevancia utilizado, no solo por el Puerto de Santander, sino por todo el conjunto del sistema portuario español. En su última edición, publicada en el mes de septiembre de 2020, sitúa por quinto año consecutivo al Puerto de Santander como el mejor valorado, obteniendo una puntuación de 4,3 puntos sobre un total de 5.

De igual modo, desde el punto de vista comercial, durante el año 2020, la APS ha establecido, entre otras medidas, la aplicación de bonificaciones a las tasas devengadas por tráficos y servicios considerados sensibles, prioritarios o estratégicos. Estas bonificaciones a las tasas vienen recogidas en los PGE, que durante el año de referencia se encontra-

ban prorrogados, por lo que se aplican las mismas que durante el ejercicio 2019. Como consecuencia de ello, se han seguido las siguientes directrices:

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

Durante el 2018 se sentaron las bases para la construcción de un silo vertical, con una inversión de 17



millones de euros que dotaría al Puerto de Santander de 75.000 metros cuadrados para el almacenamiento de vehículos. Como consecuencia de ese trabajo previo, en el mes de octubre de 2019 se aprobaron el proyecto y la dotación económica definitiva, y se procedió a su publicación, con el fin de comenzar su construcción durante el año 2020. La situación pandémica lo impidió y se espera que comience la obra durante el mes de enero de 2021. Asimismo, durante el primer trimestre de 2020 se comenzó el relleno de un espacio en la zona sur de los muelles de Raos, con una superficie de unos 40.000 metros cuadrados y una inversión prevista de 1.100.000 €.

En el verano de 2018 se comenzó en el Puerto de Santander el tratamiento térmico de los vehículos que tenían como destino puertos de Nueva Zelanda y Australia, con el fin de acabar con el “Brown marmorated stink bug”, un insecto de la familia de los pentatómidos. Para 2019 se mejoraron las instalaciones, incidiendo en ese tratamiento, que se mejoró en 2020 con el tratamiento de las campas y una selección personalizada de los vehículos por puertos de destino.

Asimismo, durante este año se ha comenzado con todo el trabajo administrativo de recuperación de una superficie de 60.000 m² que se encontraba inutilizada con el fin de acondicionarla para poderla utilizar como zona de almacenamiento de vehículos. La tramitación del proyecto y los trabajos de arreglo y equipación del terreno está previsto que se culminen durante el primer semestre de 2021, para que esa zona pueda servir para aliviar la reducción de espacio que conllevará la construcción del silo de automóviles.

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

En cuanto al tráfico, hay que hacer referencia a que el Puerto de Santander intercambia mercancías con 90 países, especialmente Bélgica y Reino Unido, que acumulan casi la mitad del tráfico internacional. En un complicado 2020 en el que ha sufrido especialmente el mercado de la automoción destaca el comportamiento de la mercancía general, que prosigue con su crecimiento de los últimos ejercicios, un 12,8% en este último, alcanzando máximos históricos que suponen el 45% del tráfico total del Puerto. Dentro de ella habría que destacar el ascenso del tráfico Ro-Ro, un 17% en los dos últimos ejercicios, siendo especialmente relevante el de las unidades de transporte rodado, con un acumulado del 73,1% desde 2018, y el del número de TEUs, con una variación al alza del 82,6% en 2020. También continúa el ascenso de la mercancía de embarque, que sigue ganando terreno con respecto a la importación, llegando con su subida del 7% en el acumulado de los últimos dos ejercicios al 46% del total.

ferias

A lo largo del año 2020, y dado que a partir de marzo la situación de la pandemia a nivel global conllevó la suspensión de las ferias en modo presencial, la Autoridad Portuaria de Santander solo pudo asistir



a la “Fruit Logistic”, que se desarrolló en Berlín durante el mes de febrero, y a las jornadas de CLIA, del sector de cruceros, en marzo, en Londres. Esta asociación también organizó jornadas online, en las que participó la APS, en mayo, junio y noviembre. Otros eventos de los que se participó vía internet fueron el Webinar del 19 de Mayo: La Industria de Cruceros en el Covid 19, y el Cruise Summit los días 1 y 2 de diciembre. Ambos fueron organizados por el Cruise New Media Group. El webinar organizado por Cruise Europe el 19 de agosto con el título “Covid 19 Cruise Protocols” y el “Seatrade Cruise Virtual” del 5 al 8 de octubre.

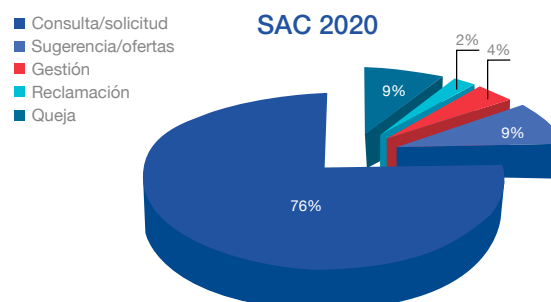
SAC

El Servicio de Atención al Cliente pone a disposición de los usuarios un formulario en la página web del Puerto en internet para presentar a la APS sugerencias, quejas o peticiones de información. El SAC también es atendido a través de correo postal, atención telefónica y correo electrónico por personal de la Unidad de tráfico Ro-Ro. A fin de mejorar el servicio, se ha establecido un indicador, consistente en el tiempo medio de respuesta, que quedó establecido en el año 2020 en 0,33 días, mejorando los datos de los ejercicios anteriores que, en el caso de 2019, se estableció en 0,41 días.

La APS ha dado respuesta a estas consultas, sugerencias o quejas de los diferentes grupos de interés, entre los que se podría citar a los miembros de la Comunidad Portuaria, clientes finales y ciudadanos en general, analizando lo planteado y elaborando planes para solucionar esas deficiencias, si hubiera

lugar, con la puesta en marcha de estudios, elaborando informes y aplicando las medidas correctoras que se consideren necesarias en cada caso.

Tipo de registro	2020
Queja	4
Reclamación	1
Gestión	2
Sugerencia/oferta	4
Consulta/solicitud	34
Total registros	45



cruceros

A primeros del año 2018 comenzaron las obras para reordenar los espacios en el entorno de la Terminal de Ferris y de la Estación Marítima. Estas continuaron en el año 2019 y 2020 con la reorganización del interior de la Estación Marítima, edificio singular de 1971 obra del arquitecto cántabro Ricardo Lorenzo García.



El Puerto no pudo participar en la Feria de Cruceros de Miami de Marzo ya que no tuvo lugar por motivo de la pandemia. La edición europea de la Feria Seatrade de cruceros (Seatrade Med) que iba a desarrollarse en Málaga se ha pospuesto para el año 2022.

El Puerto pudo participar –aunque de forma on-line- en el Summit que organiza Cruise News Media Group cada año en Madrid, únicas Jornadas especializadas en la industria de cruceros que se celebran en España.

El tráfico de cruceros se prohibió en España en marzo de 2020 con lo que no ha habido ninguna escala de crucero en el puerto este año.

