



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE
SANTANDER
2020

14 de junio 2021

ÍNDICE

SOBRE ESTA MEMORIA	2
DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	2
Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria	2
Estrategia	4
Funciones y forma jurídica	5
Mercados servidos	25
Servicios	31
Comunicación Institucional	49
Promoción comercial	56
Compromiso institucional	57
DIMENSIÓN ECONÓMICA	93
Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria	93
Situación económica financiera	95
Nivel y estructura de las inversiones	99
Negocio y servicios	100
Valor generado y productividad	101
Impacto económico-social	102
DIMENSIÓN SOCIAL	106
CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA	106
Descripción de la política de recursos humanos de la autoridad portuaria	106
Formación	111
Estructura de la plantilla y equidad	112
Seguridad y salud en el trabajo	113
Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria	116
RELACIONES CON EL ENTORNO	121
Descripción de la política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social	121
DIMENSIÓN AMBIENTAL	124
Descripción de la estrategia ambiental	124
Gestión ambiental	126
Calidad del Aire	131
Calidad del agua	138
Ruidos	148
Gestión de residuos	154
Biodiversidad	160
Ecoeficiencia	163
Comunidad portuaria	168
APÉNDICE 1. ÍNDICE GRI	172

SOBRE ESTA MEMORIA

La presente Memoria de Sostenibilidad 2020 de la Autoridad Portuaria de Santander se es un reporte sobre el desempeño económico, ambiental y social de la Autoridad Portuaria y sus resultados.

Cubre el periodo comprendido de enero a diciembre de 2020 y se elabora con frecuencia anual, estando disponible la última Memoria para el periodo 2019.

Para la elaboración de esta Memoria, la Autoridad Portuaria de Santander se ha basado en la Guía para la elaboración de las Memorias de Sostenibilidad de las Autoridades Portuarias del Sistema Portuario Español” y en ella figuran los contenidos básicos de la Guía para la elaboración de la Memoria GRI.

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Presentación

Declaración del presidente sobre la relevancia de la sostenibilidad para la Autoridad Portuaria y los compromisos adquiridos en relación al desarrollo sostenible.

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, establece en su Artículo 55.4 que el Proyecto Anual de Plan de Empresa vaya acompañado por una Memoria de Sostenibilidad, que refleje el cumplimiento de la política portuaria en los 4 aspectos de sostenibilidad: **institucional, económica, social y ambiental**.

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

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

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

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

La cifra de negocio en 2020 ha sido de 18,7 M €, inferior en un 20% a la del año anterior. Este descenso es debido a que, por un lado, el efecto del COVID-19 en los tráficos portuarios se ha dejado sentir, a lo que añadimos, por otra parte, la aplicación del Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, donde se han realizado unas reducciones en las tasas concesionales que suponen 1,1 M €.

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

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

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

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

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

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

ESTRATEGIA

Misión, visión y valores del puerto.

Descripción de los principales retos y objetivos de sostenibilidad en relación a aspectos como: infraestructuras, mercados objetivo, viabilidad financiera, comunicación institucional, eficiencia operativa o calidad de servicios.

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 a la 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, desarrollo del capital humano y responsabilidad social; 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 relevante 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.

Gobierno y calidad de gestión.

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

Los órganos de gobierno, gestión y asistencia de la Autoridad Portuaria de Santander son los definidos en el artículo 29 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, teniendo la consideración de órganos de gobierno el Consejo de Administración y el Presidente, de órgano de gestión el Director y de asistencia el Consejo de Navegación y Puerto.

No existen órganos delegados en la Autoridad Portuaria de Santander creados con forma de comités para el ejercicio de competencias relativas a la toma de decisiones sobre temas económicos, ambientales y sociales.

A continuación se indican las funciones de cada uno de los citados órganos y la forma de designación de sus miembros.

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

- x 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
-

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

_____ Sistema de gestión y auditoría medioambiental EMAS

- x _____ Sistema de gestión ambiental ISO 14001

- x _____ 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 practica remitado 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.

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

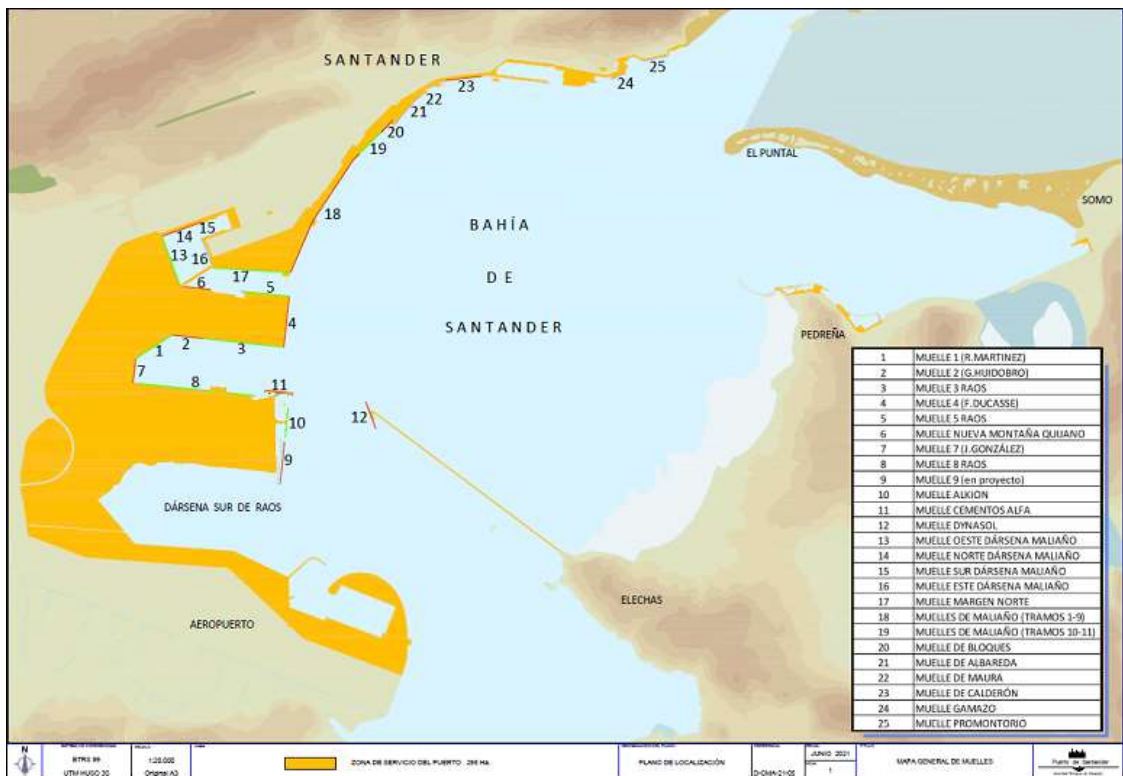
El Puerto de Santander está situado en el interior del estuario de la Bahía de Santander y el acceso a sus muelles y dársenas comerciales se realiza a través del canal de navegación. Este canal permite la entrada a buques de hasta 13 m. [sólo admitimos los que no sobrepasen los 12,80] de calado en todos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



Canal de acceso y balizamiento del Puerto de Santander

Muelles y superficies de manipulación y almacenamiento: terminales portuarias




El puerto de Santander cuenta con 5.236,60 m. lineales de muelles comerciales y una superficie terrestre útil de 284 Ha. Su capacidad de almacenamiento cubierto es de 121.488 m² y descubierto 542.538 m².



Mapa general de muelles

Muelle				
	RAOS 1	RAOS 2	RAOS 3	RAOS 4
Usos	Graneles sólidos	Graneles sólidos Mercancía general	Graneles sólidos Mercancía general	Graneles sólidos Mercancía general
Superficie total (depósito, viales y resto)	98.107 m ²	66.964 m ²	151.303 m ²	43.402 m ²
Longitud de muelle	300 m	208 m	569 m	356 m
Calado	15 m	13 m	13 m	13 m

Muelle				
	RAOS 5	RAOS 7	RAOS 8	MARGEN NORTE
Usos	Graneles sólidos Mercancía General	Vehículos y otras mercancías RORO	Vehículos, otras mercancías RORO y mercancía general	Ro-Ro Mercancía General Ro-Ro General carga
Superficie total	15.000 m ²	78.316 m ²	194.282 m ²	61.307 m ²
Longitud de muelle	335 m	170 m	846 m	538 m
Calado	10 m	10 m	13 m	9,5 m

Muelle				
	TRAMOS 10-11 MALIAÑO	TRAMOS 1-7 MALIAÑO	BLOQUES	
Usos	Ferries, cruceros	Mercancías RORO Barcos auxiliares	Cruceros	Ferries, cruceros y mercancías RORO
Superficie total	15.416 m ²	65.659 m ²	18.624 m ²	16.158 m ²
Longitud de muelle	228 m	712 m	267 m	107 m
Calado	10,5 m	8 m	Entre 7,25 y 9,25 m	9,5 m

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, un muelle, 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 2020, 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 2020 se describen a continuación:

Nuevos muelles e infraestructuras portuarias

Muelle Raos 9

Muelle multipropósito situado en el testero del Espigón Central de Raos, de 290 metros de longitud. 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 la capacidad portuaria y nivel de servicio a los buques de más de 60.000 GT.

Inversión total: 25.333 miles de €. Finalización prevista: 2023

Tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño

Con el proyecto de renovación del muelle se recupera una longitud de atraque de 375 m en el puerto, sin impacto ambiental, con posibilidad de aumentar en el futuro su calado hasta 9,5 m si fuera necesario. Su destino a corto y medio plazo será el atraque

de buques ro-ro cargo y buques ro-pax (ferries de servicios marítimos regulares), y contará con una instalación de suministro de GNL (concesión otorgada a Repsol). El cambio de ubicación de la terminal de ferries permite reservar para el tráfico de cruceros el atraque en el Muelle de Bloques, compartiendo la estación marítima y aprovechando la ventaja de su situación en el centro de la ciudad, junto al Centro de Arte Botín.

Inversión total: 19.956 miles de €. Finalización prevista: 2023.

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

Rampa ro-ro flotante tramo 4 Muelles de Maliaño (inicio en 2020)

Rampa roro flotante, que sustituirá a la actual rampa hidráulica, para mejorar la calidad de servicio a la flota de ferries y roro cargo, sin limitación por manga de sus rampas. La Autoridad Portuaria dispone de tres rampas ro-ro del mismo modelo, ya en servicio (dos en Raos 8 y una en el muelle de Bloques). Se programa la construcción y montaje de la rampa mientras se ejecuta el tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño

Inversión total: 2.147 miles de €. Finalización prevista: 2022

Rehabilitación y mejora de muelles

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.

Actuaciones puerto ciudad

Reforma de la terminal de ferries (parking de embarque)

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: 2021.

Urbanizaciones y pavimentaciones

Urbanización triángulo curvilíneo Raos Sur

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

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

Inversión total: 4.225 miles de €. Finalización prevista: 2023.

Paralizadas las obras como medida cautelar por el TSJC; actualmente en proceso de contestación a la demanda y de que salga la sentencia.

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 ffcc. 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: 2022.

Edificación portuaria

Reforma de la Estación Marítima

Comprende un conjunto de actuaciones para mejorar el estado de conservación, funcionalidad y aprovechamiento económico de un edificio con bastantes limitaciones debido a su nivel de protección arquitectónica y singular diseño. Se incluye la construcción de un segundo ascensor para agilizar el desembarque de pasajeros de los ferries, la impermeabilización de su cubierta para el futuro aprovechamiento como terraza, la regeneración de la estructura de hormigón, carpintería de fachadas y redistribución interior de las estancias. Superficie construida computable de 4.140 m² con una inversión prevista en el entorno de 350 €/m².

Nuevas naves de Mantenimiento

Reforma de una antigua nave para trasladar a este edificio el Departamento de Mantenimiento de la APS con objeto de que el Ayuntamiento de Santander acometa de la obra de derribo de las naves y acondicionamiento de la Calle Antonio Lopez. La superficie en planta de las nuevas instalaciones de Mtmto es de 4.000 m² repartidos en 3 zonas: Campa cubierta, talleres y almacenes, y oficinas.

Inversión total: 1.472 miles de €. Finalizado: 2020.

Edificio de operaciones

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

Inversión total: 905 miles de €. Finalización prevista: 2023.

Aduana AEAT Santander (nueva en 2020)

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

Inversión total: 422 miles de €.

Actuaciones en materia de accesibilidad viaria

Nuevo control de acceso al puerto

Las obras del Nuevo control de accesos a los Muelles de Raos han comprendido el acondicionamiento de 5.185 m² de superficie a lo largo de 120 metros de longitud, con 3 carriles en cada sentido, estando habilitados los carriles exteriores para el tráfico de transportes especiales. Se han reubicado el control de entradas de la Policía Portuaria y se ha dotado a la Guardia Civil de un nuevo control de salidas, además de un nuevo módulo para grupo electrógeno y cuarto técnico. Lo más representativo del nuevo control de accesos son las estructuras de acero que forman varios arcos con una geometría singular. A ambos lados de cada arco y lo largo de ellos, las ménsulas con paneles de policarbonato protegen el nuevo control de accesos.

A raíz de nuevas necesidades, se ha previsto ampliar de nuevo las instalaciones del control de accesos.

Inversión total: 880 miles de €. Finalización prevista: 2020.

Renovación doble vía de fcc de acceso al puerto

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

Inversión total: 3.339 miles de €. Finalización prevista: 2022.

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 tráficoes 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 tráfico de automoción.

PUERTOS SECOS

En el 2020, los Puertos secos superaron el 5% de los beneficios netos de la APS

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)

Zona de servicio: Valle del Ebro

Distancia con el Puerto de Santander: 365 kms.

Superficie: 105.000 m².

A pesar de que, como consecuencia de la escasa actividad en los tráfico de importación y la nula actividad vinculada a los tráfico de exportación durante varios ejercicios consecutivos, en el año 2014 cesó la actividad de dicho puerto seco, provocando el cierre de las instalaciones, en 2017, con la incorporación de CAT al accionariado, se ha reactivado su uso, principalmente para la logística del automóvil.

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

Zaragoza, en el área más activa del Corredor del Ebro. Este puerto seco da servicio a más del 60% del mercado nacional, dada su equidistancia con los principales centros de consumo del país (todos ellos en un radio de 300 Kms.). Se encuentra a 365 km del Puerto de Santander y muy próximo a la frontera francesa y a los puertos de mayor actividad. Posee certificación ISO 9001 y 14001.

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

- Inspección y comprobación de vehículos.
- Reparación
- Desparafinamiento
- Lavado

Puerto seco de Azuqueca de Henares (Guadalajara)

Zona de servicio: Madrid y su área metropolitana

Distancia con el Puerto de Santander: 400 kms.

Superficie: 60.016 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.

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.

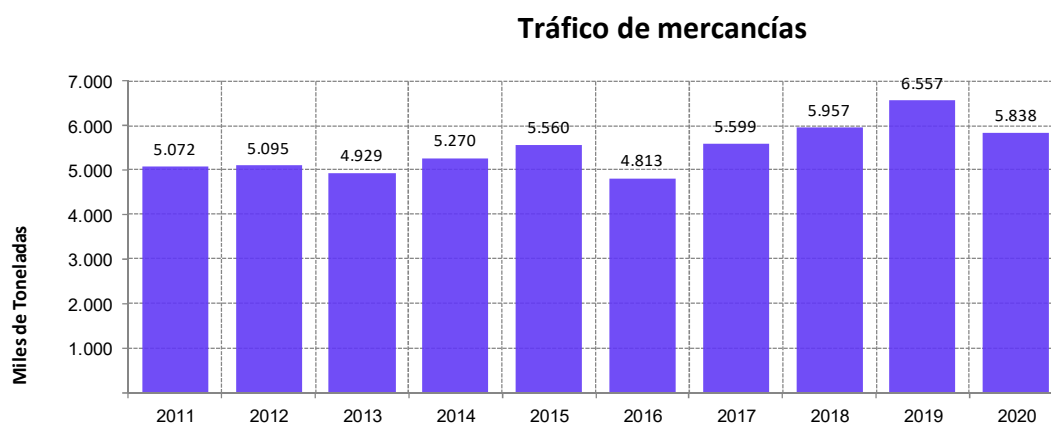
La Terminal del Puerto Seco Azuqueca ofrece servicios de carga y descarga de mercancías, tanto contenedores como carga en general. Es una Terminal abierta a cualquier operador o transportista, operando mercancías que entran y salen por carretera o por tren.

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.

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



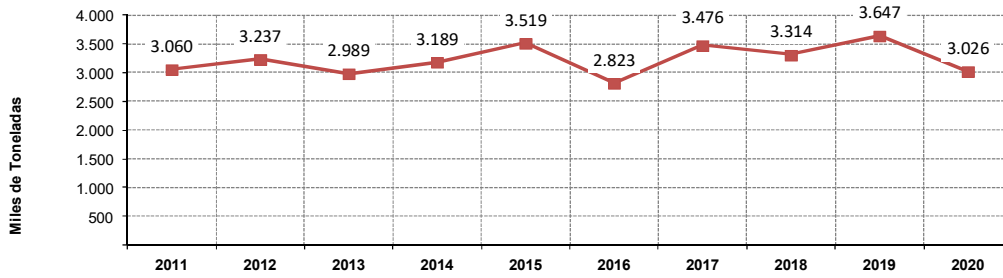
Los datos anteriores, se refieren al tráfico sin incluir la pesca, el avituallamiento o transbordo de mercancías.

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

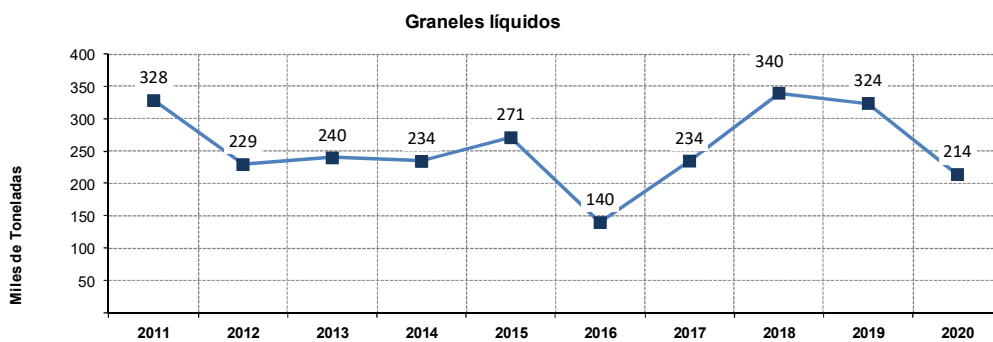
Graneles sólidos

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 tránsito y pesca.

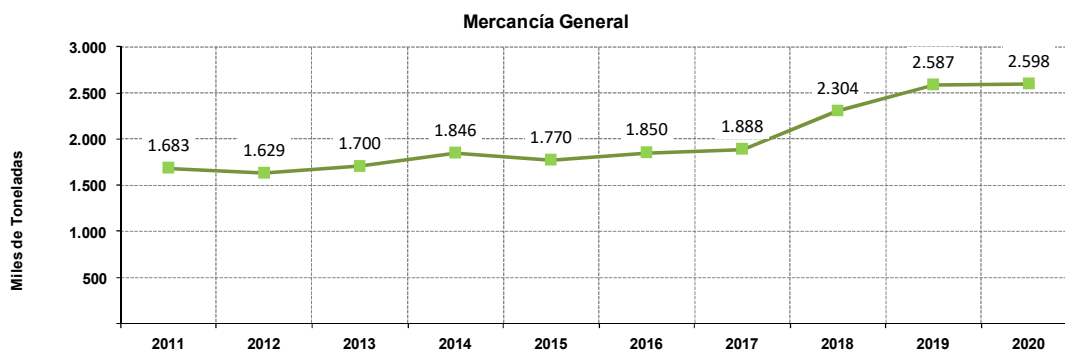
Graneles sólidos



Graneles líquidos



Mercancía general



Análisis comparativo

Tráfico total (incluye pesca y avituallamiento):

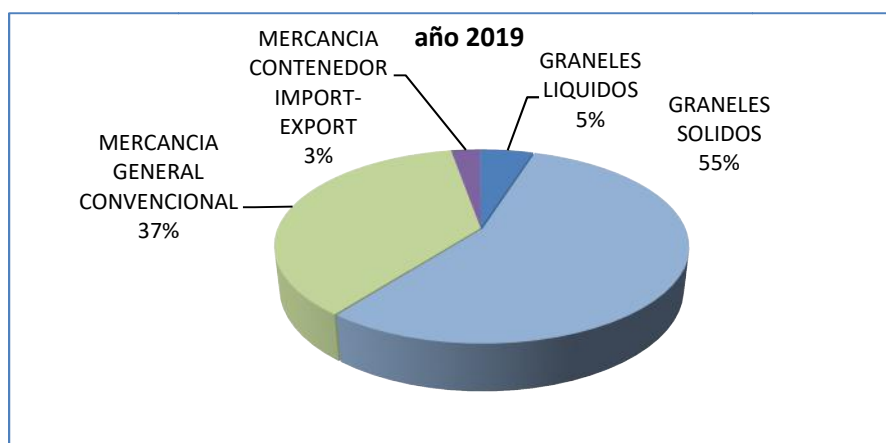
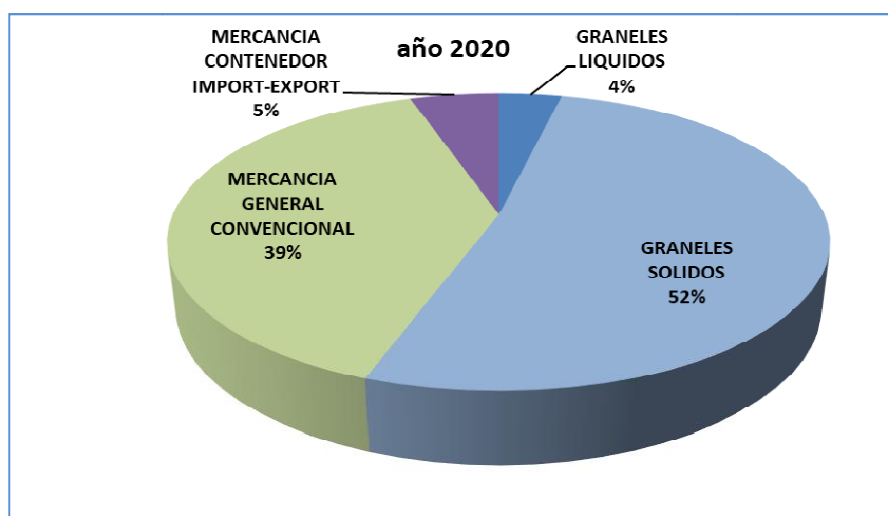
(En toneladas)	AÑO 2020	AÑO 2019	AÑO 2018	Variación 2020/2019	Variación 2020/2018
TRAFICO TOTAL	5.866.719	6.586.231	5.984.393	-10,9%	-2,0%

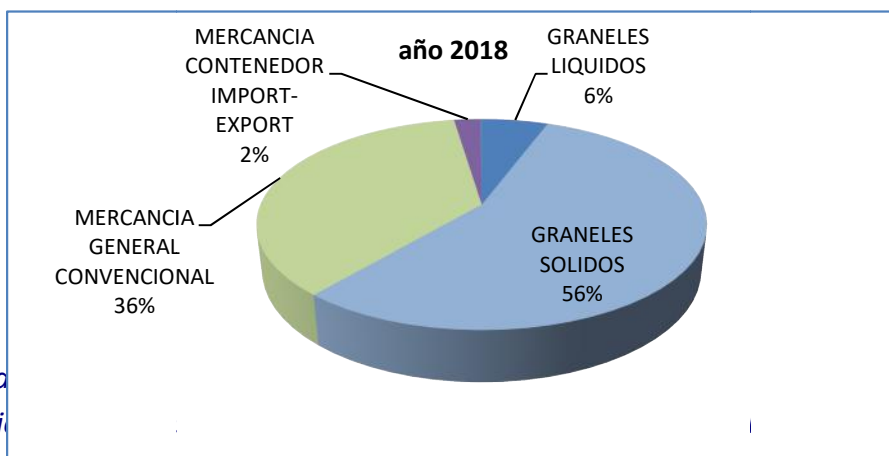
Según la forma de presentación:

(En toneladas)	AÑO 2020	AÑO 2019	AÑO 2018	Variación 2020/2019	Variación 2020/2018
GRANELES LIQUIDOS	213.696	323.611	339.511	-34,0%	-37,1%
GRANELES SOLIDOS	3.026.139	3.646.528	3.313.908	-17,0%	-8,7%
MERCANCIA GENERAL	2.597.899	2.586.789	2.303.697	0,4%	12,8%
TOTAL	5.837.734	6.556.928	5.957.116	-11,0%	-2,0%

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
entendi

mercancías,

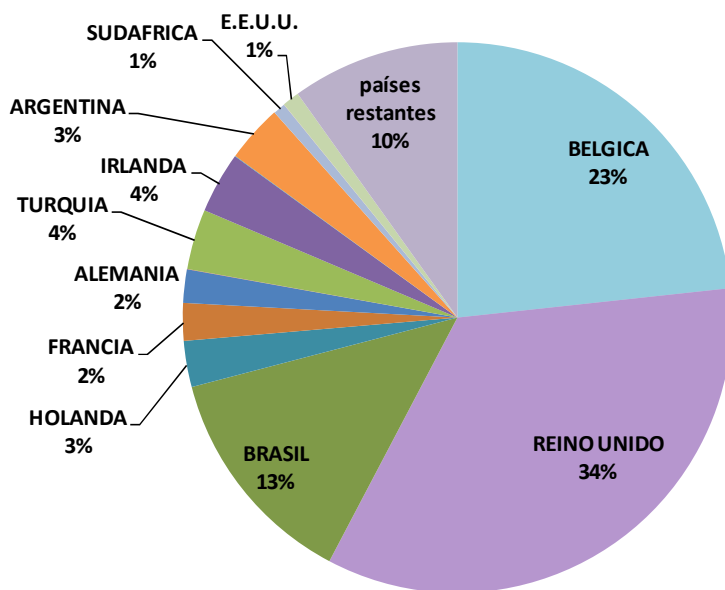
El Puerto de Santander ha intercambiado mercancías con más de 90 países, aunque sólo 15 representan el 88% del tráfico con el exterior:

PAIS	DESTINO	ORIGEN	TOTAL	%S/TRAFFICO EXTERIOR
BELGICA	615.938	701.284	1.317.222	23%
REINO UNIDO	911.117	305.304	1.216.421	21%
BRASIL	350.177	129.132	479.308	8%
RUSIA	0	265.660	265.660	5%
HOLANDA	71.691	147.119	218.810	4%
FRANCIA	58.256	145.599	203.856	4%
ALEMANIA	52.023	147.945	199.968	3%
LITUANIA	732	190.817	191.549	3%
TURQUIA	93.982	67.010	160.992	3%
IRLANDA	95.137	63.490	158.628	3%
UCRANIA	804	142.744	143.548	3%
ARGENTINA	89.932	42.626	132.557	2%
SUDAFRICA	18.666	105.655	124.321	2%
FINLANDIA	470	120.980	121.450	2%
E.E.U.U.	26.548	67.324	93.871	2%
Total principales países	2.385.473	2.642.689	5.028.161	88%
<i>Total 75 países restantes</i>	<i>260.733</i>	<i>444.318</i>	<i>705.052</i>	12%
TOTAL TRAFICO EXTERIOR	2.646.206	3.087.007	5.733.213	100%

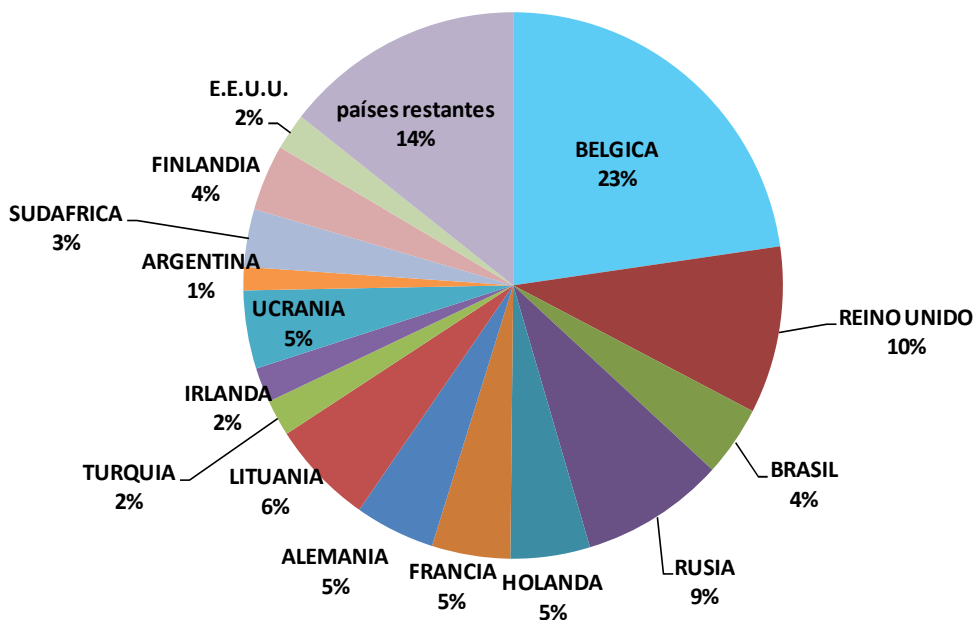
Bélgica y Reino Unido destacan especialmente, ya que entre los 2 se mueve casi la mitad del tráfico con el extranjero. Con ellos se intercambia principalmente mercancía roro. Le siguen Brasil y Rusia con los que se intercambian graneles sólidos.

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	8.051.784,54 €
Total cifra de negocios	19.181.823,73 €
CUOTA PRINCIPALES CLIENTES	42%

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 alambrón, 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.

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

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

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

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

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

Actividades culturales y académicas. La Autoridad Portuaria organiza periódicamente exposiciones en dos puntos emblemáticos de la ciudad de Santander. El Palacete del Embarcadero y el Faro de Cabo Mayor, si bien en el periodo 2020 la programación en estos centros expositivos se ha visto alterada como consecuencia de la pandemia Covid-19 tal como se detalla en el indicador I_34. ACTIVIDADES CULTURALES. 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 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 marítimo 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.
- Suministro de combustible a buques

Estos servicios de vital importancia estratégica para la competitividad y seguridad de la actividad portuaria se realizan por empresas privadas en régimen de libre competencia. Por la extraordinaria importancia de estos servicios, la prestación de los mismos se realiza, 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, 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 2020</i>	
<i>Tipo de servicios</i>	<i>Número de empresas</i>
Estiba (Manipulación mercancías)	6
MARPOL	3
Practicaje	1
Remolque	2
Amarre	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>	
<i>Tipo de ocupación</i>	<i>Número de Empresas</i>
Concesiones	218
Autorizaciones	39

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 (m ²)	1.475.000 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: 2020	Toneladas	% s/total
Tráfico Total	5.837.734	100,00%
PRODUCTOS FORESTALES (rampa)	157.604	8,45%
CEMENTOS ALFA (silo cemento)	428.188	6,88%
T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)	312.996	8,48%
SILO SOLVAY (cinta)	252.278	5,56%
GLOBAL STEEL WIRE (Muelle Montaña)	338.421	5,25%
NOATUM (terminal de graneles minerales)	314.191	4,42%
ALKION (tubería)	140.396	4,43%
REPSOL/DYNASOL (tubería)	42.420	0,85%
RAOS ADITIVOS (tubería)	37.943	0,32%
AZUCARERA (tubería)	30.878	0,42%
Total tráfico terminales concesionadas	2.055.317	35,21%

TERMINAL EN CONCESION	MERCANCIA	PRESENTACION	Embarque	Desembarque	TOTAL toneladas por TERMINAL
CEMENTOS ALFA	CEMENTO	<i>Granel sólido</i>	428.188		
			428.188		428.188
MERCANCIA RORO MARGEN NORTE	Servicio KYMMENE	<i>Mercancía general</i>	864	115.004	
	Servicio BRITTANY FERRIES	<i>Mercancía general</i>	22.806	15.382	
	Siderúrgicos	<i>Mercancía general</i>		3.548	
			23.670	133.934	157.604
GLOBAL STEEL	CHATARRA	<i>Granel sólido</i>		91.831	

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

TERMINAL EN CONCESION	MERCANCIA	PRESENTACION	Embarque	Desembarque	TOTAL toneladas por TERMINAL
WIRE	<i>MINERAL DE HIERRO</i>	<i>Granel sólido</i>		111.001	
	<i>ALAMBRÓN HIERRO</i>	<i>Mercancía General</i>	110.164		
	<i>OTROS SIDERURGICOS</i>	<i>Mercancía General</i>	20.399	5.026	
			130.563	207.858	338.421
REPSOL/DYNASOL	P. PETROLIFEROS	<i>Granel líquido</i>		42.420	
				42.420	42.420
SOLVAY QUIMICA	CARBONATO SODICO	<i>Granel sólido</i>	252.278		
			252.278		252.278
T.A.S.A.	AGROALIMENTARIOS	<i>Granel sólido</i>		312.996	
				312.996	312.996
ALKION	BIOETANOL	<i>Granel líquido</i>	47.222		
	LEJIAS RESIDUALES	<i>Granel líquido</i>	7.033		
	SOSA CAUSTICA	<i>Granel líquido</i>		31.508	
	UREA y OTROS ABONOS	<i>Granel líquido</i>		24.446	
	MELAZA	<i>Granel líquido</i>		23.830	
	GRASA DE PESCADO	<i>Granel líquido</i>		6.358	
				54.255	86.141
NOATUM TERM. GRANELES	CARBON	<i>Granel sólido</i>		214.398	
	ABONO Y FERTILIZANTE	<i>Granel sólido</i>		99.793	
				314.191	314.191
RAOS ADITIVOS	CEMENTO	<i>Granel sólido</i>		37.943	
				37.943	37.943
TUBERIA AZUCARERA	LEJIAS RESIDUALES	<i>Granel líquido</i>	12.675	1.802	
	MELAZA	<i>Granel líquido</i>		11.650	
	UREA	<i>Granel líquido</i>		4.751	
			12.675	18.203	30.878
TOTAL			901.629	1.153.688	2.055.317

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.

x	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Están disponibles en internet los pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios
x	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Están disponibles en internet las condiciones generales de otorgamiento de concesiones
x	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existe en internet información sobre los procesos de tramitación, que es necesario realizar para solicitar una licencia o concesión
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se realizan periódicamente jornadas informativas dirigidas a posibles sectores objetivo informando de las condiciones de acceso para operar en el puerto
x	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existe en internet información disponible sobre las superficies disponibles y los usos a los que se dedican. (Disponible plano delimitación de usos DEUP)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Autoridad Portuaria pone a disposición de posibles operadores documentación en la que se detallan claramente los trámites y pasos a seguir para operar en el Puerto, bien como prestadores de servicio, o bien como titulares de una concesión.
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se han regulado las condiciones de prestación de servicios generales como Puntos de Inspección Fronterizo, aguada, etc. ▪ Están disponibles en un espacio de almacenamiento en la nube las consignas ferroviarias y otros documentos que las empresas ferroviarias deben conocer para acceder a la RFIG del puerto de Santander
<hr/> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Otras medidas adoptadas. Especificar cuáles <hr/>	

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 2020 el Puerto de Santander ha seguido ostentando dicho sello de calidad. De igual forma, los procedimientos y el referencial de calidad de dicho sello son actualizados y mejorados en base a los requisitos de los fabricantes de automóviles. El Comité de seguimiento del Plan de calidad ANFAC/Puertos del Estado es el órgano encargado de validar los referenciales específicos. Fruto de todo este esfuerzo el Puerto de Santander ha resultado ser el mejor valorado por los miembros de la asociación durante varios años de forma consecutiva. Además, anualmente, la

APS organiza una “Mesa de trabajo ANFA/Comunidad Portuaria”, en la que, entre otros aspectos, se analiza el estudio de valoración de la logística Marítimo Portuaria y se tratan posibles puntos de mejora.

- 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 (2020) han quedado implantados los procedimientos aduaneros de importación y exportación requeridos por los tráficos de ferri.

Están preparadas para entrar en servicio las instalaciones de control aduanero y para aduanero y los protocolos para las inspecciones documentales, de identidad o físicos de la mercancía de origen animal o vegetal que lo requiera a criterio de los organismos competentes para estos controles

En ese sentido, y tras la autorización de la Comisión Europea para que el Puerto de Santander pudiera recuperar en abril de 2019 el Punto de inspección fronterizo, se ha procedido a la construcción de un edificio, en la zona del control de acceso de Raos, como complemento al ya existente, así como a la colocación de diferentes puntos de control en el recinto portuario para que los técnicos de la Agencia Tributaria puedan realizar su labor.

- 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, sin embargo, está en proyecto la elaboración de una Carta de servicios en la que se informe sobre los servicios que se prestan y los compromisos de calidad asumidos en su prestación.

- 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, así como en el transporte ferroviario, si lo hubiere. Todo ello basado en estudios financieros elaborados de forma previa.

En las licencias de estiba son los licenciatarios los que podrán proponer rendimientos mínimos para diferentes tipos de mercancías. No se establecen rendimientos mínimos para el servicio comercial de entrega y recepción.

- 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.

Igualmente, las empresas estibadoras deben disponer de certificación ISO 9001

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

Las terminales concesionadas de la Autoridad Portuaria de Santander, por definición están dirigidas a tráficos específicos y determinados y en la actualidad acoge en sus instalaciones: una terminal para ferris, otra de productos forestales, una para el tráfico de granel agroalimentario, otra de sulfato y granel sólido mineral, una para cemento, otra de áridos, una más para mercancías peligrosas y otra para el tráfico RoRo, en la que destaca especialmente el tráfico de automóviles. En el caso de esta última es una zona pública en la que se hayan ubicadas, entre otras, dos concesiones otorgadas a operadores logísticos del sector de automoción, en las que se exige una rotación mínima por vehículo con el fin de optimizar la explotación del terreno otorgado en concesión.

Las terminales de ferri y automóviles son públicas.

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 en anteriores ejercicios, durante el 2020 y a pesar de las dificultades por la situación de la pandemia se llevó a cabo un seguimiento del nivel de cumplimiento de esa formación, continuando 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 tuvo lugar en el mes de noviembre de 2020 y el día 1 de diciembre se procedió a su inauguración.

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, por lo que se continúa participando de ellos.

Durante el 2020 se han llevado a cabo instalaciones provisionales de control de frontera, de controles aduaneros y la 1ª Fase del recinto con muros de hormigón para remolques, una instalación de alta seguridad para protección de la mercancía de embarque en ferris.

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 : 2020	Toneladas	% s/total
NOATUM TERMINAL DE GRANELES (terminal de graneles minerales)	314.191	5,38%
NOATUM TERMINAL <i>POLIVALENTE</i> (empresa SERVICIO estiba)	956.572	16,39%
T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)	312.996	5,36%
Total toneladas del Puerto	5.837.734	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 a 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 también es atendido a través de correo postal, atención telefónica y correo electrónico por personal de la Unidad de tráfico RoRo. A fin de mejorar el servicio, se ha establecido un indicador, consistente en el tiempo medio de respuesta, que quedó establecido en el año 2020 en 0,33 días, mejorando los datos de los ejercicios anteriores que, en el caso de 2019, se estableció en 0,41 días.

La APS ha dado respuesta a estas consultas, sugerencias o quejas de los diferentes grupos de interés, entre los que se podría citar a los miembros de la Comunidad Portuaria, clientes finales y ciudadanos en general, analizando lo planteado y elaborando planes para solucionar esas deficiencias, si hubiera lugar, con la puesta en marcha de estudios, elaborando informes y aplicando las medidas correctoras que se consideren necesarias en cada caso.

Informar, sobre el número de quejas y sugerencias recibidas durante 2020. Indicar origen y causa más frecuente de quejas, y las posibles acciones de mejora adoptadas por la Autoridad Portuaria.

A lo largo del año 2020, se registraron 45 entradas. De ellas, 34 fueron consultas y peticiones de información, en su mayoría sobre conexiones con otros puertos del

mundo y sobre tasas y tarifas por determinados servicios, 2 para gestiones o reuniones con diferente personal de la APS, 4 ofertas de servicios como monitorización de vehículos en campas, 1 reclamación y 4 quejas.

A todas estas cuestiones se da respuesta bien de forma directa por parte del personal que atiende el servicio, bien derivándolo a los diferentes departamentos de la APS encargados de las distintas parcelas interesadas en la cuestión planteada. Esta respuesta puede ser a través del correo electrónico que se facilita al ponerse en contacto con la APS, vía telefónica o correo postal, si se trata de algún tipo de comunicación salida de registro.

- 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.

En el caso del sector de automoción anualmente se mantienen contactos con los fabricantes de forma individual y con la asociación ANFAC, como representante de todos ellos, con la que se comparten mesas de trabajo para analizar la valoración que la asociación hace de la actividad en el Puerto de Santander en su informe del ejercicio anterior.

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 estos sondeos se valoran los siguientes aspectos:

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

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

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 septiembre de 2020, sitúa por quinto año consecutivo al Puerto de Santander como el mejor valorado, obteniendo una puntuación de 4,3 puntos sobre un total de 5.

Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible

I_22 *Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial*⁵.

ACCESOS VIARIOS Y FERROVIARIOS ACTUALES



CARRETERAS	FERROCARRIL
<p>Conexiones nacionales: Asturias y Bilbao: Autovía del Cantábrico (A-8). Libre de peaje</p> <p>Palencia y Burgos: Autovía de la Meseta (A-67). Libre de peaje.</p> <p>Conexiones regionales: el eje logístico-industrial previsto por la Comunidad Autónoma a lo largo de N-</p>	<p>RENFE: Madrid - Santander por Valladolid y Palencia</p> <p>FEVE de vía métrica, Santander - Bilbao y de Santander - Oviedo y Gijón.</p> <p>El acceso al Puerto se realiza únicamente por el complejo portuario de Raos.</p>

- 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)

ACCESIBILIDAD VIARIA Y MEJORAS EN LA COMUNICACIÓN INTERIOR DEL PUERTO

Durante 2020 han continuado las obras del nuevo acceso portuario, que proporciona enlace directo de la zona de Raos con la red de autovías mediante una glorieta elevada. Esta actuación se ha acompañado de la construcción de un nuevo control de acceso, que funcionará con más fluidez que el actual y que se finalizó en 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, el de cemento agroalimentarios y bioetanol. 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; en este caso, soporta los tráficos de carbón de la APS.

Por otro lado, se está avanzando hacia la duplicación de la vía en el tramo Santander-Torrelavega de la línea Santander-Palencia. El principal beneficio para el puerto de esta actuación consiste en la ejecución de un acceso directo de la terminal de Muriedas al puerto de Santander, sin necesidad de que las composiciones ferroviarias tengan que salir a vía de circulación general.

Por otro lado se ha avanzado en el incremento de la longitud de los apartaderos para mercancías en diferentes estaciones de la línea Santander-Palencia, el estado de desarrollo de estas infraestructuras es el que se indica:

- o La obra que se realiza en Alar está terminada
- o La obra en Mataporquera está en ejecución
- o La actuación en Monzón está en proceso de contratación. Inicio inminente.
- o La ampliación en Espinosa-El Caballo se enviará a licitación a final de año.
- o Finalmente, el proyecto de Osorno (se alcanzan 1300 m de vía de apartado; la obra incluye 750 m de ampliación y renovaciones de vías) está redactándose.

Con estas infraestructuras se 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 2020, la APS ha establecido, entre otras medidas, la aplicación de bonificaciones a las tasas devengadas por tráficos y servicios considerados sensibles, prioritarios o estratégicos. Estas bonificaciones a las tasas vienen recogidas en los PGE, que durante el año de referencia se encontraban prorrogados, por lo que se aplican las mismas que durante el ejercicio 2019. Como consecuencia de ello, se han seguido las siguientes directrices:

- Consideración de tráfico estratégico al tráfico de contenedores ro-ro en servicio regular.
- Consideración de tráfico estratégico a la MERCANCÍA GENERAL en elementos de transporte no acompañado, en servicio marítimo regular de transporte marítimo de corta distancia, en buques "con-ro" o "ro-ro".
- Consideración de tráfico estratégico a PASAJEROS Y VEHÍCULOS en régimen de pasaje y MERCANCÍA GENERAL en elementos de transporte, en servicio marítimo regular de transporte marítimo de corta distancia, en buques "ro-pax" o "ferry".
- Consideración de tráfico estratégico a los VEHÍCULOS en régimen de mercancía en servicio marítimo "ro-ro".
- Consideración de tráfico estratégico a los VEHÍCULOS en régimen de mercancía.
- Consideración de tráfico estratégico a SERVICIO MARÍTIMO "RO-RO" de mercancía general.

- Conectividad marítima I: servicios Ro-Ro de transporte marítimo de corta distancia, creación de nuevos servicios marítimos regulares.
- Conectividad marítima II: servicios Ro-Ro de transporte marítimo de corta distancia, incremento de 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, con el fin de comenzar su construcción durante el año 2020. La situación pandémica lo impidió y se espera que

comience la obra durante el mes de enero de 2021. Asimismo, durante el primer trimestre de 2020 se comenzó el relleno de un espacio en la zona sur de los muelles de Raos, con una superficie de unos 40.000 metros cuadrados y una inversión prevista de 1.100.000 €.

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

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

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

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	2020
Camión	4.628.827	4.927.854	5.448.092	4.835.220
Ferrocarril	928.451	966.380	1.003.924	911.237
Otros	41.373	62.883	104.912	91.277
Total mercancías	5.598.651	5.957.117	6.556.928	5.837.734
Cuota participación ffcc	17%	16%	15%	16%

Tráfico importación (toneladas)	2017	2018	2019	2020
Camión	3.120.554	3.180.645	3.431.886	2.867.123
Ferrocarril	217.003	223.691	262.608	237.260
Otros	36.554	61.555	81.874	67.177

Total	3.374.111	3.465.891	3.776.368	3.171.560
Cuota participación ffcc	6,43%	6,45%	6,95%	7,48%

Tráfico exportación (toneladas)	2017	2018	2019	2020
Camión	1.508.273	1.747.209	2.016.206	1.968.097
Ferrocarril	711.448	742.689	741.316	673.977
Otros	4.819	1.328	23.038	24.100
Total	2.224.540	2.491.226	2.780.560	2.666.174
Cuota participación ffcc	31,98%	29,81%	26,66%	25,28%

Evolución Tráfico roro/M general(toneladas)	2017	2018	2019	2020
Ro-Ro	1.551.574	1.839.238	2.187.265	2.152.256
Mercancía general total	1.887.886	2.303.697	2.586.789	2.597.899
% Ro-ro sobre total de Mcia. General	82%	80%	85%	83%

COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL

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

La Autoridad Portuaria de Santander mantiene una relación fluida y periódica con sus grupos de interés, tanto internos como externos, que son los destinatarios fundamentales de las acciones de comunicación y quienes van a actuar como prescriptores del puerto, tras formarse una valoración propia gracias a los inputs que reciben con acciones directas, como reuniones, o indirectas, a través de los medios de comunicación como intermediarios con el resto de públicos externos y opinión pública.

La relación de destinatarios de la comunicación de la APS es la siguiente:

a.- **Público interno:** consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, equipo directivo, profesionales, trabajadores portuarios jubilados, concesionarios, clientes, portuarios...

b.- **Público externo organizado:**

- Medios de Comunicación locales, nacionales e internacionales.
 - Medios de Comunicación especializados en transporte marítimo y logística.
 - Instituciones:
 - Ayuntamientos de Santander, Camargo, Astillero, Marina de Cudeyo, Ribamontán al Mar, Santoña, San Vicente de la Barquera, Bareyo y Castro Urdiales.
 - Gobierno de Cantabria.
 - Puertos de Estado.
 - ADIF.
 - Ministerios.
 - Unión Europea.
 - Grupos políticos y parlamentarios de Cantabria: PRC, PP, PSOE, CIUDADANOS, VOX y UNIDAS PODEMOS.
 - Organizaciones empresariales y sindicales: CEOE-CEPYME, UGT, CCOO, USO, CGT...
 - Organizaciones no gubernamentales: AAVV, grupos ecologistas...
 - Entidades y colectivos culturales: Fundación Botín, Universidad de Cantabria, Universidad Menéndez Pelayo, Universidad Europea del Atlántico...
- c.- Opinión Pública:** ciudadanía. En particular, la de Santander y Cantabria.

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 en cuenta, como hemos apuntado en el I_25, que cuenta con interlocutores muy diversos y con distintas necesidades.

La relación con cada uno de estos públicos se establece de manera y con periodicidad diferentes aunque, con todos ellos, se concibe la comunicación como una herramienta de doble vía para fomentar la participación de los grupos de interés y conocer sus aportaciones, preocupaciones y necesidades.

Canales utilizados en función del público al que se dirige la APS:

a.- Público interno:

- Circulares: para realizar anuncios de carácter interno. Se emiten por correo electrónico o se publicitan en el tablón de anuncios.
- Reuniones con la presidencia/dirección.
- Reuniones del Consejo de Administración.
- Reuniones del equipo directivo.
- Atención telefónica, vía email o vía WhatsApp.
- A través del Portal del Empleado y de la intranet.
- Misiones comerciales. En desuso a causa de la pandemia.

b.- Público externo organizado:

- Participación en jornadas y cursos especializados.
- Reuniones periódicas.
- A través de la página web y el Servicio de Atención al Cliente.
- Atención telefónica, vía email o WhatsApp.
- Correo postal (invitaciones, felicitaciones, pésames, saludas...).

En el caso de los medios de comunicación, los canales utilizados por la APS para llegar, tanto a la **opinión pública** como al resto de públicos, son los siguientes:

- Acciones de marketing y publicidad.
- Notas de prensa.
- Redes Sociales. Twitter.
- Ruedas de Prensa.
- Comunicados oficiales.
- Entrevistas.
- Artículos de opinión.
- Foros y eventos.
- Acciones de Responsabilidad Social Corporativa: durante la pandemia, la APS colaboró activamente con el Banco de Alimentos y realizó un reparto de mascarillas.

La frecuencia de la comunicación con cada público objetivo es diferente. Así, mientras que con el público interno y los medios de comunicación es diaria, con el público externo organizado es muy frecuente, también casi diaria.

Sin embargo, dentro de este grupo se puede distinguir entre sus integrantes ya que, mientras que con las instituciones esta comunicación es diaria, con otros integrantes como las ONG, las AAVV, los colectivos culturales o las organizaciones empresariales y sindicales son más esporádicas y se incrementan cuando surgen conflictos de convivencia o cuando están en marcha proyectos concretos como cursos de formación o misiones comerciales.

1_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 y relación Puerto-Ciudad.** 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.

Asimismo, se ha licitado un contrato de asistencia técnica para concretar la definición de los nuevos usos en el frente marítimo tomando como base el master plan aprobado en 2011 como resultado del Convenio Interadministrativo del frente Marítimo firmado ese año, y modificar los instrumentos de planificación portuaria y urbanística que resulten necesarios.

Por otro lado, la APS ha puesto a disposición de la Fundación ENAIRE las naves que albergaban su Centro de Documentación, en Gamazo, para convertirlas en una sala de exposiciones con el objetivo de abrir a los ciudadanos activos portuarios situados en lugares privilegiados.

La mayoría de estas actuaciones urbanísticas, consistentes en la puesta a disposición de los ciudadanos de terrenos portuarios con poco o ningún uso, se producen como consecuencia de la petición de un determinado grupo de interés, las instituciones, a la APS. En los casos que hemos destacado, fundamentalmente nos referimos al ayuntamiento de Santander y la Fundación ENAIRE, aunque también hemos destacado a la Fundación Botín.

Por otro lado, Y como parte de su programa de Responsabilidad Social Corporativa, la APS desarrolló, durante la pandemia, una iniciativa con el Banco de Alimentos de Cantabria para la recogida de alimentos no perecederos y artículos de primera necesidad donados por empresas y ciudadanos para su distribución entre personas y familias vulnerables. En este caso, fue una ONG quién emitió una llamada de socorro a la APS debido a la grave situación que estaban atravesando muchos ciudadanos.

Asimismo, y en el mismo periodo, organizó, junto con otro grupo de interés, el de los medios de comunicación, el concurso “Coloreando Cantabria” para niños de entre 4 y 12 años, con el objetivo de ayudar a los más jóvenes a expresar sus sentimientos y mostrar sus ideas para construir un mundo mejor una vez hubiera pasado la pandemia.

- **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.

Además, se han recibido quejas por el sulfato, ya que afecta tanto a coches como a viviendas del Barrio Pesquero.

Todas y cada una de las quejas recibidas, en unas ocasiones, a través del Servicio de Atención al Cliente y, en otras, mediante llamadas telefónicas o, incluso, cartas al periódico, han sido trasladadas a la presidencia y a la dirección quienes han dado instrucciones a los departamentos correspondientes para resolver las incidencias. Estas quejas han sido tradicionalmente realizadas por vecinos particulares y, en ocasiones, por clientes, afectados, fundamentalmente de Ro-Ro.

- **Competitividad del Puerto.** El Puerto es uno de los motores económicos más importantes de Cantabria, que genera el 10,56 % del PIB regional y el 8,96 % del empleo. 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 ferropuertuaria, garantizan la presente y futura competitividad del Puerto de Santander.

Así, a la construcción, junto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un acceso directo al puerto de Santander desde la autovía A67, se suman ahora otros proyectos como la construcción de un silo vertical de automóviles, una terminal de Contenedores y una terminal de Fertilizantes que diversificarán las mercancías del puerto y asegurarán la mejora de su productividad.

Estas actuaciones se han realizado a propuesta de otro grupo de interés, el de los clientes del puerto, y en base a los estudios de la propia APS para rentabilizar su suelo de la mejor forma posible.

En todos los proyectos, la presidencia y la dirección del puerto están implicados y han dado los pasos necesarios para poder ponerlos en marcha.

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.” Actualmente se está estudiando la conveniencia de modificar dicho acuerdo para adaptarlo a la evolución de las circunstancias.
- 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 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.
- En fecha 5 de noviembre de 2020 se ha suscrito convenio con la Sociedad Regional de Educación, Cultura y Deporte, S.L. del Gobierno de Cantabria para ejecutar las obras de urbanización del entorno de ENAIRE.

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:
 - 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 2020, y dado que a partir de marzo la situación de la pandemia a nivel global conllevó la suspensión de las ferias en modo presencial, la Autoridad Portuaria de Santander solo pudo asistir a la “Fruit Logistic”, que se desarrolló en Berlín durante el mes de febrero, y a las jornadas de CLIA, del sector de cruceros, en marzo, en Londres. Esta asociación también organizó jornadas online, en las que participó la APS, en mayo, junio y noviembre.

Otros eventos de los que se participó vía internet fueron el Webinar del 19 de Mayo: La Industria de Cruceros en el Covid 19, y el Cruise Summit los días 1 y 2 de diciembre. Ambos fueron organizados por el Cruise New Media Group. El webinar organizado por Cruise Europe el 19 de agosto con el título “Covid 19 Cruise Protocols” y el “Seatrade Cruise Virtual” del 5 al 8 de Octubre.

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	2020
Montante de gastos	111.888,79	89.396,03	163.919,14	130.564,38
Gastos de explotación	21.858.000	21.611.930	20.792.000	20.293.000
% de gastos en promoción comercial	0,51%	0,41%	0,74%	0,64%

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. Integrado con los accesos a diversas terminales privadas, de forma que con única acreditación se permite el acceso al Puerto y a las terminales permitidas.
- Sistema de envío del estado aduanero de la mercancía de importación a los gestores de la mercancía con actualizaciones en tiempo real.
- Gestión automatizada de la salida del recinto portuario de la mercancía de importación mediante la lectura de la matrícula del vehículo y consulta automática del estado aduanero de la mercancía que transporta. Esto permite el paso automatizado de los camiones con mercancía de importación, agilizando el proceso.

- Servicio de planificación, coordinación y gestión del Consejo de Administración de la APS.
- Port Community System: control de servicios de prestación indirecta: prácticos, amarradores, remolcadores. Solicitud y control de ocupaciones de superficie. Gestión diaria de las parcelas de FPR y LPR. Información de vídeo en tiempo real de las cámaras de explotación del Puerto.
- Aplicación para móviles Android y Apple con diversas funcionalidades.
- Gestión de accesos a los recintos portuarios mediante diversos sistemas de acreditación tales como tarjeta de proximidad, códigos QR y OCR de matrículas.
- Gestión integrada de los sistemas de seguridad del Puerto integrados en un VMS que esta formado por una amplia variedad de dispositivos: cámaras térmicas e infrarrojas, sensores de detección de salto, etc. El VMS es un sistema que utiliza las tecnologías de inteligencia artificial y el aprendizaje de máquina.
- Digitalización del control de accesos de Raos con sistemas de video de entorno, carril y ocupantes. Interfonía de carriles IP, lectores de matrícula de cabezas tractoras y remolques. Gestión automática del paso de mercancía de importación.
- Aplicación para móviles Android y Apple con diversas funcionalidades: publicada por primera vez en el año 2011, con esta aplicación el Puerto de Santander ofrece información local, práctica y en tiempo real, sobre el estado de las mareas y sus previsiones anuales. Pleamares, bajamares, horas y alturas correspondientes, fases lunares, etc. Datos especialmente útiles para navegación comercial, pesquera, recreativa y deportiva en la Bahía de Santander, así como para la práctica de la pesca y el marisqueo y de todo tipo de actividades de ocio vinculadas al mar y el borde costero: vela, remo, surf, buceo, baño de ola; baños de sol, el paseo o footing en la playa, etc. Igualmente, la aplicación reseña las condiciones del tiempo atmosférico, a través del registro de las variaciones de la dirección y velocidad del viento, de la presión atmosférica, de las temperaturas, la radiación solar o las precipitaciones; fenómenos medidos al instante por el propio Puerto en su estación meteorológica situada en los muelles de Raos. Otro de los contenidos relevantes de la aplicación es un servicio “port-view”, a través de la conexión a un grupo de cámaras de video que, orientadas cada una de ellas de manera diferente, captan y transmiten vistas en directo del Puerto de Santander, permitiendo contemplar al usuario desde la entrada a la Bahía, a las actividades que se desarrollan en los muelles de Maliaño y Raos.

La aplicación también proporciona información sobre la pesca que diariamente se comercializa en la Lonja de Santander, señalando la fecha y la hora de la subasta, el nombre del barco, las especies capturadas y el volumen de éstas expresado en número de cajas. También se ofrecen datos (fecha y hora) sobre la previsión de próximas subastas.

A través de la app, se tiene acceso a los comunicados y noticias que puntualmente produce por la Autoridad Portuaria de Santander, así como a una atractiva galería de fotografías históricas fechadas entre 1861 y 1950.

- Informar si la Autoridad Portuaria pone a disposición del ciudadano un catálogo de datos abiertos, y qué 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.
- Tabla de mareas.

Además, en la página web de la Autoridad Portuaria de Santander, se puede encontrar la información acerca de:

- Faros, Balizas y Canal de Acceso
- Derrotero
- Horario puente Dársena de Maliaño
- Previsión meteorológica
- Muelles y superficies
- Entradas y salidas de buques en puerto.
- Tráfico Portuario (Puertos del Estado)
- Plan Interior Marítimo:
- Certificados ISO 9.001 e ISO 14.001

- Tasas y tarifas aplicables
 - Equipamiento Terminal de pasajeros
 - Tráfico / Servicios Marítimos
- Seguridad en la prestación de servicios basados en las 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 una réplica de todos las máquinas y datos con un desfase de una hora.
 - Se han implementado en los últimos años diversos servicios de seguridad de acceso y perimetral que han reducido significativamente la superficie de ataque.
 - Se está trabajando en la implementación de un gestor de información y eventos de seguridad (SIEM) que permitirá hacer mas fácil la auditoria de todo tipo de eventos incluidos los de seguridad.
 - Implementación del Azure Advanced Threat Protection, que es una solución de seguridad basada en la nube que aprovecha las señales de Active Directory local para identificar, detectar e investigar amenazas avanzadas, identidades puestas en peligro, etc.
 - Se ha licitado un servicio Cloud para guardar una copia de seguridad encriptada de todas las máquinas y datos de la APS.
 - 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 contingencias TIC que permite mantener un segundo centro de datos, caso de no disponer del principal. Se está preparando una nueva redacción de este.

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

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.

- Informar sobre las iniciativas desarrolladas en materia de ciberseguridad.

- Todos los servicios de la APS publicados en Internet están controlados mediante un Firewall de aplicaciones Web (WAF) en la nube que impide poder realizar ataques, alertando y tipificando los mismos.

- Implementación del Azure Advanced Threat Protection, que es una solución de seguridad basada en la nube que aprovecha las señales de Active Directory local para identificar, detectar e investigar amenazas avanzadas, identidades puestas en peligro, etc.
- Uso de una plataforma de DNS que impide ataques del tipo Phising, etc al tener controladas las direcciones que gestionan ataques organizados.
- Además de los típicos sistemas de Endpoint de antivirus, se dispone de un servicio que tipifica la ejecución de cualquier programa y en caso de no tener conocimiento utiliza un sandbox, para la ejecución controlada y tipificación del mismo el servicio es Cloud por lo que la mayoría de los sucesos están tipificados salvo casos Zero-d.
- Licitación de nuevo equipamiento perimetral de seguridad en HA que integra los servicios AV de endpoint con las reglas de negocio de red, Sandboxing, analizador de eventos, y gestión externalizada de eventos 24x7 por un operador externo certificado.

- 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.
- Gestión automatizada de la mercancía de importación, ya explicado en puntos anteriores.
- Digitalización de los controles de acceso, ya explicado.

***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.*

INNOVACIÓN E INVESTIGACIÓN

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

1.- EL PROGRAMA PUERTOS 4.0. SANTANDER PORT LAB.

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

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

Prueba de este empeño, a finales de marzo de 2018 el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario aprobó la creación del Fondo de capital "PUERTOS 4.0", dotado de un presupuesto de cerca de 25 millones de € para un periodo de cuatro años, destinado a financiar ideas y proyectos cristalizables en productos, servicios y procesos innovadores con orientación al mercado. El objetivo principal de este Fondo es promover e incorporar activamente la innovación disruptiva o incremental como elemento de competitividad, de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico-portuario español, tanto público como privado, para facilitar su transición hacia la economía 4.0.

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

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

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

2.- PRIMERA CONVOCATORIA DE AYUDAS DEL FONDO PUERTOS 4.0

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

IDEAS	PROYECTOS	
<p>IDEA: Conjunto de acciones necesarias para lograr un producto, servicio o proceso innovador que se encuentra en una fase incipiente de desarrollo tecnológico, asociado a un nivel de madurez tecnológica de Nivel TRL 1 o TRL2, y cuyo resultado debe ser una prueba de concepto</p>	<p>PROYECTO: Conjunto de acciones necesarias para lograr un producto, servicio o proceso innovador aplicable a uno o más agentes de la comunidad logístico-portuaria, una vez ha sido testada la prueba de concepto y su aplicabilidad en al menos un puerto o agente del sector logístico portuario y su grado de madurez tecnológica sea igual o superior a TRL3</p>	
	<p>PROYECTOS EN FASE</p>	<p>PROYECTOS EN FASE</p>

IDEAS	PROYECTOS	
	PRE-COMERCIAL	COMERCIAL
<p>aplicable a uno o más agentes de la comunidad logístico-portuaria.</p>	<p>Serán catalogados con esta denominación aquellos que habiendo testado positivamente la prueba de concepto, el producto, servicio o proceso se encuentre en un nivel TRL 3, 4, 5 o 6, y pueda realizarse su validación en un entorno logístico-portuario. El resultado esperado es la validación positiva en un entorno real o la llegada a un nivel TRL7 de madurez tecnológica.</p>	<p>Serán catalogados con esta denominación aquellos que se encuentren en un nivel de desarrollo igual o superior al TRL7. El resultado esperado será que el producto, servicio, o proceso resultante debe encontrarse en condiciones de ser comercializado, incluso a nivel internacional.</p>
<p>Los recursos económicos destinados a financiar “ideas” ascienden a quinientos mil euros (500.000 euros), de los que setenta y cinco mil euros (75.000 euros) se destinarán a intraemprendimiento.</p>	<p>Los recursos económicos ascienden a siete millones quinientos mil euros (7.500.000 euros).</p>	<p>Los recursos económicos ascienden a cuatro millones de euros (4.000.000 euros).</p>
<p>Se considera intraemprendimiento las ideas presentadas exclusivamente por personal laboral de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado.</p>	<p>No se contempla la posibilidad de intraemprendimiento en la modalidad de proyectos en fase pre-comercial.</p>	<p>No se contempla la posibilidad de intraemprendimiento en la modalidad de proyectos en fase comercial.</p>
<p>La ayuda consiste en una cantidad fija de 15.000 €.</p>	<p>Podrán acceder a una ayuda máxima del 60% de los costes asociados</p>	<p>Contarán con una ayuda máxima del 80% de los costes asociados en el</p>

IDEAS	PROYECTOS	
Plazo para la presentación de solicitudes de subvenciones para las “Ideas”: 28 de septiembre de 2020.	en el presupuesto del proyecto a la componente de innovación, con un límite máximo de 1 millón de euros.	presupuesto del proyecto a la componente de innovación, con un límite máximo de 2 millones de euros.
	Plazo límite para la presentación de solicitudes de subvenciones para “Proyectos: 28 de octubre de 2020.	Plazo límite para la presentación de solicitudes de subvenciones para “Proyectos”: 28 de octubre de 2020.

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

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

3.- SANTANDER: ESCALA - PUERTOS 4.0

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

La intención de estas sesiones fue doble. De un parte, proporcionar a aquellas entidades, empresas tecnológicas, startups, emprendedores, etc. decididos a

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

De otra, disponer de información para analizar y apoyar aquellas iniciativas más relevantes conforme con el planteamiento de la convocatoria y los intereses y posibilidades de la Autoridad Portuaria de Santander. Por tanto, fueron sesiones de contraste, en su práctica totalidad presenciales, individualizadas y confidenciales, e inicialmente estructuradas en tres fases:

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

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

El calendario de sesiones se inició en 20 de agosto, y se prolongó prácticamente hasta finales de octubre, fecha de cierre del plazo de presentación de proyectos; si bien el

periodo de reuniones presenciales más intenso se llevó a cabo entre el referido 20 de agosto y el 7 de septiembre.

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

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

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

Asimismo, hay que mencionar la presencia de entidades de perfil puramente universitario, de empresas surgidas en el seno del mundo académico, y de centros de investigación de referencia en la innovación en Cantabria. Finalmente, hay que indicar que también se presentó a las sesiones una iniciativa enmarcada en la categoría de “Intraemprendimiento”.

A.4.- EL PUERTO COMO “AGENTE FACILITADOR”

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

Para solventar este trámite el Puerto de Santander procedió a la redacción de un “Memorándum de Entendimiento” o acuerdo de intenciones “tipo”, destinado a expresar la voluntad de cooperación entre las partes en el desarrollo y ejecución del correspondiente proyecto de innovación, a enunciar las compromisos y aportaciones

a efectuar por la Autoridad Portuaria como “agente facilitador”, y a especificar los “retornos” que recibiría por dichas contribuciones en el caso de que el proyecto fuese beneficiado con la subvención solicitada.

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

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

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

IDEAS	PROYECTOS
<p>RESULTADO ESPERADO DE LA CONCESIÓN DE LA AYUDA: la realización de una “<u>prueba de concepto</u>” aplicable a uno o más agentes de la comunidad logístico-portuaria.</p> <p>Una “prueba de concepto” consiste en el diseño e implementación de un experimento resumido o incompleto con el propósito de probar y validar la idea en cuestión; es decir, que proporcione evidencias que respalden su viabilidad, que verifiquen y demuestren que los conceptos, teorías y tecnologías de aplicación contempladas en ella pueden funcionar; en definitiva, que la idea puede desarrollarse a nivel de proyecto con aplicación en el mundo real.</p>	<p>RESULTADO ESPERADO DE LA CONCESIÓN DE LA AYUDA: varía según el nivel de madurez del proyecto.</p> <p>En los proyectos en “<u>fase pre-comercial</u>”, es decir, aquellos que cuentan ya con testado exitoso de la “prueba de concepto”, el resultado esperado es su validación positiva, la demostración de su funcionamiento mediante pruebas en un entorno operacional real.</p> <p>En los proyectos en “<u>fase comercial</u>”, o sea, los que han superado con éxito su validación en un entorno logístico-portuario, el resultado es que debe encontrarse en condiciones de ser comercializado.</p>
DOCUMENTACIÓN TÉCNICA REQUERIDA	DOCUMENTACIÓN TÉCNICA REQUERIDA

IDEAS	PROYECTOS
<p>PARA TRAMITAR LAS AYUDAS:</p> <p>1.- Certificados de apoyo emitidos por parte de Autoridades Portuarias o cualquier agente del sector logístico portuario.</p> <p>2.- Indicación, en el plan para la realización de la “prueba de concepto”, en su caso, de los agentes facilitadores requeridos para su realización. Según proceda, las condiciones en las que se explicita esta circunstancia pueden ser motivo de negociación y acuerdo entre las partes.</p>	<p>PARA TRAMITAR LAS AYUDAS:</p> <p>En los proyectos que impliquen el desarrollo de prototipos o pilotos, los interesados deben presentar el acuerdo suscrito con el “agente facilitador” en el que se establezcan las condiciones y compromisos pactados entre beneficiarios y facilitadores.</p>

A.5.- INICIATIVAS APOYADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

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

IDEAS RESPALDADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER*	
ENTIDAD, EMPRESA. EMPRENDEDOR	DENOMINACIÓN DE LA IDEA
ÁMBAR TELECOMUNICACIONES S.L.	MONITORIZACIÓN VIRTUAL DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN LOS PUERTOS
FUNDACIÓN CENTRO TECNOLÓGICO DE COMPONENTES	VIRTUALPILOT
	SAFEBOARD
EDRÓNICA,	SERVIDRONE

IDEAS RESPALDADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER*

ENTIDAD, EMPRESA. EMPREENDEDOR	DENOMINACIÓN DE LA IDEA
TECNOLOGÍA PARA VEHÍCULOS NO TRIPULADOS, S.L.	BATIMETRÍA COLABORATIVA (BATICOL)
NEWDOMOTEC	CONTROL DE INTRUSOS
ÓSCAR PERNÍA FERNÁNDEZ	NEXPORT A.I. ACADEMY
CHRISTIAN MANRIQUE VALDOR	SPOTPORT*

* Idea correspondiente a la modalidad de “intraemprendimiento”.

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

**PROYECTOS RESPALDADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER
MEDIANTE CARTAS DE APOYO**

ENTIDAD, EMPRESA. EMPREENDEDOR	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO
PORT DE BARCELONA – SIPORT21	COMPASS
TTI NORTE S.L.	SIROCOPORTS40
PRODEVELOP	PORT CDM
	SMART GDS

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

**PROYECTOS RESPALDADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER
MEDIANTE CARTAS DE APOYO Y COMPROMISO AGENTE FACILITADOR**

ENTIDAD, EMPRESA, EMPRENDEDOR	DENOMINACIÓN DEL PROYECTO
TRANSFESA	TELPLIS
NUNSYS	SIRENA
BOUND 4 BLUE S.L.	SAILS4CARGO
CTC /ACCIONA	DREAM
MUON SYSTEMS	VEHICLE AND CARGO SECURITY INSPECTION WITH MUON TOMOGRAPHY
CTC /INGENIERÍA TECNOLÓGICA Y DIGITAL DEL NORTE SL	AIRDRONE PORT SECURITY SYSTEMS
	AIRDRONE PORT SECURITY SYSTEMS
INGECID	VICORE-PORT. DESARROLLO DE NUEVAS APLICACIONES EN VICORE PARA OPTIMIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS
IH CANTABRIA/ ICTYS	MONITORIZACIÓN Y APOYO DE ACTIVIDADES MARINAS MEDIANTE BARCO AUTÓNOMO
CONCEPTUAL KNOWLEDGE LOGISTICS ANO TECHNOLOGY S.L.	SINCROPORT
ASTANDER	ES-CARONTE

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

Ya en los meses de noviembre y diciembre, Puertos del Estado, en tanto que Órgano Instructor de la convocatoria, acometió proceso de subsanación de las solicitudes presentadas, de notificación de las resoluciones de inadmisión, etc. a los interesados;

al tiempo que, paralelamente, a requerimiento de Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias procedían a efectuar los nombramientos de sus respectivos representantes en el Comité Técnico encargado de la evaluación de las propuestas finalmente admitidas. En el caso de la Autoridad Portuaria de Santander, la designación de la persona para el desempeño de dicha función se efectuó a finales de diciembre, recayendo dicha responsabilidad en el Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas, José Ramón Ruiz.

Recursos económicos totales en I+D+i por Dpto. Actividades Corporativas (2020)

Gasto en I+D+i en €	0,00 €
(Gasto en I+D+i/ Totales gastos de explotación) *100	0,00 %
Inversión en I+D+i en €	0,00 €
(Inversión en I+D+i /Total de inversiones) *100	0,00 %

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.

A.- ACTIVIDADES DOCENTES

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

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

A.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: 8ª edición; 2 de marzo – 17 de mayo

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

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

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

WEBINAR: RELAÇÃO PORTO-CIDADE. CONCEITOS E EXPERIENCIAS INTERNACIONAIS

Modalidad: On-Line

Fecha: 27 de agosto

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

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

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

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

colaboración entre puertos y ciudades; y José Ramón Ruiz, Jefe Dpto. Actividades Corporativas de la Autoridad Portuaria de Santander.

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

Modalidad: Presencial

Lugar: Santander.

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

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

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

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

Ya a finales de abril, tras los contactos mantenidos con la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos, se comenzó a explorar la

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

A finales de mayo se procede a la modificación en el Convenio de las fechas de realización del Curso, fijándose las ya mencionadas de 20 de octubre (apertura) y el viernes, 20 de noviembre (clausura), haciéndose efectiva la firma del documento a comienzos de julio.

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

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

- La configuración de un marco estable cooperación mediante la suscripción de un Convenio de carácter plurianual, destinado a dar continuidad al Curso durante los años 2021, 2022, 2023 y 2024; pudiendo, las partes firmantes, antes de la finalización de su plazo de vigencia, acordar su prórroga por un periodo adicional de cuatro años.
- Ampliar los contenidos docentes del Curso, reincorporando a su programa académico la especialidad de “Ingeniería Portuaria”, temática que originariamente fue la materia específica constitutiva del Curso. El programa, por tanto, quedaría configurado por tres especialidades: Operaciones Portuarias, Gestión Ambiental e Ingeniería Portuaria. La incorporación de esta tercera especialidad no supondría un aumento proporcional del número de alumnos. Se plantea que el número máximo de participantes sea de 21 en lugar de 20, quedando distribuidos éstos en grupos de siete por especialidad.
- Ante el contexto de incertidumbre en el que se va desarrollando la evolución de la epidemia COVID-19, tanto en España como en Latinoamérica, se contempla la

impartición de una variante en formato online del Curso; de modo que, si las circunstancias aconsejasen durante el periodo de vigencia del Convenio suspender su celebración presencial, fuese posible ofertar dicha variante virtual.

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

OTROS EVENTOS CANCELADOS

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

A.2.- PRÁCTICAS ACADÉMICAS Y PASANTÍAS PROFESIONALES

La Autoridad Portuaria de Santander viene colaborando con las instituciones educativas en la formación supervisada de estudiantes, de diferentes niveles y perfiles formativos, mediante la realización de estancias en prácticas en distintos ámbitos funcionales y operativos de la organización. Así, durante 2020, a pesar de la incidencia de la COVID-19, once estudiantes realizaron prácticas en el Puerto de Santander.

NOMBRE	FECHAS	PROCENDENCIA	DEPARTAMENTO PRÁCTICAS
Alejandro Andrés Gavidia Geoffroy	9/1/2020 27/3/2020	Grado en Administración y Dirección de Empresas Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Económico-Financiero y Control Interno
Johan Chris Haeussler Vesco	13/01/20 31/03/20	Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Económico-Financiero y Control Interno
	3/2/2020	Grado en Ingeniería de	Dpto. Económico-

NOMBRE	FECHAS	PROCENDENCIA	DEPARTAMENTO PRÁCTICAS
Juan Antonio Herreros Bragado	2/6/2020	Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	Financiero y Control Interno
Vicente Mateo García	3/02/2020 16/02/2020	PROGRAMA LABORESO	Dpto. Explotación y Mantenimiento
Valeria del Carmen Pineda Mejía	24/6/2020 30/9/2020	Grado en Administración y Dirección de Empresas Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Económico-Financiero y Control Interno
Juan Isidro Sánchez Pastor	15/07/20 22/09/20 01/10/2020 11/12/2020	Grado en Administración y Dirección de Empresas Universidad Europea del Atlántico Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	División Tráfico Ro-Ro
Javier Páramo Galván	31/08/20 14/10/20	Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	Área. Explotación y Mantenimiento
Ramón Romeo Berrocal	31/08/20 14/10/20	Grado en Ingeniería de Organización Industrial Universidad Europea del Atlántico	Dpto. Dominio Público y Sostenibilidad
Elena Larisa Ghinet	21/09/2020 18/12/2020	Grado Superior Administración y Finanzas IES Alisal	Dpto. Servicios jurídicos
Miriam Menéndez Dacal	21/09/2020 18/12/2020	Ciclo Formativo Asistente Dirección IES Alisal	Área. Explotación y Mantenimiento
	01/10/2020 11/12/2020	Grado en Administración y Dirección de Empresas	Dpto. Económico-Financiero y

NOMBRE	FECHAS	PROCENDENCIA	DEPARTAMENTO PRÁCTICAS
Oriana Behrens		Universidad Europea del Atlántico	Control Interno

Por lo que respecta a las PASANTÍAS PROFESIONALES, en colaboración con la CIP-OEA y orientadas a la audiencia latinoamericana, se había previsto ofertar para el segundo semestre el año cuatro pasantías simultáneas, de 15 días de duración, en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad, que no se llegaron a convocar por el desencadenamiento y dinámica de la pandemia.

A.3.- VISITAS INSTITUCIONALES Y TÉCNICAS

Las visitas al Puerto de Santander de perfil institucional y técnico gestionadas a través del Dpto. de Actividades Corporativas también se vieron también afectadas por la COVID-19. Este fue el caso de la visita de una delegación de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) del Gobierno de El Salvador; que, compuesta por Federico Anliker y Regina Ochaeta, Presidente y Gerente de Proyectos y Cooperación Internacional respectivamente de CEPA; Luis Rodríguez, Comisionado presidencial de Proyectos Estratégicos de El Salvador; y Alejandra Samour, Ministra Consejera de la Embajada de El Salvador en Madrid, había sido programada los días 30 y 31 de marzo y en cuyos preparativos se venía trabajando desde comienzos del año, y que debió ser cancelada por la pandemia.

A.4.- VISITAS UNIVERSITARIAS

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

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

CALENDARIO DE VISITAS UNIVERSITARIAS		
FECHA	VISITA	N.º ASISTENTES
29 enero	Alumnos del Máster de Comercio Transportes y Comunicaciones Internacionales del Dpto. de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Cantabria	10

CALENDARIO DE VISITAS UNIVERSITARIAS		
FECHA	VISITA	N.º ASISTENTES
28 febrero	Alumnos 1º Curso del Grado en Geografía y Ordenación del Territorio asignatura: "Territorio y Paisaje. iniciación a la observación de campo". Universidad de Cantabria	13
6 marzo	Alumnos del Máster Universitario de Ingeniería de Telecomunicaciones de la Universidad de Cantabria	21
26 marzo	Alumnos del Máster ETS Caminos Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid (Cancelada)	(54)
TOTAL		44

A.5.- OTRAS ACTIVIDADES DOCENTES: COLABORACIÓN UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

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

Así, en 2020 se reforzó la colaboración que se venía manteniendo con el Departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Cantabria mediante la firma, a mediados de diciembre, de un convenio destinado a apoyar los Programas de “Master en Comercio, Transportes y Comunicaciones Internacionales”, “Experto en Comercio y Transporte Internacional” y “Especialista en Logística Integral” durante el curso 2020 – 2021.

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

Recursos económicos totales dedicados a formación y actividades docentes por Dpto. Actividades Corporativas (2019)

Gasto en formación y actividades docentes	15.000,00€
---	------------

(Gasto en formación y actividades docentes / Total gastos de explotación:)*100	0,000739%
Inversión en formación y actividades docentes	0,0 €
(Inversión en formación y actividades docentes /Total de inversiones materiales e inmateriales) *100	0,0 %

B.- CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

B.1.- INTRODUCCIÓN

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

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

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

B.2.- COVID-19

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

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

El procedimiento de prevención de la COVID-19 del Centro de Documentación fue publicado el día 6 de julio, estableciendo en él las formas de acceso y las medidas de

protección correspondientes, así como los protocolos relacionados con la gestión de la atención a usuarios. Dicho procedimiento ha priorizado, en todo momento, la atención telemática frente a la presencial a través de la habilitación de un número de teléfono y de una dirección de correo electrónico genérica, archivo@puertosantander.com.

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

B.3.- PLAN ESTRATÉGICO 2021-2025

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

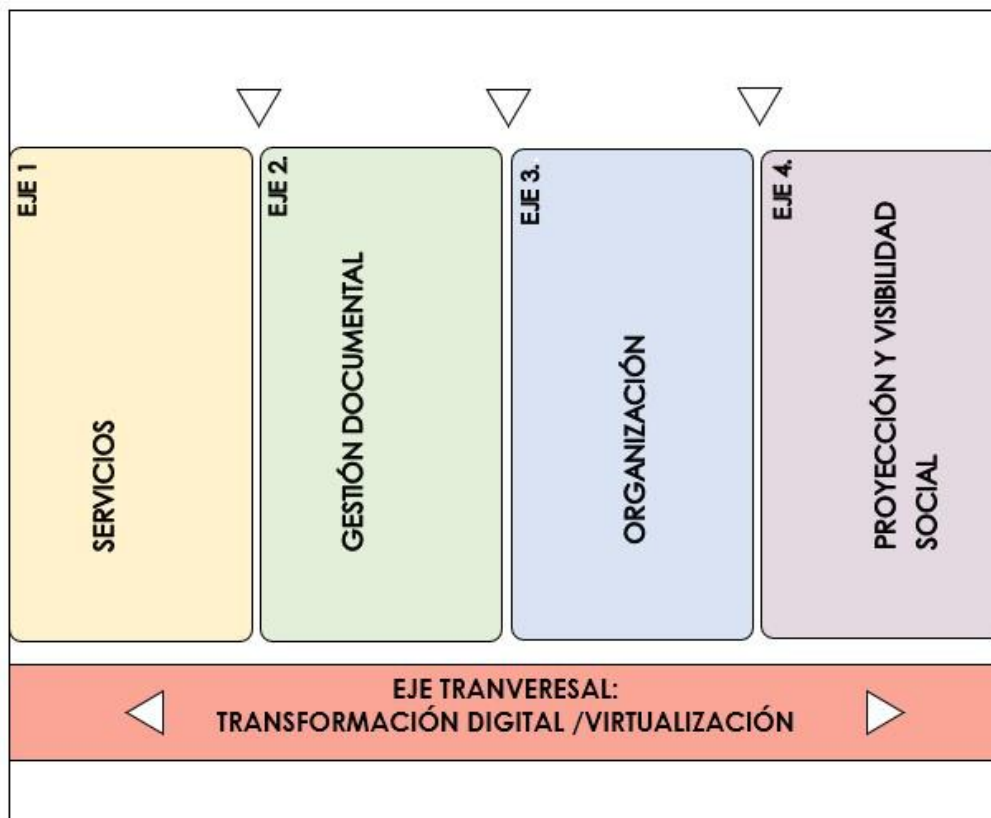
Así, en el tramo final del confinamiento domiciliario se inició un ejercicio de reflexión estratégica y planificación, cuestión que, de forma explícita, no se había llevado a cabo antes, y que culminó a finales de 2020 con la formulación de una primera versión del Plan Estratégico del Centro de Documentación,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

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

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

los quehaceres que en él se desarrollan, de los servicios que presta, de los medios con los que cuenta para llevar a cabo sus tareas, etc.

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



Tras el análisis del Plan efectuado por la Dirección del Puerto, este entró en una fase, destinada, de una parte, a la revisión de determinados aspectos que requerían de una reformulación; y de otra, a la jerarquización y priorización de objetivos, la formulación de las principales acciones necesarias para alcanzarlos, y la determinación de una propuesta de cronograma para su eventual implementación en el periodo 2021-2025.

B.4.- GESTIÓN DE FONDOS DOCUMENTALES

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

TABLA RESUMEN GESTIÓN DE FONDOS DOCUMENTALES 2020

SECCIONES	INCREMENTO FONDOS		
ARCHIVO GENERAL ADMINISTRATIVO	Expedientes	Expedientes registrados en 2020	202
		N.º total expedientes a 31 diciembre 2020	22.048
CARTOGRAFÍA	Mapas/planos	Unidades registradas en 2020	-
		N.º total unidades a 31 diciembre 2020	1.792
MEDIATECA / FOTOTECA	Fotografías	Imágenes digitalizadas en 2020	-
		N.º total imágenes digitalizadas a 31 diciembre 2020	10.681
BIBLIOTECA / HEMEROTECA	Biblioteca	Libros registrados en 2020	133
		N.º total libros registrados a 31 diciembre 2020	6.977
	Hemeroteca	Revistas registradas en 2020	1
		N.º total revistas registradas a 31 diciembre 2020	323
	Noticias Prensa	Artículos registrados en 2020	389
		N.º total artículos registrados a 31 diciembre 2020	27.263

ARCHIVO GENERAL ADMINISTRATIVO

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

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

LA CARTOTECA

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

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

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

MEDIATECA / FOTOTECA

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

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

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

BIBLIOTECA / HEMEROTECA

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

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

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

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

B.5.- ATENCIÓN A USUARIOS

Al igual que en el resto de las actividades del Centro, la pandemia de la COVID-19 ha afectado sobremanera al volumen de consultas, peticiones de préstamo, reproducciones, etc., efectuadas en 2020, especialmente en el caso de los usuarios externos. El confinamiento, la incertidumbre general y la adaptación a la nueva situación, provocaron que el ritmo de las peticiones se fuera recuperando lentamente a partir del verano. En cualquier caso, el número de servicios prestados ha sido superior al de 2019, una vez finalizado el traslado y ya consolidado en su nueva ubicación.

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

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

En cuanto a las “consultas internas”, se resolvieron un total de 33 peticiones de 15 usuarios de distintas áreas y departamentos, que requirieron información para la elaboración o revisión de proyectos, y autorizaciones de la Autoridad Portuaria de Santander: rehabilitación del Palacete del Embarcadero, accesos del Faro del Caballo y Faro del Pescador en Santoña, pantalanes en la dársena de Molnedo, etc. Ello supuso la movilización de 62 expedientes y dos libros. De este conjunto de servicios, 16 requirieron el traslado de la documentación; y once precisaron de la realización de algún tipo reproducción, todas ellas de carácter digital y gestionadas a través de la propia red de la APS.

B.6.- DEPÓSITO DE PUBLICACIONES

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

El fondo está integrado actualmente por 234 publicaciones que incluyen libros de historia, economía, catálogos de exposiciones y otras publicaciones editadas entre finales del siglo XX y hasta la actualidad. La parte más significativa del fondo está constituida por el programa Navalía que, articulado en torno a cuatro colecciones (Navalía Visual, Navalía Técnica, Biblioteca Navalía y Navalía Aula), ha contribuido a ampliar y renovar un espacio bibliográfico destinado a la reflexión y difusión del pasado y presente marítimo de Cantabria.

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

Palacete del Embarcadero, con motivo del 35 aniversario de su rehabilitación y reconversión en sala de exposiciones.

Título: Doble-T. Catálogo de exposición.

Autor: Juan López y Luis López-Lejardi

Editorial: Autoridad Portuaria de Santander

Santander, 2020; 64 páginas

Título: Magallán. Catálogo de exposición.

Autor: Eduardo Rivas

Editorial: Autoridad Portuaria de Santander

Santander, 2020; 120 páginas

Título: Palacete del Embarcadero 1985-2020

Editorial: Autoridad Portuaria de Santander

Santander, 2020; 56 páginas

**Recursos económicos totales dedicados al Centro de Documentación por Dpto.
Actividades Corporativas (2020)**

Gasto en Centro de Documentación	445 €
(Gasto en Centro de Documentación / Total gastos de explotación:)*100	0,0021%
Inversión en Centro de Documentación	0 €
(Inversión en Centro de Documentación /Total de inversiones materiales e inmatrimoniales) *100	0,0%

C.- ACTIVIDADES CULTURALES

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

Las actividades culturales de la APS a lo largo de 2020 han estado claramente marcadas por la pandemia del Covid-19, alterando prácticamente toda la programación prevista para sus dos centros expositivos, Palacete del Embarcadero y Centro de Arte Faro Cabo Mayor, y provocando el cierre al público de ambos espacios durante aproximadamente 6 meses cada uno. Fruto de la emergencia social ocasionada por el virus, el Palacete del Embarcadero cedió temporalmente su uso cultural para la realización de una campaña de recogida masiva de alimentos en favor

del Banco de Alimentos de Cantabria, llevada a cabo entre los meses de mayo y julio. Asimismo, la APS promovió una convocatoria de dibujo infantil, “Coloreando Cantabria”, en colaboración con El Diario Montañés y el artista cántabro Okuda San Miguel, destinada a aliviar el confinamiento domiciliario de los más pequeños y que culminaría con una breve exposición y entrega de diplomas en el Palacete del Embarcadero.

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

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

Durante el otoño, la institución portuaria se volcó con la segunda edición del festival PhotoEspaña Santander, participando y promoviendo la organización de cinco exposiciones, cuatro de ellas entre el Palacete del Embarcadero y el Centro de Arte Faro Cabo Mayor, reforzando así su apuesta tanto por el propio festival como por el papel que la cultura debe jugar en el desarrollo de nuestra sociedad. De esta forma, el Palacete acogió la muestra “Magallán” de Eduardo Rivas, parte también de los actos conmemorativos del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, así como la muestra-homenaje al fotógrafo santanderino Rafa Riancho, con la colaboración de Ayuntamiento de Santander y Gobierno de Cantabria. Por su parte, el Centro de Arte Faro Cabo Mayor acogió de manera simultánea las exposiciones “La disuasión. La marea y el límite” de Rosell Meseguer y “Deshacer, borrar, activar” de Jorge Yeregui. Durante 2021, el Palacete del Embarcadero iniciará los trámites para la ejecución de una importante y necesaria obra de rehabilitación que asegurará su mantenimiento para el futuro. El Centro de Arte Faro Cabo Mayor por su parte cumplirá su XV aniversario, *conmemoración que servirá para valorar su andadura e impulsar nuevas iniciativas en el que es uno de los centros culturales más singulares del panorama nacional e internacional*. Asimismo, se vislumbran en el horizonte nuevas actuaciones, desde la recién rehabilitada Estación Marítima hasta el acondicionamiento de un módulo anexo al nuevo Archivo General situado en el Barrio Pesquero, así como la posible recuperación también de la nave Sotoliva, que podrían incorporar nuevos usos culturales.

C.1.- PALACETE DEL EMBARCADERO

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZAN	VISITANTES
DOBLE-T	24 enero /8 marzo	Autoridad Portuaria de Santander	3.207
COLOREANDO CANTABRIA	31 julio/2 agosto	Autoridad Portuaria de Santander, El Diario Montañés y Okuda San Miguel	1.246
ESTO NO ES HAWAII	6 agosto / 30 septiembre	Autoridad Portuaria de Santander y Archivo Lafuente	13.066
MAGALLÁN	9 octubre / 8 noviembre	Autoridad Portuaria de Santander PhotoEspaña	1.971
RAFA RIANCHO	17 diciembre /17 enero	Autoridad Portuaria de Santander, Ayuntamiento de Santander y Gobierno de Cantabria	2.879

C.2.- CENTRO DE ARTE FARO DE CABO MAYOR

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZAN
III MINI PRINT INTERNACIONAL CANTABRIA	14 agosto/31 diciembre	Autoridad Portuaria de Santander, SM Pro Art y El Diario Montañés
STOP CORTADERÍA	24 septiembre/4 octubre	Autoridad Portuaria de Santander, AMICA y Gobierno de Cantabria
DESHACER, BORRAR, ACTIVAR	9 octubre / 8 noviembre	Autoridad Portuaria de Santander y PhotoEspaña

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZAN
LA DISUASIÓN. LA MAREA Y EL LÍMITE	9 octubre / 8 noviembre	Autoridad Portuaria de Santander y PhotoEspaña

C.3.- PUBLICACIONES CULTURALES

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

TÍTULO/AUTOR	EDITOR	FECHA /LUGAR	N.º PÁGINAS
Doble-T (Catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander.	Santander, 2020.	64 págs.
Magallán. (Libro exposición)	Autoridad Portuaria de Santander	Santander, 2020	120 págs.
III International Mini Print Cantabria. (Catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander; SM Pro Art.	Santander, 2020	132 págs.
Palacete del Embarcadero 1985-2020 (Libro 35 aniversario)	Autoridad Portuaria de Santander.	Santander, 2020	56 págs.
Rafa Riancho (Catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander, Ayuntamiento de Santander y Gobierno de Cantabria	Santander, 2020	96 págs.

C.4.- OTRAS ACTIVIDADES

Además de la actividad expositiva propiamente dicha, el Palacete del Embarcadero acogió las presentaciones de los catálogos correspondientes a las exposiciones *Doble-T* y *Magallán*, con la participación de los artistas y comisarios de ambas muestras.

Recursos económicos totales dedicados a actividades culturales por Dpto. Actividades Corporativas (2020)

Gasto en actividades culturales	51.841,28€
---------------------------------	------------

(Gasto en actividades culturales / Total gastos de explotación:)*100	0,255 %
Inversión en actividades culturales	0 €
(Inversión en actividades culturales /Total de inversiones materiales e inmateriales) *100	0,00 %

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

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

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

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

Se 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	2020
Gastos en Seguridad en Miles de €[1]	0	0	0	150,34
Gastos de Explotación en Miles de €	21.858	21.611,93	20.792	20.293,00
% de Gastos en Seguridad	0,00%	0,00%	0,00%	0,74%
Inversiones en Seguridad en Miles de €	0	0	0	1.119,53
Total de inversiones en Miles de €	3.481	6.671,73	4.801	6.740,00
% de Inversiones en Seguridad	0,00%	0,00%	0,00%	16,61%

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	2020
Gastos en Medio Ambiente en Miles de €	1.077,54	692,25	989,92	667,58
Gastos de Explotación en Miles de €	21.858,00	21.611,93	20.792	20.293,00
% de Gastos en Medio Ambiente	4,93%	3,20%	4,76%	3,29%
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	6.740
% de Inversiones en Medio Ambiente	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

DIMENSIÓN ECONÓMICA

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.

La economía mundial se encontró en 2020 ante una nueva amenaza, el impacto de una crisis sanitaria de la mano del virus COVID-19. Un gran desafío que apareció en el escenario del comercio internacional como una bomba en la línea de flotación, entre otros, de los operadores logísticos. La epidemia iniciada en China se ha propagó por todo el mundo con una increíble rapidez transformándose en una pandemia cuyos efectos han sido devastadores para una parte de la economía mundial. Los daños han sido incalculables para los sectores más afectados como el textil, la moda, la automoción, la industria química, el farmacéutico, la maquinaria, los componentes, ..., etc. Aunque los barcos han seguido llegando, asegurando y garantizando el abastecimiento normal, determinados sectores reclaman que no existan bloqueos entre fronteras que dificulten todavía más la situación económica actual. La inactividad provocada por esta crisis sanitaria provocó un aumento en los tiempos de paso de las mercancías por los puertos amontonándose en los muelles ocasionando multitud de problemas.

En nuestro país, el impacto del COVID-19 sido especialmente virulento, lo que ha traído consigo un impacto muy importante en la economía debido a la paralización

casi total de la actividad en amplios sectores productivos y de servicios. Esta situación debe ponerse de manifiesto en este punto de la memoria.

Las medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria de Santander a favor de sus clientes/usuarios, proveedores, acreedores y del resto de operadores integrantes de la comunidad portuaria, han afectado de una manera importante a sus resultados de 2020. A pesar de ello, no se han producido grandes tensiones a corto y medio plazo que puedan derivar en problemas de solvencia financiera. La buena gestión de los recursos económicos en los últimos ejercicios, en principio, nos ha permitido mantener un nivel de tesorería suficiente para encarar esta situación sin necesidad de acudir al endeudamiento a corto plazo.

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 2020 son:

- El importe neto de la cifra de negocios en el año 2020 ha sido de 19.182 miles de euros, un 16,53 % menor a la cifra de negocios en el ejercicio 2019 (22.981 miles de euros).
- El resultado de explotación, que representa la capacidad de la empresa de generar beneficios con su actividad ordinaria, se redujo a 1.307 miles de euros, un 63,59 % menos que en 2019.
- El resultado del ejercicio 2020 ha sido de 1.985 miles de euros, un 45,33 % menor que el del ejercicio 2019 (3.631 miles de euros).

En cuanto a las subvenciones, el artículo 27 del RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, establece los recursos económicos de las Autoridades Portuarias. En los apartados d, e y f se contempla la posibilidad de recibir aportaciones, ayudas y subvenciones tanto públicas como privadas. Igualmente, el artículo 156 del RDL 2/2011, establece el principio de autofinanciación del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias dentro del marco de autonomía de gestión económico-financiera. De acuerdo con ello y como cualquier otra entidad, la Autoridad Portuaria de Santander puede recibir subvenciones tanto del sector público como privado para el desarrollo de actuaciones de carácter finalista (p ej., sostenibilidad ambiental, accesibilidad, eficiencia energética, ..., etc).

Respecto a la fiscalidad, hasta el ejercicio 2019, de acuerdo con el artículo 9.3.f) de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS), a las Autoridades Portuarias les resultaba de aplicación a los efectos del Impuesto sobre Sociedades, el Régimen de Entidades Parcialmente Exentas regulado en el Capítulo XIV del Título VII de la citada Ley.

En términos generales, de acuerdo con dicho régimen estaban exentas del impuesto las rentas derivadas de la realización de actividades que constituyesen su objeto

social o finalidad específica, así como las derivadas de adquisiciones y transmisiones a título lucrativo, siempre que unas y otras se obtuviesen o realizasen en cumplimiento de su objeto social o finalidad específica. Por el contrario, la citada exención no alcanzaba a los rendimientos derivados de explotaciones económicas.

Como consecuencia del procedimiento de cooperación iniciado por la Comisión Europea para determinar si el régimen de exención parcial en el Impuesto sobre Sociedades vigente para las Autoridades Portuarias españolas constituía una ayuda de estado preexistente, en octubre de 2019, el Reino de España comunicó a la Comisión Europea la aceptación incondicional de su propuesta de medidas apropiadas, consistente en la supresión del señalado régimen especial de tributación. En este sentido, en el ejercicio 2020 en virtud del RDL 26/2020, de 7 de julio, se modifica el artículo 9.3.f) de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS), de tal manera que la autoridades portuarias dejan de estar parcialmente exentas del Impuesto sobre Sociedades, con el objeto de dar cumplimiento a la Decisión de la Comisión C (2018) 8676 final, de 8 de enero de 2019, relativa a la fiscalidad de los puertos en España.

El impacto de dicha modificación ha supuesto el registro al inicio del ejercicio del correspondiente pasivo por impuesto diferido asociado a las subvenciones, donaciones y legados registrados en el patrimonio neto y la activación de bases imponibles negativas por importe de 3.926.257,02 euros y 10.093.490,60 euros, respectivamente

El Impuesto sobre Sociedades ha sido calculado en base al resultado económico por la aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados, que no necesariamente ha de coincidir con el resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

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

	2020
Resultado Ejercicio (miles de €):	1.039 M€
Activo no corriente neto medio (miles de €)	254.698 M€
RATIO (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100	0,41 %

	2018	2019	2020
--	-------------	-------------	-------------

	2018	2019	2020
Resultado Ejercicio (miles de €):	4.936	3.182	1.039
Activo no corriente neto medio (miles de €)	265.422	256.894	254.698
RATIO (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100	1,86%	1,24 %	0,41%

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).

	2017	2018	2019	2020
EBIDTA (miles de €)	6.899	12.172	10.369	7.870
% de variación de EBIDTA	-6,16%	76,43%	-14,81%	-24,10%
Toneladas movidas (Tm)	5.171.000	5.986.000	6.584.000	5.865.000
RATIO (EBIDTA/tonelada)	1,33	2,03	1,57	1,34

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

	2020
Amortizaciones (miles de €)	0 M€
Intereses (miles de €)	0 M€
Suma	0
Cash flow (miles de €)	7.760 M€
RATIO (%)	0 %

	2018	2019	2020
Amortizaciones (miles de €)	0	0	0
Intereses (miles de €)	0	0	0
Suma	0	0	0
Cash flow (miles de €)	11.258	9.525	7.760
RATIO (%)	0%	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 naturales⁶ 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	2020
Terrenos sin actividad (miles de €)	23.450	23.450	23.450
Activos no corriente neto medio (miles de €)	265.422	256.894	254.698
RATIO (%)	8,83 %	9,13 %	9,21%

RATIO = (Terrenos y bienes naturales sin actividad en el ejercicio³ / Activo no corriente neto medio del ejercicio⁴) *100

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	2020
Gastos de explotación	20.499	21.858	18.985	20.792	20.293
Ingresos de explotación	21.044	23.786	24.631	24.696	21.276

⁶ 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.

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	2020
Inversión pública (miles de €)	8.261	4.801	6.740
Activos netos medios (miles de €)	265.422	256.894	254.698
RATIO (%)	3,11%	1,87%	2,65%

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	2020
INCN (miles de €)	18.647	21.370	22.852	22.981	19.182
Tasa de ocupación (miles de €)	5.724	6.424	6.664	7.018	5.938
100x(T. Ocupación / INCN)	30,70%	30,06%	29,16%	30,54%	30,96%
Tasa de actividad (miles de €)	1.597	1.599	2.015	2.025	1.725

100x(T. Actividad / INCN) 8,56% 7,48% 8,82% 8,81% 8,99%

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	2020
Toneladas totales movidas (Tm)	4.867.000	5.171.000	5.986.000	6.584.000	5.866.719
Superficie para concesiones (m ²)	2.057.000	2.057.000	2.057.000	2.057.000	2.057.000
Toneladas / m²	2,36	2,51	2,91	3,20	2,85

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	2020
Toneladas totales movidas (Tm)	4.867.000	5.171.000	5.986.000	6.584.000	5.866.719
Metros lineales de muelle en activo	6.104	6.104	6.104	6.104	6.104
Toneladas / m²	797	847,1	980,7	1.079	961,1

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	2020
INCN (miles de €)	18.647	21.370	22.852	22.981	19.182
Plantilla media anual	148	147	139	157	152
INCN / nº de empleados (miles de € por empleado)	126	145,4	164,4	146,4	126,2

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

	2016	2017	2018	2019	2020
EBIDTA (en miles de euros)	7.352	8.797	12.172	10.369	7.870
Plantilla media anual	148	147	139	157	152
EBIDTA / nº de empleados (miles de € por empleado)	49,7	59,8	87,6	66,0	51,8

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.

Se da respuesta conjunta a este indicador en el indicador E_15.

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 Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019 y publicado en 2021 por la Autoridad Portuaria de Santander y elaborado por Navalía Técnica 8. En él se

incluye el análisis de impacto económico se refiere a los años 2016, 2017, 2018 y 2019. También hemos incluido una revisión del año 2015 dado que ahora disponemos de más datos de las empresas para aquel año que cuando se hizo el estudio.

La metodología empleada en este estudio es similar a la metodología empleada en el último estudio realizado -Coto Millán, Mateo, Casares y Parra (2019)-. No obstante, se ha mejorado al desagregar el impacto de la fiscalidad del Puerto del conjunto de impactos.

Se puede decir que la metodología empleada en este estudio es la más consensuada en la literatura económica de impacto económico a partir del análisis input-output y de la literatura de impacto portuario.

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

Los datos se diferencian según se desarrolle la actividad dentro o fuera del recinto portuario, identificando:

- Industria Portuaria tipo I, que es la Industria Portuaria cuya actividad es desarrollada directamente dentro recinto portuario
- Industria Portuaria tipo II cuya actividad no está desarrollada dentro del recinto portuario, sin embargo, requiere los servicios prestados por el Puerto de Santander para su actividad y para los tráficos interiores de cabotaje nacional.

Impacto Directo de la Industria Portuaria tipo 1 (IP1)

Macromagnitudes Básicas	2015	2016	2017	2018	2019
Producción Bruta	121.190	110.971	113.007	132.981	133.521
Consumos Intermedios	52.552	47.974	51.106	61.888	62.173
Valor Añadido Neto	68.638	62.997	61.901	71.092	71.348
Remuneración Asalariados	40.499	42.604	36.588	36.000	36.192
Excedente Bruto de explotación	27.804	20.514	25.386	35.648	35.718
Ocupados	846	1045	791	847	833

Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número

Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

Impacto Directo de la Industria Portuaria Tipo 2

Macromagnitudes Básicas	2015	2016	2017	2018	2019
Consumos Intermedios	586.503	508.400	651.418	604.224	608.885
Valor Añadido Neto	386.154	331.172	394.099	411.509	413.106
Remuneración Asalariados	200.349	177.228	257.319	192.715	195.779
Excedente Bruto de explotación	88.863	70.480	117.312	85.586	86.965
Ocupados	114.376	105.493	142.984	118.803	120.527
Consumos Intermedios	1.456	1.258	1.546	1.579	1.572

Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número
Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

Impacto Directo de Industria Portuaria tipo I + Industria Portuaria tipo II

Macromagnitudes Básicas	2015	2016	2017	2018	2019
Producción bruta	707.693	619.371	764.425	737.205	742.406
Consumos Intermedios	438.706	379.146	445.205	473.397	475.279
Valor Añadido Neto	268.988	240.225	319.220	263.807	267.127
Remuneración Asalariados	129.362	113.084	153.900	121.587	123.157
Excedente Bruto de explotación	142.179	126.007	168.370	154.451	156.245
Ocupados	2.302	2.303	2.337	2.426	2.405

Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número
Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

Impactos porcentuales del Puerto de Santander sobre el PIB (a precio de mercado) de Cantabria

Macromagnitudes	2015	2016	2017	2018	2019
Directo	2,18%	1,89%	2,41%	1,91%	1,87%
Indirecto e inducidos	1,22%	1,12%	1,28%	1,17%	1,19%
Renta	1,67%	1,45%	1,86%	1,49%	1,47%
Total	5,08%	4,46%	5,55%	4,57%	4,52%

Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

En el estudio se concluye que respecto al impacto en el PIB el Impacto económico del Puerto de Santander, incluyendo la fiscalidad, ha pasado de contribuir al PIB en el año 2015 con el 11,29% a bajar en su contribución al 10,89% en el año 2016, año a todas luces de menor contribución portuaria y menor tráfico, con recuperación a un 12,99%, a un 12,49% y a un 12,72% en el resto de los años 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

Impactos Totales del Puerto de Santander en el PIB (%) de Cantabria con fiscalidad

Sector	2015	2016	2017	2018	2019
Industria Portuaria	5,08%	4,46%	5,55%	4,57%	4,52%
Industria Dependiente del Puerto	5,20%	4,55%	5,23%	5,59%	6,15%
Total	10,27%	9,01%	10,78%	10,16%	10,67%
(%)PIB FISCALIDAD	1,02%	1,88%	2,21%	2,33%	2,05%
TOTAL PIB CON FISCALIDAD	11,29%	10,89%	12,99%	12,49%	12,72%

Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

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 este periodo en que nos encontramos, una de las grandes preocupaciones es la aplicación del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Si bien su aprobación fue publicada en el B.O.E de fecha 15 de junio de 2019; en la fecha de elaboración de este documento, nos encontramos sin la aplicación de este en todo lo concerniente a la parte retributiva, lo que conlleva una relación tensa con la representación social. Una problemática, que está a la espera de la resolución de la CECIR. Consecuencia de la parte económica, está la paralización de un nuevo Acuerdo de Empresa, que tendrá que hacer frente a modificaciones sustanciales, en cuanto a diferentes pluses se refiere.

En todo lo relacionado anteriormente, así como en otros temas a comentar, necesariamente hay que mencionar la situación vivida desde marzo de 2020, motivada por el **COVID-19**.

En lo referente al BREXIT, según el Decreto-ley5/2019 por el que se adoptan medidas de contingencia ante la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea, implicó que en enero de 2020 se nos notificase la adjudicación de CINCO (5) plazas de Policía, si bien estaban condicionada su cobertura real por la disposición final sexta. Posteriormente, con 30 de diciembre de 2020 se publica el Real Decreto-ley 38/2020, de 29 de diciembre, que deroga el Decreto anterior, y con ello la adjudicación de las CINCO (5) plazas de Policía. Con este nuevo Decreto y en relación con la Disposición adicional Segunda, desde Puertos del Estado nos comunican en fecha de 3 de febrero de 2021, la adjudicación de NUEVE (9) plazas de Policía y que en esta fecha de mayo de 2021, esta vez sí, hemos comenzado el proceso de selección.

En cuanto a la, según Real Decreto 211/219 de 29 de marzo, tenemos adjudicadas CINCO (5) plazas del cupo general y otras CINCO (5) para indefinidos, por sentencia, según lo establecido en la disposición adicional tercera. Por lo que respecta a la Oferta del Empleo Público del 2020, según Real Decreto 936/220 de 27 de octubre,

tenemos adjudicadas TRES (3) plazas. El objetivo que se persigue es que todas las plazas citadas estén cubiertas, antes de final del año 2021.

En lo que a formación se refiere, el citado III Convenio marca como objetivo el actualizar el inventario de ocupaciones y catálogo de competencias. Esta actualización está liderada por Puertos del Estado y se encuentra trabajando en ella.

Por otro lado, la acción formativa del Plan de Formación 2017-2020, de la Autoridad Portuaria de Santander se encuentra prorrogada, por motivos ya descritos de COVID-19, así como por baja de larga duración del responsable. El objetivo que se tiene planteado la Comisión de Formación es dotarnos de un nuevo plan de formación, con vigencia para cuatro años, como el actual. Se continuará con el modelo de formación 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.

Durante el año 2020, en el Personal de Convenio, causaron baja por jubilación definitiva CUATRO (4) personas y otras TRES (3) se jubilaron parcialmente, al 75%. También se produjo UNA (1) baja por fallecimiento.

Así mismo, en el año 2020 se nos comunicó una INCAPACIDAD PERMANENTE TOTAL, de una persona que desarrollaba las funciones de Policía Portuario. Al objeto de poder incorporarle a otro puesto, conforme establece el Artículo 59 del III Convenio Colectivo.

Por otro lado, en el 2020, en el Personal de Convenio, se produjeron CINCO (5) nuevas incorporaciones, de la Oferta de Empleo de 2018, de las que TRES (3), se utilizaron para la jubilación parcial, indicada anteriormente, conforme establece el Artículo 29 del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

El año 2020 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.

En cuanto al personal de Fuera de Convenio, en el año 2020 se produjo UNA (1) baja por jubilación definitiva.

SEGURIDAD INDUSTRIAL:

En el año 2020 se realizó un simulacro de emergencia en una de las terminales situadas en el Recinto Portuario, y que se encuentra dentro del ámbito de aplicación del RD 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de

los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas (SEVESO).

El ejercicio se realizó el día 15 de julio de 2020, y se simuló una fuga de BIOETANOL a través de un orificio de un diámetro que supone el 10% del diámetro nominal de la manguera de carga/descarga del barco.

Además del Plan de Autoprotección del Puerto de Santander, y el Plan Exterior de la Terminal, también se activó el Plan Interior Marítimo, al detectarse que parte del BIOETANOL se había derramado en la lámina de agua.

En el simulacro además de la Terminal de ALKION, también participaron: Autoridad Portuaria de Santander, Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento del Ayuntamiento de Santander, Cruz Roja, Equipo de Intervención de Protección Civil del Gobierno de Cantabria, Gabinete de Prensa, Guardia Civil, Policía nacional/TEDAX/NRBQ, Salvamento Marítimo y Urgencias Sanitarias 061.

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	2020
Plantilla Media Anual	166,92	160,42	156,25	151,75	157,17	151,92

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

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.

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Porcentaje de trabajadores eventuales	15,45%	14,86%	17,19%	16,53	19,67	19,14

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 2020	
Actividad	Porcentaje sobre plantilla media anual
Oficina fuera de convenio	15,74%
Oficina dentro de convenio	40,65%
Mantenimiento	12,18%
Policía Portuaria	31,43%

S_04 *Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.*

Porcentaje de empleados cubierto por convenio colectivo	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	87,37%	86,29%	86,03%	85,17%	84,5%	84,26%

Comunicación interna y participación

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

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

Los trabajadores se encuentran representados por el Comité de Empresa, conforme a lo establecido en el Artículo 44 del III Convenio Colectivo. Con lo que respecta a la comunicación con la dirección, se realizan reuniones mensuales según se establece en el Artículo 8 del citado III Convenio.

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.

Se han constituido 2 Comités en los que participan entre otros, las Centrales Sindicales con representación en el Comité de Seguridad y Salud laboral. Estos son los siguientes:

- **Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS):** Constituido por representantes de la APS y empresas que operan en el Puerto de Santander. El CCCAPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
 - **Comité de Coordinación de Recursos Preventivos de la Autoridad Portuaria de Santander (CRPAPS):** Constituido por representantes de la APS y de las empresas que realizan obras o servicios para la APS. El CRPAPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- Si dichos grupos están ligados a la operativa de algún sistema de gestión de calidad

Los Comités descritos en el apartado anterior, están ligados al Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

- 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.*

2020	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación (2019)	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación (2020)
Dentro de convenio	81,3%	63%
Fuera de convenio	65,76%	57%

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

2019	Total, Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	8.589	132,84	64,43
Fuera de convenio	389	24,33	15,99

2020	Total, Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	3002	129	23,27
Fuera de convenio	450	23	19,57

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.

Durante el año 2020, se realizaron los siguientes cursos relacionados con la Gestión por Competencias:

- Competencia Técnica nº 1-Asesoría Jurídica: “Reglamento General de Protección de Datos” y “Cumplimiento de la Ley de Datos en el teletrabajo”.
- Competencia Técnica nº 2-Calidad: “Calidad: ISO 9001” y “Calidad: Modelo EFQM”.

- Competencia Técnica nº 3- Comercial y Marketing: “Marketing”.
- Competencia Técnica nº 5: Comunicación y Relaciones Institucionales: “Comunicación”.
- Competencia Técnica nº 9-Desarrollo de RR. HH. y Organización: “Apoyo administrativo a la gestión de RR.HH.”, “Negociación colectiva”, “Liderazgo eficaz” y “Creación de equipos de trabajo”.
- Competencia Técnica nº 11-Gestión de Actividades Pesqueras: “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1”, y “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº13-Gestión de Mercancías: “Gestión de Mercancías. Nivel 1” y “Gestión de Mercancías. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 16-Idiomas: “Inglés presencial”, “Inglés A1”, “Inglés A2”, “Inglés: Atención telefónica” y “Francés A2”.
- Competencia Técnica nº 18- Logística e Intermodalidad: “Logística e Intermodalidad. Nivel 1” y “Logística e Intermodalidad. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 19-Medio Ambiente: “Básico de medio Ambiente”.
- Competencia Técnica nº 20 Náutica portuaria: “Náutica portuaria. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 21-Normativa Portuaria: “Normativa Portuaria. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 22-Operaciones y Servicios Portuarios: “Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 1” y “Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 2”
- Competencia Técnica nº 23-Prevención de Riesgos Laborales: “Básico de PRL (30 horas)”, “PRL en el teletrabajo” y “Manipulador de alimentos”.
- Competencia Técnica nº 25-Sector y Estrategia Portuaria: “Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 27-Seguridad Operativa: “Uso, conservación y normativa de los chalecos antibalas y anticortes”.
- Competencia Técnica nº 28-Sistemas de Ayuda a la Navegación: “Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel 1” y “Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 29-Tráfico de Pasajeros: “Tráfico de Pasajeros. Nivel 1” y “Tráfico de Pasajeros. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 30-Uso y Explotación de Sistemas: “Word 2010 Avanzado”, “Flash”, “Excel 2010 Básico”, “Ofimática”, “Experto en Ofimática”, “Community Manager (nociones básica)” y “Aplicaciones informáticas de administración de RR.HH.”.

ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD.

S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

	2019	2020
--	------	------

% de mujeres sobre el total de trabajadores	26,62%	25,67%
---	--------	--------

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.*

	2019	2020
% de mujeres fuera de convenio	8,33%	9,13%

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.*

	2019	2020
% Trabajadores fijos > 50 años	67,74%	63,50%

S_13 *Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.*

	2019	2020
% Trabajadores fijos < 30 años	0,81%	1,63%

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

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	2020
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	3,6	22,36	8,08	8,03	19,19	0*

* No se han registrado accidentes de trabajo durante el año 2020

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

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

1.						
2. Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,14	1,82	0,084	0,28	0,17	0,04

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

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

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

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

Evolución del índice de absentismo anual (IA)						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	0,095%	1,23%	0,057 %	2,02%	0,11%	0,03%

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

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2020		
Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
106	152	0,70

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	2
Nº de ejercicios o simulacros en materia de seguridad	3

En el desarrollo de este indicador se dará una relación sintética de las acciones realizadas durante el año 2020

En materia de protección

- 2/8/2020 Seguridad y Protección de un supuesto de recepción de un polizón devuelto a bordo del buque KERRY (8:00 a 12:00 horas)
- 11/10/2020 Protección ante riesgo de incidentes con intrusos ilegales en tiempo determinado (8:00 a 12:00 horas) en el buque CONNEMARA

En materia de seguridad

- 13/2/2020 Control de accesos de personas y vehículos. Comprobación de documentación y mercancías.
- 21/2/2020 Vigilancia y control para la admisión, permanencia y circulación MM.PP. (explosivos) MV HOOGVLIET en Raos 3

- 15/07/2020: Simulacro de fuga de BIOETANOL durante la descarga de un buque atracado en el pantalán de una terminal SEVESO. Además de activarse el PAU del Puerto de Santander, también se activó el PIM (Plan Interior Marítimo) en este simulacro.

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.

Quando 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 recoge en el estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”. En este libro, el análisis de impacto económico se refiere a los años 2016, 2017, 2018 y 2019, incluyendo también una revisión del año 2015, al disponer de más datos de las empresas para aquel año que cuando se hizo el estudio editado en 2019.

Así, los datos se diferencian según se desarrolle la actividad dentro o fuera del recinto portuario, identificando:

- Industria Portuaria tipo I, que es la Industria Portuaria cuya actividad es desarrollada directamente dentro recinto portuario
- Industria Portuaria tipo II cuya actividad no está desarrollada dentro del recinto portuario, sin embargo, requiere los servicios prestados por el Puerto de Santander para su actividad y para los tráficos interiores de cabotaje nacional.

Impacto Directo de la Industria Portuaria Tipos I y II

Macromagnitudes Básicas	2015	2016	2017	2018	2019
Ocupados Industria tipo I	846	1045	791	847	833
Ocupados Industria tipo II	1.456	1.258	1.546	1.579	1.572
Total Ocupados Industria tipos I+ II	2.302	2.303	2.337	2.426	2.405

Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número

Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

Empleo en Cantabria

Macromagnitudes	2015	2016	2017	2018	2019
Empleo en Cantabria (miles)	215	219	224	227	231

Fuente: ICANE. Datos en miles de empleos

Impactos porcentuales de la Industria Portuaria de Santander sobre el Empleo de Cantabria

Macromagnitudes	2015	2016	2017	2018	2019
Directo	1,07%	1,05%	1,04%	1,07%	1,04%
Indirecto e Inducidos	1,10%	1,01%	1,24%	1,17%	1,19%
Renta	2,04%	1,72%	2,23%	1,85%	1,85%
Total	4,20%	3,79%	4,51%	4,08%	4,08%

Datos de macromagnitudes en miles de euros y de empleos en número

Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

El estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019” concluye que en cuanto al Empleo los años 2017 y 2018 han sido los mejores con un 10,69% del empleo respecto al 10,18% que tenía en el año 2015; el año 2016 ha sido el peor con un descenso en el empleo a 9,02% mientras que el año 2019 ha recuperado a un 11,16%.

Tabla 5.1: Impactos Totales del Puerto de Santander en el Empleo (%) de Cantabria

Sector	2015	2016	2017	2018	2019
Industria Portuaria	4,20%	3,79%	4,51%	4,08%	4,08%
Industria Dependiente del Puerto	5,98%	5,09%	6,18%	6,55%	6,38%
Total	10,18%	9,02%	10,69%	10,69%	11,16%

Fuente: Estudio “Contribución al PIB y Empleo del Puerto de Santander en Cantabria: 2015-2019”

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.

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

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 2020 no se ha impartido formación.

En relación a la protección:

Establecimiento del COMITÉ EJECUTIVO DE PROTECCIÓN con reuniones varias a lo largo del año.

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.

Tal y como vienen señalando los sucesivos estudios que la Universidad de Cantabria ha ido llevando a cabo para medir empíricamente la contribución de las actividades portuarias a la riqueza y el empleo regional, el Puerto de Santander constituye uno de los pilares fundamentales sobre los que se asienta la economía de Cantabria, fuente permanente de valor, competitividad y prosperidad para su tejido productivo y población.

Esta contribución al dinamismo y bienestar de la ciudad de Santander, la comarca de la Bahía y la región se manifiesta a través del impulso de iniciativas que pueden agruparse en, al menos, cinco líneas de intervención estratégica:

A.- CONECTIVIDAD FÍSICA

Proporcionando conectividad física de alta calidad que contribuya a la competitividad del tejido productivo local y regional y a la atracción de inversiones públicas y privadas.

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 del Puerto ha permitido la explotación de su potencial intermodal y logístico 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.

B.- CALIDAD AMBIENTAL

Contribuyendo a mejorar la habitabilidad y calidad de vida urbana y de la comarca de la Bahía mediante el diseño y desarrollo de iniciativas orientadas a promover la sostenibilidad 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 su entorno territorial más próximo, 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 circundante. Exigencia que contempla la redacción de su propia “Misión estratégica” vigente, 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.”

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; el diseño y construcción de terminales bajo criterios ambientales; el desarrollo de las “Autopistas del Mar”; la protección de hábitats naturales, y, más recientemente, la exploración e implementación de acciones en el ámbito de la eficiencia energética.

C.- REQUALIFICACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO PORTUARIO

Favoreciendo el dinamismo económico y social de la ciudad a través de la revitalización de los frentes marítimo-portuarios obsoletos para el tráfico comercial.

Desde la segunda mitad de los años 80 del pasado siglo, el Puerto de Santander, simultáneamente al desarrollo de su capacidad física y de su potencial logístico e intermodal, y a medida que el núcleo de gravedad de su actividad comercial se iba

desplazando hacia Raos, ha venido revitalizando su frente portuario histórico, ubicado en las áreas centrales de la ciudad, a medida que iba quedando inactivo para funciones mercantiles; así como en aquellos muelles construidos en el siglo XX, como los de Maliaño, a los que, operando bajo una importante influencia urbana, se les ha ido dotando de usos portuarios compatibles con la convivencia de la ciudad mediante un conjunto intervenciones públicas y privadas.

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

D.- CONOCIMIENTO- I+ D + i + f

Promoviendo la investigación, el desarrollo y la innovación y la transferencia de conocimiento especializado vinculado al sector portuario.

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 expertos, grupos y entidades generadoras de conocimiento especializado. A tal efecto, y en estrecha colaboración con las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, la Autoridad Portuaria ha venido poniendo 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”, 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.

E.- CULTURA E IDENTIDAD

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

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 (BIC), el Palacete del Embarcadero, la Sala Naos, el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor o el

Centro de Documentación y las actividades que se desarrollan en estas instalaciones, que contribuyen a ampliar la oferta cultural de la ciudad; siendo todas ellas 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 ISO14001:2015 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 14001:2015 o PERS)

X	Si, completamente certificado		No, pero esta fase de proyecto
	No, pero está en fase de implantación		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

	EMAS	X	ISO 14001:2015		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 2020* 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	4.925	€
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) *	0,024	%

Conceptos cubiertos: Los gastos corresponden a auditorías ISO 14001-9001 y consultoría de mantenimiento y mejoras del SIG-CMA

- **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 2020. (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 2020

Calidad del agua o sedimentos: analíticas de vertido a las dársenas

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)

x	Calidad del aire: control de partículas PM10, gases CO, NOx y SO2 y parámetros meteorológicos monitorizados por la APS	X	Ruidos: estudio de impacto acústico por el tráfico de ferries en la Estación Marítima (finalizado en 2020)
	Espacios o especies protegidos		Otros hábitat o especies.

- Proporcionar información económica *durante el ejercicio 2020* 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	40.696,76	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,201	%

- Comentarios

Los gastos corresponden al mantenimiento y reparaciones de equipos de calidad del aire, finalización del estudio de impacto acústico en Estación Marítima iniciado en 2019 y caracterización – análisis de riesgo del suelo en parcelas de nueva concesión (CLdN).

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).

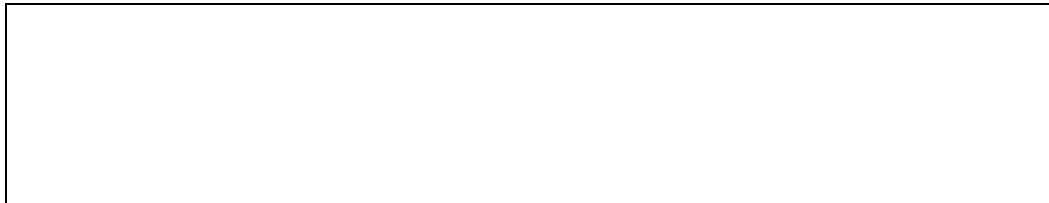
Quedan cubiertas con el servicio de limpieza que presta la Autoridad Portuaria mediante gestión indirecta la zona portuaria, zona pesquera, zona compatible con usos ciudadanos y lámina de agua.

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 2020* sobre gastos de limpieza de zonas comunes

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 2020	1
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual <i>del año 2020</i>	0,019

- 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	Número 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-enmuelle/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 número 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)	6	3
▪ Obras	5	
▪ Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar	7	
▪ Emisiones procedentes de motores de vehículos	3	
▪ Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados	4	
▪ 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 2020* ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
Ruido ferry	1	Vecinos
Operativa sulfato (genera polvo en la carga de camiones)	1	Comunidad portuaria-Concesionario

Humo negro ferry	1	Vecina
------------------	---	--------

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 2020* por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
Alto volumen megafonía ferry.	Comunicación a ferry. Queja desestimada por no tener cubiertas abiertas el ferry en cuestión.
Operativa de mercancía en muelle (sulfato sódico)	Solicitud a la Policía de apertura de partes de incidencias ambientales por parte de Explotación para la operativa y recordatorio de medidas a Concesionario causante de la queja.
Atraque de ferrys en muelle Almirante	Solicitud de justificación a ferry. La explicación indica que no es atribuible a dicho ferry, por lo que se cierra la queja.

- Informar de la evolución del número de quejas:

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de quejas	4	8	2	5	10	3

- Comentarios:

--

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

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

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

- 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 y vigencia 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 2020.

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 2020, 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	32,50 µg/m ³	22
SOx (SO ₂)	4,29 µg/m ³	0
NOx	32,82 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 campaña	Nº de superaciones del valor límite diario.
Partículas en suspensión	NO REALIZADO	NO REALIZADO
Partículas PM10	NO REALIZADO	NO REALIZADO
SOx	NO REALIZADO	NO REALIZADO
NOx	NO REALIZADO	NO REALIZADO

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

Los datos no se han utilizado para realizar estudios específicos.

- Comentarios:

CALIDAD DEL AGUA

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

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

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

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

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

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

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

Si
 En implantación
 En proyecto
 No está previsto

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

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

Se dispone igualmente de un inventario de emisiones puntuales y difusas en las que se ha realizado una estimación y valoración del riesgo mediante la metodología ROM 5.1 (año 2011) prevista su actualización en 2020-21. Prevista su actualización en 2021.

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
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
<input type="checkbox"/>	▪ Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en

pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento. (Incluye requisitos también para obras con instalaciones en el puerto)

▪ 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

▪ 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 2020 la Autoridad Portuaria realizó alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Sí 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:

Se realizaron analíticas en 28 puntos de vertido con el fin de reactivar la solicitud de autorización de vertido.

- Indique el tipo de parámetros que se han medido:

Indicadores	
Físico-químicos	x
Turbidez/Sólidos en suspensión	x
Nutrientes	
Clorofilas (a)	
Metales pesados	x
Pesticidas	
Otros microcontaminantes orgánicos	
Indicadores biológicos	

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

Durante el 2020 se trabajó en la elaboración de un Convenio de Investigación 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. Convenio firmado en enero 2021 del que se dará información en el próximo ejercicio.

- Comentarios:

--

A_13 *Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales. Se entenderá que las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido*

- Informar sobre las siguientes cantidades

Tipo de tratamiento	% de superficie
• 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%
• Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR. Aclaración: red de drenaje conectada a colector municipal	25,20% (objetivo sostenibilidad)
• 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

--

• **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 escorrentías. Se entenderá que las aguas de escorrentías 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 tratada o no) 	100%
<ul style="list-style-type: none"> • Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas de escorrentías. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de escorrentías 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, de separadores ciclónicos o de pozos de tormenta). Aclaración: corresponde a aguas de escorrentía de muelles públicos de manipulación de graneles sólidos tratadas 	37,15% (obj. sostenibilidad)

Tipo de red	% de superficie
mediante decantación.	

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

- 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 2020*.

Nº de embarcaciones	1
Frecuencia de la limpieza	diario
Peso de los residuos recogidos en Tm	242,56

- 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.	9
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto (“situación 0”)	0
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto (“situación 0”)	0
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional (“situación 1 o superior”)	0

Descripción sintética del esquema de respuesta ante emergencias. (medios propios, contratos de servicio de limpieza de vertidos, convenios suscritos, etc)
 La APS cuenta con medios materiales y humanos propios y tiene establecido un convenio con Salvamento Marítimo para la actuación en caso de una emergencia ambiental, aportando dicha entidad sus propios medios. Además, la APS tiene 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 2020

Volumen total	814.036 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	x
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 814.036 m³, sin considerar los caudales aportados desde el exterior de la Zona de Servicio del

Puerto, como es el caso de los 8 alivijs 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 de AEMET para la estación Santander/Parayas (último estudio “Termopluviometría de Cantabria 1981-2010), 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 teléfono o email), éste 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.

A continuación, **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".

Paralelamente, 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 2020* 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
Ruido ferry	1	Vecino

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 2020* por quejas sobre contaminación acústica atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
--------------------------------	-----------

Actividad causante de la queja	Actuación
Pitidos y volumen de megafonía muy elevados en ferry	Se solicita al buque reducir el volumen de la megafonía, si bien el Jefe de Explotación considera que la queja procede al no tener el ferry en cuestión las cubiertas abiertas.

• Evolución del número de quejas:

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de quejas	2	1	0	4	11	1

• Comentarios:

Dado que en el periodo 2019 se recibieron 11 quejas por el ruido producido por distintos ferries en el atraque de la Estación Marítima, se procedió a realizar un estudio de ruido que se finalizó en octubre de 2020, cuyas conclusiones se presentaron a los vecinos afectados.

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.

- Sí
 No, pero está en desarrollo
 No, pero está en proyecto
 No, y no está previsto

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

- Evaluación de impacto de proyectos
 Evaluación de planes
 Requerido por plan de acción del municipio
 Gestión Ambiental Interna

Otras razones:

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

El Puerto de Santander se encuentra incluido en el MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DEL TERMINO MUNICIPAL DE SANTANDER elaborado en junio de 2016, que si bien no

abarca la totalidad de la superficie portuaria, sí que se abarca más del 97% de la misma.

<input type="checkbox"/>	No				
<input checked="" type="checkbox"/>	Si	Puerto:	<table border="1"><tr><td>Puerto de Santander</td></tr><tr><td>Santander</td></tr></table>	Puerto de Santander	Santander
Puerto de Santander					
Santander					
	Municipio:				

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

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

El Mapa Estratégico de Ruido de Santander no recoge ningún plan de acción acústica, pues su objetivo es servir de punto de partida para la redacción de los planes de acción encaminados a reducir la contaminación acústica en el término municipal.

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.i

--

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

<p>En 2020 se ha finalizado la campaña de medida del ruido generado por los ferries durante el atraque, estancia y desatraque en la Estación Marítima. Este estudio fue motivado por las quejas recibidas por ciudadanos y su objeto fue disponer de información para poder discriminar los focos acústicos de la Estación Marítima, para así poder tomar decisiones ante los resultados obtenidos y adoptar las medidas correctoras necesarias para paliar las afecciones a la ciudadanía en caso de que sean superados los límites legales..</p>
--

- Comentarios:

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

A_21 Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria

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

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

- 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 2020.

Suma de PESO KG	Etiquetas de columna		Total
Etiquetas de fila	MERUELO	VALORIZACION	general
3	101.340 Kg.	22.300 Kg.	123.640 Kg.

LAMINA DE AGUA	22.300 Kg.		22.300 Kg.
LAMINA DE AGUA Y RAMPAS			
RAMPAS	22.300 Kg.		22.300 Kg.
MUELLE	67.840 Kg.	22.300 Kg.	90.140 Kg.
OTROS TRABAJOS			
MAIZ		4.900 Kg.	4.900 Kg.
PUERTO			
BARREDURAS	67.840 Kg.	17.400 Kg.	85.240 Kg.
PUERTO PESQUERO	5.500 Kg.		5.500 Kg.
LONJA			
BARREDURAS RSU	5.500 Kg.		5.500 Kg.
RECOLECTOR	5.700 Kg.		5.700 Kg.
AUTORIDAD PORTUARIA			
BARREDURAS RSU	1.360 Kg.		1.360 Kg.
EDIF. Y CONCESIONES			
BARREDURAS RSU	4.340 Kg.		4.340 Kg.
Total general	101.340 Kg.	22.300 Kg.	123.640 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.

Por otra parte, los metales valorizados son:

	2019	2020
METALES VALORIZADOS	13.500,00 kg	4.520 kg

- 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	2020
Barreduras generales del puerto (Tn):						
Fracción orgánica	348	458,5	446,64	819,30	898,54	603,08
Fracción inerte	72,08	153,6	165,71	166,42	0,00	0
Valorizado		5,18	43,285	266,71	181,32	84,90
TOTAL	420,08	617,28	655,635	1.252,43	1.079,86	687,98
Barreduras de estiba / desestiba por escalas (Tn)						
Fracción orgánica	148,52	140,585	82,96	67,82	34,16	25,36
Fracción inerte	29,3	24,26	0	0,00	0,00	0
Valorizado			116,04	36,34	100,74	175,81
TOTAL	177,82	164,85	199,00	104,16	134,90	201,17
Residuos retirados de lámina de agua (Tn)						
Fracción orgánica	263,48	150,64	223,4	234,26	254,48	242,560
Fracción inerte	20,96	19,54	5,34	0,00	0,00	0,00
TOTAL	284,44	170,18	228,74	234,26	254,48	242,560

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.	3
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	1
Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)	4
Limpieza de vertidos accidentales	5
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 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 |
| <input type="checkbox"/> | ▪ Otras medidas o iniciativas |

Aplicación de una tarifa sobre el exceso de residuo, penalizando las operaciones de manipulación de graneles sólidos incorrectas, entendiéndose como tales las que superan el 0,15% de la cantidad de mercancía declarada en la escala.

- 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

Sí En implantación En No está

(parcialmente) proyecto previsto

En caso afirmativo indicar cómo 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

<input type="checkbox"/>	Primer establecimiento	<input type="checkbox"/>	Mejora de calado	<input type="checkbox"/>	Preparación cimentación
<input checked="" type="checkbox"/>	Mantenimiento	<input type="checkbox"/>	Ambiental		

- Informar del volumen de material dragado de cada una de las clases contempladas en las directrices

2020	(m ³)	% sobre el total
------	-------------------	------------------

Volumen total de material dragado	188.510,90	100%
Volumen de material de categoría A	188.510,90	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 zona.

Las arenas limpias dragadas en el canal son vertidas en una zona próxima a la playa para garantizar su realimentación.

BIODIVERSIDAD

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 portuaria⁷ o sus ampliaciones:

Nombre	Tipo de espacio⁸	Distancia al puerto⁹
Dunas del Puntal y Estuario del Miera	ZEC 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

⁷ 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.)

⁸ LIC, ZEPA, Humedal RAMSAR, Bien de Interés Cultural (BIC), etc.

⁹ 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.

Estos espacios protegidos de Red Natura 2000 se encuentran adyacentes a la Zona de Servicio Portuaria, sin coincidir en ninguna zona con ella.

Breve análisis de los hábitats y especies presentes en la ZEC

La revisión cartográfica del ZEC Dunas del Puntal y Estuario del Miera ha permitido identificar un total de 49 formaciones vegetales, con una superficie de más de 687 ha, 20 de ellas prioritarios y de interés comunitario. En relación con la superficie ocupada por las diferentes formaciones vegetales cabe señalar que:

- a) En torno al 77% de la superficie cartografiada se corresponde con cuatro hábitats de interés comunitario: hábitats 1110, 1130, 1140 y 1170.
- b) La superficie con formaciones vegetales no catalogadas como de interés comunitario representa el 11% de la superficie del ZEC y, concretamente, la mitad de esa superficie se corresponde con la formación de playas arenosas.

- 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 ¹⁰
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	No se ha redactado hasta el momento.

- 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 *Zostera*.

- Comentarios

¹⁰ 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 2020: 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	2020
Consumo en m ³	30.000	48.519	49.132	38.340
Superficie zona de servicio en m ²	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio m³/m²	0,011	0,017	0,017	0,014

- Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2020:

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	2,37
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	11,84
Instalaciones industriales APS (Fábrica de hielo, Lonja, lavadero de cajas)	5,51

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos Son datos estimaciones y 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	2020
Eficiencia de la red en %	84,42%	66,71%	68,76%	75,33%

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

- Agua distribuida: Total del agua comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión
- Agua registrada: Total del agua que es registrada o controlada en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio.

Agua no controlada: Agua distribuida - Agua registrada. (Incluye suministros no registrados y 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.

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	2020
Consumo en Kwh	3.614.710,09	3.179.842	3.210.192	2.662.983
Superficie zona de servicio en m2	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio Kwh/m²	1,28	1,12	1,13	0,94

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2020:

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

- Informar si los datos facilitados son

Son datos medidos Son estimaciones y 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 2020 se han renovado 64 luminarias led y se han instalado 10 equipos autónomos por pantalla solar.

Se continúa 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	2020
Consumo total de combustibles en Kwh	299.735,64	339.055,47	309.774,83	257.799,2
Superficie zona de servicio en m2	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio m3/m2	0,106	0,120	0,109	0,089

- Informar del consumo por tipo de combustible durante 2020

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

- Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2020:

Fuentes de consumo	% del total
--------------------	-------------

Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	7,49%
Vehículos	81,67%
Embarcaciones	1,77%
Generadores	1,79%
Otros usos (Lonja: depósito y elevador)	7,28%

- 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.

- Sustitución de 6 furgonetas de gasoil por seis eléctricas.
- 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

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

- Informar de otras condiciones exigidas

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

- 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 cuyo alcance cubre toda su actividad:

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:

APÉNDICE 1. ÍNDICE GRI

Indicador GRI	Descripción	Indicadores Memoria Sostenibilidad APS 2020									
	GRI 102 CONTENIDOS GENERALES										
	<u>PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN</u>										
102-1	<u>Nombre de la organización</u>	Portada, Estrategia									
102-2	<u>Actividades, marcas, productos y servicios</u>	I_01	I_14	I_31							
102-3	<u>Ubicación de la sede</u>	"Sobre esta Memoria"									
102-4	<u>Ubicación de las operaciones</u>	I_11									
102-5	<u>Propiedad y forma jurídica</u>	I_01									
102-6	<u>Mercados servidos</u>	I_09	I_13	I_14							
102-7	<u>Tamaño de la organización</u>	S_01	I_10	I_17	E_02	I_12	E_01	E_05	I_01	I_14	
102-8	<u>Información sobre empleados y otros trabajadores</u>	S_02									
102-10	<u>Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro</u>	I_09									
102-11	<u>Principio o enfoque de precaución</u>	A_01	A_34								
102-13	<u>Afiliación a asociaciones</u>	I_29									
	ESTRATEGIA										
102-14	<u>Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones</u>	Carta APS									
102-15	<u>Principales impactos, riesgos y oportunidades</u>	E_15									
	ÉTICA E INTEGRIDAD										
	GOBIERNO										
102-18	<u>Estructura de gobernanza</u>	I_02									
102-21	<u>Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales</u>	I_26									
102-22	<u>Composición del máximo órgano de gobierno y sus comités</u>	I_03									
102-23	<u>Presidente del máximo órgano de gobierno</u>	I_02									
102-24	<u>Nominación y selección del máximo órgano de gobierno</u>	I_02									
102-33	<u>Comunicación de preocupaciones críticas</u>	I_27									
102-34	<u>Naturaleza y número total de preocupaciones críticas</u>	I_27									
	PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS										
102-40	<u>Lista de grupos de interés</u>	I_25									
102-41	<u>Acuerdos de negociación colectiva</u>	S_04									

Indicador GRI	Descripción	Indicadores Memoria Sostenibilidad APS 2020							
102-42	<u>Identificación y selección de grupos de interés</u>	I_25							
102-43	<u>Enfoque para la participación de grupos de interés</u>	I_26							
102-44	<u>Temas y preocupaciones clave mencionados</u>	I_21	I_27						
	PERFIL DE LA MEMORIA								
102-50	<u>Periodo objeto del informe</u>	Sobre esta Memoria							
102-51	<u>Fecha del último informe</u>	Sobre esta Memoria							
102-52	<u>Ciclo de elaboración de informes</u>	Sobre esta Memoria							
102-55	<u>Índice de contenidos GRI</u>	Índice contenido GRI							
	GRI 103: ENFOQUE DE GESTIÓN								
201-1	<u>Valor económico directo generado y distribuido</u>	E_05							
201-4	<u>Asistencia financiera recibida del gobierno</u>	Dimensión Económica							
	GRI-203 IMPACTOS ECONÓMICOS INDIRECTOS								
203-1	<u>Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados</u>	I_35							
203-2	<u>Impactos económicos indirectos significativos</u>	E_15							
	GRI-207 FISCALIDAD								
207-1	<u>Enfoque fiscal</u>	Dimensión Económica							
	GRI-302 ENERGÍA								
302-1	<u>Consumo energético dentro de la organización</u>	A_32	A_33						
	GRI-303 AGUA Y EFLUENTES								
303-5	<u>Consumo de agua</u>	A_30							
	GRI-304 BIODIVERSIDAD								
304-1	<u>Centros en áreas protegidas</u>	A_26							
	<u>Impactos significativos sobre biodiversidad</u>	A_26							
	GRI-305 EMISIONES								
305-7	<u>Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire</u>	A_09							
	GRI-306 EFLUENTES Y RESIDUOS								
306-1	<u>Vertido de aguas en función de su calidad y destino</u>								
306-2	<u>Residuos por tipo y método de eliminación</u>	A_22							
306-3	<u>Derrames significativos</u>								
306-4	<u>Transporte de residuos peligrosos</u>	A_22							

Indicador GRI	Descripción	Indicadores Memoria Sostenibilidad APS 2020									
306-5	<u>Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o escorrentías</u>	A_10									
	GRI-308 EVALUACIÓN AMBIENTAL DE PROVEEDORES										
308-1	<u>Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios</u>	A_34									
	GRI-401 EMPLEO										
	<u>Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal.</u>	S_02									
	GRI-402 RELACIONES TRABAJADOR - EMPRESA										
402-1	<u>Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales</u>										
	GRI-403 SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO										
403-5	<u>Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajos</u>	S_23									
403-9	<u>Lesiones por accidente laboral</u>	S_14									
	GRI-404 FORMACIÓN Y ENSEÑANZA										
404-1	<u>Media de horas de formación al año por empleado</u>	S_17									
404-2	<u>Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición</u>	S_18									
	GRI-413 COMUNIDADES LOCALES										
413-1	<u>Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo</u>	I_34									
	GRI-416 SEGURIDAD Y SALUD DE LOS CLIENTES										
416-1	<u>Evaluación de los impactos en la salud y seguridad</u>	A_05									