



DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

EL PUERTO DE SANTANDER, MOTOR DE LA ECONOMÍA REGIONAL

Con 6,5 millones de toneladas y, como consecuencia del gran esfuerzo realizado por todos los miembros de la Comunidad Portuaria, cerramos un magnífico año en lo que a tráficos se refiere, solo superado por el 2005 cuando el puerto alcanzó la cifra récord de 6,6 millones. Un hito fortalecido, además, por el hecho de haber sido el puerto que más creció porcentualmente en la fachada norte y el segundo en todo el sistema portuario español.

Además de la fuerte subida de los graneles sólidos, que representan más de la mitad del total de tráfico de mercancías del puerto, cabe destacar que 2019 nos dejó algunos datos especialmente ilusionantes como el importante aumento de la mercancía general, en particular de los contenedores, que nos encamina hacia un futuro de productos más diversificados y nos abre nuevas posibilidades de desarrollo. Del mismo modo, ha sido singularmente llamativo el fuerte incremento en el número de cruceros que nos han visitado y que son la muestra de que el trabajo conjunto entre administraciones da excelentes frutos.

Estos resultados han ido acompañados de un importante esfuerzo inversor que se ha materializado en obras tan trascendentes para el día a día portuario como la mejora en las estructuras de los muelles, la urbanización de espacios que estaban desaprovechados o la construcción de nuevas infraestructuras para albergar algunos de los servicios del puerto. Además, se han planificado otras actuaciones que veremos en un futuro próximo y que cambiarán para siempre la fisonomía actual del puerto para hacerlo mucho más eficiente y acorde a los nuevos tiempos. Entre ellas, la reforma de la Estación Marítima, el traslado de la zona de atraque de los ferris a los Muelles de Maliaño o la construcción de una terminal de suministro de GNL.

En cuanto a los principales hitos que nos ha dejado este 2019 me gustaría destacar que las buenas prácticas de los trabajadores del puerto han sido premiadas, por cuarto 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. También hemos recuperado el Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) con el que ampliamos el tipo de mercancía que puede importarse a través del puerto de terceros países y nos hemos convertido

en sede del “Fondo 4.0”, un programa de compensación interportuario dirigido a incorporar la innovación como elemento de competitividad en el sector logístico-portuario español tanto público como privado.

Acciones como éstas se suman a otras de carácter cultural y docente como las exposiciones desarrolladas en el Palacete del Embarcadero y en el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor o la celebración del II Encuentro Internacional de Logística, la XIX edición del “Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos” o el Máster Universitario en Ingeniería Costera y Portuaria de la Universidad de Cantabria.

No quiero cerrar este balance del año 2019, exhaustivamente detallado a lo largo de la Memoria, sin agradecer la labor de todas aquellas personas que día a día hacen posible que nuestro puerto sea el motor de la economía regional y que contribuyen, de manera decidida, a la generación de riqueza y empleo para hacer de Cantabria una región más fuerte y competitiva.

*Jaime González
Presidente de la APS de Santander*

Estrategia

El Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Santander establece las herramientas sobre las que se sustenta el diagnóstico de sostenibilidad del Puerto, y que se basan en los conceptos de ‘visión’, ‘misión’ y ‘valores’.

VISIÓN

La Autoridad Portuaria de Santander tiene como objetivo integrar una oferta de servicios logísticos que satisfaga de forma eficiente las necesidades de las empresas importadoras y exportadoras que operan en su hinterland.

MISIÓN

Contribuir al grado de competitividad del tejido industrial y comercial de su hinterland, ofreciendo un alto grado de eficiencia a través de la especialización y diversidad de sus operaciones y terminales, así como el máximo nivel de integración y aportación de valor añadido en la cadena logística, en un entorno social y medioambiental seguro, amigable y sostenible.

VALORES

Los valores o líneas básicas que inspira la actuación del Puerto son: avanzar bajo la premisa del trabajo en equipo; gestionar el puerto como una parte de un proceso industrial; ser proactivos con la innovación tecnológica, operacional y la sostenibilidad; trabajar para garantizar la estabilidad económico-financiera de la institución; diseñar nuestras iniciativas dentro de un marco sostenible de actuación; desempeñar el papel levante que el puerto tiene

para nuestra región en el tejido industrial, cultural, social, docente, etc.; crear un marco que facilite la generación de empleo estable y de calidad; contribuir a un clima de confianza entre los distintos usuarios del puerto y compromiso con el entorno.

Funciones y forma jurídica.

I_01. *Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos).*

Titularidad

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

El espacio que ocupan los puertos de interés general tiene naturaleza de dominio público marítimo portuario y las competencias exclusivas del estado sobre ellos, se ejercen por el Ministerio de Fomento a través del sistema portuario de titularidad estatal integrado por el Organismo Público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

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

Marco de competencias

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

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

- a. La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

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

Mecanismos de financiación

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

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

Gestión de dominio público

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

Gobierno y calidad de gestión.

I_02 *Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno y gestión de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración.*

El Consejo de Administración

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

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

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

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

Presidente

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

Director

El director de la Autoridad Portuaria es elegido por mayoría absoluta por el Consejo de Administración a propuesta del Presidente de entre personas con titulación superior,

reconocido prestigio profesional y experiencia de al menos cinco años en técnicas y gestión portuaria.

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

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

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

I_03 *Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.*

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

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

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

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

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

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

I_04 *Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.*

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

Modelo de gestión de excelencia EFQM

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

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

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

Sistema de gestión y auditoría medioambiental EMAS

Sistema de gestión ambiental ISO 14001

Cuadro de mando integral específico (Alimentado de manera periódica, si bien no se utiliza de forma ordinaria en el proceso de toma de decisiones, ni de gestión portuaria.

Otras medidas adoptadas. Especificar cuales

I_05 Existencia de comité de dirección y su estructura.

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

I_06 Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.

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

Comité de Servicios Portuarios

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

Consejo de Navegación y Puerto

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

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

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

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

Comité consultivo de seguridad

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

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

- Un representante designado por la autoridad de protección portuaria, quien presidirá el comité.
- Un representante de la capitanía marítima.
- El oficial de protección del puerto, que actuara como Secretario con voz y voto.
- Un representante de la Delegación del Gobierno.
- Un representante de la Administración de aduanas.

- Un representante por cada uno de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado con competencias en el puerto.
- Un representante de la Comandancia Naval.
- Un representante de la Administración responsable en materia de protección civil.
- Un representante de la Administración responsable del control sanitario.

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

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

Infraestructuras y capacidad

I_07 *Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.*

La Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras de interés general

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

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

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

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

Ámbito territorial

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

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

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

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

Descripción de las Infraestructuras del Puerto de Santander

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

Infraestructuras de acceso marítimo

El Puerto de Santander está situado en el interior del estuario de la Bahía de Santander y el acceso a sus muelles y dársenas comerciales se realiza a través del canal de navegación. Este canal permite la entrada a buques de hasta 13 m. [sólo admitimos los que no sobrepasen los 12,80] de calado en todos sus muelles comerciales, sin restricciones de eslora o manga, en pleamar.

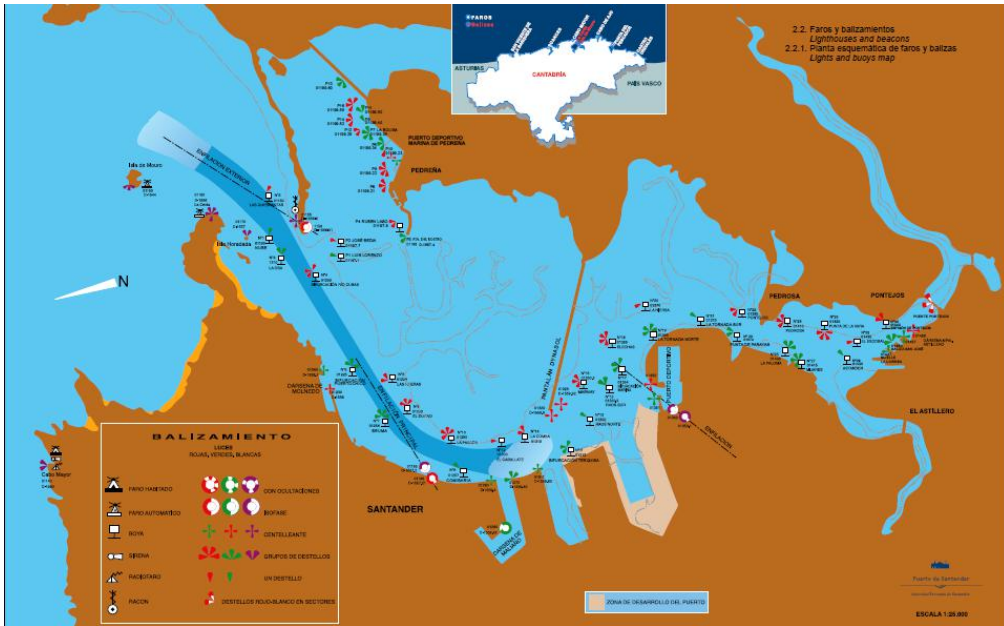


Fig. 2 Canal de acceso y balizamiento del Puerto de Santander

Muelles y superficies de manipulación y almacenamiento: terminales portuarias

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

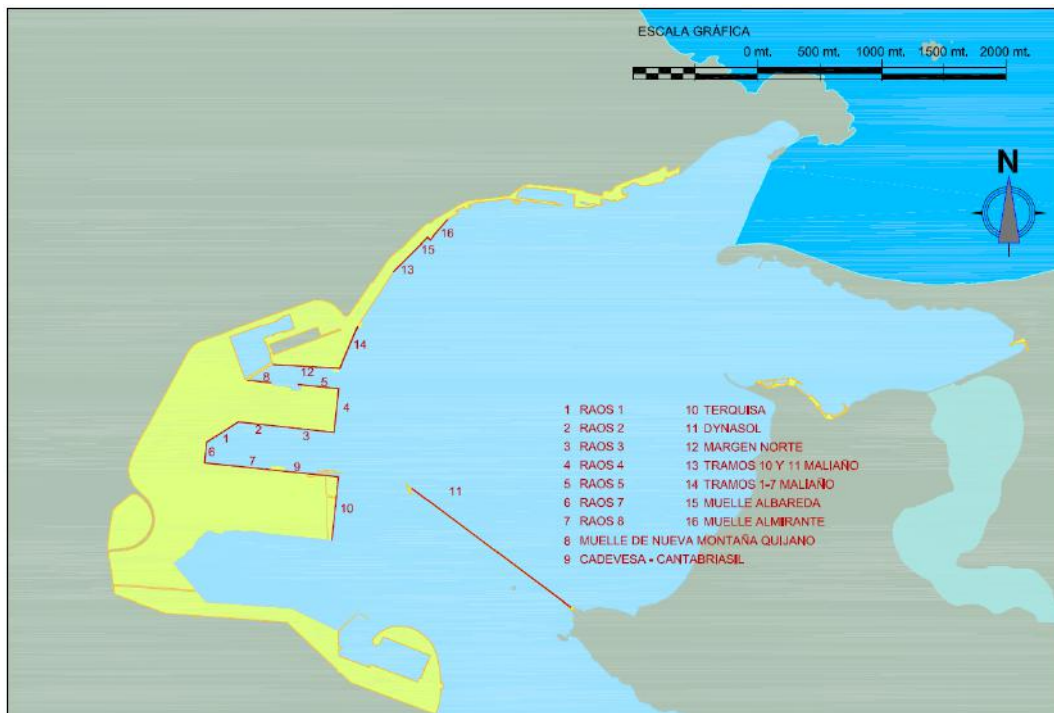





Fig. 3 mapa general de muelles y superficies de almacenamiento

Muelle	 RAOS 1	 RAOS 2	 RAOS 3	 RAOS 4
Usos	Graneles sólidos	Graneles sólidos Mercancía general	Graneles sólidos Mercancía general Contenedores	Graneles sólidos Mercancía general
Superficie	98.107 m2	66.964 m2	151.303 m2	43.402 m2
Longitud de muelle	300 m	208 m	569 m	356 m
Calado	15 m	13 m	13 m	13 m
Instalaciones	2 grúas automóbiles de 80 t	1 cargadero de sosa densa	3 grúas de pórtico de 16 t y grúas automóbiles de 80 t	2 descargadores mecánicos

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

Muelle	 TRAMOS 10-11 MALIAÑO	 TRAMOS 1-7 MALIAÑO	 BLOQUES
Usos	Cruceros y otros usos	Mercancías RORO Contenedores Barcos auxiliares	Cruceros Terminal de pasajeros, Ferrys, cruceros y mercancías RORO
Superficie total	5.416 m2	66.662 m2	18.624 m2 16.158 m2

Longitud de muelle	242 m	710 m	267 m	172 m
Calado	10,5 m	8 m	Entre 7,25 y 9,25 m	9,5 m
Instalaciones		Rampa RORO hidráulica en el tramo nº 4		Rampa RORO flotante y pasarela de pasajeros

Otras instalaciones portuarias

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

Área pesquera



Área de actividades Pesqueras

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

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

Dársenas deportivas



Marina de Santander



Puerto deportivo Puertochico

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

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

Áreas de actividades industriales y logísticas



Polígono industrial Actimarsa



Ciudad del Transportista



Zona de Actividades logísticas

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

I_08 *Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.*

Proporcionar una relación muy sucinta de las actuaciones en ejecución o finalizadas durante 2019, indicando su función e inversión certificada para ese año. Dar una relación únicamente de las actuaciones consignadas en la aplicación de seguimiento de inversiones como "infraestructura y capacidad portuaria"

Las actuaciones más relevantes de la Autoridad Portuaria de Santander en ejecución o proyecto en 2019 relativas a "infraestructura y capacidad" se describen a continuación:

Muelle Raos 9

Muelle multipropósito emplazado en el Espigón Central de Raos. Una vez en explotación, el muelle permitirá dotar de un segundo puesto de atraque a las líneas regulares de buques roro deep-sea, con lo que mejorará sustancialmente el nivel de servicio a este tipo de buques de más de 60.000 GT.

Inversión total: 22.953 miles de €. Finalización prevista: 2022. Certificado 2019: 190 miles €.

Tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño

Con el proyecto de renovación del muelle se recupera una longitud de atraque de 375 m y se posibilita la ampliación futura de calado hasta 9,5 m, para el atraque fundamentalmente de buques ro-ro cargo y buques ro-pax. Puede utilizarse el extremo sur (tramo 1) para el atraque de buques inactivos de pequeña eslora. Con este muelle se libera el atraque de ferries en el Muelle de Bloques, que quedará destinado en exclusiva, junto con su estación marítima, para el atraque de cruceros.

Inversión total: 17.590 miles de €. Finalización prevista: 2022. Certificado 2019: 115 miles €

Renovación superestructura en Muelle Raos 3

La actuación programada consiste en la nivelación longitudinal de la zona de maniobra del muelle, incluidos carriles de grúa, un pavimento rígido de hormigón con fibras de acero en primera línea de almacenamiento, nuevas canalizaciones de servicios y redes de drenaje con sistemas de decantación de partículas contaminantes.

Inversión total: 2.486 miles de €. Finalización prevista: 2020. Certificado 2019: 2.142 miles €

Reforma de la terminal de ferries

Nueva ordenación de la terminal, aproximando los vehículos de turismo a la Estación Marítima para aprovechar su oferta de servicios (cafetería, restaurante, terraza, exposición), alejando el parking de semirremolques de la rampa roro y centro de la ciudad. Con ello van a mejorar los servicios al pasaje de la terminal, al tiempo que se aleja de la zona más noble del frente marítimo el aparcamiento permanente de semirremolques. Las obras consisten en la renovación de pavimentos, mejora de alumbrado, canalizaciones y elementos auxiliares como cierres, marquesina para motocicletas y nuevos puestos de control de Aduana y Policía Nacional.

Inversión total: 610 miles de €. Finalización prevista: 2019. Certificado 2019: 335 miles €

Urbanización triángulo curvilíneo Raos Sur

El relleno de la denominada "Charca de Raos" (fase I), permite incorporar aproximadamente 36.000 m² a la superficie de la terminal de automóviles. Se ha realizado una caracterización ambiental del espacio y se han propuesto medidas compensatorias por la eliminación de masas arbóreas. El proyecto incluye el drenaje profundo de las aguas de escorrentía que vierten por esta zona en la Dársena Sur de Raos.

Las obras de pavimentación y cierre de la parcela (fase II) se ejecutarán una vez producidos los principales asientos de consolidación de los materiales de marisma profundos, para lo que se estima un plazo mínimo de 6 meses desde la finalización de las obras de la primera fase.

Inversión total: 4.743 miles de €. Finalización prevista: 2021. Certificado 2019: 591 miles €

Acondicionamiento de la parcela 8.2.3 para PDI de automóviles

Desarrollo en la terminal pública de automóviles de un almacenamiento en altura, construyendo una planta de forjado de 70.000 m² entre el vial paralelo al muelle Raos 8 y la terminal de fcc. A medida que vaya incrementándose la demanda de PDI, se ampliará el silo con dos plantas más de forjado (hasta 140.000 m²).

Inversión total: 20.811 miles de €. Finalización prevista: 2021. Certificado 2019: 18 miles €.

I_09 *Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.*

ZAL del Puerto de Santander (zona de actividades logísticas)

Debido a las necesidades de espacio por la implantación de nuevas actividades y el crecimiento orgánico del puerto, se está tramitando la modificación puntual número 14 del Plan Especial, de tal manera que tengamos un área portuaria flexible desde el punto de vista de los usos, y así poder albergar los distintos tráficos que se puedan dar en un puerto.

De los más de 120.000 metros cuadrados de suelo perimetral al recinto portuario, actualmente se encuentran pavimentados más de 75.000, destinados al almacenamiento y la logística y perfectamente comunicados con las terminales portuarias y con las redes de autovías y ferrocarril.

Inicialmente, debido a la demanda de espacios requeridos por el sector de automoción, el uso de dicha parcela se encuentra dedicado a vehículos importados a través del Puerto de Santander que requieren su paso por los centros de pre-entrega o PDI (Pre delivery inspection). En el año 2019, se creó una zona para los semiremolques no acompañados de la compañía Brittany Ferries.

Actualmente se está planificando la pavimentación de otros 10.500 m² con el fin de dar servicio a tráficos de automoción.

Puertos secos

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

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

Puerto seco Santander - Ebro (Luceni - Zaragoza)

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

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

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

Puerto seco de Azuqueca de Henares (Guadalajara)

Zona de servicio: Madrid y su área metropolitana

Distancia con el Puerto de Santander: 400 kms.

Superficie: 47.700 m².

El Puerto Seco de Azuqueca de Henares ofrece servicios de distribución de mercancía en contenedores y mercancía general y enlaza cualquier puerto español con la zona centro de España por medio del ferrocarril. Específicamente, tiene un papel fundamental en la distribución de papel prensa en la capital.

Dispone de la Certificación ISO 9002:94 aplicable a la gestión de la Terminal Ferroviaria en operativa de contenedores, vehículos de carga en general, depot y acarreos.

El Puerto Seco Azuqueca fue la primera iniciativa privada como extensión de la zona de influencia de los puertos marítimos en España. Está ubicada en el centro de la Península, y en el área de influencia de Madrid.

Se trata de una Terminal Ferroviaria Intermodal, donde se pueden hacer transferencias entre los diferentes modos de transporte: Carretera, Ferrocarril, Marítimo. Y opera, no sólo tráficos con los puertos marítimos, sino también tráficos con cualquier origen/destino en el interior.

La Terminal del Puerto Seco Azuqueca ofrece servicios de carga y descarga de mercancías, tanto contenedores como carga en general. Es una Terminal abierta a cualquier operador o transportista, operando mercancías que entran y salen por carretera o por tren.

Asimismo, se ofrecen otros servicios como depot, almacenaje cubierto, consolidación/desconsolidación de cargas, aduana, etc. Los clientes finales son fundamentalmente empresas de transporte, logísticas y productoras.

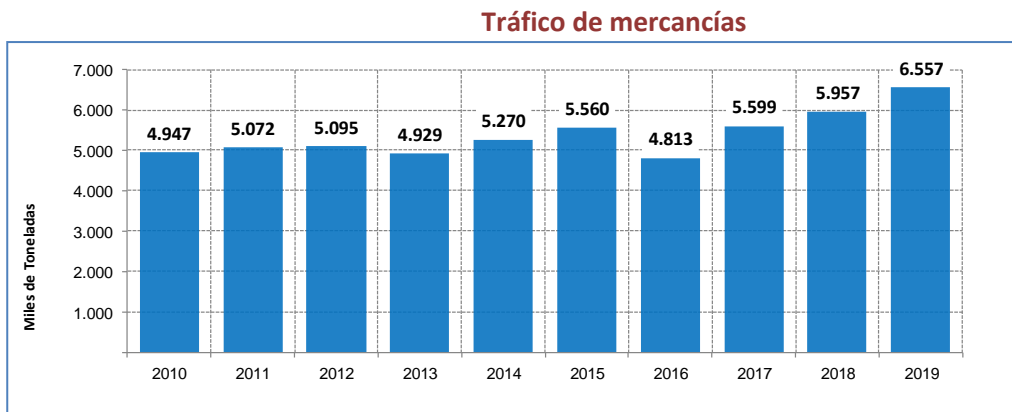
La zona de influencia de la Terminal es el tramo Alcalá-Guadalajara, aunque también da servicio a empresas en el entorno de Madrid. Durante los últimos años, el Puerto Seco Azuqueca ha realizado continuas mejoras en instalaciones y medios, que ha significado una consolidación de los tráficos de mercancías. La terminal dispone de capacidad sobrante para acometer mayores volúmenes.

Nuevas iniciativas

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

Mercados servidos

I_10 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total.¹

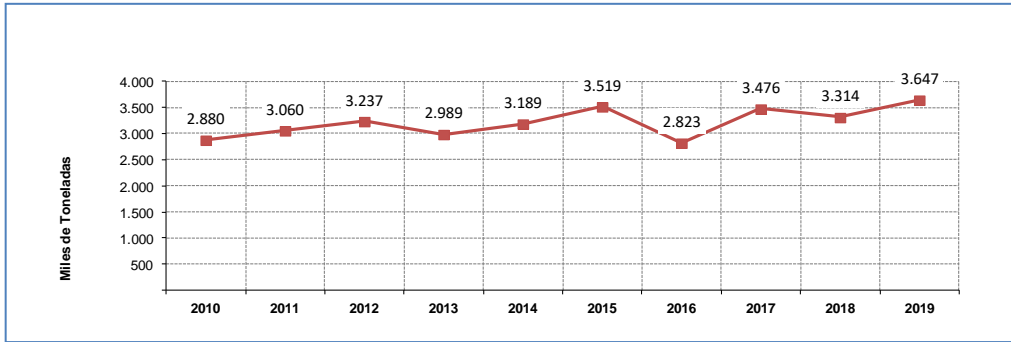


Los datos anteriores, se refieren al tráfico sin incluir la pesca, el avituallamiento o transbordo de mercancías.

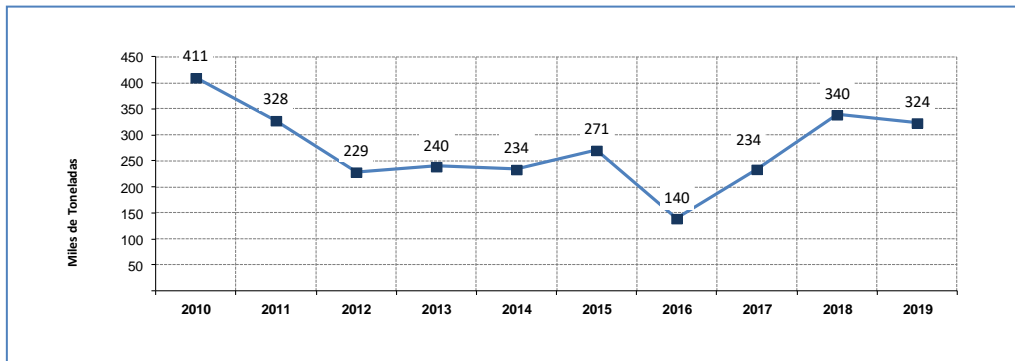
En los siguientes gráficos de línea se desglosa el tráfico según su forma de presentación:

¹ Utilizar como grupos: graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general convencional, mercancía general en contenedores en régimen impor-export, mercancía general en contenedores en régimen de transito y pesca.

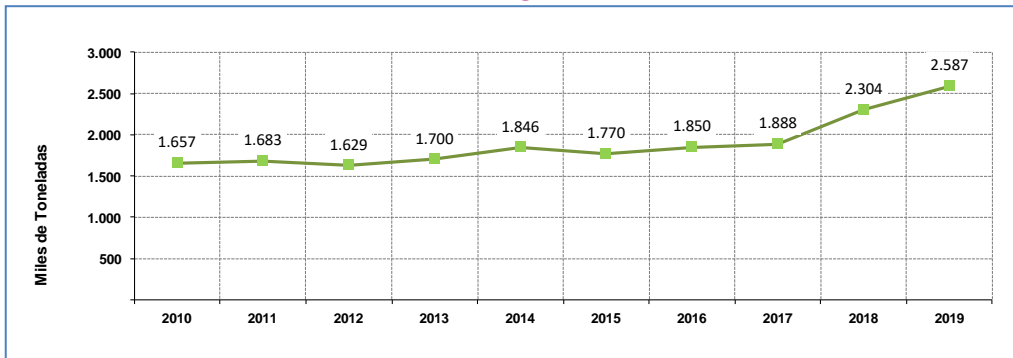
Graneles sólidos



Graneles líquidos



Mercancía general



Análisis comparativo de 2019 respecto a 2018

Tráfico total (incluye pesca y avituallamiento):

(En toneladas)	AÑO 2019	AÑO 2018	Diferencia	VARIACION %
TRAFICO TOTAL	6.585.129	5.984.393	600.736	10,0%

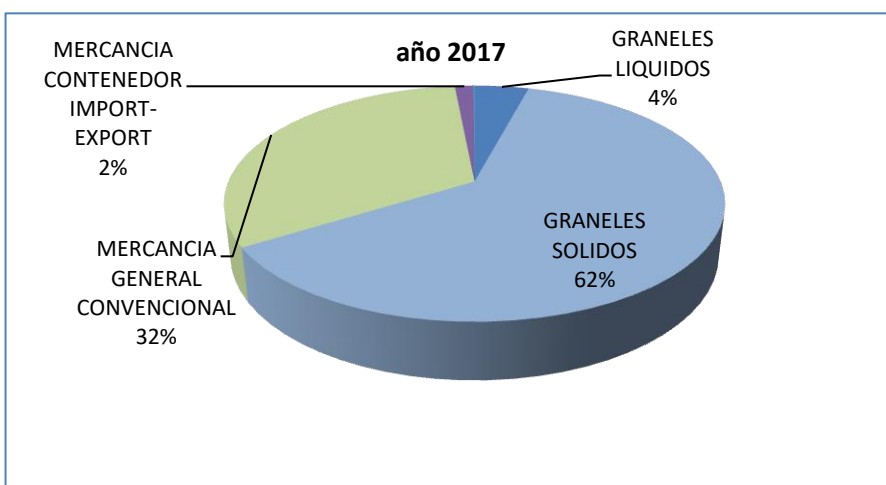
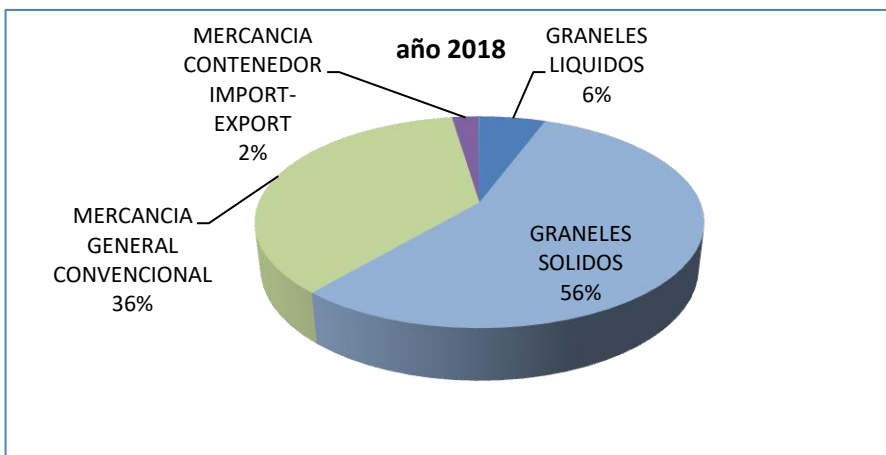
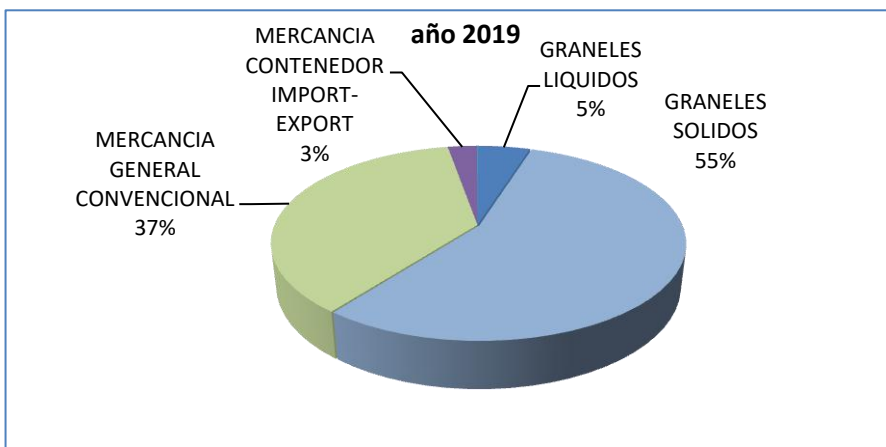
Según la forma de presentación:

(En toneladas)	AÑO 2019	AÑO 2018	Diferencia	VARIACION %
----------------	----------	----------	------------	-------------

GRANELES LIQUIDOS	323.611	339.511	-15.900	-4,7%
GRANELES SOLIDOS	3.646.528	3.313.908	332.620	10,0%
MERCANCIA GENERAL	2.586.789	2.303.697	283.092	12,3%
TOTAL	6.556.928	5.957.116	599.812	10,1%

Análisis comparativo de los porcentajes de cada grupo de tráfico, según la forma de presentación sobre el total en los últimos 3 años:

Tráfico de mercancías



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

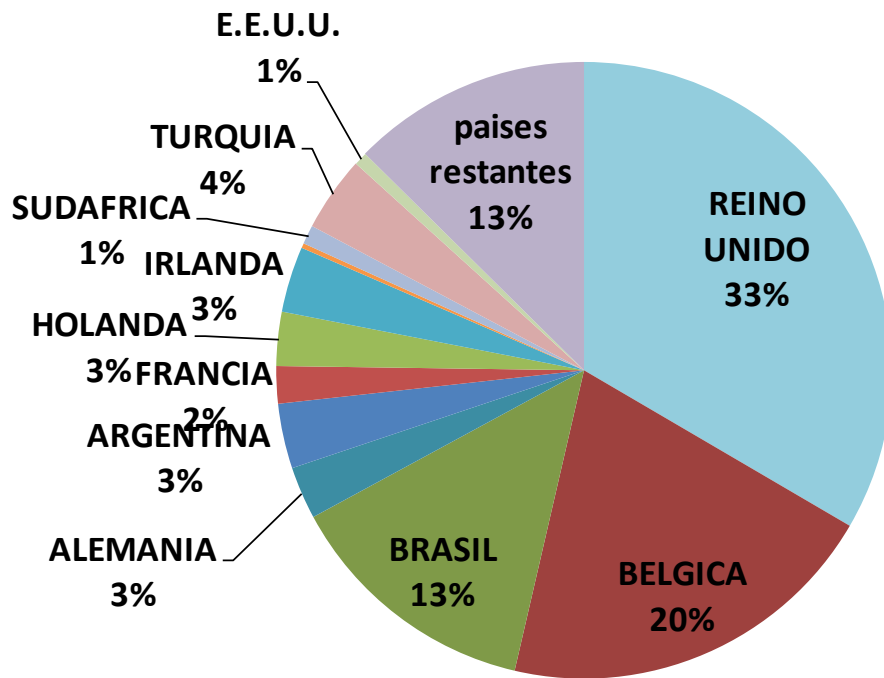
El Puerto de Santander ha intercambiado mercancías con más de 100 países, aunque solo 15 representan el 85% del tráfico con el exterior:

PAIS	DESTINO	ORIGEN	Total	% TR. EXTERIOR
REINO UNIDO	903.972	364.112	1.268.084	20%
BELGICA	545.526	654.510	1.200.035	19%
BRASIL	364.421	97.062	461.483	7%
RUSIA	59	358.345	358.404	6%
ALEMANIA	74.560	199.148	273.708	4%
UCRANIA	0	250.066	250.066	4%
ARGENTINA	92.345	139.099	231.444	4%
FRANCIA	52.959	170.048	223.007	3%
HOLANDA	76.679	111.378	188.057	3%
LITUANIA	0	185.734	185.734	3%
IRLANDA	93.620	82.415	176.035	3%
FINLANDIA	6.793	168.493	175.286	3%
SUDAFRICA	26.914	147.875	174.789	3%
TURQUIA	106.954	51.904	158.858	2%
E.E.U.U.	18.821	122.071	140.892	2%
total principales países	2.363.623	3.102.260	5.465.882	85%
países restantes	340.160	616.107	956.268	15%
TRAFICO PAISES excluido España	2.703.783	3.718.367	6.422.150	100%

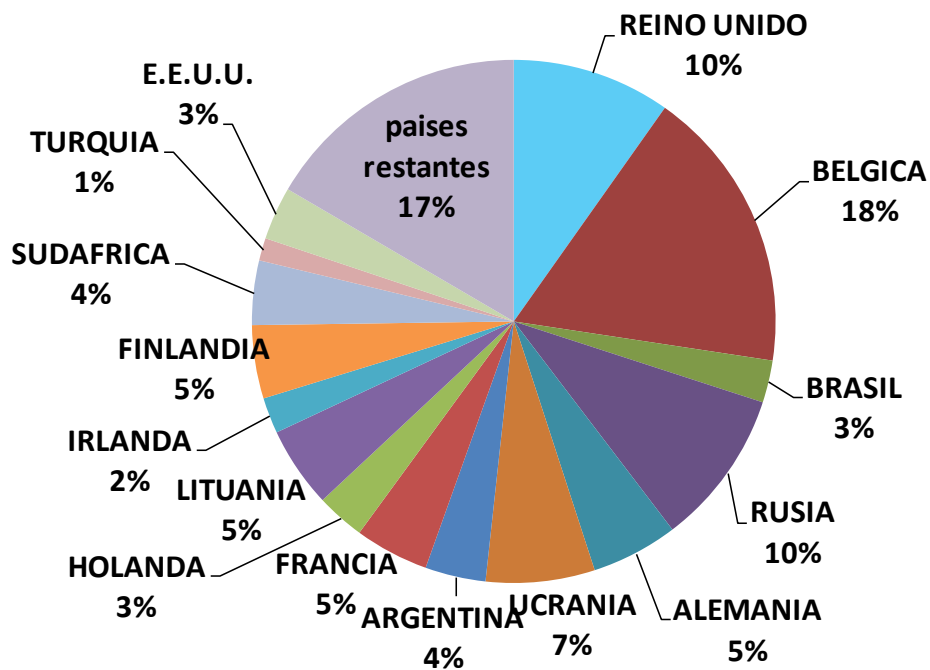
Reino Unido y Bélgica destacan especialmente, ya que entre los 2 se mueve casi el 50% del tráfico con el extranjero. Con ellos se intercambia principalmente mercancía roro. Le siguen Brasil y Rusia con graneles sólidos.

En los siguientes gráficos por sectores se separa el país de destino y el país de origen:

Destino de la mercancía



Origen de la mercancía



I_12 *Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.*

En este indicador no requiere informar de los nombres de los cinco principales clientes, o del porcentaje facturado a cada uno de ellos.

CIFRA NEGOCIOS FACTURADA A LOS 5 CLIENTES PRINCIPALES: 2019	€
Total Principales clientes	10.063.843,34 €
Total cifra de negocios	22.981.173,37 €
CUOTA PRINCIPALES CLIENTES	44%

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

El Puerto se establece como plataforma de desarrollo de numerosos y diversos sectores y actividades locales, tales como:

Industria siderometalúrgica. A través del puerto se importa mineral de hierro, chatarras y se exporta alambrión, tuberías de fundición y ferroaleaciones. Así mismo se importan bobinas de acero y manganeso.

Industria agroalimentaria. Las importaciones de graneles sólidos agroalimentarios tales como el maíz y la soja, son la base de mercancías de los transportistas por carretera de nuestro hinterland.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Servicios

I_14 *Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos el papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.*

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

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

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

transmisión, extinción, revocación, caducidad y rescate de concesiones demaniales. (Artículos 88 a 92 y 96 a 100).

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

Tipos de servicios

El Puerto de Santander presta todos los servicios contemplados en la legislación vigente (TRLPMM) que son regulados por la Autoridad Portuaria mediante los correspondientes Pliegos de Condiciones y otorgamiento de licencias para que se presten en condiciones de competencia, libre acceso, calidad, seguridad y respeto al medio ambiente.

Servicios generales

Estos servicios se prestan directamente por la Autoridad Portuaria con sus propios medios, o contratados con otras entidades, como es el caso del servicio de control del tráfico portuario que se gestiona a través de un Acuerdo Marco y un contrato con SASEMAR, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante.

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

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

Servicios portuarios

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

- Servicio de practicaje
- Servicio de remolque portuario
- Servicio de amarre y desamarre
- Servicio al pasaje

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

Estos servicios de vital importancia estratégica para la competitividad y seguridad de la actividad portuaria se realizan por empresas privadas en régimen de libre concurrencia. Por la extraordinaria importancia de estos servicios, la prestación de los mismos se realiza, como ya se ha indicado, bajo licencia de la Autoridad Portuaria que determina las condiciones idóneas para su prestación y regula la misma con los más altos estándares de calidad. Los mecanismos de regulación de estos servicios quedan establecidos en las normas y criterios técnicos previstos en las Prescripciones Particulares de cada servicio portuario y todos quedan sujetos a las obligaciones de servicio público

Servicios comerciales

Por último en el Puerto se prestan muy diversos servicios comerciales que también son necesarios para el buen desarrollo de la actividad portuaria. Muchos de ellos como la consignación de buques, transporte terrestre, suministro de aceites y combustible a embarcaciones, actividades industriales, reparación de embarcaciones, etc. Se gestionan por diversas empresas privadas conformando un sector empresarial ligado a la existencia y actividad del puerto muy importante para el desarrollo económico local y regional. Otros servicios como el suministro de electricidad o agua, la puesta a disposición de rampas o pasarelas o la propia gestión de la lonja los realiza la Autoridad Portuaria de manera directa.

Por último y aunque excede el ámbito del Puerto de Santander hay que señalar que la Autoridad Portuaria de Santander también presta el servicio de señalización marítima a lo largo de la costa de Cantabria, encargándose de la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral de la costa cántabra.

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

<i>Empresas prestadoras de servicios portuarios que operan en el puerto durante 2019</i>	
<i>Tipo de servicios</i>	<i>Número de empresas</i>
<i>Estiba (Manipulación mercancías)</i>	<i>5</i>
<i>MARPOL</i>	<i>4</i>
<i>Practicaje</i>	<i>1</i>
<i>Remoque</i>	<i>2</i>
<i>Amarre</i>	<i>2</i>

Empresas concesionarias o con autorización de ocupación privativa del dominio público ligadas al movimiento de mercancías, pasaje, pesca, náutico deportivo o construcción y reparación naval.

<i>Tipo de ocupación</i>	<i>Número de Empresas</i>
Concesiones	218
Autorizaciones	59

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

Superficie terrestre concesionable (m ²)	2.057.000 m ²
Superficie terrestre en concesión y autorización (m ²)	1.490.000 m ²
RATIO (%)	72 %

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

Terminales de manipulación de mercancías concesionadas en el Puerto de Santander: 2019	Toneladas	% s/total
Tráfico Total	6.556.928	100,00%
PRODUCTOS FORESTALES (rampa)	524.193	8,45%
CEMENTOS ALFA (silo cemento)	492.186	6,88%
T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)	370.949	8,48%
SILO SOLVAY (cinta)	351.132	5,56%
GLOBAL STEEL WIRE (Muelle Montaña)	331.697	5,25%
NOATUM (terminal de graneles minerales)	273.470	4,42%
ALKION (tubería)	226.229	4,43%
REPSOL (tubería)	64.345	0,85%
RAOS ADITIVOS (tubería)	35.780	0,32%
AZUCARERA (tubería)	32.984	0,42%
Total tráfico terminales concesionadas	2.702.966	41,22%

TERMINAL EN CONCESION	MERCANCIA	Embarque	Desembarque	TOTAL toneladas por TERMINAL
------------------------------	------------------	-----------------	--------------------	-------------------------------------

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

CEMENTOS ALFA	CEMENTO	492.186		
		492.186		492.186
MERCANCIA RORO MARGEN NORTE	Servicio KYMMENE	1.698	146.603	
	Servicio KYMMENE*	131	18.671	
	Servicio CLDN	179.062	178.028	
		180.891	343.302	524.193
GLOBAL STEEL WIRE	CHATARRA		87.920	
	MINERAL DE HIERRO		126.133	
	ALAMBRÓN	89.405		
	OTROS PTOS. SIDERURGICOS	28.239		
		117.644	214.053	331.697
REPSOL	P. PETROLIFEROS		46.543	
	ASFALTO		17.802	
			64.345	64.345
SOLVAY QUIMICA	CARBONATO SODICO	351.132		
		351.132		351.132
T.A.S.A.	AGROALIMENTARIOS		370.949	
			370.949	370.949
ALKION	BIOETANOL	80.280		
	LEJIA	32.179		
	SOSA CAUSTICA		56.458	
	UREA y OTROS ABONOS		30.631	
	MELAZA		26.681	
		112.459	113.770	226.229
NOATUM TERM. GRANELES	CARBON		273.470	
			273.470	273.470
RAOS ADITIVOS	CEMENTO		35.780	
			35.780	35.780
TUBERIA AZUCARERA	LEJIAS RESIDUALES	19.266		
	MELAZA		13.718	
		19.266	13.718	32.984
		1.273.578	1.429.387	2.702.966

Calidad de servicio

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

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

- Están disponibles en internet los pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios
- Están disponibles en internet las condiciones generales de otorgamiento de concesiones
- Existe en internet información sobre los procesos de tramitación, que es necesario realizar para solicitar una licencia o concesión
- Se realizan periódicamente jornadas informativas dirigidas a posibles sectores objetivo informando de las condiciones de acceso para operar en el puerto
- Existe en internet información disponible sobre las superficies disponibles y los usos a los que se dedican. (Disponible plano delimitación de usos DEUP)
- La Autoridad Portuaria pone a disposición de posibles operadores documentación en la que se detallen claramente los trámites y pasos a seguir para operar en el Puerto, bien como prestadores de servicio, o bien como titulares de una concesión.
- Se han regulado las condiciones de prestación de servicios generales como Puntos de Inspección Fronterizo, aguada, etc.

- Otras medidas adoptadas. Especificar cuales

▪
▪

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

I_19 *Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía⁴.*

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

- Si la Autoridad Portuaria ha establecido o lidera foros con los diferentes operadores de la comunidad portuaria que permitan acordar y establecer compromisos conjuntos de servicio a clientes finales. En caso afirmativo indicar
 - El alcance de dichos compromisos: Precio, integridad, tiempo, etc.

- El modo de formalización: Marcas de garantía, servicios garantizados, acuerdos no garantizados, etc.

Cruceros

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

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

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

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

Para el caso de un tráfico tan importante para el Puerto de Santander como es el tráfico de automóviles nuevos, la APS coordinó y lideró el sistema de calidad para el tráfico de vehículos nuevos con ANFAC, Puertos del Estado y la Comunidad Portuaria de Santander. Como resultado de ello, se puso en marcha el sello de Calidad ANFC-Puertos del Estado. La APS fue la primera Autoridad Portuaria en obtener dicha certificación. En el 2019 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 durante varios años de forma consecutiva.

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

La APS ya implantó en anteriores ejercicios el “levante sin papeles” para el tráfico de automóviles, ampliable a otro tipo de mercancías. Durante este año se ha avanzado en la colaboración con las diferentes administraciones y cuerpos de seguridad (Aduana, Guardia Civil, Policía Nacional, Delegación del Gobierno, etc...) con la vista puesta en el momento en el que se produzca la salida del Reino Unido de la Unión Europea, planteando diferentes escenarios y las posibles soluciones que se podrían tomar en función de ellos.

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

La APS tiene aprobados los Referenciales de Calidad de Servicio de cargas sólidas y líquidas para concesionarios de terminales de mercancía a granel genérico de Puertos del Estado. No considera de momento disponer de ninguno específico para el Puerto de Santander.

- Tipos de condiciones sobre calidad de prestación de servicios y rendimiento introducidas en prescripciones de servicio y en condiciones de otorgamiento. En particular indicar:
 - Si en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen rendimientos mínimos en las operaciones de carga/descarga y entrega/recepción de mercancías.

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

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

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

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

No se aporta información.

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

Terminal de automóviles

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

Terminal de ferries

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 con la reordenación de los espacios de la terminal destinados a las operativas de embarque y desembarque con el objetivo de mejorar la seguridad frente a intrusos de la mercancía rodada, y la remodelación de la Estación Marítima. La finalización de las obras está prevista para el segundo semestre de 2020.

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

I_20 *Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.*

Nº empresas concesionarias o prestadoras de servicios portuarios con bonificación art. 245.2 : 2019	Toneladas	% s/total
NOATUM TERMINAL DE GRANELES (terminal de graneles minerales)	273.470	4,17%
NOATUM TERMINAL <i>POLIVALENTE</i> (empresa SERVICIO estiba)	822.807	12,55%
T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)	370.949	5,66%
Total toneladas del Puerto	6.556.928	100,00%

I_21 *Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.*

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

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

- Otras iniciativas.

El Servicio de Atención al Cliente pone a disposición de los usuarios un formulario en la página web del Puerto en internet para presentar a la APS sugerencias, quejas o peticiones de información. El SAC es atendido por personal del Departamento Comercial. A fin de mejorar el servicio, se ha establecido un indicador, consistente en el tiempo medio de respuesta, que quedó establecido en el año 2019 en 0,41 días, mejorando los datos de los ejercicios anteriores que, en el caso de 2018, se estableció en 0,83 días.

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

A lo largo del año 2019, a través de la cuenta de correo dedicada a tal fin, sac@puertosantander.com, se registraron 48 entradas. De ellas, 36 fueron solicitudes de información, en su mayoría sobre conexiones con otros puertos del mundo y sobre tasas y tarifas por determinados servicios y 5 fueron quejas o reclamaciones de usuarios de los servicios o instalaciones del Puerto.

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

Tanto desde el Departamento Comercial, como de la Presidencia y la Dirección se mantienen contactos con clientes y operadores a fin de evaluar su grado de satisfacción a través de las respuestas obtenidas de los principales operadores (marítimos, terrestres y portuarios) y clientes.

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

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

En el referencial vigente para la prestación de servicios de la APS se exige de todos los operadores el envío del registro de sugerencias, quejas y reclamaciones recibidas. Asimismo, se indica que cada entidad será responsable directa de gestionar y dar respuesta a esas sugerencias, quejas o reclamaciones que puedan presentar los clientes, o de aportar la documentación necesaria para facilitar el tratamiento de las que reciban otras entidades.

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza o no encuestas de satisfacción de usuarios del puerto. En caso afirmativo informar sucintamente sobre los siguientes aspectos
 - Frecuencia con la que se realizan las encuestas

- Grupos objetivo de las encuestas (operadores del puerto, navieras, consignatarios, etc)
- Aspectos analizados (adecuación de infraestructuras, precio, tiempo, integridad de la mercancía, etc)
- Tamaño de la muestra, indicando el número de respuestas reales obtenidas
- Conclusiones y acciones de mejora adoptadas

Como ya se ha comentado en el punto anterior, desde el Departamento Comercial y la alta Dirección se mantienen contactos con clientes y operadores a fin de evaluar su grado de satisfacción a través de las respuestas obtenidas de los principales operadores (marítimos, terrestres y portuarios) y clientes. En la encuesta se valoraron los siguientes aspectos:

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

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

Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible

I_22 *Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial⁵.*

Accesos viarios y ferroviarios actuales

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

- Infraestructura: Existencia o no de un Plan Director ferroviario
- Coordinación funcional: Desarrollo del Convenio de conexión ferroviaria. Entre otras cuestiones:
 - Firma del convenio de conexión ferroviaria.
 - Existencia de normas de circulación ferroviaria dentro del puerto
 - Elaborado el documento de Información sobre la red (transparencia de cara al sector en relación con las condiciones de acceso a la red ferroviaria del puerto)
 - Nombrado el responsable de seguridad en la circulación ferroviaria
- Formación personal responsable y/o auxiliar de circulación del puerto
- Gestión comercial. Existencia o no de acciones concretas con la comunidad portuaria y logística para transferir y concentrar carga al ferrocarril (en particular con las empresas estibadoras, los transitarios marítimos y lo operadores logísticos)



CARRETERAS

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

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

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

FERROCARRIL

RENFE: Madrid - Santander por Valladolid
y Palencia

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

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

Accesibilidad viaria y mejoras en la comunicación interior del Puerto

Durante 2019 se están ejecutando las obras del nuevo acceso enlace directo de la zona de Raos con la red de autovías mediante una glorieta elevada. Esta actuación ha requerido la construcción de un nuevo control de acceso, que funcionará con más fluidez que el actual y que se finalizará durante 2020.

Accesibilidad ferroviaria y mejoras en la red

La entrada y salida de composiciones ferroviarias en el puerto se realiza a través de dos líneas de conexión. La principal, de ancho convencional, conecta la estación de mercancías de Muriedas con los muelles de Raos, soportando los principales tráficos ferroviarios del puerto, especialmente el de automóviles y el de cemento. En ancho métrico, otra línea de conexión enlaza los muelles de Raos con la estación de Maliaño-La Vidriera y, a través de ella, con las infraestructuras de ADIF con este ancho.

Por otro lado, se está avanzando hacia la duplicación de la vía en el tramo Santander-Torrelavega de la línea Santander-Palencia y en el incremento de la longitud de los apartaderos para mercancías en diferentes estaciones de esta misma línea, lo que posibilitará la circulación de composiciones de hasta 750 m. Además, con cargo al FFAT, está en proyecto la mejora de la terminal ferroviaria de Muriedas (Fase I) que permitirá la recepción/expedición de trenes de 610 m.

I_23 *Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).*

Desde el punto de vista comercial, durante el año 2019, 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 encontraban prorrogados, por lo que se aplican las mismas que durante el ejercicio 2018. 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 nuevos 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. Asimismo, 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 € se licitó durante el mes de noviembre. Ambas actuaciones se espera que comiencen su ejecución durante el 2020.

Del mismo modo, y como consecuencia de la creciente importancia de la naviera CLDN en el tráfico Ro-Ro en el Puerto de Santander, esta solicitó la concesión de una superficie de 43.000 metros cuadrados en el espigón central de Raos, que le fue concedida con fecha de 30 de abril.

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 espera mejorar en 2020 con el tratamiento de las campas y una selección personalizada de los vehículos por puertos de destino.

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.

I_24 Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.

Tráfico total año (toneladas)	2017	2018	2019
Camión	4.628.827	4.927.854	5.448.092
Ferrocarril	928.451	966.380	1.003.924
Otros	41.373	62.883	104.912
Total mercancías	5.598.651	5.957.117	6.556.928
Cuota participación ffcc	17%	16%	15%

Tráfico importación (toneladas)	2017	2018	2019
Camión	3.120.554	3.180.645	3.431.886
Ferrocarril	217.003	223.691	262.608
Otros	36.554	61.555	81.874
Total	3.374.111	3.465.891	3.776.368

Cuota participación ffcc	6,43%	6,45%	6,95%
Tráfico exportación (toneladas)	2017	2018	2019
Camión	1.508.273	1.747.209	2.016.206
Ferrocarril	711.448	742.689	741.316
Otros	4.819	1.328	23.038
Total	2.224.540	2.491.226	2.780.560
Cuota participación ffcc	31,98%	29,81%	26,66%

Evolución Tráfico ro-ro/M general(toneladas)	2017	2018	2019
Ro-Ro	1.551.574	1.839.238	2.187.265
Mercancía general total	1.887.886	2.303.697	2.586.789
% Ro-ro sobre total de Mcia. General	82%	80%	85%

Comunicación Institucional

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

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

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

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

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

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

comunicación o inserción de publicidad en medios tanto locales como especializados.

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

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

I_26 *Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.*

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

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

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

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

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

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

I_27 *Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.*

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

- **Remodelación del Frente Marítimo.** En los últimos años, la APS trabaja en diferentes proyectos encaminados a avanzar en la remodelación del Frente Marítimo de Santander y en la recuperación de espacios portuarios degradados. En esta área se han producido importantes logros que se materializan, entre otros, en la rehabilitación del Dique de Gamazo y su entorno, en la recuperación y saneamiento de la explanada del Muelle de Gamazo, la cesión de terrenos portuarios para la construcción de uno de los emblemas de la ciudad como es el Centro de Arte Botín y los nuevos jardines de Pereda con el paso subterráneo para automóviles o la rehabilitación de la Grúa de Piedra y del Muelle de Maura. Además, se está trabajando en la liberación de nuevos espacios en la C/ Antonio López a través del traslado de los almacenes portuarios ubicados en esa zona a otro punto del puerto y en la rehabilitación de la Estación Marítima y su entorno. Los convenios con el Ayuntamiento de Santander han permitido la construcción de un gran paseo marítimo en la zona de Marqués de la Hermida y la realización de una amplia zona de carril bici.
- **Problemas de afección de la actividad portuaria a los vecinos más próximos.** La APS trabaja para minimizar los inconvenientes que la actividad portuaria puede provocar a los vecinos próximos al Puerto. Para ello mantiene reuniones permanentes con representantes vecinales y otros agentes, con el objetivo de tener información directa y trabajar en soluciones. Fruto de ello son las dos terminales de graneles –sólidos minerales y agroalimentarios- que acabaron con los problemas de emisiones e igualmente se han minimizado los ruidos por descarga. Por otra parte, con la habilitación de zonas de aparcamiento en la zona de Varadero-Marqués de la Hermida y la construcción del puente a Raos sobre la Dársena de Maliaño, se ha eliminado el tráfico portuario de camiones y coches del Ferry por el centro de la ciudad.
- **Competitividad del Puerto.** El Puerto es uno de los motores económicos más importantes de Cantabria, que genera valor añadido a toda la actividad empresarial, industrial y de servicios que se desarrolla en la región. La aplicación de rigurosas políticas de gestión financiera, sumado al desarrollo de infraestructuras a través de inversiones en mejoras y ampliación de la superficie portuaria, así como en la conectividad viaria y ferroportuaria, garantizan la presente y futura competitividad del Puerto de Santander.

I_28 *Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.*

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

Las principales actuaciones de colaboración institucional son:

- El acuerdo para la reordenación urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, que se firmó conjuntamente entre el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Santander, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Santander el 19 de marzo de 2011. Este acuerdo ha puesto a disposición de toda la ciudad 60 hectáreas de suelos portuarios, donde se incluyen el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias y otros usos para la ciudad y sus habitantes. En el año 2013 se llevó a efecto una modificación creándose una “Comisión de Seguimiento” como órgano mixto de vigilancia y control que tendrá por objeto la resolución de los problemas de interpretación y cumplimiento del convenio, formada por dos representantes de cada Administración interviniente.”
- El Convenio de 19 de julio de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de mejora y ampliación de los Jardines de Pereda en terrenos patrimoniales propiedad de la Autoridad Portuaria de Santander.
- El Convenio de 19 de agosto de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución del Paseo Marítimo de Castilla-Hermida, una actuación que ha modificado sustancialmente el entorno y mejora la calidad de vida de los vecinos.
- El Convenio de 28 de noviembre de 2013 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución del carril bici desde la Estación Marítima, Muelles de Maliaño y Varadero.
- El Convenio firmado el 22 de diciembre de 2014 con el Ayuntamiento de Santander para la adecuación de la explanada de Gamazo a usos ciudadanos.
- El Convenio de 28 de septiembre de 2016 entre la Autoridad Portuaria de Santander y el Excmo. Ayuntamiento de Santander respecto de las áreas de dominio público portuario y bienes patrimoniales de la autoridad portuaria de Santander situados en el casco urbano de la ciudad de Santander.
- El Convenio de 14 de agosto de 2017 entre la Autoridad Portuaria de Santander y el Excmo. Ayuntamiento de Santander, para la ejecución de las obras de acondicionamiento del entorno de la Estación Marítima.
- El Convenio de 23 de octubre de 2018 con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de demolición de naves en la calle Antonio López y acondicionamiento como paseo peatonal.
- Dentro del capítulo de la cultura y la formación, la Autoridad Portuaria de Santander mantiene diferentes convenios con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo para la realización conjunta de actividades culturales, expositivas y jornadas científicas.

- A través del Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP, entidad resultado del convenio con la Universidad de Cantabria, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y la Autoridad Portuaria de Santander, se desarrollan cursos de formación y se promueve la investigación e innovación en el sector portuario.
- Asimismo, en fecha 28 de octubre de 2017 se suscribió convenio con la Fundación ENAIRE para la puesta a disposición de las antiguas instalaciones del archivo en la zona de Gamazo para el establecimiento de una sala de exposiciones permanente de la colección ENAIRE de arte contemporáneo.
- En fin, en fecha 12 de marzo de 2019 se ha suscrito con el Ayuntamiento de Santander convenio para la ejecución de las obras de demolición de edificios en el paseo Alberto Pico y calle Marqués de la Ensenada y acondicionamiento como espacio público.

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

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

Asociaciones para la promoción de Santander como destino de crucero:

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

Asociaciones en el ámbito puerto –ciudad:

- APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)

Asociaciones técnicas en el ámbito de la logística:

- Cylog (Castilla y León Logística)
- Short Sea Shipping Promotion Center Spain
- ECG. The Association of European Vehicle Logistics.
- CID. Clúster de Industria de Defensa.

Asociaciones portuarias:

- ESPO (The European Sea Ports Organisation), Comité de Desarrollo Sostenible.
- ATPYC-PIANC (Asociación Técnica de Puertos y Costas)
- IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros)
- Asociación Internacional Derecho Portuario
- World Harbour Project (WHP), red mundial para dar visibilidad a los proyectos y actuaciones en los puertos participantes, compartir experiencias, etc.

Asociaciones en el ámbito de la documentación:

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

Asociaciones en otros ámbitos:

- AMICA Cantabria Asociación con fines sociales
- AMBILAMP Asociación para el reciclaje

Promoción comercial.

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

A lo largo del año 2019 la Autoridad Portuaria de Santander asistió a las siguientes ferias:

- “Seatrade” de Fort Lauderdale (Sector cruceros).
- “Seatrade” de Lisboa (Sector cruceros).
- “Cruise Summit” de Madrid (Sector cruceros).
- “SIL” de Barcelona (Sector logístico).
- “Breakbulk” de Bremen (Sector logístico, portuario y naval).
- “Fruit Attraction”, Madrid.
- “Transport Logistic” de Munich.
- “Wind Europe” en Bilbao.

I_31 Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación.

	2017	2018	2019
Montante de gastos	111.888,79	89.396,03	163.919,14
Gastos de explotación	21.858.000	21.611.930	20.792.000
% de gastos en promoción comercial	0,51%	0,41%	0,74%

Compromiso institucional

I_32 Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.

- Gestión de servicios y acceso a la información basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación.

- Informar del catálogo de servicios electrónicos que la Autoridad Portuaria pone a disposición de los usuarios del puerto, y de los ciudadanos en general, a través de su sede electrónica o su página web.

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

Notificación electrónica de facturas y recepción electrónica de facturas.

Portal de acreditaciones de acceso al Puerto.

Servicio de planificación, coordinación y gestión del Consejo de Administración de la APS.

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

Aplicación para móviles Android y Apple con diversas funcionalidades

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

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

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

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

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

Existe un plan de continuidad de negocio de TIC. Se dispone de un CPD de respaldo en edificio independiente, que mantiene copias de todas las máquinas principales.

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

Existe un plan de contingencias TIC que permite mantener un segundo centro de datos, caso de no disponer del principal.

- Informar sobre las iniciativas desarrolladas en materia de ciberseguridad.

Junto con PdE y el resto de Autoridades Portuarias estamos trabajando en la implantación de sistemas y servicios de ciberseguridad, para el establecimiento de un SOC (Centro de Operaciones de Ciberseguridad) externalizado. Este plan pretende realizar el contrato de un SOC durante el ejercicio 2020.

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

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

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

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

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

- Puerto Inteligente

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

- Video vigilancia perimetral con detección basada en cámaras térmicas e infrarrojas basadas en tecnologías de machine learning e IA.
- Control telemático de iluminación con luminarias LED.
- Control de accesos, con pre-registro a través de un portal en Internet. Identificación basada en QR. Integración con los sistemas de accesos de las terminales portuarias.
- Nueva sala de control de Servicios con todos los sistemas y servicios integrados.

I_33 *Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.*

A.- INNOVACIÓN E INVESTIGACIÓN

De un tiempo a esta parte, los puertos, exigidos por su papel central en el funcionamiento de una economía globalizada, vienen aumentando progresivamente sus demandas de innovación y nuevo conocimiento. Crear y aplicar conocimiento para, entre otras cuestiones, tomar mejores decisiones, optimizar la gestión de las necesidades cotidianas, acelerar la eficiencia, hacer más con menos, ser más creativos, innovadores y productivos. Innovar para concebir y proporcionar nuevos y mejores servicios, para transformar las propias capacidades y singularidades en ventajas sostenibles, para adaptarse a los cambios, responder a los nuevos retos, anticiparse al futuro, etc.

Favorecer la generación de nuevo conocimiento, de pensamiento fresco; facilitar la exploración de ideas capaces de inspirar e inducir actuaciones innovadoras; movilizar el espíritu emprendedor, constituyen objetivos de atención de la Autoridad Portuaria de Santander, que ha venido impulsando a través acciones de sensibilización y reflexión para el sector; edición de publicaciones técnicas; impartición de seminarios y talleres especializados; la organización de un concurso de ideas (intraemprendimiento), cooperación instituciones afines, creación de un ecosistema de innovación, dinamización local de la iniciativa Ports 4.0, etc.

A.1.- PORTS 4.0 – SANTANDER PORT LAB. ACCIONES DIVULGATIVAS

A través del Fondo “Ports 4.0” y sus ejes impulsores locales, los “Port Labs”, el sistema portuario español ha puesto en marcha un programa de “innovación abierta” destinado a atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento hacia el sector para impulsar su productividad, competitividad y sostenibilidad.

Dotado inicialmente con 25 M€, el Fondo está dirigido a financiar ideas y proyectos innovadores, incrementales y disruptivos, que aporten soluciones, capacidades diferenciales y ventajas competitivas la industria logístico-portuaria. El programa cuenta con una incubadora/aceleradora de “startups” y “spin-off”, KPMG – INNSOMNIA, destinada a proporcionar asesoramiento, orientación y apoyo a las ideas y proyectos para impulsar su despegue y lanzamiento al mercado.

Entre las 14 sedes con las que cuenta “Ports 4.0” se encuentra la de Santander, ubicada las instalaciones del Faro de la Cerda de la Autoridad Portuaria de Santander.

Con objeto de movilizar y ampliar la capacidad de innovación del Puerto de Santander y su comunidad logístico-portuaria, y configurar a su alrededor un tejido creativo y emprendedor (startups, spin-off, ingenierías avanzadas, centros investigación, etc.) con potencial para concebir y desarrollar productos, servicios, tecnologías, etc. que le aporten valor, la Autoridad Portuaria de Santander, en colaboración con la Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, la Sociedad para el Desarrollo Regional de Cantabria (SODERCAN) y el Centro Internacional

Santander Emprendimiento (CISE) viene trabajando en la conformación de un “ecosistema” que posibilite el flujo y la combinación de conocimiento interno y externo, que facilite la experimentación y favorezca el brote, la cristalización e implementación de buenas ideas y proyectos; asignado a Santander Port Lab el papel de “driver” dinamizador de este “ecosistema”.

Así, junto a las acciones formativas que se describen más adelante, y en línea con la labor emprendida durante el último trimestre de 2018, a lo largo de 2019 se llevaron a cabo cinco sesiones informativas, tanto en grupos reducidos como en sesiones plenarios, destinadas a presentar en fondo “Puertos 4.0”.

SESIÓN INFORMATIVA 1ª

Lugar: Sala Consejo Autoridad Portuaria de Santander. Muelles de Maliaño S/N. Santander

Fecha: 8 febrero. (Sesión plenaria)

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander; Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, Sociedad para el Desarrollo Regional de Cantabria (SODERCAN) y el Centro Internacional Santander Emprendimiento (CISE).

El propósito de esta sesión, a la que fueron convocadas entidades, empresas y "startups" locales, desarrolladoras de productos y servicios con perfiles afines y conectables con las actividades que se realizan en los puertos, fue la de exponer la idea de “ecosistema de innovación” del Puerto de Santander: su visión, misión, integrantes, áreas de trabajo, hoja de ruta; así como intercambiar opiniones y puntos de vista sobre la conformación y funcionamiento de dicha “comunidad”, la innovación en el sector portuario, etc.

SESIÓN INFORMATIVA 2ª

Lugar: Faro de la Cerda. A. Portuaria de Santander. Parque de la Magdalena S/N. Santander

Fecha: 24 abril (Grupo reducido)

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander; Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, Sociedad para el Desarrollo Regional de Cantabria (SODERCAN)

Reunión informativa, de formato similar a las llevadas a cabo en el último trimestre de 2018, que estuvo orientada a los miembros de dos clústeres: MARCA, Clúster Marítimo de Cantabria, y el Sea of Innovation Cantabria Cluster (SICC) focalizado en las Energías Marinas, y en la que participaron las siguientes empresas y entidades: Acorde, Astander, Centro Tecnológico de Componentes (CTC), Degima, Demoliciones Submarinas, Edronica, Enwesa, IH Cantabria, McValnera, y Saitec Offshore Technologies.

SESIÓN INFORMATIVA 3ª

Lugar: Sede CISE. Centro Internacional Santander Emprendimiento. CDTUC. ETS de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Avenida de los Castros, s/n, Santander

Fecha: 30 de abril (Grupo reducido)

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander; el Centro Internacional Santander Emprendimiento (CISE)

En el marco de la colaboración que la Autoridad Portuaria de Santander mantiene con el Centro Internacional Santander Emprendimiento CISE, entidad que tiene como misión generar una sociedad mejor impulsando las capacidades creativas e innovadoras de las personas y colectivos y gestionar el conocimiento necesario para potenciar el emprendimiento integral de la sociedad, se consideró de interés la organización de una sesión de trabajo con los alumnos de sus programas formativos de innovación y emprendimiento, con la finalidad de invitarles a incorporarse al “Ecosistema de Innovación y Emprendimiento”, y presentarles y animarlos a participar a la iniciativa “PUERTOS 4.0”.

JORNADA PORTS 4.0

Lugar: Palacio de la Magdalena. UIMP. Parque de la Magdalena S/N. Santander

Fecha: 12 de julio (Sesión plenaria)

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander; Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, Sociedad para el Desarrollo Regional de Cantabria (SODERCAN); Puertos del Estado; UIMP; Incubadora/Aceleradora KPMG - INNSOMNIA.

Sesión informativa en la que Quim Martínez Bosch, Director de Management Consulting de KPMG Asesores, S.L. efectuó una presentación técnica sobre la configuración del fondo Ports 4.0, su lanzamiento, su roadMap, resultados esperados, vías de colaboración, etc.; para seguidamente, y tras una ronda de exposición de dudas y consultas por parte de los asistentes, se llevó a cabo un coloquio en torno a los retos de innovación del Puerto de Santander y su comunidad logística moderado por Jaime González, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, y Federico Gutierrez -Solana, Director de CISE.

JORNADA PORTS 4.0 - AFTERWORK SANTANDER

Lugar: Salón de Actos Fundación Botín. C/ Pedrueca N.º 1, Santander

Fecha: 28 noviembre (Sesión plenaria)

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander; Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, Sociedad para el Desarrollo Regional de Cantabria (SODERCAN); Puertos del Estado; UIMP; Incubadora/Aceleradora KPMG – INNSOMNIA; Fundación Botín.

En esta reunión informativa, que contó con la presencia de Jorge Muyo López, Director General de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria; Cristina López Arias, Directora de la Autoridad Portuaria de Santander; y Federico Gutiérrez-Solana, Director de CISE; Silvia Moreno Lombardo, Consultora de KPMG Asesores, S.L., además de ofrecer una charla sobre el fondo Ports 4.0 y las bases reguladoras del programa, presentó la oficina de la Incubadora/Aceleradora del fondo Ports 4.0 en Santander, y el plan de asesoramiento y operativa previsto para su funcionamiento.

A.2.- INNOVACIÓN: ACCIONES FORMATIVAS

SEMINARIO - TALLER: HACIENDO QUE LAS IDEAS COBREN VIDA I

Dirección:

Néstor Guerra Escohotado.

Ingeniero Superior de Telecomunicaciones, emprendedor, mentor y formador experto en Lean Startup.

Lugar: R. S. Tennis de La Magdalena; Av. de la Magdalena, 8, Santander

Fechas: 25 - 26 de febrero

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander, SODERCAN, CISE, Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado.

En el marco de las acciones emprendidas para, a partir de la iniciativa "Puertos 4.0", promover la creación de un "ecosistema" de innovación alrededor del Puerto de Santander, la Autoridad Portuaria, en colaboración con SODERCAN y la Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria y Puertos del Estado, organizó el seminario - taller "HACIENDO QUE LAS IDEAS COBREN VIDA I" con un triple propósito. En primer lugar, facilitar un primer contacto entre las empresas de base tecnológica y "startups" y los agentes constitutivos de la comunidad logístico-portuaria de Santander.

En segundo lugar, brindar a los participantes un conocimiento práctico sobre las técnicas y las herramientas más eficaces de pensamiento creativo para la generación y conceptualización de ideas y su transformación en iniciativas y proyectos innovadores. En efecto, es voluntad del Puerto de Santander que el referido "ecosistema" se desenvuelva también en un "entorno de aprendizaje", que propicie oportunidades y contextos para que sus miembros se alimenten de nuevos conocimientos y actitudes que inspiren y enciendan su imaginación. Y, en tercer lugar, actuar como potencial catalizador y movilizador de ideas susceptibles de ser presentadas a la primera convocatoria de "Puertos 4.0".

SEMINARIO - TALLER: HACIENDO QUE LAS IDEAS COBREN VIDA II: UN ENFOQUE PRÁCTICO PARA LANZAR NUEVOS PRODUCTOS Y SERVICIOS

Dirección:

Néstor Guerra Escohotado.

Ingeniero Superior de Telecomunicaciones y Formador Experto en Lean Startup

Lugar: Pabellón de Servicios Campus de Las Llamas. UIMP. Avda. de los Castros, 42. Santander

Fechas: 11 de junio

Entidades: Autoridad Portuaria de Santander, SODERCAN, CISE, Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado y la UIMP.

Dando continuidad a las jornadas llevadas a cabo a finales de febrero, la Autoridad Portuaria de Santander, nuevamente en colaboración con SODERCAN y la Dirección de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Emprendimiento Industrial del Gobierno de Cantabria, organizó el seminario-taller "Haciendo que las ideas cobren vida II: un enfoque práctico para lanzar nuevos productos y servicios".

Integrado en la programación académica de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, esta acción formativa, que fue impartida también por Néstor Guerra Escohotado, estuvo conformada por una combinación de sesiones teóricas y prácticas destinadas a aportar conocimientos y herramientas para diseñar modelos basados en cómo se crea, entrega y captura valor, poder entender el proceso de desarrollo del cliente y las actividades clave relacionadas con la validación de esos modelos en su fase inicial y como diseñar experimentos - o Productos Mínimos Viables - para interactuar con los usuarios o clientes y evolucionarlos de manera adaptativa en incremental. Todo ello focalizando a la aplicación de dichas herramientas a la elaboración de propuestas susceptibles de ser presentadas a la iniciativa "Puertos 4.0".

TALLER DE INNOVACIÓN PORTUARIA

Dirección:

José Ramón Ruiz Manso.

Jefe Dpto. de Actividades Corporativas de la Autoridad Portuaria de Santander

Lugar: Centro Cultural de la Pontificia Universidad Católica de Perú. Lima. Perú

Fechas: 16 y 17 septiembre de 2019

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

Iniciativa de capacitación, inscrita también dentro de la colaboración desarrollada con la Autoridad Portuaria Nacional de Perú; en este caso concebida como una acción destinada específicamente a personal de dicha entidad con tres objetivos prioritarios: comenzar a sembrar de una cultura de la innovación en el seno de la APN, tratando de sensibilizar a sus empleados respecto de la importancia de la creatividad y el intraemprendimiento como fuentes de generación de valor, de perfeccionamiento, transformación y modernización de los "modus operandi" del sistema portuario peruano; brindar a los participantes unos conocimientos básicos y prácticos respecto de algunos conceptos, técnicas y herramientas de pensamiento creativo enfocadas a la generación y conceptualización de ideas y su transformación en iniciativas y proyectos innovadores; y tratar de generar una sugerente cartera de "oportunidades" y "retos" de innovación focalizados en los intereses de la APN.

Sobre la base de estos objetivos generales, el programa se estructuró en dos módulos. El primero, titulado "Creatividad e Innovación. Aproximación Conceptual", estuvo configurado por cuatro conferencias destinadas a brindar a los asistentes una aproximación conceptual y reflexiva básica en torno a las dinámicas de la creatividad y la innovación.

El segundo, consistió en el desarrollo de un "Taller de Innovación" organizado en cuatro fases: "Focalización: Oportunidades y Retos de Innovación"; "Creatividad: Brainstorming"; Conceptualización y Prototipado de Ideas; y "Demo Day"; todo ello con el propósito de identificar y seleccionar "oportunidades" y "retos" de innovación relevantes, generadores de valor para la APN; producir ideas para dar respuesta a los retos seleccionados; evaluar las ideas más prometedoras y analizar sus posibilidades de convertirse en acciones efectivas de innovación; dar

forma a las ideas elegidas para tratar de hacerlas tangibles; describir y argumentar las ideas para su exposición y explicación pública; y someter las ideas a procesos de mejora mediante la identificación de sus puntos críticos, debilidades etc.

A.3.- ESTUDIOS, INFORMES Y PUBLICACIONES

RELACIONES PUERTO-CIUDAD EN LATINOAMÉRICA

Dando continuidad al informe presentado en marzo de 2018, “PERÚ, PUERTOS Y CIUDADES PORTUARIAS: RELACIONES DINÁMICAS EN UN MUNDO GLOBALIZADO”, en el que se daba cuenta de las iniciativas desarrolladas en 2017 en Lima y Paita al amparo del “Acuerdo Internacional no Normativo” suscrito en 2016 entre la Autoridad Portuaria Nacional de Perú y la Autoridad Portuaria de Santander, para diseñar e impulsar una estrategia puerto ciudad para el sistema portuario peruano; en 2019 se elaboró un segundo informe: “PERÚ, INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD: CONCEPTUALIZACIÓN Y FORMULACIÓN ESTRATÉGICA”, en el que, además de reseñarse las acciones “puerto-ciudad” llevadas a cabo en Lima, Piura y Paita entre el 26 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se daba cuenta de los resultados de los trabajos llevados a cabo en los talleres desarrollados con el propósito de progresar y profundizar en la conceptualización, formulación e implementación de una estrategia puerto-ciudad para la Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

Asimismo, durante 2019, se abordó la elaboración del informe-memoria “NICARAGUA: PUERTOS Y CIUDADES PORTUARIAS. PROCESOS, RETOS Y OPORTUNIDADES”, documento destinado a dar cuenta de las acciones de capacitación llevadas a cabo en Managua y Corinto en diciembre de 2018 dentro del “Acuerdo Internacional no Normativo” suscrito en 2017 con la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua, así como a exponer las principales ideas, conclusiones extraídas de los talleres puerto-ciudad realizados en dichas localidades con el fin de analizar y diagnosticar el estado de las relaciones entre ambos actores y comenzar a construir pensamiento estratégico en esta materia.

TRÁFICO MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN CENTROAMÉRICA

Como resultado de las sesiones de trabajo del taller “EL TRÁFICO MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN CENTROAMERICA: RETOS Y OPORTUNIDADES”, desarrollado en agosto en San José, Costa Rica al amparo del “Acuerdo Internacional No Normativo” suscrito en el mes de mayo entre COCATRAM y la Autoridad Portuaria de Santander, evento al que se hace referencia en otro apartado de este informe, se elaboró un informe en el que se sintetizan los puntos de vista y aportaciones efectuadas por los participantes en el taller a fin de viabilizar la puesta en marcha de servicios de tráfico marítimo de corta distancia en la región.

Así, el documento constituye una síntesis de los puntos de vista, análisis y aportaciones efectuadas durante las sesiones de trabajo: el modelo de negocio de TMCD de la Unión Europea; el mercado centroamericano y su potencial, las condiciones de su oferta y dotación de infraestructuras; el estudio del caso Costa

Rica: los modelos de TMCD adaptables a la realidad mesoamericana; análisis DAFO, propuestas de actuación, conclusiones, etc.

PUBLICACIONES

Durante 2019 la APS publicó la monografía, titulada “El Impacto Económico del Puerto de Santander en Cantabria para el Año 2015”, fruto del trabajo de investigación efectuado por los profesores de la Universidad de Cantabria Coto Millán, Mateo Mantecón, Casares Hontañón y Parra Rodríguez. Dicha publicación se inscribe en la relevante tradición de estudios de impacto económico portuario que desde mediados de los años 90 comienzan a desarrollarse en España; y, más concretamente, con los trabajos que desde las referidas fechas viene llevando a cabo la Universidad de Cantabria por encargo de la Autoridad Portuaria para evaluar el impacto económico del Puerto de Santander.

En este quinto estudio, a través del perfeccionamiento de las metodologías de trabajo empleadas en investigaciones previas, los autores abordan el impacto económico de la actividad desarrollada en el Puerto sobre la economía de Cantabria para el año 2015, ratificando el papel principal que la actividad portuaria desempeña en la economía de Cantabria, tras una década de profundas transformaciones económicas y sociales marcada por un contexto de crisis estructural.

Recursos económicos totales en I+D+i por Dpto. Actividades Corporativas (2019)

Gasto en I+D+i en €	15.035,30 €
(Gasto en I+D+i/ Totales gastos de explotación) *100	0,72 %
Inversión en I+D+i en €	- €
(Inversión en I+D+i /Total de inversiones) *100	- %

I_34 *Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.*

Junto a las acciones formativas llevadas a cabo en el ámbito de la innovación ya reseñadas, durante 2019 la actividad docente de la Autoridad Portuaria de Santander se desplegó en los siguientes ámbitos:

B.- ACTIVIDADES DOCENTES

B.1.- CURSOS, SEMINARIOS, ENCUENTROS, TALLERES

EL COMERCIO INTERNACIONAL: TRANSPORTE MARÍTIMO Y OPERATIVA PORTUARIA

MÓDULO: LOS PUERTOS COMO CENTROS INTERMODALES Y CENTROS LOGÍSTICOS

Modalidad: On-Line

Fechas: 6ª edición; 11 de marzo – 26 de mayo

Fechas: 7ª edición; 23 de septiembre – 8 de diciembre

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

Especialmente concebido para profesionales del área internacional de empresas que orientan su producción al mercado de exportación (principalmente pymes), o tienen interés en iniciarse en el comercio exterior, el curso cuenta con 120 horas de carga lectiva siendo impartido íntegramente en formato on-line.

Su programa se articula alrededor de cuatro módulos que ofrecen a los alumnos conocimientos sobre logística y operativa portuaria; riesgos inherentes al transporte marítimo, con especial énfasis en la fase en la que el producto pasa por el puerto; aduanas, Incoterms, contratos de transporte, etc. Formación que se complementa con visitas a los principales puertos españoles.

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

Durante 2019 se celebraron dos ediciones de este Curso, junto con las correspondientes sesiones y visitas técnicas efectuadas al Puerto de Santander, eventos se reseñan en otro apartado de este informe.

III ENCUENTRO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA

Dirección:

Jaime González López.

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

Paul Willems.

Director de Land Transport Spain DB Schenker

Lugar: Paraninfo Campus de Las Llamas. UIMP. Avda. de los Castros, 42. Santander

Fechas: 09 mayo

Entidades: Entidades que promueven el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP: Autoridad Portuaria de Santander, Puertos del Estado, Gobierno de Cantabria, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Universidad de Cantabria, y el patrocinio de Bergé y Cía., S.A.

Evento anual que, concebido e impulsado por la Autoridad Portuaria de Santander, tiene como principal propósito interrogarse por el presente y futuro del sector; actuar como plataforma de diálogo y reflexión tanto sobre las prácticas, procesos y problemáticas que están transformando su actual "modus operandi", como sobre los desafíos, tendencias y dinámicas de cambio que están llamadas a perfilar su porvenir.

El Encuentro se llevó a cabo en el marco de las actividades académicas de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, y contó con un atractivo programa en el que destacados expertos procedentes de empresas de reconocido prestigio internacional, abordaron cuestiones de actualidad y futuro para el sector, tales como la innovación tecnológica, los nuevos requerimientos que el mercado está demandando a la cadena de suministro, o las estrategias competitivas del transporte marítimo de corta distancia. Un conjunto de temáticas sugerentes, que fueron tratadas a través mesas redondas, formato favorecedor del diálogo y el intercambio de ideas y de animados coloquios.

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

Dirección:

Ignacio Arrondo Perals.

Subdirector Económico - Financiero. Contabilidad Analítica de Puertos del Estado
Cristina López Arias.

Directora de la Autoridad Portuaria de Santander

Javier López Lara.

Responsable de Infraestructuras Costeras de IH Cantabria

Lugar: Santander. Campus de Las Llamas de la UIMP

Fechas: 10 de mayo - 06 de junio

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

El Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos constituye una iniciativa de cooperación internacional entre Puertos del Estado, en representación del sistema portuario español, y la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos, que cuenta con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Santander, y se enmarca dentro de la programación académica de "Cantabria Campus Internacional" de la Universidad de Cantabria y la Universidad Internacional Menéndez Pelayo.

Consiste en un "Curso de Especialización" de 260 horas de carga lectiva, equivalente a 10,4 Créditos ECTS, de cuatro semanas de duración. Encaminado a facilitar la capacitación y el reciclaje técnico de profesionales del sector portuario latinoamericano con especial referencia a la casuística y experiencia española, el Curso ofrece a los alumnos una especialización selectiva en función de su perfil académico y desempeño profesional, pudiendo optar así entre dos áreas de conocimiento: "OPERACIONES PORTUARIAS" y "GESTIÓN AMBIENTAL,

El Curso fue dirigido por Ignacio Arrondo Perals, Subdirector Económico-Financiero y Contabilidad Analítica de Puertos del Estado; Javier López Lara, Profesor Titular de Ingeniería Hidráulica del IH Cantabria - Universidad de Cantabria, quien sustituyó a D. Íñigo J. Losada Rodríguez, Catedrático de Ingeniería Hidráulica que venía desempeñado estas labores desde la primera edición; y Cristina López Arias, Directora de la Autoridad Portuaria de Santander.

Como en años precedentes, el Curso se llevó a cabo en régimen de estudios a tiempo completo e impartición presencial, y estuvo configurado por más de 100 temas articulados en 19 unidades temáticas; incluyendo, asimismo, la realización de visitas técnicas a puertos, terminales e instalaciones portuarias de distinto tipo, así como a centros docentes y de investigación relacionados con los contenidos del Curso.

Su profesorado estuvo formado por un amplio equipo docente de más de 80 expertos y especialistas de amplia trayectoria profesional, procedentes del mundo universitario (laboratorios y centros de investigación y formación especializada); directivos y técnicos que ejercen su labor en el sector público portuario (Autoridades Portuarias, Puertos del Estado, etc.); y altos ejecutivos provenientes de distintos ámbitos de la iniciativa privada relacionados con el sector: operadores de terminales, consultores, empresas constructoras, etc.

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

Hay que destacar que, en esta edición, los alumnos tuvieron la oportunidad de participar en tres eventos profesionales que se celebraron en Santander en fechas previas al inicio de la actividad académica del Curso: el Santander Cruise Forum 2019, que se llevó a cabo el miércoles, 8 mayo en el salón de Actos Centro Botín, y que estuvo dedicado a analizar un segmento de negocio concreto del sector: los cruceros premium y de lujo; el “III Encuentro Internacional de Logística”, desarrollado el jueves, 9 mayo en el Paraninfo del Campus de Las Llamas de la UIMP, evento al que se hace referencia con más detalle en otro punto de esta memoria; y el Bautismo buque “MV Laureline” de la compañía CLdN CARGO, ceremonia celebrada en la mañana del viernes, 10 mayo en el Muelle de la Terminal de Pasajeros del Puerto de Santander.

La participación de los alumnos en los referidos eventos fue muy alta, ya que 80 % de ellos estuvieron presentes en el Forum y 85 % en el III Encuentro Internacional de Logística y el bautismo del buque.

MÁSTER UNIVERSITARIO EN INGENIERÍA COSTERA Y PORTUARIA

ESPECIALIDAD: INGENIERÍA PORTUARIA

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

Dirección:

Cristina López Arias.

Directora de la Autoridad Portuaria de Santander

Lugar: Sede del IH Cantabria. PCTCAN. Isabel Torres, 15 Santander

Fechas: 13 de mayo – 03 de junio

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

Cantabria, Universidad Internacional Menéndez Pelayo y Universidad de Cantabria.

El máster tiene como propósito proporcionar conocimientos especializados para comprender los complejos procesos litorales, y dar soluciones a los retos planteados en el desarrollo de proyectos en el ámbito costero, estuarino y portuario, mediante las más avanzadas metodologías, y el entrenamiento práctico en el uso de herramientas pioneras que se desarrollan tanto en el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria como en otros centros internacionales.

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

TALLER: EL TRÁFICO MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN CENTROAMÉRICA: RETOS Y OPORTUNIDADES

Dirección:

Jaime González López

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

José Dopeso

Director de Asuntos Marítimos y Portuarios de COCATRAM

Lugar: Double Tree Hilton. San José - Costa Rica

Fechas: 11 – 18 agosto

Entidades: COCATRAM y Autoridad Portuaria de Santander

A través de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, COCATRAM, los países centroamericanos vienen estudiando desde hace dos décadas las posibilidades de implantar soluciones de Tráfico Marítimo de Corta Distancia en la región a fin de fortalecer su integración y cohesión física y mejorar la articulación y competitividad del mercado supranacional. Dado que una de las fortalezas del Puerto de Santander radica en el desarrollo de este tipo de tráficos, y al amparo del “Acuerdo Internacional No Normativo” suscrito en el mes de mayo entre COCATRAM y la Autoridad Portuaria de Santander, en el mes de agosto se celebró en San José, Costa Rica, un taller regional destinado a estudiar y diagnosticar las posibilidades de desarrollo de cadenas logísticas de cabotaje regional, y su eventual rentabilidad económica para el sector privado.

A tal efecto, se constituyó un grupo de trabajo mixto, integrado por la parte mesoamericana por: Otto Noack y José Dopeso, Director Ejecutivo y Director de Asuntos Marítimos y Portuarios de COCATRAM, respectivamente; Carlos Ernesto González – Lastra – Presidente Honorario de COCATRAM; Rodolfo Sabonge de Logitrans Advisory; Eduardo Lugo, Gerente General de Maritime and Logistics

Consulting Group; y William García, Director de Integración Económica para Centro América; y por parte de la comunidad portuaria del Puerto de Santander: Jaime González, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander; Jose Antonio del Río Head of Break Bulk and UECC Spain; y José Luis González, CEO ABC Logistic S.L.; actuando como relatora por el proyecto Mesoamérica, Carolina Olivares Salguero.

IV ENCUENTRO DE DERECHO PORTUARIO Y MARÍTIMO

Dirección:

José Antonio Morillo-Velarde del Peso.

Jefe de la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado

Fernando Bárcena Ruiz.

Abogado y Presidente de la Asociación Internacional de Derecho Portuario

Lugar: Paraninfo del Palacio de la Magdalena de Santander. Universidad Internacional Menéndez Pelayo

Fechas: 12-13 de septiembre

Entidades: Asociación Internacional de Derecho Portuario, Organismo Público Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Santander, Asociación Española de Derecho Marítimo, Universidad Internacional Menéndez Pelayo y resto de entidades que promueven el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP: Universidad de Cantabria y Gobierno de Cantabria

Como en pasadas ediciones, los contenidos del IV Encuentro de Derecho Portuario y Marítimo se estructuraron en torno a una mesa redonda y un conjunto de ponencias dictadas por expertos en las que se analizaron tres cuestiones fundamentales. En primer lugar, el Real Decreto-Ley 9/2019, de 29 de marzo, por el que se modifica la ley 14/1994, de 1 de junio y la adaptación legal del régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías. En segundo lugar, el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo sobre Servicios Portuarios y su implantación. En tercer lugar, se estudió Real Decreto 131/2019 mediante el que se determinan las obligaciones para el establecimiento de los Consignatarios de Buques y su forma de funcionamiento. Finalmente, y a modo de colofón, se ofreció a los participantes una visión panorámica de la normativa y gobernanza portuaria en América Latina y El Caribe

SEMINARIO RELACIÓN PUERTO – CIUDAD: COMPETITIVIDAD GLOBAL, SOSTENIBILIDAD LOCAL

Diseño programa: Autoridad Portuaria de Santander y Autoridad Portuaria Nacional de Perú

Lugar: Hotel Novotel. Av. Victor Andrés Belaúnde 198, San Isidro 15073, Lima. Perú.

Fechas: 11-13 septiembre

Entidades: Autoridad Portuaria Nacional de Perú, Autoridad Portuaria de Santander y Comisión Interamericana de Puertos de la OEA.

La participación de la Autoridad Portuaria de Santander en este seminario quedó enmarcada entre las acciones de colaboración con la Autoridad Portuaria Nacional de Perú llevadas a cabo al amparo del “Acuerdo Internacional No Normativo” suscrito con dicha entidad en 2016; así como dentro del apoyo prestado al Grupo de Trabajo “Puerto – Ciudad” creado en el seno de la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA.

Diseñado como un evento internacional, facilitador del diálogo, el intercambio de ideas y reflexión conjunta respecto de los retos y prioridades actuales de las ciudades portuarias latinoamericanas, al mismo tiempo que en foco promotor e inspirador de la construcción de una visión compartida sobre su futuro, sus objetivos, al igual que sus contenidos, se articularon alrededor de tres módulos conforme a los siguientes ejes de reflexión y debate: “Motores y Tendencias de Cambio en las Ciudades Portuarias Latinoamericanas”, cuya principal finalidad fue la de analizar y entender el presente de los puertos y ciudades portuarias latinoamericanas; “Ciudades Portuarias, Territorios Inteligentes”, cuyo objetivo fue el de tratar de caracterizar a la ciudad portuaria como territorio inteligente; es decir, intentar perfilar el patrón actual de lo que hoy se entiende por una "Smart Port City"; y “Planificación Estratégica de Ciudades Portuarias”, bloque que estuvo dedicado a reflexionar sobre la aplicación práctica de la planificación estratégica como instrumento de diálogo y colaboración entre puertos y ciudades.

El Puerto de Santander, además de colaborar en la concepción del programa, asesorar en la selección de ponentes, apoyar la conducción y moderación de los debates, y participar en los coloquios del seminario, contribuyó a sus contenidos con tres ponencias. La primera de ellas, titulada “Relaciones puerto-ciudad España: la experiencia del Puerto de Santander” que fue dictada por el Presidente de la Autoridad Portuaria, Jaime González López. Las dos restantes, denominadas “Puerto, ciudad y ciudad portuaria: territorios inteligentes”, e “Ideas para pensar las relaciones puerto-ciudad”, corrieron a cargo de José Ramón Ruiz Manso, Jefe Dpto. Actividades Corporativas.

B.2.- PRÁCTICAS ACADÉMICAS

La formación supervisada de estudiantes en contextos de trabajo reales es esencial para su desarrollo académico, personal y su futuro desempeño profesional. Las prácticas constituyen una particular situación de aprendizaje en la que, los estudiantes tienen la oportunidad de aplicar y complementar los conocimientos adquiridos y mantener un primer contacto con el mundo laboral.

La Autoridad Portuaria de Santander viene colaborando con las instituciones educativas en esta labor formativa facilitando a estudiantes de diferentes niveles y perfiles formativos la realización de estancias en prácticas en distintos ámbitos funcionales y operativos del Puerto de Santander. Así, durante 2019 diez estudiantes realizaron prácticas en el Puerto de Santander.

B.3.- VISITAS INSTITUCIONALES Y TÉCNICAS

La Autoridad Portuaria de Santander concibe las visitas a sus instalaciones, en su variado espectro de formatos y audiencias, como una oportunidad de

aprendizaje, como una experiencia formativa, en la que el descubrimiento, la observación directa y la experiencia personal constituyen el procedimiento cardinal de construcción del conocimiento.

Durante 2019 se gestionaron a través del Dpto. de Actividades Corporativas ocho visitas de carácter técnico/ institucional, la mayoría de ellas orientadas a conocer "in situ" distintas facetas y aspectos del Puerto.

En la primera visita oficial del Consejo de Gobierno de la UIMP a Santander tras su nombramiento, tres de sus miembros, María del Mar García Hernández, Vicerrectora de Difusión e Intercambio Científico; Pilar García Mouton, Vicerrectora de Enseñanzas del Español y Otras Lenguas; y Miguel Remacha Moreno, Vicerrector de Postgrado e Investigación; acompañados por Eloy Gómez Pellón, visitaron las instalaciones del Faro de la Cerda y mantuvieron una reunión en las que se trataron distintos aspectos de la colaboración entre ambas entidades.

Posteriormente, en el mes de agosto, acompañadas por el Presidente de la Autoridad Portuaria, Jaime González López, María Luz Morán Calvo-Sotelo, Rectora de la UIMP, junto con Pilar García Mouton y Carlos Gómez García, Gerente de la Universidad, efectuaron una visita a las instalaciones portuarias.

A comienzos del mes de mayo la Autoridad Portuaria recibió a Otto Noack Sierra, Director Ejecutivo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). En el transcurso de su visita, el Sr. Noack, además de firmar un "Acuerdo Internacional No Normativo" con la Autoridad Portuaria de Santander, cuestión a la que se hace referencia en otro apartado de este documento, visitó las principales terminales portuarias, y por intermediación de la APS el Instituto de Hidráulica Ambiental IH Cantabria.

Igualmente, asistió a II Santander Cruise Forum 2019 y al III Encuentro Internacional de Logística, y dictó la ponencia de apertura XIX Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, con una conferencia titulada "Desarrollo de una estrategia marítima y portuaria para Centroamérica".

Como parte de los contenidos académicos del Curso "Comercio Internacional: Transporte Marítimo y Operativa Portuaria", acción formativa promovida por el ICEX y en la que, tal y como se indica en otro apartado de este documento, colabora la Autoridad Portuaria de Santander", se recibieron dos visitas, una en el mes de junio y otra en el de noviembre, correspondientes a la sexta y séptima edición del Curso.

Dichas visitas, además de comprender un recorrido guiado por las instalaciones portuarias y citas con las terminales de automóviles y gráneles agroalimentarios, englobaron charlas específicas, en las que los alumnos recibieron explicaciones sobre las características y particularidades del Puerto de Santander y se les ilustró sobre los trámites aduaneros que se efectúan en los puertos.

En el mes de septiembre se recibió a Cristina Rechy, Coordinadora de Proyectos de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), entidad con la que viene colaborando en la organización de acciones formativas tales como el Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos o en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad.

En el transcurso de su visita, se mantuvo una reunión con Mar García de los Salmones, Directora de la Sede de Santander de la UIMP, cuyas instalaciones vienen actuando como sede académica y residencial del mencionado Curso Iberoamericano.

En noviembre se organizó la visita de Mónica Segnini y Mario Zárate CEO y Director Gerente General y Director de compañía DESACARGA, Servicios Integrados de Logística de Costa Rica. Dicha empresa, de origen costarricense, tiene el proyecto de poner en marcha un servicio de tráfico marítimo de corta distancia en la costa del Pacífico centroamericano; y, en razón a ello, su interés por estudiar y conocer de primera mano las soluciones que se vienen implementado en el Puerto de Santander para este tipo de líneas regulares.

En dicha visita, los representantes de DESACARGA, además de efectuar un seguimiento "in situ" de las operaciones que se desarrollan en las terminales de TMCD del Puerto de Santander, tuvieron la oportunidad de entrevistarse con Pablo Pellón, General Manager CLdN Shipping Lines Spain; José Antonio del Río, Head of Break Bulk. Head of Spain UECC; Roberto Castilla, Director Adjunto de Brittany Ferries España; y Manuel Trueba, Director de Cantabriasil / Marítima Dávila Santander.

También en el mes de noviembre, una delegación de técnicos de la EMPRESA PORTUARIA QUETZAL (Guatemala), formada por Ana Luisa Mejía Barrientos, Jefa Unidad Asesoría y Planificación Portuaria; Claudia María Cermeño, Asistente Técnico III; y Celeste Eunice Recinos, visitó el Puerto de Santander. En este caso, su interés se focalizó en cuestiones tales como la operativa de algunas de las terminales especializadas (graneles sólidos minerales, agroalimentarios y automóviles), el funcionamiento de la Lonja de Pescado y las experiencias en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad.

B.4.- VISITAS UNIVERSITARIAS

Durante 2019 se recibieron un total de cinco visitas de grupos universitarios que, en conjunto, supuso la recepción de un total de 114 personas.

B.5.- OTRAS ACTIVIDADES DOCENTES: COLABORACIONES

Además del diseño y la organización de sus propias actividades de capacitación y las concebidas y llevadas a cabo en colaboración con otras instituciones interesadas en impulsar iniciativas conjuntas, la Autoridad Portuaria de Santander apoyó un conjunto de acciones formativas promovidas o impulsadas otras entidades.

COLABORACIONES CON LA UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

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

MÁSTER UNIVERSITARIO EN INGENIERÍA COSTERA Y PORTUARIA

La colaboración con este Máster, citada en otro capítulo del presente informe, en concreto, con su especialidad en Ingeniería Portuaria, se materializó en el diseño e impartición de la asignatura "Gestión Portuaria", actividad llevada a cabo del 13 de mayo al 3 de junio en las dependencias del Instituto de Hidráulica Ambiental IH Cantabria.

MÁSTER UNIVERSITARIO EN COMERCIO TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INTERNACIONALES

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

COLABORACIONES CON LA UNIVERSIDAD INTERNACIONAL MENÉNDEZ PELAYO

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

SUMMER SCHOOL ON QUANTUM TECHNOLOGIES

Dirección: Diego Porras Torre

Instituto de Física Fundamental, CSIC

Secretaría: Ramón Aguado Solá

Instituto de Ciencia de Materiales de Madrid, CSIC

Fechas: 17 al 21 de junio de 2019

Entidades: UIMP, CSIC

I INTERNATIONAL SCHOOL ON PARTICLE PHYSICS AND COSMOLOGY. NEW WINDOWS TO THE UNIVERSE: GRAVITATIONAL WAVES AND MULTI-MESSENGERS

Dirección:

Teresa Rodrigo

Catedrática de Física Atómica. Directora del Instituto de Física de Cantabria (CSIC-UC)

Alberto J. Castro-Tirado

Profesor de Investigación. Instituto de Astrofísica de Andalucía

Fechas: 1 al 5 de julio de 2019

Entidades: UIMP, Fundación General CSIC

MÁSTER INTERUNIVERSITARIO EN HISTORIA CONTEMPORÁNEA. CICLO DE CONFERENCIAS. HISTORIOGRAFÍA Y METODOLOGÍA HISTÓRICA: NUEVOS RETOS

Dirección:

Fernando Molina

Investigador Doctor Permanente de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

Secretaría:

Víctor Amado

Profesor Adjunto de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

Fechas: 1 al 5 de julio de 2019

Entidad: UIMP

**IV ESCUELA DE MEDIO AMBIENTE “TARIANA PÉREZ DE GUZMÁN EL BUENO”.
LOS DESAFÍOS DEL ANTROPOCENO: DE LA INVESTIGACIÓN Y LA
COMUNICACIÓN A UNA NUEVA GOBERNANZA DE LOS RECURSOS DEL PLANETA**

Dirección:

Fernando Valladares

Profesor de Investigación del Museo Nacional de Ciencias Naturales, CSIC

Profesor Asociado de la Universidad Rey Juan Carlos

Secretaría:

Belén Acuña Míguez

Doctorada en Biología

Fechas: 15 al 19 de julio de 2019

Colaboración: Fundación Tatiana Pérez de Guzmán el Bueno

Recursos económicos totales dedicados a formación y actividades docentes por Dpto. Actividades Corporativas (2019)	
Gasto en formación y actividades docentes	32.744,52€
(Gasto en formación y actividades docentes / Total gastos de explotación:)*100	0,157 %
Inversión en formación y actividades docentes	- €
(Inversión en formación y actividades docentes /Total de inversiones materiales e inmateriales) *100	- %

C.- ACTIVIDADES CULTURALES

Desde mediados de la década de los años de 80, la Autoridad Portuaria de Santander 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.

C.1.- COMISIÓN ASESORA DE ACTIVIDADES CULTURALES

Uno de los hitos más relevantes de la actividad cultural desarrollada por la Autoridad Portuaria durante 2019 ha sido el inicio del quehacer de la Comisión Asesora de Actividades Culturales, figura constituida por su Consejo de Administración con el propósito de estudiar y evaluar la viabilidad y la calidad de las diferentes propuestas culturales que la APS recibe para llevarse a cabo sus instalaciones, así como de elevar a su consideración nuevas actuaciones y proyectos que, acordes con la trayectoria de la institución, contribuyan a preservar e incrementar el nivel de calidad de sus actuaciones.

Durante el ejercicio, la Comisión estuvo formada por los siguientes miembros:

Vocal Nato representante de la Autoridad Portuaria:

Carlos Limorti García.

Vocales No natos:

Marta Mantecón Pérez. Historiadora del arte.

Pedro Fernández Lastra. Arquitecto.

Luis Sazatornil Ruiz. Catedrático de Historia del Arte en la Universidad de Cantabria.

Juan Martínez Moro. Artista, ensayista y catedrático de Dibujo.

José Luis Vicario Merino. Escultor.

Invitada:

Cristina Alonso Presmanes. Pianista y compositora.

Secretario:

Francisco Javier Álvarez García. Jefe del Departamento de Administración General y Servicio Jurídico de la Autoridad Portuaria

En el desempeño de las funciones que le ha sido atribuidas, la Comisión fue convocada durante 2019 en tres ocasiones, reuniéndose el 31 de mayo, el 2 de septiembre y el 29 de noviembre, respectivamente.

C.2.- PALACETE DEL EMBARCADERO

Durante 2019 en el Palacete del Embarcadero se exhibieron ocho muestras, que fueron visitadas por un total de 41.066 personas. Una circunstancia singularmente relevante de su agenda expositiva fue que el periodo anual de apertura al público fue sensiblemente más reducido que otros años; ya que, durante los meses de febrero, marzo y abril, el edificio permaneció cerrada por trabajos de mantenimiento.

Previamente al referido cierre, la sala acogió la muestra titulada "Sensorium"; que, producida por Repsol, permitió al visitante, a través de experiencias sensitivas interactivas que invocaban su memoria gustativa, táctil, auditiva, olfativa y visual, efectuar un recorrido mental a lugares emblemáticos de la geografía española.

Tras la pausa por las citadas tareas de mantenimiento, el Palacete reanudó sus actividades sumándose a la primera edición en Santander del festival PhotoEspaña. Así, y como sede de la sección oficial, acogió la muestra "Human + Landscape. Colección Kells", que había sido galardonada meses atrás con el prestigioso premio al coleccionismo de la Fundación Arco, siendo el Palacete el lugar en el que por primera vez se mostraba al público.

Durante el periodo estival se mantuvieron las colaboraciones que la Autoridad Portuaria viene sosteniendo durante esta época del año con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y el Archivo Lafuente.

Así, y por lo que respecta a la UIMP, y a modo de homenaje a Juan txu Rodríguez, fotógrafo que trabajó para dicha institución y reportero de guerra asesinado en Panamá tres décadas atrás, se presentó una muestra que, bajo el título 'Memoria

gráfica de españoles en USA”, reunió imágenes, muchas ellas inéditas, de investigadores, cineastas, deportistas y otros profesionales españoles que allí vivían.

Entre ambas exposiciones se intercaló la muestra “Proyecto transformación Paseo Pereda y Hernán Cortés”, que estuvo dedicada a mostrar al público el proyecto reconversión de la histórica sede social de dicho Banco de Santander en museo y centro cultural, obra del arquitecto David Chipperfield.

Por su parte, la colaboración con el Archivo Lafuente estuvo protagonizada por la Transición española a la democracia, una de las etapas más importantes de la historia del siglo XX de nuestro país. La exposición, “Secuencias de la Transición. España 1975-1979” reunió una selección de fotografías de varios de los fondos documentales que componen el Archivo, especialmente del Fondo Tino Calabuig, ofreciendo al visitante un acercamiento panorámico a la complejidad de aquella etapa.

Ya en el último trimestre del año fueron programadas tres muestras de muy diferente contenido. La primera de ellas, “Imago Urbis. Las ciudades españolas vistas por los viajeros (siglos XVI-XIX)”, mostró, a partir de fondos procedentes, entre otras instituciones, del Museo de Bellas Artes de Asturias, la Biblioteca Menéndez Pelayo, el Archivo Lafuente o las Universidades de Cantabria y Oviedo, un análisis de la imagen artística de las ciudades españolas desde los primeros atlas publicados hasta la aparición de la fotografía.

Como actividad complementaria de esta muestra, en la tarde del 27 de octubre, se llevó a cabo una visita guiada, abierta al público, dirigida por comisarios de la muestra, los profesores Luis Sazatornil y Vidal de la Madrid.

Acto seguido, la Autoridad Portuaria se sumó al programa de celebración del XV aniversario del Instituto Internacional de Investigaciones Prehistóricas de Cantabria (IIIPC), acogiendo en el Palacete la exposición “Prehistoria en Vanguardia”, muestra que permitió acercar al gran público los principales resultados de década y media de investigación de dicha institución en el ámbito de la prehistoria y la arqueología.

El ciclo anual de exposiciones de esta sala concluyó con una nueva edición de la muestra “Tipos”, certamen dedicado al diseño gráfico que, en esta ocasión, estuvo dedicado a ilustrar la relación entre el diseño y la sociedad.

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZAN	VISITANTES
SENSORIUM	24/27 enero	Guía Repsol y Autoridad Portuaria de Santander	1.968
HUMAN + LANDSCAPE COLECCIÓN KELLS PHOTOESPAÑA	9 mayo/23 junio	PHotoESPAÑA, Ayuntamiento de Santander y Autoridad Portuaria de Santander	6.006

2019- SANTANDER			
MEMORIA DE ESPAÑOLES EN USA EL TRABAJO INÉDITO DE JUANTXU RODRÍGUEZ	28 junio/21 julio	Universidad Internacional Menéndez Pelayo y Autoridad Portuaria de Santander	4.699
PROYECTO TRANSFORMACIÓN PASEO PEREDA Y HERNÁN CORTÉS	26 julio/4 agosto	Banco Santander y Autoridad Portuaria de Santander	6.347
SECUENCIAS DE LA TRANSICIÓN: ESPAÑA 1975-1979	8 agosto/29 septiembre	Archivo Lafuente, Autoridad Portuaria de Santander, Universidad Internacional Menéndez Pelayo	11.660
IMAGO URBIS. LAS CIUDADES ESPAÑOLAS VISTAS POR LOS VIAJEROS (SIGLOS XVI-XIX)	3/27 octubre	Autoridad Portuaria de Santander y Museo de Bellas Artes de Asturias	3.881
PREHISTORIA EN VANGUARDIA XV ANIVERSARIO IIIPC	31 octubre/24 noviembre	Instituto Internacional de Investigaciones Prehistóricas de Cantabria Autoridad Portuaria de Santander	2.712
TIPOS 19	29 noviembre 2109/ 5 enero 2020	Fundación Santander Creativa; Gobierno de Cantabria Autoridad Portuaria de Santander	3.793

C.3.- CENTRO DE ARTE FARO DE CABO MAYOR

La actividad cultural del Centro de Arte Faro de Cabo Mayor también arrancó con retraso respecto a años precedentes, concretamente en el mes de abril, ya que, durante los dos primeros meses del año, al igual que el Palacete del Embarcadero, las instalaciones permanecieron cerradas al público por trabajos de mantenimiento. No obstante, la cifra total de visitantes fue de 46.792 personas, un 10 % más que en 2018.

Como viene siendo habitual, la actividad expositiva del Centro giró alrededor de dos ejes. En primer lugar, la “exposición permanente” que, conformada por una selección de obras de arte y un conjunto de objetos procedentes de la Colección Sanz-Villar, se exhibe en las salas Cabo Mayor, Cabo Menor y Anular; y, en

segundo lugar, el programa de “exposiciones temporales”, a cuyo contenido se dedican un espacio individualizado de la Sala Cabo Menor y la Sala Isla de Mouro.

La reapertura del CAFCM se llevó a cabo el 26 de febrero, mostrando al público una revisión, redistribución y ampliación de los contenidos artísticos de la “exposición permanente”, tarea que estuvo a cargo de Juan González de Riancho, comisario de arte y experto conocedor de la obra de Eduardo Sanz.

El programa de exposiciones temporales, que se inició en mayo, estuvo conformado por cuatro muestras. La primera de ellas, de producción propia, estuvo dedicada al artista Antonio Rojas; quien, bajo el título “Punto de Mira”, planteó al espectador un juego a varias bandas en el tablero de lo visible entre dos protagonistas: la visión del mundo y las imágenes de la pintura. Para ello, y siguiendo un método ya usual en su pintura, el artista recurrió a re-utilizar de una manera personal algunos de los recursos pictóricos procedentes de la tradición, y de forma particularmente oportuna, la idea renacentista de la representación de la ventana abierta dentro del cuadro.

Ya en el mes de julio fue inaugurada la exposición “Morfología del Encuentro”, de José Luis Serzo, artista que, haciendo honor a su fama de creador multidisciplinar, entiende su obra como un gran relato en el que sus personajes representan arquetipos que discurren entre capas de interpretación bajo el trabajo minucioso y realista de su figuración. Así, en esta exposición el autor relató la historia de Michael Burton Junior, un alto ejecutivo en finanzas inspirado en las películas de Wall Street de los 80, que se ve abocado a emprender un camino iniciático en la búsqueda, quizá, del sentido de su vida. Esta muestra, que había sido exhibida en los meses de enero-marzo en la Fundación Ramón J. Sender de la UNED de Barbastro, fue organizada en colaboración con ambas entidades.

Tras el éxito obtenido por la primera edición del certamen “Mini Print Internacional Cantabria. El Mar y los Faros”, la Autoridad Portuaria consideró oportuno dar continuidad a esta iniciativa, organizada en colaboración con SM Pro Art Circle, mediante el lanzamiento de nueva convocatoria de este premio y la posterior exhibición las obras seleccionadas el CAFCM. Como resultado, el evento consiguió duplicar el número de artistas participantes, consolidándose como certamen de obra gráfica multidisciplinar, con casi 500 obras de muy alta calidad técnica y estética procedentes de las más diversas partes del mundo.

Finamente, a comienzos del mes de diciembre, y como en años precedentes, la Autoridad Portuaria colaboró nuevamente con el Gobierno de Cantabria en el “Orbital Residency”, un programa internacional de residencias dirigido a artistas jóvenes y de media carrera cuyos resultados se exponen en la sala temporal del CAFCM. Este año, Mar Guerrero y Adolfo Bimer fueron los artistas seleccionados, que exhibieron objetos cerámicos de distintos tamaños que vinculan arqueología y astronomía, así como pinturas, esculturas y objetos que muestran la interioridad material y metafórica del cuerpo humano.

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZAN
------------	--------	-----------

AMPLIACIÓN EXPOSICIÓN COLECCIÓN PERMANENTE SANZ- VILLAR	31 marzo/5 mayo	Autoridad Portuaria de Santander
PUNTO DE MIRA. ANTONIO ROJAS	11 mayo/7 julio	Autoridad Portuaria de Santander
MORFOLOGÍA DEL ENCUENTRO. JOSÉ LUIS SERZO	11 julio/15 septiembre	Autoridad Portuaria de Santander; Fundación Ramón J. Sender; UNED Barbastro
II MINI PRINT INTERNACIONAL CANTABRIA. "EL MAR Y LOS FAROS"	15 agosto/31 diciembre	SM Pro Art Circle; Autoridad Portuaria de Santander
ORBITAL RESIDENCY #5 MAR GUERRERO Y ADOLFO BIMER	7 diciembre/5 enero	Gobierno de Cantabria Autoridad Portuaria de Santander

C.4.- COLECCIÓN DE ARTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

Tanto a través de la programación expositiva desarrollada en sus salas, como por medio de la implementación de proyectos específicamente destinados a estimular la creatividad a través de la reflexión y exploración de las conexiones entre puerto y arte como objeto y forma de conocimiento, la Autoridad Portuaria ha ido reuniendo un interesante patrimonio conformado por pinturas, dibujos, esculturas, fotografías, instalaciones, obra gráfica, etc.

En el proyecto de acondicionamiento de las naves sitas en la calle Marques de la Ensenada N.º 12 para nueva sede del Centro de Documentación de la APS, elaborado en estrecha colaboración con el estudio Cabanas Fernandez y Camino Arquitectos, se consideró oportuno destinar parte de estas instalaciones a la custodia de los referidos bienes culturales; habilitándose con tal fin un espacio especialmente dedicado a la conservación de estos objetos, dotado con los dispositivos y medidas necesarias para su adecuada custodia y salvaguarda.

Dentro de esta dinámica, durante 2019 se procedió a proveer a este depósito del mobiliario de almacenamiento requerido, así como a la instalación en el mismo de los fondos artísticos.

Por otra parte, con motivo de la exposición de artista Antonio Rojas en el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor, dicho autor procedió a la donación a la APS de la obra titulada "Punto de mira III", óleo sobre lienzo, de 45 x 33 cm, para su incorporación a los fondos de Arte de la Autoridad Portuaria de Santander.

C.5.- PUBLICACIONES CULTURALES

A lo largo de 2019, la Autoridad Portuaria publicó y/o colaboró en la edición de las siguientes publicaciones de perfil cultural y artístico:

TITULO/AUTOR	EDITOR	FECHA /LUGAR	N.º PÁGINAS
Punto de mira. Antonio Rojas. (Catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander.	Santander, 2019.	44 págs.
Morfología del encuentro. José Luis Serzo. (Catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander; Fundación Ramón J. Sender; UNED Barbastro; Noca Paper.	2019	110 págs.
II International Mini Print Cantabria. (Catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander; SM Pro Art.	Santander, 2019	90 págs.
Sazatornil Ruiz, Luis y Madrid Álvarez, Vidal de la (eds.): Imago Urbis. Las ciudades españolas vistas por los viajeros (siglos XVI-XIX).	Trea y Museo de Bellas Artes de Asturias, con la colaboración del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, las Universidades de Cantabria y Oviedo y la Autoridad Portuaria de Santander.	Gijón, 2019	696 págs.

C.6.- TALLERES, PRESENTACIONES Y OTROS EVENTOS

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. Así, en el CAFCM se llevó a cabo el 1 de junio el taller infantil de artes plásticas y literatura “Picovuela”, parte de la convocatoria “Tan cerca” de la Fundación Santander Creativa.

El 1 de julio, en el marco del Día Internacional de las Ayudas a la Navegación Marítima, el CAFCM acogió algunas de las actividades programadas por la Autoridad Portuaria de Santander para sumarse a dicha conmemoración, incluyendo una exposición con una pequeña selección de señales marítimas antiguas y modernas como muestra de la evolución en este campo.

El Faro de Cabo Mayor también fue escenario privilegiado de la presentación del libro de Fernando Moreno titulado ‘Islas, Islotes y Faros de Cantabria’, evento organizado el 29 de noviembre en colaboración con el Gobierno de Cantabria y Septentrión Ediciones.

Asimismo, CAFCM y Palacete del Embarcadero acogieron durante las fiestas navideñas varios talleres infantiles de diseño gráfico, en paralelo a la exposición TIPOS 19.

C.7.- OTRAS ACTIVIDADES

Finalmente, cabe mencionar tres iniciativas de perfil cultural llevadas a cabo durante el año. Dos de ellas referidas a colaboraciones institucionales y una tercera de índole interna.

La primera de las colaboraciones corresponde a la celebración el 11 de febrero del “Día internacional de la Mujer y la Niña en la Ciencia”, iniciativa promovida por la Universidad de Cantabria, en la que participó la Autoridad Portuaria de Santander mostrando durante varias semanas en Estación Marítima una figura a tamaño real de Silvia Martínez Núñez, investigadora del Instituto de Física de Cantabria (IFCA).

La segunda colaboración está relacionada con la exposición “Imago Urbis. Las Ciudades Españolas Vistas Por Los Viajeros (Siglos XVI-XIX)”, muestra producida por el Museo de Bellas Artes de Asturias, y que fue presentada, tal y como se ha reseñado en otro apartado de este documento, en el mes de octubre en el Palacete del Embarcadero. Concretamente, la colaboración a la que se hace referencia consistió en el préstamo al referido Museo de un conjunto de vitrinas para su exhibición en el Palacio de Velarde de Oviedo desde 25 de abril al 23 de junio.

La tercera de las acciones desarrolladas consistió en, como parte representativa y singular del patrimonio cultural de la Autoridad Portuaria, el inventario y catalogación del conjunto de sus modelos y maquetas de buques.

Recursos económicos totales dedicados a actividades culturales por Dpto. Actividades Corporativas (2019)	
Gasto en actividades culturales	74.094,16€
(Gasto en actividades culturales / Total gastos de explotación:)*100	0,356 %
Inversión en actividades culturales	4.802 €
(Inversión en actividades culturales /Total de inversiones materiales e inmateriales) *100	0,10. %

D.- CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

El Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Santander tiene como principal misión la de garantizar la custodia, conservación y acceso al patrimonio documental generado por la institución desde sus antecedentes más recientes, que se remontan a 1872 con la creación Junta de Obras del Puerto de Santander, y que ha dado lugar a la creación del fondo más completo y homogéneo de la memoria histórica contemporánea de nuestro puerto.

Entre las labores de tratamiento y gestión documental que realiza para administrar los fondos a su cargo, el Centro, además de atender las consultas de sus usuarios internos, hace accesible su patrimonio documental, dentro de los límites establecidos por la normativa vigente, a usuarios externos interesados, fundamentalmente investigadores, estudiantes, profesionales del ámbito portuario, etc.

Asimismo, el Centro, además de apoyar los requerimientos de información externa de la propia Autoridad Portuaria a través la biblioteca y la hemeroteca, actúa como depósito del fondo de publicaciones editadas por la institución.

D.1.- NUEVA SEDE

Paralelamente a la finalización de las operaciones de traslado y reinstalación de sus fondos documentales, -unas 3.000 cajas con más de 8.576 unidades de instalación-, desde sus antiguas dependencias en las naves de Gamazo, cedidas por la Autoridad Portuaria a la Fundación ENAIRE para la exhibición de la colección de Arte Contemporáneo de dicha entidad en Santander, a su nueva sede en la calle Marqués de la Ensenada, N.º 12, en las inmediaciones del Barrio Pesquero, el Centro de Documentación fue restableciendo gradualmente su actividad habitual.

Así, por ejemplo, a principios del año, se reanudó el servicio de consultas externas, que había quedado temporalmente suspendido para concentrar todos los esfuerzos en la ejecución de un traslado rápido y eficiente. Estos procesos se fueron completando progresivamente, de tal modo que en el transcurso de la primavera el Centro de Documentación recuperó plenamente su normalidad.

Como resultado de todo ello, la APS cuenta hoy con unas modernas instalaciones que, además de garantizar las condiciones necesarias para el tratamiento y conservación de sus fondos documentales, le proporcionan capacidad de crecimiento y de mejora de sus servicios durante años.

D.2.- GESTIÓN DE FONDOS DOCUMENTALES

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

TABLA RESUMEN GESTIÓN DE FONDOS DOCUMENTALES 2019			
SECCIONES	INCREMENTO FONDOS		
ARCHIVO GENERAL ADMINISTRATIVO	Expedientes	Expedientes registrados en 2019	128
		N.º total expedientes a 31 diciembre 2019	21.846
CARTOGRAFÍA	Mapas/planos	Unidades registradas en 2019	-
		N.º total unidades a 31 diciembre 2019	1.792
MEDIATECA / FOTOTECA	Fotografías	Imágenes digitalizadas en 2019	-
		N.º total imágenes digitalizadas a 31 diciembre 2019	10.681
	Biblioteca	Libros registrados en 2019	60

BIBLIOTECA / HEMEROTECA		N.º total libros registrados a 31 diciembre 2019	6.844
	Hemeroteca	Revistas registradas en 2019	1
		N.º total revistas registradas a 31 diciembre 2019	322
	Noticias Prensa	Artículos registrados en 2019	434
		N.º total artículos registrados a 31 diciembre 2019	26.874

ARCHIVO GENERAL ADMINISTRATIVO

La principal colección documental que se conserva el Centro es la producida por la Autoridad Portuaria en el ejercicio de sus funciones, junto con la generada por los dos organismos que desde finales del siglo XIX le precedieron en la administración del Puerto: la Junta del Puerto y la Junta de Obras del Puerto.

A finales de 2019 este fondo quedó conformado por 21.846 expedientes organizados en 8.576 unidades de instalación. Parte de estos expedientes proceden de las 13 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 128 nuevos expedientes.

LA CARTOTECA

Uno de los conjuntos documentales más significativos que conforman la colección del Puerto, es el conformado por la compilación de mapas y planos, fundamentalmente relativos a obras y proyectos de ampliación de las instalaciones portuarias, que desde el tramo final del siglo XIX y hasta la actualidad, refleja la transformación física del puerto. Al margen de los depositados en custodia al servicio de Delineación, este fondo se compone de cerca de 1.800 planos.

En su misión de preservación, conservación y protección los fondos que tiene a su cargo, durante 2019 el Centro acometió la restauración de cuatro de estos planos y mapas históricos que conforman parte relevante del patrimonio documental de la APS.

La intervención consistió en la ejecución de labores de análisis químico, fumigación y limpieza, así como de consolidación de las fibras más deterioradas y la reintegración de las zonas perdidas.

El área de "Archivo General" incluye, además, la custodia de dos colecciones documentales ajenas generadas por entidades extintas vinculadas al Puerto de Santander: La primera procede de la Organización de Trabajos Portuarios (OTP), antecedente de las actuales Sociedades Anónimas de Gestión de Trabajadores Portuarios (SAGEP); mientras que la segunda está configurada por parte de la documentación producida por la Cofradía de Pescadores como entidad gestora de la antigua Lonja de Pescado.

MEDIATECA / FOTOTECA

El Centro de Documentación cuenta con una interesante colección de carácter audiovisual en la destacan, sobre manera, sus fondos fotográficos, valiosos por actuar tanto como registro de las actividades desarrolladas en el puerto como de expresión de la creatividad artística asociada al universo marítimo portuario.

Dicho fondo, 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 ya de su correspondiente ficha descriptiva, que están soportadas en la base de datos Apclmatge.

Durante 2019 el tratamiento documental aplicado a este fondo se centró fundamentalmente en la revisión y actualización de las fichas catalográficas de las imágenes ambas secciones.

BIBLIOTECA / HEMEROTECA

Otro de los recursos documentales con los que cuenta el Centro es una biblioteca especializada, en su mayor parte de contenido marítimo y portuario: ingeniería, administración y derecho, comercio, construcción naval, buques y navegación, memorias de puertos nacionales e internacionales, etc. dotada con unos 7.500 volúmenes.

A lo largo de 2019 se han incorporado a esta colección 60 nuevos títulos, procedentes de distintas donaciones, 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 322 títulos de diarios y revistas especializadas nacionales y extranjeras. Durante el ejercicio se completaron las labores de reordenación de esta colección, así como la actualización de las correspondientes fichas “cardex”, que muestran en detalle el estado de los números de cada título y ayudan a la correcta localización de los fondos. Esta colección de diarios y revistas se distribuye a través de un circuito diario que hace llegar al personal de la APS publicaciones especializadas en sus distintas áreas de trabajo.

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 434 nuevos artículos.

D.3.- ATENCIÓN A USUARIOS

El cambio de sede del Centro, y el correspondiente proceso de traslado y acomodación de sus fondos, que comenzó durante los últimos meses del 2018, ha afectado al volumen de consultas, peticiones de préstamo, reproducciones, etc., efectuadas en 2019.

Por lo que se refiere a las “consultas externas”, se atendieron 18 peticiones de 12 usuarios, quienes examinaron 50 expedientes y tres libros. La consulta de dicha documentación ha contribuido a la elaboración de algunas publicaciones, como el libro “Islas, islotes y faros de Cantabria” de Fernando Moreno; la redacción de artículos de investigación para la Revista Altamira – Centro de Estudios Montañeses, tesis doctorales, trabajos finales de grado y máster, preparación de conferencias para el Museo Marítimo del Cantábrico; así como materiales destinados a dar contenido a eventos tales como el Festival del Mar o el 150 Aniversario del Grupo Bergé.

En cuanto a las “consultas internas”, se resolvieron un total de 11 peticiones de nueve usuarios de distintas áreas y departamentos, que requirieron información para la elaboración de proyectos de la Autoridad Portuaria de Santander: Palacete del Embarcadero, muelles de Raos, nueva Lonja, etc. Ello supuso la movilización de 53 expedientes, ocho libros y una revista. De este conjunto de servicios, 14 requirieron el traslado de la documentación; y nueve precisaron de la realización de algún tipo reproducción, todas ellas de carácter digital y gestionadas a través de la propia red del Puerto.

Además de la labor desplegada en atención a las consultas efectuadas por los usuarios, el Centro de Documentación colaboró en la elaboración del proyecto de rehabilitación del Palacete del Embarcadero, mediante la redacción de un informe sobre tan emblemático espacio portuario, que incluía una reseña histórica del edificio y de la actividad cultural desarrollada en el mismo en el periodo 1985-2019, para la preparación del expediente de solicitud de financiación con cargo a los fondos estatales del 1,5% Cultural.

Asimismo, durante el último mes del año se llevó a cabo la difusión interna de la una relación de publicaciones duplicadas ofrecidas por el Centro de Documentación del Puerto de Valencia (CEDIPORT), gestionando las peticiones de libros solicitadas por el personal de la APS.

D.4.- 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 bibliotecas de instituciones públicas y privadas locales, nacionales e internacionales.

El fondo está integrado por unas 200 publicaciones entre libros de historia, economía, catálogos de arte y fotografía y producciones digitales. 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 contribuido a ampliar y renovar un espacio bibliográfico destinado a la reflexión y difusión del pasado y presente marítimo de Cantabria.

Durante 2019 se han incorporado dos nuevos títulos al fondo. El primero corresponde al catálogo de la exposición “Punto de Mira” del artista gaditano Antonio Rojas que se llevó a cabo en el Centro de Arte Faro Cabo Mayor. El

segundo consiste en un nuevo estudio impacto económico del Puerto de Santander en la economía de Cantabria para 2015; trabajo coordinado por el profesor Pablo Coto y elaborado por Ricardo Hontañón, Pedro Casares, Ingrid Mateo y Francisco Parra. Los datos técnicos de ambas publicaciones son los siguientes:

Título: Punto de mira. Catálogo de exposición.

Autor: Antonio Rojas

Editorial: Autoridad Portuaria de Santander

Santander, 2019; 44 páginas

Título: Impacto Económico del Puerto de Santander en Cantabria para el Año 2015.

Autores: Coto Millán, P.; Mateo Mantecón, I.; Casares Hontañón, P.; Parra Rodríguez, F.

Prólogo: González López, J.

Editorial: Autoridad Portuaria de Santander. Col. Navalía Técnica N.º 7.

Santander, 2019; 133 págs.

**Recursos económicos totales dedicados al Centro de Documentación por Dpto.
Actividades Corporativas (2019)**

Gasto en Centro de Documentación	11.800 €
(Gasto en Centro de Documentación / Total gastos de explotación:)*100	0,056 %
Inversión en Centro de Documentación	18.829,5€
(Inversión en Centro de Documentación /Total de inversiones materiales e inmateriales) *100	0,39 %

I_35 *Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.*

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

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

Ambos programas están vinculados a orígenes de fondos provenientes del desarrollo del Convenio Interadministrativo "Proyecto Frente Marítimo Portuario de Santander". Este Convenio se encuentra en punto muerto debido a la

anulación del Plan General de Ordenación Urbana de Santander. Por este motivo se retrasan los programas al año 2023 y siguientes.

Se han redactando en 2018 dos proyectos de construcción que mejorarán la integración de la terminal de ferries y cruceros en la interfase puerto-ciudad y que están siendo ejecutados en 2019:

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

Los porcentajes estimados de los proyectos de mejora de la terminal de ferries, respecto a la inversión total de la Autoridad portuaria, son del 3% en 2018 y 5% en 2019. Cuando se pueda reanudar la inversión en los dos programas ligados al Convenio del “Proyecto Frente Marítimo Portuario de Santander”, los porcentajes estimados respecto a la inversión total de la Autoridad Portuaria serán del orden del 20% durante los 5 años de desarrollo de las obras de construcción (entre 2026 y 2030).

I_36 *Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.*

Gastos e Inversiones en seguridad y protección	2017	2018	2019
Gastos en Seguridad en Miles de €[1]	0	0	0
Gastos de Explotación en Miles de €	21.858	21.611,93	20.792
% de Gastos en Seguridad	0,00%	0,00%	0,00%
Inversiones en Seguridad en Miles de €	0	0	0
Total de inversiones en Miles de €	3.481	6.671,73	4.801
% de Inversiones en Seguridad	0,00%	0,00%	0,00%

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

Gastos e Inversiones ambientales	2017	2018	2019
Gastos en Medio Ambiente en Miles de €	1.077,54	692,25	989,92
Gastos de Explotación en Miles de €	21.858,00	21.611,93	20.792
% de Gastos en Medio Ambiente	4,93%	3,20%	4,76%
Inversiones en Medio Ambiente en Miles de €	0,00	0,00	0,00
Total de inversiones en Miles de €	3.481	6.671,73	4.801
% de Inversiones en Medio Ambiente	0,00%	0,00%	0,00%

DIMENSIÓN ECONÓMICA⁶

Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria

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

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

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

Uno de los instrumentos previstos en la ley para la sostenibilidad económica de las Autoridades Portuarias es la autonomía de gestión y la autosuficiencia económico-financiera de los puertos de interés general. Los principales hitos de sostenibilidad económica del ejercicio 2019 son:

- El importe neto de la cifra de negocios ha sido de 22.981 miles de euros, un 0,6 % superior a la cifra de negocios en el ejercicio 2018.
- El resultado de explotación, que representa la capacidad de la empresa de generar beneficios con su actividad ordinaria, se redujo en 1.731 miles de euros, un 32,5 % menos que en 2018.
- El resultado del ejercicio 2019 ha sido de 3.631 miles de euros, un 32,2 % menor que el del ejercicio 2018 (-1.722 miles de euros).

Situación económica financiera.

E_01 *Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición dada en la*

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

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

	2018	2019
Resultado Ejercicio (miles de €):	4.936	3.182
Activo no corriente neto medio (miles de €)	265.422	256.894
RATIO (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100	1,86%	1,24 %

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

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

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

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

	2016	2017	2018	2019
EBIDTA (miles de €)	7.352	6.899	12.172	10.369
% de variación de EBIDTA	+5,42%	-6,16%	76,43%	-14,81%
Toneladas movidas (Tm)	4.867.000	5.171.000	5.986.000	6.584.000
RATIO (EBIDTA/tonelada)	151,06	1,33	2,03	1,57

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

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

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

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

E_03 Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{Amortización de la deuda}^1 + \text{Intereses}^2) / \text{Cash Flow}^3$

	2018	2019
Amortizaciones (miles de €)	0	0
Intereses (miles de €)	0	0
Suma	0	0
Cash flow (miles de €)	11.258	9.525
RATIO (%)	0%	0%

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

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

³ Cash Flow antes de intereses

E_04 Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales⁷ sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.

	2018	2019
Terrenos sin actividad (miles de €)	23.450	23.450
Activos no corriente neto medio (miles de €)	265.422	256.894
RATIO (%)	8,83 %	9,13 %

RATIO = $(\text{Terrenos y bienes naturales sin actividad en el ejercicio}^3 / \text{Activo no corriente neto medio del ejercicio}^4) * 100$

⁷ Se entiende por terrenos y bienes naturales sin actividad:

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

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

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

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

	2016	2017	2018	2019
Gastos de explotación	20.499	21.858	18.985	20.792
Ingresos de explotación	21.044	23.786	24.631	24.696
RATIO (%)	97,41%	91,89%	77,08%	84,19%

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

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

⁶ Entendido como ingreso de explotación el importe neto de la cifra de negocio

Nivel y estructura de las inversiones

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

	2016	2017	2018	2019
Inversión pública Total (miles de €)	6.190	3.481	8.261	4.801
Cash - Flow (miles de €)	6.823	5.971	11.258	9.525
RATIO (%)	90,72%	58,30%	73,38%	50,40%

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

⁷ Se excluye la inversión en inmovilizado financiero.

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

	2016	2017	2018	2019
Inversión privada (miles de €)	8.875	9.659	1.000	-
Inversión pública (miles de €)	6.190	3.481	8.261	4.801
RATIO (%)	143,4%	277,5%	12,11%	0%

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

⁸ Se excluye la inversión en inmovilizado financiero (en el mismo dato de inversión que el utilizado en el indicador E_06)

E_08 *Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado)*

	2018	2019
Inversión pública (miles de €)	8.261	4.801
Activos netos medios (miles de €)	265.422	256.894
RATIO (%)	3,11%	1,87%

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

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

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

Negocio y servicios

E_09 *Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto del importe neto de la cifra de negocio (INCN)*

	2016	2017	2018	2019
INCN (miles de €)	18.647	21.370	22.852	22.981
Tasa de ocupación (miles de €)	5.724	6.424	6.664	7.018

100x(T. Ocupación / INCN)	30,70%	30,06%	29,16%	30,54%
Tasa de actividad (miles de €)	1.597	1.599	2.015	2.025
100x(T. Actividad / INCN)	8,56%	7,48%	8,82%	8,81%

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

	2016	2017	2018	2019
Toneladas totales movidas (Tm)	4.867.000	5.171.000	5.986.000	6.584.000
Superficie para concesiones (m ²)	2.057.000	2.057.000	2.057.000	2.057.000
Toneladas / m2	2,36	2,51	2,91	3,20

E_11 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.

	2016	2017	2018	2019
Toneladas totales movidas (Tm)	4.867.000	5.171.000	5.986.000	6.584.000
Metros lineales de muelle en activo	6.104	6.104	6.104	6.104
Toneladas / m²	797	847,1	980,7	1.079

Valor generado y productividad

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

	2016	2017	2018	2019
INCN (miles de €)	18.647	21.370	22.852	22.981
Plantilla media anual	148	147	139	157
INCN / nº de empleados (miles de € por empleado)	126	145,4	164,4	146,4

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

	2016	2017	2018	2019
EBIDTA (en miles de euros)	7.352	8.797	12.172	10.369
Plantilla media anual	148	147	139	157
EBIDTA / nº de empleados (miles de € por empleado)	49,7	59,8	87,6	66,0

EBITDA¹¹ / Plantilla media anual

¹¹ Es el **EBITDA para el Sistema Portuario** calculado según se refleja para el indicador E_02.

Impacto económico-social

E_14 Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

E_15 Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

Para el análisis de impacto económico-social, se ha partido del estudio de impacto económico del Puerto de Santander realizado en 2015 y publicado en 2019 por la Universidad de Cantabria. Este último estudio se realizó siguiendo la metodología de análisis input-output empleadas en investigaciones anteriores para determinar el impacto económico del conjunto del Puerto de Santander (industria portuaria e industria dependiente del Puerto) sobre la economía de Cantabria y su hinterland en el mencionado año, siguiéndose la metodología más ajustada y más consensuada para la medición del impacto portuario.

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

	Directa	Indirecta e Inducida	Total contribución Industria Portuaria
Producto Interior Bruto (PIB)	2,60%	2,99%	5,59%
Excedente Bruto de Explotación	2,87%	3,10%	5,97%
Remuneración de asalariados	2,49%	2,87%	5,36%
Empleos	1,17%	3,00%	4,17%

Efectos macroeconómicos directos, indirectos e inducidos de la Industria Portuaria (%Cantabria). Fuente: Universidad de Cantabria.

	Industria Portuaria	Industria Dependiente del Puerto	Total industria portuaria e industria dependiente del Puerto
Producto Interior Bruto (PIB)	5,59%	4,97%	10,56%
Empleos	4,17%	4,79%	8,96%

Efectos macroeconómicos directos, indirectos e inducidos del Puerto de Santander (% sobre Cantabria). Fuente: ICANE, Universidad de Cantabria.

Industria Portuaria

Las empresas directamente vinculadas al puerto generaron en 2015 un VAB de 90 M€, un 0,81% del PIB regional, dando empleo a 1.124 personas, un 0,52% del total de Cantabria. Las empresas regionales que tienen instalaciones permanentes en el puerto, aunque su actividad económica no esté directamente relacionada con las actividades marítimas y portuarias, generando un PIB de 199 M€, es decir, un 1,79% del PIB regional, dando empleo a 1.430 personas, representando un 0,65% del empleo regional. En consecuencia, **las empresa regionales presentes en el puerto de Santander, esto es, la Industria Portuaria, generaron un impacto directo de un 2,60% del PIB y de un 1,17% del empleo regional.**

Valorando el PIB asociado a las compras e inversiones que estas empresas realizaron en la región durante el 2015, se obtuvo un efecto indirecto del 0,91%. Utilizando el modelo input-output se extendió estos efectos a los inducidos sobre las compras interiores de bienes de consumo e inversión y los inducidos incluyendo el consumo asociado al empleo y sudistribución por el fjulo circular. Así se obtuvo una contribución de la actividad portuaria al PIB regional del 2,99%, de manera que **sumando las contribuciones directas, indirectas e inducidas, la Industrial Portuaria aporta un 5,59% al PIB regional y por el mismo procedimiento se obtuvo una aportación del 4,17 % al empleo regional.**

Esto significa que de cada 100 euros de riqueza que se generan en Cantabria, 10,56 se deben al Puerto de Santander. En cuanto al empleo, de cad 100 empleos generados en Cantabria, 9 se deben ala actividad económica asociada al Puerto de Santander.

Comparativa de los estudios de 2005 y 2015

	Industria Portuaria		Industria Dependiente	
	2005	2015	2005	2015
PIB	1,8 % (0,4% y 1,4%)	5,59% (2,60% y 2,99%)	4,30%	4,97%
Empleo	1,60%	4,17%	2,90%	4,79%

Los datos reflejan que entre 2005 y 2015 la industria vinculada directa o indirectamente con el puerto ha ganado peso en el PIB y en el empleo de Cantabria.

En resumen, considerando todos los impactos de la Industria Portuaria y de la Industria Dependiente del Puerto se estiman nos porcentajes del PIB regional del 10,56% y del 8,96% del empleo de Cantabria para 2015, frente a los obtenidos de 6,1% del PIB y 4,5% del empleo en el año 2015.

DIMENSIÓN SOCIAL

CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Descripción de la política de recursos humanos de la autoridad portuaria

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

En materia de recursos humanos, uno de los retos más importantes que nos marca la aprobación del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias es el referido a la retribución. Sin perjuicio de los incrementos anuales que se autoricen, se recogen las denominadas masas adicionales para el desarrollo profesional, acuerdos locales para productividad, así como el desarrollo de la Evaluación del Desempeño en los Acuerdos de Empresa.

Igualmente, el citado III Convenio marca como objetivo, en lo que a formación se refiere, el compromiso de actualizar el inventario de ocupaciones y catálogo de competencias. Evidentemente, estos dos aspectos señalados, se tendrán que desarrollar al unísono con Puertos del Estado, ya que en función de sus competencias tiene que liderar la parte económica y puesta a disposición de las Autoridades Portuarias.

Así mismo, se continúa en la línea de la acción formativa del Plan de Formación 2017-2020, que fue pactado con la Representación Legal de los Trabajadores, la misma se desarrolla, on-line, con cursos homologados en el Aula Virtual de Puertos del Estado, formación vinculada la Gestión por Competencias y en la Formateca de Grupo Conforsa.

Por otro lado, las ofertas del Empleo Público del 2019, en sus tres vertientes: la anual, la de estabilización de empleo y la motivada por el Brexit, marcarán un objetivo para este año, si bien se tendrá que compartir con los años 2020 y 2021, motivados principalmente por la entrada en vigor del Brexit.

Durante el año 2019, en el Personal de Convenio, causaron baja: por jubilación, DOS (2) y UNO (1) que promociona a Fuera de Convenio.

Por otro lado, en el Personal de Convenio, se produjeron DOS (2) nuevas incorporaciones, UNO (1) que promociona de Convenio y UNO (1) por Oferta del Empleo Público y UNA (1) baja por jubilación.

En lo que afecta a la estructura de personal, en el año 201, se realizaron UN (1) contrato de relevo.

El año 2019 se continúa realizando contratos de interinidad, para suplir las bajas de enfermedad, así como por circunstancias de la producción, al objeto de sustituir las vacaciones de la Policía Portuaria.

SEGURIDAD:

En el año 2019 se programó un simulacro de emergencia, que consistió en la evacuación del maquinista de una grúa automóvil propiedad de una de las empresas estibadoras del Puerto de Santander, en dicho simulacro, además de las empresas estibadoras también participaron los Bomberos de Santander y la empresa con la que la APS tiene contratado el Servicio de Ambulancias. Este simulacro fue una de las iniciativas acordadas en el Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander, para mejorar la coordinación en situaciones de emergencia en el Puerto.

Por otro lado, dentro de la Coordinación entre las APS y las distintas instalaciones y terminales existentes en el Puerto de Santander, se programó un simulacro por incendio de un buque atracado en el muelle de una concesión del Puerto de Santander, en dicho ejercicio participó Global Steel Wire, concesionaria del Muelle de Montaña, Bomberos de Santander, Gobierno de Cantabria a través de la Dirección General de Protección Civil, Boteros Amarradores del Puerto, REYSER y RUSA, empresas de remolque, Prácticos del Puerto, Cruz Roja del Mar, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Salvamento Marítimo y la Capitanía Marítima. Durante el simulacro, además de activarse el PAU, también se activó el PIM del Puerto de Santander.

Empleo en la Autoridad Portuaria

S_01 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria					
	2015	2016	2017	2018	2019
Plantilla Media Anual	166,92	160,42	156,25	151,75	157,17

S_02 Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria					
	2015	2016	2017	2018	2019
Porcentaje de trabajadores eventuales	15,45%	14,86%	17,19%	16,53	19,67

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

S_03 *Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.*

Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2019	
Actividad	Porcentaje sobre plantilla media anual
Oficina fuera de convenio	15,48%
Oficina dentro de convenio	40,65%
Mantenimiento	9,68%
Policía Portuaria	34,19%

S_04 *Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.*

Porcentaje de empleados cubierto por convenio colectivo	2015	2016	2017	2018	2019
	87,37%	86,29%	86,03%	85,17%	84,5%

Comunicación interna y participación

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

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

No existe representación sindical de los trabajadores de la Autoridad Portuaria en el Consejo de Administración. El Representante, del sindicato U.G.T., lo es en su condición de Responsable Sindical a nivel autonómico.

S_06 *Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.).*

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

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

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

- Si existen o no buzones de sugerencias u otro mecanismo que permita plantear sugerencias a cualquier trabajador sobre aspectos relacionados con la gestión del puerto.

No se dispone de ningún mecanismo de participación técnica de los trabajadores para la toma de decisiones o mejora de procesos.

Formación

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

	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación (2019)
Dentro de convenio	81,3%
Fuera de convenio	65,76%

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

2018	Total, Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	8.589	132,84	64,43
Fuera de convenio	389	24,33	15,99

S_09 *Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de acuerdo con el convenio colectivo actualmente en vigor).*

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

- Gestión de actividades pesqueras nivel I, 6 participantes.
- Gestión de actividades pesqueras nivel II, 19 participantes.
- Gestión de mercancías nivel I, 4 participantes.
- Gestión de mercancías nivel II, 9 participantes.
- Logística e intermodalidad nivel I, 1 participante.
- Logística e intermodalidad nivel II, 2 participantes.
- Náutica portuaria nivel I, 8 participantes.
- Normativa portuaria nivel I, 4 participantes.
- Normativa portuaria nivel II, 6 participantes.
- Operaciones y servicios portuarios nivel I, 5 participantes.
- Operaciones y servicios portuarios nivel II, 5 participantes.
- Sector y estrategia portuaria nivel I, 6 participantes.
- Sector y estrategia portuaria nivel II, 6 participantes.
- Sistemas de ayuda a la navegación nivel I, 4 participantes.
- Sistemas de ayuda a la navegación nivel II, 8 participantes.
- Tráfico de pasajeros nivel I, 4 participantes.
- Tráfico de pasajeros nivel II, 4 participantes.

Estructura de la plantilla y equidad.

S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

% de mujeres sobre el total de trabajadores	26,62%
---	--------

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

S_11 Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.

% de mujeres fuera de convenio	8,33%
--------------------------------	-------

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

S_12 Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

% Trabajadores fijos > 50 años	67,74%
--------------------------------	--------

S_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

% Trabajadores fijos < 30 años	0,81%
--------------------------------	-------

Seguridad y salud en el trabajo⁸

S_14 *Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como:*

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

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	3,6	22,36	8,08	8,03	19,19

S_15 *Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como:*

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

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

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

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

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,14	1,82	0,084	0,28	0,17

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

- 01/06/2019: Accidente de un trabajador del Servicio de Policía Portuario. La causa del accidente fue una mala pisada que le provocó un esguince de tobillo.
- 20/06/2019: Accidente de una trabajadora del Servicio de Policía Portuario. La causa del accidente fue una mala pisada que le provocó un esguince de tobillo.
- 21/08/2019: Accidente de una trabajadora del Servicio de Policía Portuario. La causa del accidente fue un golpe contra objeto inmóvil con el coche patrulla que le provocó molestias en las cervicales.
- 12/11/2019: Accidente de un trabajador de Sistemas de Ayuda a la Navegación. La causa del accidente fue un golpe en el brazo durante los trabajos de mantenimiento de una boya.
- 23/12/2019: Accidente de un trabajador de Sistemas de Ayuda a la Navegación. La causa del accidente fue una caída al mismo nivel que le provocó una contusión en un costado.

Medidas Preventivas: Se imparte formación periódicamente a todo el personal de la APS en materia de PRL. Entre otras acciones formativas, durante el año 2019 se ha impartido el curso de Nivel Básico de PRL de 30 horas de duración, y el curso de Seguridad Vial.

S_16 *Evolución del índice de absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores, calculado como:*

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

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

--

Evolución del índice de absentismo anual (IA)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	0,095%	1,23%	0,057%	2,02%	0,11%

S_17 *Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores.*

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2019		
Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
201	154	1,3

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

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

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

En materia de protección:

Ejercicio de seguridad y protección sobre una supuesta entrada masiva en el puerto de intrusos ilegales por la zona de Margen Norte (miércoles 19 junio 2019)

Ejercicio de implantación de nivel de seguridad antiterrorista N-4 para identificación de personas y registro de vehículos en el control de accesos de Maliaño (lunes 7 octubre 2019)

Ejercicio de seguridad y protección sobre el supuesto de recepción de un polizón devuelto a bordo del buque Baie Seine en el muelle de Almirante (miércoles 6 noviembre 2019)

En materia de seguridad

04/06/2019: Simulacro de evacuación del maquinista que se queda atrapado en la cabina superior de una grúa automóvil, debido a un incendio en la sala de máquinas. La evacuación del trabajador se realizó utilizando la escala de un camión de los bomberos de Santander.

11/11/2019: Simulacro de incendio en de un buque atracado en el puerto que no se puede controlar con los medios propios del buque. Además de activarse el PAU del Puerto de Santander, también se activó el PIM (Plan Interior Marítimo), al derramarse al mar, restos de hidrocarburo y otros materiales como consecuencia del incendio.

Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria

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

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

La última estimación de empleo directo del Puerto de Santander se realizó en 2015 y se editó en 2019 bajo un nuevo estudio de impacto económico del Puerto de Santander. En dicha publicación se determina el total de empleos directos, de 1.124 personas pero no discrimina por terminales, estaciones y servicios portuarios.

S_20 Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.

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

CONDICIONES REQUERIDAS:

- Certificar el Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el trabajo en OHSAS 18001:2007 (Servicios Portuarios)
- Cumplir con lo dispuesto en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, así como la normativa que la desarrolla.
- Tener aprobado el Plan de Prevención de Riesgos antes del inicio de la prestación del servicio.
- Cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la Zona de Servicio del Puerto.

- El personal deberá conocer los medios de que dispone la empresa, su localización y el uso de los medios destinados a las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, y seguridad del puerto, estando entrenado en su utilización.
- El prestador del servicio deberá cumplir con la legislación vigente en cada momento, y deberá mantener la formación continua de su personal.
- El titular deberá adjuntar un plan de respuesta a las emergencias, homologado por la autoridad competente en la materia.
- Informar si la Autoridad Portuaria comprueba o no, con carácter periódico, si las empresas prestadoras de servicios portuarios y las empresas que operan en régimen de concesión o autorización disponen de las licencias, autorizaciones, o inspecciones que les sean preceptivas en materia de salud y prevención.

En cuanto a la comprobación, se pide las inspecciones de grúas, conforme establece los pliegos, y en general, se entiende que conforme al Artículo 65 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, todas las obligaciones a las que se refiere el apartado de comprobación, “son obligación de la empresa prestadora del servicio correspondiente”, dice el párrafo segundo del citado artículo.

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

S_21 Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.

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

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

Los mecanismos de coordinación empleados, son los siguientes:

- **Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS):** Constituido por representantes de la APS y empresas que operan en el Puerto de Santander. El CCCAPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.

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

S_22 Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.

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

Se comprueba mediante requerimientos de la certificación.

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

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un sistema OHSAS de prevención de riesgos laborales:		
Tipo de terminal/ servicio	Nº Total	% con OHSAS
Terminal de mercancías	10	20% (*)
Terminal de pasajeros	-	-
Servicio estiba	5	20% (*)
Servicio MARPOL	3	100%
Servicio técnico náutico		
- Practicaje	1	100%

(*) Sólo se dispone de información de dos terminales y un operador a través del Convenio de buenas prácticas ambientales.

S_23 Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.

En relación a la Seguridad:

Durante el año 2019 no se ha impartido formación.

En relación a la protección:

Jornadas informativas de autoprotección y criterios de actuación ante atentados terroristas (3 mayo 2019)

Divulgación del Protocolo de actuación contra intrusos (2 agosto 2019)

Divulgación del Protocolo de actuación ante polizones extranjeros (21 agosto 2019)

RELACIONES CON EL ENTORNO

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

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

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

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

CONECTIVIDAD FÍSICA

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

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

CALIDAD AMBIENTAL

Uno de los ámbitos en los que a lo largo de los años se viene manifestado de forma más notoria el compromiso del Puerto con la ciudad, es el de la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía a través de mediante el diseño e implementación de políticas e iniciativas de sostenibilidad ambiental, respetuosas con el equilibrio entre las actividades portuarias y el medio natural y

urbano. Exigencia que contempla la redacción de su propia “Misión estratégica”, cuyo enunciado dice así:

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

A lo largo de estos años, este empeño se ha venido articulando a través de iniciativas proactivas contra los impactos negativos de la actividad portuaria tales como: la obtención de las certificaciones ISO 9001 e ISO 14001; la implantación de “Normas Ambientales” que establecen medidas preventivas en las operaciones convencionales; la monitorización de indicadores de calidad acústica, del aire, el control de calidad del vertido al mar de las aguas de escorrentía; el uso responsable de las aguas pluviales, que es recogida en aljibes para el riego y baldeo de muelles y pavimentos; la gestión y tratamiento de residuos y la aplicación de una tarifa que grava el exceso de éstos; diseño y construcción de terminales bajo criterios ambientales; el desarrollo de las “Autopistas del Mar; protección de hábitats naturales, y, más recientemente, se han comenzado a explorar acciones en el ámbito de la eficiencia energética.

REQUALIFICACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO PORTUARIO

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

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

CONOCIMIENTO- I+ D + i + f

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

Por otro lado, y en estrecha colaboración con las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, la Autoridad Portuaria ha puesto en marcha instrumentos como el Aula del Mar Rector Jordá, o el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, destinados a promover la capacitación e innovación sectorial y facilitar la colaboración entre entornos empresariales, científicos y universitarios. Asimismo, la APS, a través de “Port Lab Santander”, se ha constituido en un relevante actor y dinamizador del programa de “innovación abierta” impulsado por el sistema portuario español de titularidad estatal denominado “Ports 4.0”. Se trata de fondo destinado a atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento hacia el sector mediante la creación de un ecosistema de innovación que impulse su productividad, competitividad y sostenibilidad.

CULTURA E IDENTIDAD

Finalmente, en apoyo a la construcción de la identidad marítima de la ciudad y su actividad cultural, el Puerto de Santander cuenta con el Dique de Gamazo, el Palacete del Embarcadero, la Sala Naos o el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor y las actividades que se desarrollan en estas instalaciones que contribuyen a ampliar la oferta cultural de la ciudad; ejemplos significativos de las acciones emprendidas tanto en el ámbito de la protección, conservación, enriquecimiento y puesta en valor del patrimonio portuario, como del estímulo inducido al cultivo de las capacidades y prácticas creativas y artísticas.

S_24 Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).

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

DIMENSIÓN AMBIENTAL

Descripción de la estrategia ambiental

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

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

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

- Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente con ayuda de un Sistema Integrado de Gestión, aplicable a la “Gestión de Servicios del puerto comercial y administración del dominio público”, certificado según las normas ISO 9001-14001. Mediante este Sistema, la Autoridad Portuaria ha definido una Política Medioambiental en la que se recogen los principios generales para la prevención y mejora del entorno portuario y ha establecido los objetivos y metas ambientales necesarios con los que pretende, además de minimizar los impactos ambientales, adoptar una cultura de trabajo que incorpore criterios ambientales en la estrategia empresarial del puerto.
- Control ambiental de los servicios y actividades portuarias, sancionando las infracciones de la normativa y depurando las responsabilidades en caso de daños a terceros. La sanción aplicada sobre procesos ambientales incorrectos penaliza su competitividad en coste frente a los procesos que incorporan mejores tecnologías.
- Programas de gasto e inversión pública en materia ambiental para la limpieza diaria de la zona de servicio terrestre y lámina de agua del Puerto; gestión de residuos; dotación de equipos de medición para el control de la calidad del aire; equipos de alerta de vertidos a la Bahía y de decantadores en muelle para eliminar cargas sólidas a la dársena portuaria; estudios de ruido en zonas sensibles puerto-ciudad; caracterización de suelos y estudios de riesgos; dotación de equipos y sistemas de lucha contra la contaminación marina; iniciativas de ahorro de

recursos naturales (aljibes de captación de agua de lluvia, control de fugas, cambios a led, etc.)

- Incentivos para impulsar la inversión privada en instalaciones y equipos (terminales especializadas, tolvas ecológicas, etc.) que mejoren los aspectos ambientales de las operaciones más allá de lo exigido en la legislación vigente.
- Extensión de los Sistemas de Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente a los prestadores de Servicios Portuarios y Terminales especializadas a través de cláusulas en los Pliegos de Condiciones. En la actualidad los Servicios Portuarios y algunos Servicios Comerciales (practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre, manipulación de mercancías, recepción de desechos de buques, suministro de combustibles y aceites) y las Terminales especializadas disponen de Sistemas de Gestión certificados según ISO 14001.

En definitiva, la protección ambiental del entorno del puerto es un objetivo de la Autoridad Portuaria, que debe compartir el resto de agentes económicos y sociales del puerto.

La iniciativa privada debe ser capaz de aprovechar las oportunidades que brinda el enfoque sostenible.

Las políticas ambientales y sociales no deben suponer un freno al crecimiento económico de las empresas, sino que hacen de la innovación tecnológica y de la eco-eficiencia factores de competencia, claves en los distintos sectores.

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

Gestión ambiental

A_01 Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

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

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

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

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

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

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

- Información económica durante el ejercicio 2019 sobre gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA

Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA	0	€
(Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0	%
Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA	5.900	€
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100	0,070	%

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

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

A_02 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Este concepto comprende gastos e inversiones asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales ligados al tráfico y a la actividad del puerto.

- Informar si se ha llevado a cabo algún trabajo o programa de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio 2019. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.)

Si No

- Informar sobre los aspectos se han medido o caracterizado durante el periodo 2019

<input type="checkbox"/>	Calidad del agua o sedimentos	<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad de suelos: caracterización analítica de suelo y agua subterránea en parcelas del espigón de Raos antes del inicio de una actividad industrial-logística (continuación en 2020)
<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad del aire: control de partículas PM10, gases CO, NOx y SO2 y parámetros meteorológicos monitorizados por la APS	<input type="checkbox"/>	Ruidos: inicio de estudio de impacto acústico por el tráfico de ferries en la Estación Marítima (finalizado en 2020)
<input type="checkbox"/>	Espacios o especies protegidos	<input type="checkbox"/>	Otros hábitat o especies.

- Proporcionar información económica durante el ejercicio 2019 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

Inversiones en caracterización medioambiental	0	€
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0	%
Gastos en caracterización medioambiental	46.209,15	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,342	%

- Comentarios

Los gastos corresponden al mantenimiento y reparaciones de equipos de calidad del aire y tomamuestras de aguas residuales; caracterización del suelo en parcelas de CLdN, Varadero y análisis de riesgos; y analítica de sustancia sobre coches en muelle para determinar su procedencia

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

- *Inversiones:* Estarán dentro de este concepto:
 - Adquisición de sistemas de monitorización de parámetros ambientales, como captadores de partículas, boyas destinadas a la observación de parámetros ambientales, sonómetros, etc.
 - Software de proceso de datos medioambientales
- *Gastos:* Estarán dentro de este concepto:

- Gastos en mantenimiento de sistemas de monitorización ambiental o a la explotación de los datos procedentes de sistemas de monitorización de parámetros ambientales.
- Campañas de medida de parámetros ambientales
- Estudios de caracterización del entorno natural
- Estudios de caracterización del efecto de la actividad portuaria sobre el entorno

A_03 Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.

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

La Autoridad Portuaria tiene contratado en materia de limpieza: **el servicio general de limpieza de las zonas comunes de tierra y agua** (viales y zonas públicas, lámina de agua de la zona I de servicio); **el servicio comercial de limpieza de muelles y explanadas y la gestión de residuos** (muelles con operaciones de manipulación de mercancías) **y servicios especiales para la Autoridad Portuaria** (residuos, desbroces de maleza y plantas invasoras, podas y siegas de zonas verdes, entre otros).

Quedan cubiertas con el servicio de limpieza que presta la Autoridad Portuaria mediante gestión indirecta la zona portuaria, zona pesquera, zona compatible con usos ciudadanos y lámina de agua.

El servicio excluye: la limpieza de zonas en régimen de concesión o autorización; el vaciado de contenedores de tipo urbano de polígonos industriales donde el servicio de recogida de residuos se realiza por los Ayuntamientos de Santander y Camargo; la limpieza de las zonas de uso público cuyo mantenimiento y limpieza corresponde al Ayuntamiento de Santander, en base al convenio suscrito; la gestión de restos de mercancía no admisibles en los vertederos controlados de Cantabria; los derrames de mercancía sobre viales públicos dentro de la zona de servicio por negligencias de transportistas.

- Proporcionar información económica durante el ejercicio 2019 sobre gastos de limpieza de zonas comunesⁱ

Gastos en limpieza terrestre	683.923,45	€
Área superficie terrestre de servicio	2.833.430	m ²
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,24	€/m ²
Gastos en limpieza de lámina de agua	40.251,84	€
Área superficie zona I	18.191.284	m ²
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,002	€/m ²

- Comentarios

Conceptos cubiertos:

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

A_04 *Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.*

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

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	2
Número de trabajadores que tienen acreditado el haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario: (Ejercicio 2019)	3
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual <i>del año 2019</i>	1,9%

- Comentarios

Calidad del Aire

A_05 *Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas como puedan ser: construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de gráneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.*

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

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

Otros. Indicar: No se conoce la aportación de emisiones de la demolición y

mantenimiento de infraestructuras portuarias, maquinaria ligada a la operativa portuaria, motores de tráfico rodado en las instalaciones portuarias, buques atracados u otras ligadas a la actividad portuaria.

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

Si

En implantación

En proyecto

No está previsto

En caso afirmativo describir en qué consiste.

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

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

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

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

- Comentarios:

Los principales focos de emisión del puerto identificados son el tráfico pesado, la carga/descarga y trasiego de graneles sólidos y agroalimentarios.

Se trata de focos objeto de control continuo y sujetos a paradas de operativa (ambientales) para prevenir emisiones a la atmósfera y evitar la contaminación a otras mercancías y afección a terceros (instalaciones, ciudadanos, etc.)

Otro foco de emisión y objeto de control, debido a la proximidad del núcleo urbano, son las labores de reparación y mantenimiento de barcos en el Varadero.

Se establece un orden de relevancia en función de las medidas y controles aplicados.

A_06 Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

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

Si No

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

Se dispone de una Instrucción Técnica de reclamaciones y quejas de partes interesadas, regulada y controlada mediante el Sistema de Gestión Integrado de calidad y medio ambiente (SIG-CMA 14001-9001). Detallada en A_19.

- Informar sobre el número de quejas recibidas *durante el año 2019* ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad del puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
Operativa de mercancía en muelle (operativa sulfato)	2	Comunidad Portuaria: Concesionarios de coches estacionados en muelle
Operativa de carga/descarga en nave de producto agroalimentario	8	Comunidad portuaria: dos concesionarios próximos a naves donde se realiza carga/descarga de producto agroalimentario

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

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

- Informar, cuando proceda, sobre las actuaciones realizadas *durante el año 2019* por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación

Operativa de mercancía en muelle (sulfato sódico)	Vigilancia policial del cumplimiento de Normas ambientales; analítica de las partículas depositadas sobre los coches para tratar de identificar la procedencia.
Operativa de carga/descarga de mercancía en naves (producto agroalimentario)	Pautas de actuación al operador, programa de limpieza concreto de la zona afectada y vigilancia policial.

- Informar de la evolución del número de quejas:

	2015	2016	2017	2018	2019
Número de quejas	4	8	2	5	10

- Comentarios:

A_07 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.

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

- Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
- Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
- Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
- Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
- Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
- Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
- Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
- 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
- Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
- Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
- Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- Firmas de convenios de buenas practicas
- Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son

<input type="checkbox"/>	▪ Pantallas cortavientos
<input type="checkbox"/>	▪ Sistemas de riego de acopios de gráneles y viales
<input type="checkbox"/>	▪ Sistemas lavaruedas
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Sistemas de alerta y información ligados a la velocidad del viento
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Parada operativa por velocidad del viento adversa
<input type="checkbox"/>	▪ Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado
	▪ Otras medidas adoptadas. Especificar cuales
	▪
	▪

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

Si En implantación En proyecto No está previsto

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

La Autoridad Portuaria comprueba la disposición de las autorizaciones de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmósfera de las empresas estibadoras, terminales de granel mineral y agroalimentario y de concesiones (Varadero)

A_08 Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y la zona donde se ubican.

- Informar si la Autoridad Portuaria cuenta con estaciones fijas de medida de la calidad del aire, operativas durante 2018.

Si No

En caso afirmativo, indique cuantas, si son para controlar la calidad del aire en general o para alguna actividad particular, y el tipo de contaminante miden (partículas, PM10, SOx, NOx, O₃, etc):

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
Captador de alto volumen (APS)	Espigón central de Raos	Calidad aire puerto	PM10
Analizador automático (APS)	Espigón central de Raos	Calidad aire puerto	SO ₂ , NO _x , CO
Captador de alto volumen (NOATUM)	Puerto pesquero	Vigilancia atmosférica Terminal NOATUM	PM _{2,5} y PM ₁₀
Captador de alto volumen (TASA)	Muelle Maliaño	Vigilancia atmosférica Terminal TASA	PM _{2,5} y PM ₁₀

- Informar si durante el periodo 2018, la Autoridad Portuaria, ha realizado campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad el puerto.

Si No

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

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

Si No

En caso afirmativo indicar con quien y en qué consiste.

- Comentarios:

El Puerto de Santander dispone de una red de 3 estaciones fijas de medición de partículas, fracción PM₁₀ y una de ellas de PM_{2,5} de tal modo que se conoce en tiempo real las condiciones existentes en el perímetro del recinto portuario. Una de las estaciones dispone además de monitores de control de gases (SO₂, CO y NO, NO₂ y NO_x). Las estaciones las gestiona la Autoridad Portuaria y las Terminales de NOATUM GRANELES SÓLIDOS MINERALES y TASA.

A_09 *Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de veces en que se supera el valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre*

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

Contaminante	Valor medio anual	Nº de superaciones del valor límite diario.
Partículas en suspensión	-	-
Partículas PM10	44,18 µg/m ³	41
SOx	0 µg/m ³	0
NOx	18,88 µg/m ³	2

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

Contaminante	Valor medio durante la	Nº de superaciones del valor
--------------	------------------------	------------------------------

	campana	límite diario.
Partículas en suspensión	NO REALIZADO	NO REALIZADO
Partículas PM10	NO REALIZADO	NO REALIZADO
SOx	NO REALIZADO	NO REALIZADO
NOx	NO REALIZADO	NO REALIZADO

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

Los datos no se han utilizado para realizar estudios específicos.

- Comentarios:

Calidad del agua portuaria

A_10 Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con graneles sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.

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

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

•	
---	--

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

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

<input type="checkbox"/>	Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc	<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos de concesiones
<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos urbanos al puerto	<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos accidentales

<input checked="" type="checkbox"/>	Otros. Indicar:	Vertidos industriales de la ciudad a través de colector portuario sin interceptar al Saneamiento de la Bahía.
-------------------------------------	-----------------	---

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

<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> En implantación	<input type="checkbox"/> En proyecto	<input type="checkbox"/> No está previsto
--	--	--------------------------------------	---

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

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

Se dispone igualmente de un inventario de emisiones puntuales y difusas en las que se ha realizado una estimación y valoración del riesgo mediante la metodología ROM 5.1 (año 2011) prevista su actualización en 2020-21.

A_11 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimientos controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se tratarán aquellas medidas que de modo expreso estén reflejadas en el plan hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto.

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

<input type="checkbox"/>	▪ Implantación de programa ROM 5.1
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
<input type="checkbox"/>	▪ Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos (nota: las realiza la Consejería de Medio Ambiente)
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
<input type="checkbox"/>	▪ Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
<input type="checkbox"/>	▪ Mejoras en red de saneamiento.
<input type="checkbox"/>	▪ Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc) Nota: disposición de decantadores en el muelle público de graneles sólidos

- Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.
- Convenios de buenas practicas
- Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.
 - Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.
 - Otras medidas. Especificar cuales
- x ▪ Limpieza de lámina de agua y rampas diariamente mediante contrato de servicio de limpieza

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

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

Una medida implantada por la Autoridad Portuaria ha sido la instalación de equipos de tratamiento de aguas de escorrentía (8 decantadores hidrodinámicos) en los muelles públicos de operativas de graneles sólidos para reducir y/o eliminar el aporte de restos de graneles sólidos a la dársena portuaria.

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

Si En implantación En proyecto No está previsto

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

Se requieren las autorizaciones de vertido al mar o al saneamiento municipal de las empresas que solicitan su instalación o se encuentran en la zona de servicio.

Se está tratando la separación de vertidos de aguas residuales de las concesiones / autorizaciones que vierten a la red de pluviales del puerto para poder regularizar las autorizaciones de vertido al mar.

A_12 *Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.*

- Informar si durante el año 2018 la Autoridad Portuaria realizo alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Si No

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

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

- Indique el tipo de parámetros que se han medido:

Indicadores	
Físico-químicos	X
Turbidez/Sólidos en suspensión	X
Nutrientes	X
Clorofilas (a)	X
Metales pesados	X
Pesticidas	
Otros microcontaminantes orgánicos	X
Indicadores biológicos	X

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

Se está trabajando en la elaboración de un Convenio para abordar la gestión integral de las aguas portuarias mediante la implantación de la ROM 5.1 y la posible ampliación de algún punto de medida dentro de las campañas de la red de control de calidad que anualmente se llevan a cabo por la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

- Comentarios:

A_13 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales. Se entenderá que las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido, o se recojan en fosas sépticas.

- Informar sobre las siguientes cantidades

Tipo de tratamiento	% de superficie
<ul style="list-style-type: none"> Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido) Aclaración: la zona de servicio terrestre cuenta con red de drenaje, no de saneamiento 	100%
<ul style="list-style-type: none"> Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que 	25,20% (objetivo)

cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR. Aclaración: red de drenaje conectada a colector municipal	sostenibilidad)
<ul style="list-style-type: none"> Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas Aclaración: corresponde a instalaciones concesionadas 	15 %

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

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

El responsable de la gestión de la red de drenaje es la Autoridad Portuaria como titular de la red. La gestión de la red de saneamiento y EDAR corresponde al Gobierno de Cantabria (interceptor general del saneamiento de la bahía) y al titular de los edificios o concesiones en el caso de las acometidas a esta red.

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

En 2019 se han llevado a cabo actuaciones de mejora de la red de drenaje por la Autoridad Portuaria, con la instalaciones de decantadores en los muelles en los que se manipulan graneles sólidos.

- Comentarios:**

Se controlan 37 puntos de vertido a la Bahía desde tres áreas de la zona de Servicio con actividades diferentes: zona portuaria abierta a la ciudad, pesquera y zona comercial. Se dispone también de un equipo de muestreo automático para controlar los vertidos municipales que pasan a colector portuario y vierten a la dársena con objeto de poder determinar y discriminar la procedencia del mismo.

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

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

Tipo de red	% de superficie
<ul style="list-style-type: none"> Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales independientemente de que el agua sea 	100%

tratada o no)	
<ul style="list-style-type: none"> • Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta). Aclaración: corresponde a aguas de escorrentía de muelles públicos de manipulación de graneles sólidos tratadas mediante decantación. 	37,15% (obj. sostenibilidad)

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

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

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

En 2019 dentro del proyecto de “Renovación de superestructura de Raos 3”, se han llevado a cabo nuevas redes de drenaje con sistemas de decantación hidrodinámica de partículas contaminantes.

Se ha finalizado además el proyecto de aprovechamiento de aguas pluviales que consiste en la recuperación por tubería de las aguas de lluvia recogida en la gran cubierta de la terminal de graneles sólidos minerales de NOATUM, para almacenarlas en un depósito de hormigón (aljibe) que servirá de abastecimiento al camión-cisterna de limpieza por baldeo y barredoras por vía húmeda que utiliza la Autoridad Portuaria en las zonas comunes del puerto (principalmente viales de circulación). El aljibe se ha ejecutado con una inversión total de 320.000 €.

- Comentarios

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

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

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

- Informar sobre los siguientes datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto *durante el año 2018*.

Nº de embarcaciones	1
Frecuencia de la limpieza	diario
Peso de los residuos recogidos en Tm	254

- **Comentarios:**

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

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

Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM.	17
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto (“situación 0”)	0
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto (“situación 0”)	4
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional (“situación 1 o superior”)	0

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

La APS cuenta con medios materiales y humanos propios, teniendo además suscrito un contrato de servicio con SASEMAR, por el cual dicha empresa pone al servicio de las emergencias provocadas por vertidos accidentales a la lámina de agua, los medios materiales y humanos con los que cuenta en su base. Por otra parte, la APS también tiene suscrito un contrato con la empresa URBASER, por el que dicha empresa pone a disposición de la APS sus medios humanos y materiales cuando así lo requiere una emergencia por contaminación marina accidental.

A_17 Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.

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

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

- Proporcionar, cuando sea posible, una estimación de los volúmenes generados durante 2019

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

- Informar sobre el destino de dichas aguas residuales:

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

- Comentarios

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

El volumen medio anual de vertidos de aguas de escorrentía estimado para el conjunto de los colectores de la zona portuaria, es de **859.768 m³**, sin considerar los caudales aportados desde el exterior de la Zona de Servicio del Puerto, como es el caso de los 8 aliviós del Saneamiento Integral de la Bahía cuando entran en funcionamiento, las aguas residuales municipales de una zona industrial (vertidas directamente a la dársena portuaria a través de un colector portuario) y los aportes de algunas concesiones a los colectores de la Autoridad Portuaria.

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

Ruidos

A_18 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.

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

Tipo de actividad	Orden de relevancia
• Tráfico de camiones	4

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

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

• Comentarios

A_19 Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

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

Si No

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

Se dispone de una instrucción técnica para la gestión de reclamaciones y quejas de partes interesadas externas (Sistema Integrado de Gestión de Calidad y Medio Ambiente, SIG-CMA)

El **Responsable de Proceso** (afectado por la queja) recaba toda la información posible sobre la queja recibida, la analiza con los agentes (ej: operadores portuarios,...) y áreas de la APS implicadas y la documenta. Informa al **Director**, que aprueba las acciones a tomar para su resolución, y emite a la parte interesada externa una respuesta por escrito vía Registro.

Si la queja se recibe a través del **Centro de Coordinación de Servicios**, CCS (a través de

tlfno o email) informa al **Policía Portuario**, quien:

- Investiga los hechos (declaraciones, muestras, fotografías, etc.) y documenta a través del parte de incidencias.
- Realiza toma de muestras, si es necesario, entregando una de ellas al reclamante (afectado) y la otra la adjunta al parte de incidencias ambientales.

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

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

Si es necesario abrir un expediente sancionador, **Operaciones y Servicios Portuarios** informa a **Administración General y Servicio Jurídicos**.

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

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

COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS EXTERNAS

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

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

- Número de quejas recibidas *durante el año 2019* ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
Ferries en Estación Marítima (volumen de megafonía)	11	Reiteradas por dos Ciudadanos

--	--	--

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

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

- Informar sobre las actuaciones realizadas *durante el año 2019* por quejas sobre contaminación acústica atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
Ferries en Estación Marítima (volumen megafonía)	Trasladadas las quejas a Brittany Ferries y ésta a los capitanes de los ferries causantes de las quejas para reducir el uso y atenuar el volumen durante las horas de escala. Estudio de ruido por la Autoridad Portuaria para identificar los focos y analizar la repercusión en el entorno.

- Evolución del número de quejas:

	2015	2016	2017	2018	2019
Número de quejas	2	1	0	4	11

- Comentarios:

Las 11 quejas corresponden a molestias por el ruido producido por distintos ferries en el atraque de la Estación Marítima; quejas reiteradas por dos ciudadanos.

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

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

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

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

<input checked="" type="checkbox"/> Evaluación de impacto de proyectos	<input type="checkbox"/> Evaluación de planes
<input type="checkbox"/> Requerido por plan de acción del municipio	<input type="checkbox"/> Gestión Ambiental Interna

Otras razones: Futura Estación Marítima

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

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

No _____

<input type="checkbox"/>	Si	Puerto:			
		Municipio:			

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

Si No

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

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

En 2019 se ha realizado una campaña de medida del ruido generado por los ferries durante el atraque, estancia y desatraque en la Estación Marítima. El estudio se ha motivado por 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.

- Comentarios:

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

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

A_21 Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria

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

<input type="checkbox"/>	▪ Redes de medida acústica estables.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Campañas de medición de la calidad acústica.
<input type="checkbox"/>	▪ Vigilancia/inspección por personal de la A.P.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.
<input type="checkbox"/>	▪ Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Instalación de pantallas acústicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Limitaciones de velocidad en viales del puerto.

- Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
 - Limitaciones de actividad durante la noche.
 - Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
 - Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas.
 - Otras medidas. Especificar cuales
- | | |
|---|--|
| ▪ | |
| ▪ | |

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

Limitaciones de actividad durante la noche (carga/descarga de chatarra)
 Limitaciones del uso de megafonía y sirenas en los atraques, estancias y desatraques de ferries en la Estación Marítima.

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

Sin conocimiento del plan de acción o plan zonal elaborado por el Ayuntamiento.

- Comentarios.

Gestión de residuos

A_22 *Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (tonelada tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).*

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos. En caso contrario informar del estado

Si En implantación En proyecto No previsto

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. En caso contrario informar del estado

Si En implantación En proyecto No previsto

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluida limpieza). En caso contrario informar del estado

Si En implantación En proyecto No previsto

- Informar del porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que han seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados *durante el año 2019*.

DATOS 2019	MERUELO (vertedero orgánico)	GESTOR (peligrosos)	VALORIZACION	TOTAL GENERAL
LAMINA DE AGUA	254.480 Kg.			254.480 Kg.
RAMPAS				
RAMPAS	254.480 Kg.			254.480 Kg.
MUELLE	942.260 Kg.	735 Kg.	521.710 Kg.	1.464.705 Kg.
AUTORIDAD PORTUARIA				
ACEITE MOTOR		735 Kg.		735 Kg.
ESCOMBROS			193.680 Kg.	193.680 Kg.
ESCALA	34.160 Kg.		100.740 Kg.	134.900 Kg.
OTROS TRABAJOS				
BARREDURAS	7.500 Kg.		1.500 Kg.	9.000 Kg.
MAIZ			19.250 Kg.	19.250 Kg.
MADERA	2.060 Kg.			2.060 Kg.
PLASTICOS			1.380 Kg.	1.380 Kg.
PUERTO				
BARREDURAS	898.540 Kg.		181.320 Kg.	1.079.860 Kg.
PAPEL CARTON			7.080 Kg.	7.080 Kg.
MADERA			16.760 Kg.	16.760 Kg.
PUERTO PESQUERO	96.060 Kg.	19.375 Kg.	9.160 Kg.	124.595 Kg.
LONJA				
PALETS			1.920 Kg.	1.920 Kg.
BARREDURAS RSU	96.060 Kg.			96.060 Kg.
REDES			7.240 Kg.	7.240 Kg.
PUNTO LIMPIO		19.375 Kg.		19.375 Kg.
RECOLECTOR	85.700 Kg.			85.700 Kg.
AUTORIDAD PORTUARIA				
BARREDURAS RSU	24.620 Kg.			24.620 Kg.
EDIF. Y CONCESIONES				
BARREDURAS RSU	61.080 Kg.			61.080 Kg.
Total general	1.378.500 Kg.	20.110 Kg.	530.870 Kg.	1.929.480 Kg.

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

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Si En implantación En proyecto No previsto

En caso afirmativo, informar sobre el carácter de los recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, *durante el año 2019*.

ZONA COMUN TERRESTRE Y LÁMINA DE AGUA	2015	2016	2017	2018	2019

Barreduras generales del puerto (Tn):					
Fracción orgánica	348	458,5	446,64	819,30	898,54
Fracción inerte	72,08	153,6	165,71	166,42	0,00
Valorizado		5,18	43,285	266,71	181,32
TOTAL	420,08	617,28	655,635	1.252,43	1.079,86
Barreduras de estiba / desestiba por escalas (Tn)					
Fracción orgánica	148,52	140,585	82,96	67,82	34,16
Fracción inerte	29,3	24,26	0	0,00	0,00
Valorizado			116,04	36,34	100,74
TOTAL	177,82	164,85	199,00	104,16	134,90
Residuos retirados de lámina de agua (Tn)					
Fracción orgánica	263,48	150,64	223,4	234,26	254,48
Fracción inerte	20,96	19,54	5,34	0,00	0,00
TOTAL	284,44	170,18	228,74	234,26	254,48

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

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Si En implantación En proyecto No previsto

En caso afirmativo describir sucintamente como se realiza dicho inventario.

No hay realizado un inventario de volumen y tipo de residuos por concesiones y prestadores de servicios. Prevista su realización con el seguimiento de actividades potencialmente contaminantes del suelo y generación de residuos en la zona de servicio del puerto (visitas a las concesiones y recogida de datos)

En caso de que no se realice una contabilidad de concesiones, informar si se realiza alguna contabilidad de los residuos generados en la comunidad portuaria, y que grupos de residuos se contabilizan (zona pesquera, limpieza, puntos limpios, etc).

Se controlan, a parte de los residuos generados por la Autoridad Portuaria y los residuos Marpol I y V de barcos comerciales y pesca, los residuos generados en lámina de agua y rampas, en el puerto comercial (viales y zonas públicas, por escala de barco en graneles sólidos y en limpiezas puntuales como derrames y otros de tipo accidental), residuos del puerto pesquero (Lonja y punto limpio) y los recolectados de los contenedores (autoridad portuaria y puerto). Contabilidad señalada en la tabla del indicador A_22.

- Indicar cuáles de las siguientes fuentes de residuos están presentes en el puerto y son relevantes. Consignar el orden de importancia de cada fuente de residuos con números de 1 en adelante, hasta cubrir todas las fuentes.

Tipo de fuente o actividad	Orden de importancia
Entrega de desechos MARPOL	2
Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc)	6
Pesca (embalajes, redes, restos de pescado, etc)	7
Restos de barreduras de movimiento de gráneles sólidos.	4
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	1
Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)	5
Limpieza de vertidos accidentales	3
Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio	-
Obras	8
Actividades de concesiones generados por concesiones	
Limpieza de fosas sépticas	10
Mantenimientos de maquinaria	9
Otras actividades	

• **Comentarios**

Los criterios para establecer la relevancia son el volumen generado y la peligrosidad del residuo.

A_24 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.

- Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el puerto.

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

- Informar si la Autoridad Portuaria verifica si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la

ley de residuos para sus actividades. En caso negativo indicar del estado de dicha iniciativa

Si (parcialmente) En implantación En proyecto No está previsto

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

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

- En caso de existir centros de transferencia en el puerto, o puntos limpios, informar quien se hace cargo de los mismos (empresa de limpieza, gestor autorizado, empresa municipal, etc)

Existe un punto limpio en la zona pesquera controlado y gestionado por la empresa que presta el servicio de limpieza del Puerto; igualmente hay repartidos dos puntos limpios abiertos dentro de la zona de servicio gestionados por la misma empresa.

- Comentarios

A_25 Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM

- Informar sobre el desarrollo de posibles dragados y las motivaciones de los mismos, explicando la importancia de este proceso para garantizar la competitividad, operatividad y seguridad del puerto.

Dragado de mantenimiento del Canal Principal: Su objetivo es mantener las condiciones de navegabilidad del canal, garantizando su calado y anchura.

- Informar sobre la razón del dragado

Primer establecimiento Mejora de calado Preparación cimentación
 Mantenimiento Ambiental

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

	(m ³)	% sobre el total
Volumen total de material dragado	99.805,00	100%
Volumen de material de categoría A	99.805,00	100%
Volumen de material de categoría B		
Volumen de material de categoría C		
Volumen de material clasificado como residuo		

- Informar sobre el destino dado al material dragado clasificado categoría C, así como el tratamiento aplicado al material dragado clasificado como residuo.

No hay material de esta categoría en ninguno de los dragados

- Informar sobre las medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado tanto en la zona de extracción como en la zona de vertido o confinamiento.

Las arenas limpias dragadas en el canal son vertidas en una zona próxima a la playa para garantizar su realimentación.

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

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

- Proporcionar una relación esquemática de los espacios protegidos que puedan verse afectados por la *actividad portuaria*⁹ o sus ampliaciones:

Nombre	Tipo de espacio ¹⁰	Distancia al puerto ¹¹
Dunas del Puntal y Estuario del Miera	LIC ES1300005	Dentro de la Zona I del Puerto
Islotes de Portios-isla Conejera-Isla de Mouro	ZEPA marina ES0000492	Incluido en Zona II del Puerto

- Informar si dichos espacios tienen establecido un plan de gestión en el que participe la Autoridad Portuaria, o en su defecto, si éste está previsto o en elaboración:

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

- Proporcionar una relación esquemática de algunas de las especies protegidas *más significativas* que pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el puerto:

La especie protegida más significativa por la que se ve afectada la actividad portuaria es la *Zoostera*.

- Comentarios

⁹ Además, se tendrán en cuenta las rutas de acceso de los buques al puerto que discurran por la zona II, así como las instalaciones existentes (monoboyas, zonas de alta concentración de fondeo, etc.)

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

¹¹ Se entiende la distancia al puerto físico, es decir, zona terrestre y zona I. Cuando esté dentro, parcial o totalmente, se indicará: incluido o incluido parcial, según corresponda. Cuando sea colindante, se indicará: 0 km.

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

•

A_27 Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.

- Informar sobre los posibles estudios o trabajos realizados por la Autoridad Portuaria destinados a caracterizar o inventariar el entorno natural de puerto. Para cada uno de los trabajos realizados se propone informar sobre los siguientes aspectos.

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

Nombre	
Lugar	Zona en la que se realiza el estudio
Estado	Estado de desarrollo en 2017: en desarrollo, desarrollado
Año	Año de finalización en caso de haberse finalizado antes de 2017 o durante 2017
Motivo	Razón que motivo el estudio, como son: evaluación de impacto ambiental de proyectos, de planes y programas, etc.
Descripción	Descripción sucinta del alcance y objetivo del estudio, así como de sus conclusiones

Insertar nuevas "fichas" si fuera necesario

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado una cartografía bionómica submarina.

Si
 En desarrollo
 En proyecto
 No está previsto

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

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

Nombre	Aportación de arenas en la cabecera del sistema de playas Somo-Loredo
Lugar	Playas Somo-Loredo
Estado	Estado de desarrollo durante el año 2019: Aportación anual
Año	Se produce de manera anual.
Motivo	Estudios del CEDEX, Universidad de Cantabria y Delf Hydraulics Laboratory
Descripción	Dragado de arenas procedentes de la zona de acumulación del Puntal y exterior de la canal de navegación y vertido en la cabecera del sistema de playas (a unos 3 Km)
Inversión y gasto en €	Promedio 500.000 €/anuales

Ecoeficiencia

A_29 Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

- Informar sobre el porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

72 %

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

- Comentarios:

A_30 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.

- Informar sobre quien realiza la gestión de la red de distribución de agua de puerto.

La Autoridad Portuaria Externalizado a

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

La Autoridad Portuaria Externalizado a

- Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente.

Mayor al 75% Entre 75% y 50% Entre 50% y 25% Inferior al 25%

- Consumo anual de agua de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (El consumo de agua de la Autoridad Portuaria se refiere únicamente al consumo en instalaciones propias y servicios comunes, no se contabilizará el agua suministrada a terceros)

	2017	2018	2019
Consumo en m ³	30.000	48.519	49.132
Superficie zona de servicio en m ²	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio m3/m2	0,011	0,017	0,017

- Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2019:

Fuente de consumo	% sobre el total

Doméstico/oficinas	5,82
Riego zonas verdes	NO EXISTE
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	0
Otros usos (indicar cuáles) LIMPIEZA VIALES/CAMPAS/equipos limpieza	21,88
Instalaciones industriales APS (Fábrica de hielo, Lonja, lavadero de cajas)	12,01

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos Son datos y estimaciones Son estimaciones

- Informar sobre medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria, como por ejemplo:

- Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación y detectar perdidas
- Mejoras en el riego de zonas ajardinadas optimizando sistemas de riego o utilizando plantas con menores requerimientos
- Sistemas de ahorro de agua para consumo humano

Sistema de ahorro del agua de limpieza de viales y muelles públicos mediante aljibes de captación de agua de lluvia. Uno en funcionamiento desde hace varios años y otro en funcionamiento desde septiembre de 2020.

A_31 Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.

- Informar sobre la evolución de la eficiencia de la red consignada como tanto por ciento de los consumos que son controlados y registrados, respecto del total de agua distribuida.

	2017	2018	2019
Eficiencia de la red en %	84,42%	66,71%	68,76%

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

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

- Informar sobre las medidas adoptadas para mejorar el control de los consumos, así como para reducir posibles pérdidas.

Se está trabajando en la detección y reparación de fugas de agua, especialmente en los muelles de Raos 8.

A_32 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kwh totales y como kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.

- Informar sobre quien realiza la gestión de la red eléctrica de puerto

La Autoridad Portuaria Externalizado a

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

La Autoridad Portuaria Externalizado a

- Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de energía que consume o gestiona directamente.

Mayor al 75% Entre 75% y 50% Entre 50% y 25% Inferior al 25%

- Consumo anual de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (No se considerara energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros.)

	2017	2018	2019
Consumo en Kwh	3.614.710,09	3.179.842	3.210.192
Superficie zona de servicio en m2	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio Kwh/m2	1,28	1,12	1,13

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2019:

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

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos Son datos y estimaciones Son estimaciones

- Informar sobre medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica, como son:

- Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación
- Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
- Sistemas fotovoltaicos.
- Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido

Durante el 2019 se ha realizado un cambio de proyectores a led en tres torres de alumbrado.

Previsto para 2020 en alumbrado exterior, la renovación de 64 luminarias y la continuación con el telecontrol de la totalidad del alumbrado público en campas y perímetros.

A_33 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria

(coches, calefacción, etc.), expresado como Kwh y como Kwh por metro cuadrado de zona de servicio.

- Informar del consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

	2017	2018	2019
Consumo total de combustibles en kwh	299.735,64	339.055,47	309.774,83
Superficie zona de servicio en m2	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio m3/m2	0,106	0,120	0,109

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

- Informar del consumo por tipo de combustible durante 2019

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	-
Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo	-
Gasolina	14,38%
Gasóleo	85,62%
Biodiesel	-

- Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2019:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	9,73%
Vehículos	75,48%
Embarcaciones	3,16%
Generadores	8,17%
Otros usos (Lonja-puente; uso industrial)	0%

- Informar sobre medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:

- Actualización del parque de automóviles o embarcaciones
- Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
- Generación propia de energía eléctrica, indicando el método utilizado.
- Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido.

Compra de 2 vehículos eléctricos
Cambio de proyectores de vapor de sodio a LED

- Factores de conversión a kWh

FACTORES DE CONVERSIÓN A kWh			
COMBUSTIBLE	KWh/litro	KWh/Kg	
Gas Natural	0,0117	15,75	Gasnam
Gas Natural Licuado (GNL)	6,79	15,75	Gasnam
Gas licuado de petróleo (GPL)		12,75	IDAE
Butano		12,44	IDAE
Propano		12,83	IDAE

Gasolina	9,23	12,39	Gasnam
Gasóleo	10,26	12,14	Gasnam
Biodiesel	8,80	10,25	IDAE

Comunidad portuaria

A_34 Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

- Indicar cuáles de las siguientes condiciones son exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales (Observación: no aplicables a todos los servicios y títulos concesionales)

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

- Informar de otras condiciones exigidas

Para las nuevas concesiones/autorizaciones la Certificación ISO 14001 o la disposición de obtención de la misma en un periodo de tiempo.

En todos los pliegos de otorgamiento de concesiones y autorizaciones se incluye una cláusula en relación al cumplimiento de las "Normas Ambientales del Puerto de Santander", que los solicitantes de la concesión o autorización correspondiente deben aceptar explícitamente como requisito para el otorgamiento de la misma. En dichas Normas se recogen requisitos de prevención de contaminación del aire, suelo y mar, gestión de residuos, etc.; así como del cumplimiento de la normativa ambiental.

- Comentarios:

A_35 Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra “todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad”.

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de alguna sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías. En caso negativo indicar el estado de dicha iniciativa.

Si En implantación En proyecto No está previsto

Como sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías se utilizan los convenios de buenas prácticas ambientales para la regulación de bonificaciones a la tasa de actividad. La presentación por parte de las empresas de informes de auditorías externas e internas permiten ver su evolución.

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

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA que <u>cuyo alcance cubre toda su actividad</u>:		
Tipo de terminal/ servicio	Nº Total	% con SGA
Terminal marítima de mercancías	12	75%
Terminal de pasajeros	-	
Servicio manipulación mercancías	7	100%
Servicio MARPOL	3	100%
Servicio técnico náutico		
- Servicio Practicaje	1	100%
- Servicio Amarre/Desamarre	2	100%
- Servicio Remolque	2	100%
Servicio portuario: combustible		(*)

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

- Informar de las iniciativas adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones. Como, por ejemplo:

- Aprobación de un convenio de buenas prácticas genérico para la regulación de bonificaciones a la tasa de actividad.
- Inclusión del requisito de disponer de SGA en pliegos de servicios y condiciones de otorgamiento

Ninguna adoptada hasta el momento. Se va a incluir el requisito de disponer de SGA en los pliegos de servicios portuarios.

- Comentarios:
