



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER
2024

30 de junio de 2025

ÍNDICE

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	9
PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA	9
ESTRATEGIA	11
Misión, visión y valores del puerto	11
FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA	11
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).	11
GOBIERNO Y CALIDAD DE GESTIÓN	16
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.	16
I_03 Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.	17
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.	18
I_05 Existencia de comité de dirección y su estructura.	18
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.	18
INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD	20
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.....	20
I_08 Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.	25
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.	40
MERCADOS SERVIDOS.....	42
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]	42
I_11 Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.	44
I_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.	45
I_13 Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.....	46
SERVICIOS.....	47
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	47
I_15 Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.	49
I_16 Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado	49
I_17 Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías.....	50
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.	51

I_19	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía	52
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.	55
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.....	55
INTEGRACIÓN EN SISTEMA DE TRANSPORTE. MOVILIDAD SOSTENIBLE.....		58
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.	58
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).	59
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.	60
COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL		61
I_25	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.....	61
I_26	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.....	62
I_27	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.	63
I_28	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.	65
I_29	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.	67
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.....	68
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.	68
COMPROMISO INSTITUCIONAL		69
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.	69
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.	76
I_34	Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	83
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..	88
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....	89
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....	89
DIMENSIÓN ECONÓMICA.....		90
DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA		90

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	91
E_02	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, de la 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). .	92
E_03	Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{Amortización de la deuda}_1 + \text{Intereses}_2) / \text{Cash Flow}_3$	93
E_04	Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales 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.	93
E_05	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.	94
NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES		95
E_06	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.	95
E_07	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.....	95
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)	95
NEGOCIO Y SERVICIOS		96
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) ..	96
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).	96
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.	96
VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD.....		97
E_12	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).	97
E_13	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).	97
IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL		97
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. ..	97
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.....	98
DIMENSIÓN SOCIAL		101
CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA.....		101
DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA		101
EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA.....		102
S_01	Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.....	102
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	103
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.	103
S_04	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.	103
COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN		103
S_05	Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.	103

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.).....	104
FORMACIÓN		104
S_07	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.....	104
S_08	Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.....	105
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).	106
ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD		107
S_10	Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.	107
S_11	Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.....	108
S_12	Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.	108
S_13	Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.	108
SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO		108
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:	108
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:	109
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:	109
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.	109
S_18	Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.	110
EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA		111
S_19	Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.	111
EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA		112
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.	112
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.	113
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 ISO 45001.	114
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.....	115
RELACIONES CON EL ENTORNO		115
	Descripción de la política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social.....	115
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).	118
DIMENSIÓN AMBIENTAL.....		120
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL.....		120
GESTIÓN AMBIENTAL.....		122
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.	122
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.	123
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.	124
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.	126
CALIDAD DEL AIRE.....		126
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 graneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.	126
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.	128
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.	129
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.	131
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 PM10, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre.	132
CALIDAD DEL AGUA		133
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. .	133
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.	134
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.	136
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.	137
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.	138
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.	139

A_16	Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación	139
GESTIÓN VERTIDOS.....		140
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.	140
CONTROL DE RUIDOS.....		141
A_18	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.	141
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.....	142
A_20	Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica	144
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	145
GESTIÓN DE RESIDUOS		147
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).....	147
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.	150
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.	151
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	153
MEDIO NATURAL		154
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.	154
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.....	155
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.....	156
ECOEficiencia.....		157
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.	157
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.	157
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.....	159
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.....	159
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.	161
COMUNIDAD PORTUARIA.....		163

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.....	163
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 14001:2015 con un alcance que cubra “todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad”.....	164

SOBRE ESTA MEMORIA

La presente Memoria de Sostenibilidad 2024 de la Autoridad Portuaria de Santander 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 2024 y se elabora con frecuencia anual.

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

2024, UN AÑO DE RÉCORDS EN EL PUERTO DE SANTANDER

Si 2023 fue un año especialmente ilusionante y significativo en la historia del Puerto por haber alcanzado nuestro objetivo de tráfico, 2024 ha superado, con creces, todas nuestras expectativas. Por segunda vez consecutiva, y en un ejercicio sin precedentes, hemos sobrepasado nuestro propio récord convirtiendo definitivamente a Santander en un enclave portuario de siete millones de toneladas.

Este resultado conlleva también una magnífica noticia. Y es que, por primera vez, la mercancía general ha sido mayoritaria en el Puerto de Santander, con lo que ello implica tanto en impacto económico como en generación de empleo. El año que acaba de finalizar nos ha dejado cifras récord en el número de pasajeros y mercancías de ferry, en cruceristas y en contenedores.

Se trata esta de una tendencia muy positiva que queremos y debemos incrementar y que hemos integrado en nuestros objetivos estratégicos, porque aumentar el valor añadido en cada una de nuestras operaciones repercute directamente en el bienestar futuro de todos los cántabros.

Los logros en materia de tráfico han venido acompañados de los que también han sido los mejores resultados económicos en la historia del Puerto. Así, la excelente salud económico-financiera de la Autoridad Portuaria refleja una gestión responsable que nos dota, además, de autosuficiencia financiera para seguir acometiendo, dentro de nuestro Plan de Inversiones, nuevos trabajos que mejoren la competitividad y la rentabilidad de la principal infraestructura de Cantabria.

En este sentido, durante 2024 hemos ejecutado obras tan importantes como la finalización del muelle de Raos 9 y la pavimentación de su campa, la rampa para tráfico rodado de Raos 7-8, el apartadero de ferrocarril del Espigón Norte de Raos y la renovación del ubicado en el Espigón Central o la rehabilitación del Palacete del Embarcadero. También hemos contado con una fuerte implicación por parte de la empresa privada que ha realizado inversiones imprescindibles para completar nuestra cartera de servicios como son la nueva terminal de fertilizantes o la ampliación de la de contenedores.

El altísimo listón que hemos superado este año, tanto en movimiento de mercancías como en infraestructuras, nos obliga a marcarnos nuevas y ambiciosas metas para el próximo año. Por eso, además de consolidar los siete millones de toneladas, hemos planificado para 2025 otras actuaciones indispensables para ganar espacio, como la construcción del muelle de Raos 6, el tación y la rampa de Raos 9 o la ampliación de dos plantas en altura del silo de automóviles.

En el ámbito social, este ejercicio ha sido de gran importancia para nuestra actividad cultural, ya que ha significado la consolidación de una red de tres espacios expositivos con programación

permanente -Palacete del Embarcadero, Centro de Arte Faro de Cabo Mayor y Nave Sotoliva-, así como la puesta en valor de un cuarto espacio como el archivo del Barrio Pesquero.

También hemos trabajado para fortalecer las relaciones puerto-ciudad constituyendo el I Foro Permanente Puerto-Ciudad, un instrumento de perfil técnico, incluido en el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, destinado a promover y articular un diálogo continuo y constructivo entre el municipio y la Autoridad Portuaria.

En este marco, seguimos poniendo a disposición del Ayuntamiento terrenos ubicados en lugares privilegiados para el uso y disfrute ciudadano que ya no son productivos para el Puerto y que dan lugar a actuaciones tan esperadas como el paseo marítimo Gamazo-Los Peligros, a las que hemos sumado otras como la puesta en marcha de la ejecución de las obras de regulación del tráfico rodado y la mejora de la accesibilidad peatonal al recinto del Faro de Cabo Mayor o la renovación del control de acceso a los muelles de Maliaño y su entorno.

Me gustaría finalizar destacando que todos estos logros, que constituyen los cimientos para seguir creciendo con solidez y de forma sostenida, nos animan a seguir en la misma línea de trabajo que venimos desarrollando. Una eficaz labor de equipo que tengo que agradecer a las 165 personas que forman parte de la Autoridad Portuaria, y a toda una Comunidad Portuaria que, con su profesionalidad e implicación, contribuye a que nuestros clientes nos valoren por nuestra calidad y nuestro compromiso.

César Díaz Maza

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

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’.

MISIÓN

Impulsar la competitividad y prosperidad del tejido productivo y social en nuestra área de influencia, proporcionando infraestructuras y servicios portuarios eficientes, sincromodales, seguros, ambientalmente sostenibles y adaptados a las necesidades de nuestros clientes y usuarios.

VISIÓN

Ser un puerto de referencia en la fachada atlántica europea, líder en eficiencia, sostenibilidad, crecimiento e innovación, continuando con nuestro compromiso con el desarrollo económico, social y ambiental de nuestro entorno territorial.

VALORES

- Compromiso pleno con nuestros clientes, usuarios y prestadores de servicios del Puerto.
- Liderazgo
- Innovación creadora de valor
- Talento
- Transparencia, responsabilidad y proactividad social y ambiental
- Igualdad

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, (TRLPEMM) 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 portuario y las competencias exclusivas del estado sobre ellos, se ejercen por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible través del sistema portuario de titularidad estatal integrado por el Organismo Público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

De conformidad con el artículo 24 del TRLPEMM, las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar; dependen del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de Puertos del Estado; y se rigen por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (ahora Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público).

La Autoridad Portuaria de Santander, de acuerdo con este mismo artículo, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuya, rigiéndose en lo relativo al régimen patrimonial por su legislación específica y supletoriamente por la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

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.

Recoge el artículo 24 del TRLPEMM que “las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas”.

Así, el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su artículo 25 define las competencias a ejercer por la Autoridad Portuaria, entre las que se encuentran:

- 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.

Por otro lado, el artículo 26 se encarga de la regulación de las funciones de las Autoridades Portuarias, siendo estas las siguientes:

- a. Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual.
- b. Gestionar los servicios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.
- c. Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.
- d. Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo, de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.
- e. Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico.
- f. Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.
- g. Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18.1.a).
- h. Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.
- i. Informar el proyecto de Reglamento de Explotación y Policía de los puertos, y elaborar y aprobar las correspondientes Ordenanzas Portuarias con los trámites y requisitos establecidos en el artículo 295, así como velar por su cumplimiento.
- j. Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, y lucha contra la contaminación marina, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento.
- k. Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.

- l. Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.
- m. Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.
- n. Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.
- ñ. Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.
- o. Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores y de Cooperación.
- p. Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con los votos favorables de la mayoría de los representantes de la Administración General del Estado presentes o representados siendo, en todo caso, necesario el voto favorable del representante de Puertos del Estado.

- q. La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes. Se excluye de este servicio la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, que serán realizados por el titular o responsable de las mismas.
- r. Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general.
- s. Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria.

- t. Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

Mecanismos de financiación

En cuanto a los mecanismos de financiación, los recursos económicos con los que cuentan las Autoridades Portuarias aparecen recogidos en el artículo 27 del TRLPEMM, siendo estos:

- a. Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b. Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 19.1.b) y 241 bis de esta ley.
- c. Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- d. Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e. Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- f. Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g. Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- h. El producto de la aplicación del régimen sancionador.
- i. Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- j. Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

En todo caso, las Autoridades Portuarias cuentan con autonomía para la gestión de estos recursos, debiendo regirse dicha gestión por los principios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, además del resto de principios recogidos en el TRLPEMM.

Gestión del dominio público portuario

En cuanto al esquema de gestión de dominio público portuario, como se ha indicado con anterioridad en la gestión de su patrimonio la Autoridad Portuaria de Santander deberá regirse por lo dispuesto en el TRLPEMM y, supletoriamente, por la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

De conformidad con el artículo 66 del TRLPEMM, la gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

De acuerdo con este artículo, corresponderá a la Autoridad Portuaria la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada, desarrollándose la gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario con criterios de rentabilidad y eficiencia.

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 creados en la Autoridad Portuaria de Santander órganos delegados 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.

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 la delegada 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 Gobierno de Cantabria con funciones en materia de Industria (en la actualidad el consejero de Industria, Empleo, Innovación y Comercio), a su vez vicepresidente del Puerto de Santander, el consejero del Gobierno de Cantabria con funciones en materia de fomento (en la actualidad, el consejero de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente), 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.

La Autoridad Portuaria de Santander lleva años desarrollando diversas herramientas de gestión que le han permitido alcanzar un elevado grado de protección del medio ambiente en equilibrio con las necesidades socioeconómicas:

- Sistema Integrado de Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente, certificado desde 2003 según las normas UNE-EN-ISO 9001-14001. Su alcance es la gestión de los servicios del puerto comercial y administración del dominio público.
- Inscripción en el Registro EMAS, Reglamento Comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría.
- Adhesión al Sistema PERS, único estándar específico del sector portuario, creado por la iniciativa del sector portuario EcoPorts.
- Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo, certificado según la norma UNE-EN-ISO 45001.

Se dispone asimismo de 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).

I_05 Existencia de comité de dirección y su estructura.

En la actualidad no se encuentra formado Comité de Dirección en la Autoridad Portuaria de Santander.

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.

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 8 de marzo de 2023, en la que el Consejo de Navegación y Puerto en ejercicio de funciones de Comité de Servicios Portuarios Básicos acordó por unanimidad informar favorablemente la actualización de tarifas de los servicios técnico-náuticos.

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.

Comité Multidisciplinar de Innovación.

En el año 2024 se creó el Comité Multidisciplinar de Innovación de la Autoridad Portuaria de Santander.

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 los 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

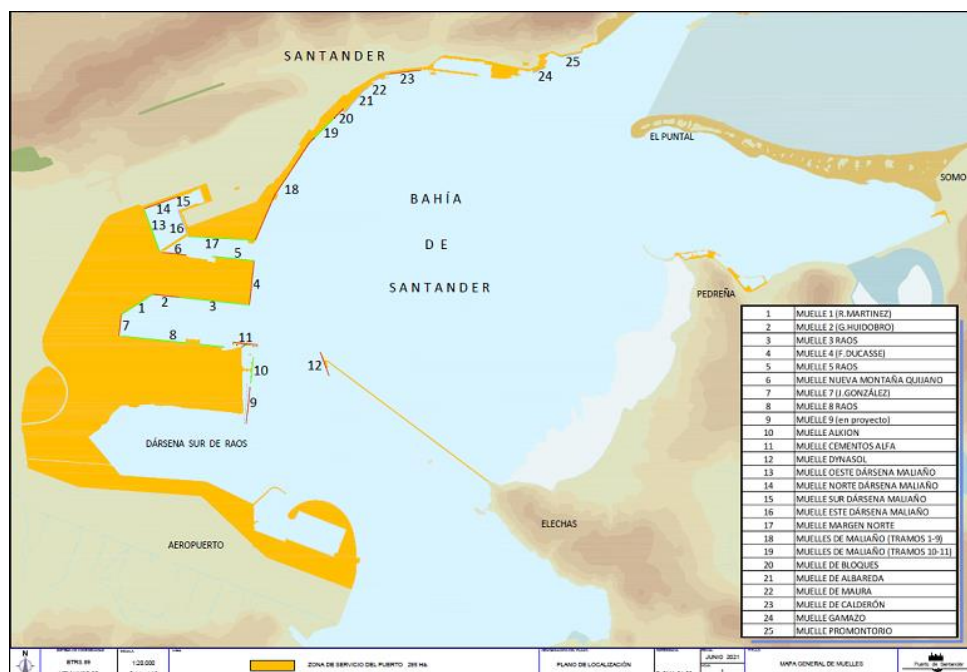
El Puerto de Santander está situado en el interior del estuario de la Bahía de Santander y el acceso a sus muelles y dársenas comerciales se realiza a través del canal de navegación. Este canal permite la entrada a buques de hasta 13 m. [sólo admitimos los que no sobrepasen los 12,80] de calado en todos 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		BLOQUES	
 TRAMOS 10-11 MALIAÑO		 TRAMOS 1-7 MALIAÑO	
Usos Ferries, cruceros		RAOS 9 Vehículos, otras mercancías RORO y mercancía general Ferrys, cruceros y mercancías RORO	
Superficie total 15.416 m ²		65.659 m ² 15.000 m ² 16.158 m ²	
Longitud de muelle 228 m		712 m 251 m 107 m	
Calado 10,5 m		8 m 13 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



Puerto deportivo Puertochico



Marina del Cantábrico

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 del Cantábrico 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.

Las actuaciones más relevantes de la Autoridad Portuaria de Santander en ejecución o proyecto en 2024 se describen a continuación:

Nuevos muelles e infraestructuras portuarias

Rampa ro-ro flotante ferries

Se plantea la construcción de una nueva rampa flotante de respeto que permita mejorar la fiabilidad y seguridad de las operaciones del tráfico roro que pueden eventualmente verse afectadas por la posible avería de una de las rampas actualmente operativas. De esta manera quedaría cubierta cualquier clase de contingencia asegurando las operaciones en cualquier momento y ante cualquier evento.

Inversión total estimada: 4.069 miles de €. Finalización prevista: 2030.

Muelle Raos 9

Muelle multipropósito situado en el testero del Espigón Central de Raos, de 250 metros de longitud, construido con cajones cimentados a la cota -14,50 m respecto al cero del puerto, alineado con el pantalán de la terminal de productos químicos (Alkion). Una vez en explotación, el muelle permitirá dotar a corto de plazo de un segundo puesto de atraque a buques roro short-sea y buques deep-sea de hasta 200 m de eslora, con rampas a popa, con lo que mejorará sustancialmente la capacidad portuaria y nivel de servicio. Las obras fueron inicialmente adjudicadas a FCC CONSTRUCCIÓN en febrero de 2017, en 17.253.173 € y 18 meses de plazo de ejecución (hasta el 18 de octubre de 2018). El contrato fue resuelto cuando se habían ejecutado 3.438.913,15 € por incumplimiento de plazo y abandono de la obra por el contratista. En esta línea de inversión se incluían las contraprestaciones reciprocas que la APS y el contratista deben satisfacer como consecuencia de lo dictado en la sentencia Nº 461/2022 de la Audiencia Provincial de Cantabria, de 03 de Octubre de 2022 y de la estimación del cobro de las penalizaciones impuestas al contratista.

Inversión total estimada: 4.218 miles de €.

Finalización de las obras Muelle Raos 9

Tras la resolución del contrato inicial de ejecución del Muelle Raos 9, la Autoridad Portuaria ha redactado un nuevo proyecto para la finalización de las obras (consultor ACCIONA INGENIERÍA), con un presupuesto base de licitación de 25.061.523,30 € que finalmente se ha adjudicado a la UTE ROVER MARITIME-CIOMAR por 24.272.085,32 y un plazo de ejecución de 18 meses.

Inversión total estimada: 23.811 miles de €. Finalización: marzo 2024.

Cofinanciada por la UE mediante la Reserva de Adaptación al Brexit.

Tacón Raos 9

Actuación colindante al muelle Raos 9 por el extremo Norte, consistente en un tacón de planta en L de pilotes de 1,20 m de diámetro y vigas y pre-losas prefabricadas, de tal manera que permita el embarque y desembarque simultáneo para tráfico ro-ro y con-ro, atendiendo de esta manera a la demanda actual del puerto. El proyecto se ha mejorado incluyendo las observaciones del informe técnico de Puertos del Estado para su autorización. Se ha adjudicado la obra en enero de 2025 por 8.349.468,69 € a Ferrovial Construcción, S. A. con un plazo de ejecución de 9 meses.

Inversión total estimada: 8.644 miles de €. Finalización prevista: 2025.

Cofinanciada por la UE mediante el mecanismo CEF.

Rampa Raos 9

Rampa ro-ro flotante, que se instalará en el tacón en el extremo norte del muelle Raos 9. La Autoridad Portuaria ya dispone de 4 rampas ro-ro flotantes en servicio, incluyendo la recientemente construida en el tramo 4 de los muelles de Maliaño, del mismo modelo. Se programa la construcción y montaje de la quinta rampa mientras se ejecuta el tacón de Raos 9. Se ha adjudicado en la misma fecha que el tacón por 4.018.698,8 EUR a Ferrovial Construcción, S. A. con un plazo de ejecución de 6 meses.

Inversión total estimada: 4.039 miles de €. Finalización prevista: 2025.

Cofinanciada por la UE mediante el mecanismo CEF.

Muelle Raos 6. Primera fase

La adjudicación de Boluda Maritime Terminals de una terminal de contenedores en el muelle Raos 3 reducirá la capacidad de atraque en el puerto de buques graneleros y de mercancía general en muelle público. Para recuperar capacidad se plantea la construcción del muelle Raos 6 en dos fases. La primera mediante solución combi-wall, alineado con el muelle Raos 5, en una longitud de 212 m y con 10 m de calado, se construirá entre 2025 y 2027 con 20 meses de ejecución. Este nuevo muelle permitirá las operaciones de graneles sólidos con descarga sobre tolva-camión, o en primera línea con levante rápido, así como mercancía general, que actualmente se realizan en el puesto de atraque de Raos 3 que se destinará a buques portacontenedores. Se ha estimado un presupuesto base de licitación de 95.800 €/m de muelle.

Inversión total estimada: 21.096 miles de €. Finalización prevista: 2027.

Dragado Raos 6

Es necesario el dragado de la fosa del muelle de Raos 6 para asegurar su operatividad. Se ha presupuestado 120 €/m³ para el dragado terrestre de unos 10.000 m³ en materiales de categoría C y de 50 €/m³ para el dragado vía marítima de unos 20.000 m³ en materiales de categoría B, en la zona de maniobra y atraque, en línea con el estudio de alternativas realizado en 2023.

Inversión total estimada: 1.777 miles de €. Finalización prevista: 2027.

Muelle de Raos 6. Segunda Fase

La segunda fase de Raos 6, también incluirá la solución combi-wall, tendrá 113 m lineales y se desarrollará tras la finalización de la primera y del dragado, iniciándose en 2028. Se ha estimado un presupuesto base de licitación de 85.000 €/m de muelle.

Inversión total estimada: 9.716 miles de €. Finalización prevista: 2029

Tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño

El tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño disponía de almacenes cubiertos en primera línea de muelle para el tráfico de bobinas de papel, y una rampa ro-ro hidráulica en buen estado, construida a finales de los años 90. Sin embargo, el muelle de pilotes, construido entre 1928 y 1932, con 8 metros de calado, presentaba un deterioro estructural que impedía operaciones comerciales. Con el proyecto de construcción del nuevo muelle se han recuperado 375 m de atraque en el puerto histórico de Santander, y se ha ampliado el tacón para instalar una rampa ro-ro flotante, sin impacto ambiental significativo y con la 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). Cuenta con una instalación fija de suministro LNG (concesión otorgada a Repsol), con su tanque de almacenamiento en el extremo sur del muelle. El cambio de ubicación del atraque en la terminal de ferries permitirá desarrollar una terminal de cruceros en el Muelle de Bloques, en el centro de la ciudad junto al Centro de Arte Botín. El nuevo muelle del tramo 1-4 se ha proyectado con pórticos de 3 pilas-pilote Ø1200 y un tablero de 16 m de anchura (consultor TPF GETINSA). El presupuesto base de licitación fue de 19.794.595,90 € (aproximadamente 53.000 €/m, sin dragado). Las obras fueron adjudicadas en mayo de 2021 a la UTE FERROVIAL-SERCON S.L. en 15.414.448 € y un plazo de 18 meses. Se ha producido un incremento de 2.548.394,36 € por revisión de precios.

Dispone de financiación de fondos Connecting Europe Facility (CEF: mecanismo para conectar Europa), por un importe total de 2.253.600 € y de Fondos Reserva Brexit por el importe restante.

Inversión total estimada: 20.576 miles de €. Finalizada: 2023.

Desarrollo portuario al sur del Espigón Central

Muelles multipropósito para la explotación portuaria de la dársena sur de Raos, con una longitud total estimada de 1.450 metros y un calado de 14,50 m respecto al cero del puerto. Se trata de la inversión alternativa, en puestos de atraque, a la ampliación del puerto mediante el relleno de la Dársena Sur de Raos planteada en el Plan Director, al que renunció la Autoridad Portuaria por su elevado impacto ambiental en la bahía. Para dotar de superficie de almacenamiento a la nueva línea de muelle 11, se trasladarán algunas de las actuales concesiones PDI de automóviles en campa al silo de almacenamiento. Debido a la complejidad del trámite ambiental de las obras y la necesidad de financiación externa, se estima un plazo amplio años para el desarrollo completo de una inversión con un presupuesto base de licitación estimado en las obras de 121.125.000 € (65.000 €/m en 1.450 m de muelle de pilotes, 5.000.000 m³ de dragado en limos y arenas a un precio de 6 €/m³ y 1.500.000 m³ de dragado de materiales competentes de facies Keuper a un precio de 20 €/m³). Dado que ya se dispone de la primera fase del silo de almacenamiento de automóviles y está en construcción la segunda fase, se plantea comenzar en 2025 con los estudios ambientales, técnicos y económicos necesarios para la planificación y autorización de la primera fase de desarrollo y se prevé comenzar a ejecutar muelle en 2028. Se plantea el desarrollo en dos fases: muelle Raos 10, que se realizará en una primera fase y tiene línea de inversión individualizada y muelle Raos 11, que permitirá ampliar la oferta de atraque para líneas regulares de buques ro-ro y con-ro en el Espigón Central.

Inversión total estimada: 121.125 miles de €. Finalización prevista: 2036.

Rampa ro-ro Raos 7-8

Rampa roro hidráulica, instalada en el extremo Oeste del muelle Raos 8. El traslado en 2019 al Espigón Central de Raos de una línea regular de buques con-ro (CLdN), con una terminal concesionada, estaba saturando la doble rampa flotante de Raos 8, empeorando el nivel de servicio de las líneas feeder de automóviles (tráfico estratégico para el puerto). El proyecto elimina la rampa actual del muelle Raos 7 (inoperativa) para ganar suficiente longitud de atraque en el extremo de Raos 8 Oeste (23 metros) para operar simultáneamente dos buques deep-sea de 229 m y 200 m de eslora tipo (anteriormente el muelle permitía el atraque de dos buques de

200 m de eslora, o un solo buque en cuanto se superaba esa eslora). Además, se ha instalado la rampa hidráulica desmontada del tramo 4 de Maliaño en el extremo Oeste de Raos 8, para aumentar la oferta de servicio a buques roro con rampa en popa. El presupuesto base de licitación fue de 2.392.641 € (demolición de 2.250 m3 de superestructura de Raos 7 a 350 €/m3, construcción de 545 m2 de pantalla a 500 €/m2, reconstrucción de 2.250 m3 de superestructura en el extremo oeste de Raos 8 a 400 €/m3, y 500.000 € en el desmontaje de la rampa hidráulica actual, traslado, nuevos equipos hidráulicos y montaje de la rampa roro procedente del tramo 4 de los Muelles de Maliaño). Se adjudicó por 2.291.432,03 € a la UTE Copsesa-Ciomar. S.L. Actualmente está finalizada y en explotación.

Inversión total: 2.549 miles de €. Finalizado: 2024.

Cofinanciada por la UE mediante la Reserva de Adaptación al Brexit.

Rampa ro-ro flotante tramo 4 Muelles de Maliaño

Rampa roro flotante, que sustituye a la antigua rampa hidráulica (traslado a Raos 8), para mejorar la calidad de servicio a la flota de ferries y roro cargo que atracarán en el nuevo muelle del tramo 1-4 de Maliaño, sin limitación en la manga de las rampas de los buques. La Autoridad Portuaria ya disponía de tres rampas ro-ro flotantes en servicio, del mismo modelo. Se programó la construcción y montaje de la cuarta rampa mientras se ejecutaba el tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño, ya que el tacón de muelle donde se situarán las rótulas de giro se ha incluido en el proyecto de construcción del muelle. El presupuesto base de licitación inicial de la rampa (consultor CMC INGENIEROS) fue de 2.141.781,35 €, incluyendo el montaje, pero su licitación quedó desierta en diciembre de 2021, debido al importante incremento del precio del acero en el primer semestre de 2021. Se actualizó el presupuesto base de licitación hasta 4.052.791,13 € para posibilitar la adjudicación del contrato sin nuevos retrasos. Esta adjudicación se produjo en mayo de 2022 a favor de la UTE IMESAPI-COPSESA por la misma cantidad del precio base de licitación, con plazo de ejecución de 6 meses. Se terminó en marzo de 2023.

Inversión total estimada: 4.091 miles de €. Finalizada: 2023.

Dispone de financiación de fondos Connecting Europe Facility (CEF: mecanismo para conectar Europa), por un importe total de 723.540 € y de Fondos Reserva Brexit por el importe restante.

Tramo 5-9 de los Muelles de Maliaño

Se pretende rehabilitar los antiguos muelles de Maliaño para combinar varios puestos de atraque de diferentes esloras, destinados a tráfico compatibles con la trama con un nuevo operador portuario. A semejanza del tramo 1-4 de Maliaño, se pretende reconstruir el tramo 5-9 completo, con un tablero de 492 m de longitud y 16 m de anchura sobre tres hileras de pilotes Ø1200. En el tramo 5-6 (muelle actualmente vallado y fuera de explotación) se desplomaron 165 m de muelle y se demolieron con medios mecánicos desde tierra los 35 m restantes, con un coste de 1.100 €/m. El presupuesto base de licitación previsto para la demolición y reconstrucción del tramo 5-9 es de 28.000.000 €.

Inversión total estimada: 29.120 miles de €. Finalización prevista: 2035

Ampliación vías grúas Muelle Raos 3

Dentro de las actuaciones previstas para poner en marcha la nueva terminal de contenedores del Puerto de Santander, la Autoridad Portuaria de Santander tenía que hacerse cargo del proyecto y de la obra de las vías soporte de rail para las patas de las grúas según las especificaciones técnicas del concesionario. Finalmente, el concesionario llevó a cabo las obras de reconversión del muelle 3 de Raos como línea de atraque de la nueva terminal de contenedores, en su primera fase, con la construcción de 205 metros de atraque de los 470 metros totales previstos. El objeto de esta inversión es la construcción de la “Reconversión del muelle 3 del espigón norte de Raos para la operativa de grúas portacontenedores STS Fase 2”, contemplando dicha fase 2 con la construcción de 170 m. de línea de atraque adicionales. Se ha iniciado el procedimiento de licitación en noviembre de 2024 con un precio base de 2.787.795,90 €.

Inversión total estimada: 2.838 miles de €. Finalización prevista: 2025

Muelle Raos 10

El nuevo muelle de Raos supondrá 300 metros nuevos de línea de muelle, con tipología de pilotes, con un calado de 14,50 m respecto al cero del puerto. Se ha estimado un presupuesto base de licitación de 117.000 €/m.

Inversión total estimada: 36.350 miles de €. Finalización prevista: 2034

REHABILITACIÓN Y MEJORA DE MUELLES

Superestructura Muelle Raos 8

En la zona de maniobra del muelle de cajones Raos 8 se producen socavones ocasionales por pérdida de material de relleno, que dificulta el apoyo uniforme y continuo de las rampas de los buques ro-ro sobre el pavimento. La actuación consiste en la ejecución de una pantalla impermeable de unos 23 m de profundidad tras las juntas de los cajones, que produzca la suficiente pérdida de carga en la red de filtración del flujo de marea para estabilizar el nivel freático del trasdós, evitando así el arrastre de las partículas más finas del relleno durante la marea vaciante. Se sustituirá también la coronación de explanada y las capas del firme flexible en una franja contigua al trasdós de los cajones de unos 20 m de anchura, en los 200 m de longitud de muelle afectado, con el fin de reparar el escalón formado entre superestructura de muelle y explanada. Se estima un presupuesto base de licitación de 1.544.000 €.

Inversión total estimada: 1.575 miles de €. Finalización prevista: 2026.

Renovación Muelle Raos 5

Dada la reordenación de espacios y la construcción del nuevo muelle de Raos 6 que conlleva la terminal de contenedores se plantea una actuación de mejora de dragado del Muelle de Raos 5, actualmente con 10 metros de calado y poder alcanzar los 12 metros, así como una mejora de la capacidad portante del muelle y tratamiento de las juntas de los cajones.

Inversión total estimada: 6.629 miles de €. Finalización prevista: 2027.

Rehabilitación Maliaño 10-11

En junio de 2022, la APS realizó las inspecciones de inventario de los muelles de Maliaño Tramos 7, 8, 9 y 10-11. Del resultado de dicha inspección, se dedujo que el Tramo 10-11, requiere de

una Inspección Especial que determine el estado real del muelle y detalle unas propuestas de actuación que permitan asegurar la estabilidad del muelle en condiciones compatibles con el uso, una vez analizado su estado. El resultado de esta inspección especial, que se ha adjudicado en febrero de 2025 a TYLIN, S. L. por 330.000 € y que tendrá una duración de 11 meses, se plasmará en un proyecto de rehabilitación, que se estima de presupuesto elevado y que consistirá, principalmente, en la reconstrucción de pilotes.

Inversión total estimada: 2.180 miles de €. Finalización prevista 2028

ACTUACIONES PUERTO CIUDAD

Rehabilitación Muelle de Maura

El muelle de Maura es un antiguo muelle de pilotes prefabricados 400x400, construido en 1940-1941 con una estructura reticulada de hormigón armado sobre una superficie de 712 m². Han transcurrido 80 años sin actuaciones de conservación importantes, y su estado de deterioro es alarmante. En las vigas del tablero se ha perdido todo el recubrimiento de hormigón y la primera capa de armadura inferior. Las vigas de arriostramiento de pilares ante esfuerzos de atraque y amarre están rotas en su mayor parte. Aunque actualmente este muelle no está en servicio para operaciones portuarias, se ha integrado en el paseo marítimo. Se tomaron datos de su geometría emergida y sumergida, se realizó una inspección submarina del estado de los pilotes y se analizó la seguridad estructural del muelle, concluyendo que serían necesarias obras de rehabilitación para soportar sin riesgo una sobrecarga mínima de uso de 5 KN/m² y una sobrecarga equivalente de 20 KN/m² en el acceso de vehículos de emergencia. Aunque este muelle no tiene ningún interés en la explotación comercial del puerto, el Ayuntamiento de Santander desea mantenerlo integrado en el paseo marítimo. Por ello se firmó un convenio de colaboración puerto-ciudad, para la rehabilitación del muelle exclusivamente para el uso de paseo marítimo, financiado al 50% por Ayuntamiento y Autoridad Portuaria, y manteniendo el muelle en la zona de servicio. El presupuesto base de licitación (consultor DÍNAMYS) es de 1.121.093,71 €, y las obras fueron adjudicadas en noviembre de 2021 a MISTURAS OBRAS E PROXECTOS en 857.412 € y un plazo de ejecución de 6 meses.

50% de la inversión total estimada: 438 miles de €. Finalización: 2023.

Rehabilitación Muelle Norte Dársena de Molnedo

El muelle Norte de la Dársena de Molnedo (Puertochico) es un antiguo muelle de pilotes prefabricados 400x400, con pórticos de hormigón armado apoyados en el muro de ribera. La estructura reticulada de vigas y pilastras, y aproximadamente el 50% de los pilotes, fueron rehabilitados en la década de 1990, pero el estado del resto de pilotes prefabricados sumergidos, de 4,5 m de longitud y apoyados en roca, requiere una rehabilitación urgente para restituir armaduras y recubrimiento de hormigón. Este muelle se ha reconvertido en paseo marítimo y se ha planteado la firma de un convenio de colaboración puerto-ciudad con el Ayuntamiento de Santander, financiado al 50% por cada institución. Se estima un presupuesto base de licitación de 1.500.000 €.

Inversión total estimada: 750 miles de €. Finalización prevista: 2026.

URBANIZACIONES Y PAVIMENTACIONES

Pavimentaciones en Wisocq

El polígono de Wisocq es una zona industrial que forma parte del dominio público portuario y es colindante con la zona de servicio de los muelles de Raos. Actualmente, la única calle con urbanización reciente es la denominada Río Miera, estando en especial mal estado las C/Rio Deva y C/Rio Nansa, planteándose la pavimentación de los viales, nuevas aceras, canalizaciones y alumbrado.

Inversión total estimada: 600 miles de €. Finalización prevista: 2026

Parking de semirremolques tramo 1-4 Maliaño

El tramo 10-11 de Maliaño y el muelle de Bloques, con su estación marítima recientemente renovada, se destinará al tráfico de cruceros (1 puesto de atraque). El atraque de ferries y buques roro-cargo se traslada al tramo 1-4 de Maliaño (nuevo muelle y rampa ro-ro), que dispone también de una instalación de suministro LNG (concesión a REPSOL). En la fase de transición hacia la nueva terminal, para ponerla en explotación con la llegada del primer buque de LNG, fue necesario demoler y pavimentar el espacio ocupado por 3 naves (obra adjudicada en enero 2022 a CUEVAS GESTIÓN DE OBRAS S.L. en 433.296,72 € y un plazo de 5 meses), para después acondicionar un nuevo parking cerrado de semirremolques e instalar los nuevos controles de pasaporte ante los cambios introducidos por el BREXIT y las nuevas normas europeas de control de pasajeros. La segunda fase del presupuesto se adjudicó a la UTE CUEVAS-SENOR-LLORENTE en 2.269.433,61 € con un plazo de ejecución de 5 meses. En la última fase de la obra se ha tenido que llevar a cabo una obra de emergencia consistente en el recalce de 100 m lineales del tramo 6 del muelle de Maliaño que ha experimentado sucesivos desplazamientos y la apertura exponencial de grietas y asentamientos diferenciales pronunciados en el trasdós del muelle. Esta actuación ha evitado el grave peligro que ocasionaría el deslizamiento de dicho tramo, donde se encuentra el Tinglado V y por donde van a circular los vehículos de mercancías y pasajeros de la terminal de ferries.

A medio plazo, se prevé, que con el incremento esperado de escalas de ferries, sea necesario espacio adicional en la terminal, por lo que una vez se disponga de una nueva sede de la Autoridad Portuaria, se procederá a demoler el edificio sede actual y a ampliar el espacio de parking, para lo que se presupuestan 2.000.000 €.

Inversión total estimada: 4.902 miles de €. Finalización prevista: 2029.

Primera fase hasta 2023, cofinanciada por la UE mediante la Reserva de Adaptación al Brexit.

Pavimentaciones en Raos

Renovación de pavimento con firme flexible en viales y campa de almacenamiento de maquinaria del Espigón Central de Raos, con su vida útil agotada. Presupuesto base de licitación estimado de 700.000 € en fresado del pavimento deteriorado, capa de regularización intermedia y capa de rodadura.

Inversión total estimada: 2.345 miles de €. Finalización prevista: 2025.

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 exteriores al puerto que vierten por esta zona en la Dársena Sur de Raos. El relleno con material de cantera hasta coronación de explanada mantiene sus condiciones de drenaje hasta su posterior urbanización. La fase I de la obra ha sido ejecutada por COPSESA y liquidada en 2020 (inversión de 1.309.094,68 €).

Las obras de urbanización y cierre de la parcela (fase II) se ejecutarán una vez se han estabilizado los asientos de consolidación primaria, ya que el relleno de la fase I ejecutó sobre limos blandos cuaternarios. La urbanización de la parcela incluye un vial perimetral, cierres, firme flexible, drenaje superficial y red de alumbrado, sobre una superficie de 36.000 m². El presupuesto base de licitación de la urbanización prevista en la fase II (consultor A-GATEIN) es de 2.989.629,99 €. Las obras se han encontrado suspendidas cautelarmente durante 4 años por el Juzgado, mientras se resolvía una denuncia de ECOLOGISTAS EN ACCIÓN por los rellenos realizados. Finalmente, la sala de lo contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria ha desestimado el recurso interpuesto por lo que en 2025 se va a ejecutar la obra según lo previsto. Se estima una actualización del presupuesto del proyecto hasta 3.800.000 €.

Inversión total estimada: 5.274 miles de €. Finalización prevista: 2025.

Acondicionamiento de la parcela 8.2.3 para PDI de automóviles

Las concesiones otorgadas en el puerto para actividades logísticas sobre productos siderúrgicos (SCS) han ocupado espacios que antes utilizaban los operadores logísticos de automóviles para atender puntas de tráfico de importación. La nueva terminal en concesión de semirremolques y contenedores en Raos 8 (CLdN) ha restado también un espacio de casi 50.000 m² a la terminal de automóviles, y además se ha solicitado la ampliación de superficie por el rápido crecimiento de este tráfico. Por otra parte, la puesta en servicio del atraque de Raos 9 actuará también como catalizador de tráfico ro-ro deep-sea, que requerirá más espacio de almacenamiento. Ante esta situación, se ha planificado el desarrollo de la terminal pública de automóviles con una oferta de almacenamiento en altura (silo de automóviles), construyendo una planta de forjado de 70.000 m² entre el vial paralelo al muelle Raos 8 y la terminal de ffcc, de manera que el servicio LPR pueda realizarse en la planta baja y el servicio FPR en la primera planta de forjado. Con la recuperación de la demanda de PDI (vehículos de importación), se ampliará el silo con tres plantas más de forjado (incremento de 210.000 m²), con lo que podrá reducirse la superficie en planta de la terminal y liberar los espacios ocupados actualmente en la ZAL portuaria. La obra está ejecutada (UTE ANRO-ARRUTI-API), con un contrato de 15.960.083,64 € y una revisión de precios y liquidación de 4.007.623,08€. La inversión es de 75 €/m² en planta baja (cimentación profunda y firme flexible) y de 165 €/m² en la planta de forjado (estructura metálica e instalaciones), incluyendo 6 rampas de acceso, barreras de seguridad, iluminación led, tomas de corriente para vehículos eléctricos e instalación de protección contra incendios.

Inversión total estimada: 21.193 miles de €. Finalizada: 2023.

Ampliación del PDI de automóviles

Con el desarrollo previsto de la terminal de contenedores en el Espigón Norte de Raos, y la ampliación de la terminal de CLdN en el Espigón Central, es necesario liberar los espacios PDI más alejados del muelle Raos 8. Teniendo en cuenta la escasez de espacio en la zona de servicio del puerto, se había planteado la ampliación en altura del silo de la terminal de automóviles, con 3 plantas más de forjado, que sumarían 213.000 m² a la terminal. Sin embargo, el bajo crecimiento del tráfico de automóviles y las incertidumbres generadas alrededor de su desarrollo futuro, han llevado a recortar la ampliación con la previsión de llevar a cabo dos plantas y dejar para el futuro la construcción de la tercera. Se ha adjudicado a la UTE ANRO-API y un plazo de ejecución de 30+4 meses.

Inversión total estimada: 35. 962 miles de €. Finalización prevista: 2027.

EDIFICACIÓN PORTUARIA

Edificio Sede

Si bien las últimas actuaciones sobre los edificios patrimoniales de la APS han conseguido mejorar la concentración de algunos servicios, no ha sido posible albergar en las mismas dependencias del organismo las oficinas administrativas de todos los departamentos. Además, el crecimiento del tráfico del Ferry empuja a encontrar una ubicación alternativa para las oficinas de la Autoridad Portuaria ya que el actual edificio se ubica en el centro de la terminal, impidiendo su crecimiento y entorpeciendo su operativa. Con esta inversión se pretende reubicar en un solo edificio los servicios administrativos de la APS y eliminar los actuales problemas funcionales causados por la dispersión física de oficinas, así como mejorar la capacidad de la terminal ro-pax del ferry a Inglaterra. Por otra parte, se considera que la Autoridad Portuaria debe contar con una sede institucional representativa, bien situada e identificable. Se estima un presupuesto base de licitación de 6.000.000 € para la posible reforma del Edificio de Tabacalera.

Inversión total estimada: 6.553 miles de €. Finalización prevista: 2028.

Reforma de la Estación Marítima

La estación marítima requiere un conjunto de actuaciones para prolongar su vida útil, mejorar la funcionalidad y facilitar el aprovechamiento económico de un edificio con bastantes limitaciones debido a su nivel de protección arquitectónica. Se ha incluido en la actuación la construcción de un segundo ascensor para agilizar el embarque y desembarque de pasajeros, la impermeabilización de la cubierta para su futuro aprovechamiento como terraza, la regeneración de la estructura de hormigón, reparación de carpintería de fachadas y redistribución interior de estancias, con dependencias para la policía nacional de extranjería y Aduana. La superficie construida computable es de 4.140 m². La obra fue contratada a la UTE GICSA-CETECO en 1.015.622,40 €, pero algunas unidades de obra, fundamentalmente la impermeabilización de la cubierta, presentan defectos puntuales que han provocado la resolución del contrato en 2021. Se recibió la obra ejecutada y se estimó una inversión adicional de 90.000 € para terminar las obras.

Inversión total estimada: 1.071 miles de €. Finalización: 2023.

Edificio de operaciones

Construcción en el muelle de la Margen Norte de un edificio donde se reubicarán los servicios de Policía Portuaria, CCS y otros servicios. 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 actual edificio sede. Previamente a esta inversión se han demolido los antiguos tinglados para liberar el espacio necesario en la zona. La superficie construida estimada para el edificio es de 500 m², con un presupuesto base de licitación inicial (consultor RIANCHO Y HERRERO) de 880.191,45 €, incluyendo la urbanización y dotación de plazas de aparcamiento. Debido al incremento de los precios de materiales, la licitación en 2021 quedó desierta, y se incrementó el presupuesto base de licitación del proyecto hasta 1.126.074,82 €, adjudicándose a ASCÁN por 999.954,44 € y plazo de ejecución de 18 meses. Posteriormente, con fecha 27 de enero de 2024, el contrato fue rescindido, por lo que se realizó una nueva licitación con un PBL de 1.301.049,23 €. Con fecha 06/08/2024 el contrato fue adjudicado a la UTE CYCASA CANTERAS Y CONSTRUCCIONES, S.A. – CUEVAS GESTIÓN DE OBRAS, S.L.U., por un importe de 1.127.879,58 €, encontrándose actualmente en ejecución.

Tanto el proyecto como la obra se financian en parte a través del Fondo de Compensación Portuario. En la reunión del Comité de Distribución de 6 de octubre de 2020 se acordó asignar a la obra 300.000 €.

Inversión total estimada: 1.827 miles de €. Finalización prevista: 2025.

Rehabilitación del Palacete del Embarcadero

Debido a la antigüedad del edificio y escaso mantenimiento periódico, ha sido necesaria una rehabilitación importante de la cubierta (cúpulas y claraboyas), canalones, instalaciones (climatización, alumbrado y energía eléctrica, comunicaciones, videovigilancia) y fachada (impermeabilización, enfoscados y pintura). Se ha adjudicado la rehabilitación con un presupuesto de 1.127.800,95 € a la UTE formada por las empresas Cycasa Canteras y Construcciones, S.A. y Cuevas Gestión de Obras, S.L. abreviadamente UTE PALACETE. Las obras se llevaron a cabo en 2024 y el edificio ya está en uso.

Inversión total: 1.233 miles de €. Finalizada: 2024.

Obra financiada con cargo al 2% Cultural.

Marquesinas terminal de ferries

Se programa la fabricación y montaje de tres marquesinas, para la zona de control de pasajeros y mercancías, con motivo de entrada del sistema EES. La actuación permitirá tener una calidad óptima del servicio para las operaciones de embarque y desembarque en tiempo estimado de estancia de los ferries.

Inversión total: 1.045 miles de €. Finalización prevista: 2026

ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA SIN CARGO AL FFATP Y CON SUBVENCIÓN MRR

Renovación doble vía de ffcc de acceso al puerto

Renovación de las vías de ancho ibérico y 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 necesarios entre la doble vía para no cortar el tráfico ferroviario durante trabajos de conservación en una de las vías de acceso. Debido al mal estado de las vías, con frecuentes descarrilamientos, se ejecuta una renovación completa de la plataforma y material de vía en un tramo de 975 metros aproximadamente (doble vía). La actuación consiste en el saneo, drenaje y mejora de explanada, capas de subbalasto y balasto, traviesas de hormigón, carriles nuevos y señalización. Las obras fueron adjudicadas a la UTE CYCASA-CUEVAS en 3.314.094,82 €, con un plazo de ejecución de 11 meses, y una revisión de precios de 557.449 €. Hasta la finalización de la obra se ha certificado 3.063.000 € por lo que parte de la liquidación se financiará mediante MRR.

La obra dispone de una subvención de 3.314.000 € con cargo a los fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

Inversión total estimada: 3.314 miles de €. Finalización: 2023.

Renovación vía norte de fcc Espigón Central de Raos

Renovación del acceso ferroviario a las terminales portuarias situadas en el testero del espigón central (cemento, productos químicos y contenedores), mediante vía hormigonada de ancho ibérico para permitir el paso de vehículos sobre la vía en todo el tramo que discurre frente a la terminal de automóviles. La longitud total de vía es de 1.800 metros, incluyendo un apartadero final de carga/descarga de contenedores. Con un presupuesto base de licitación de 4.402.000 € en las obras, se ha adjudicado en agosto de 2023 por 3.690.755,84 €. Por otro lado, la subvención MRR abarca también a la asistencia técnica para la redacción del proyecto y la dirección de obra con que ha sido adjudicada a WSP SPAIN-APIA, S.A.U. por 186.000 €.

La obra ha sido completamente ejecutada y está en explotación cumpliendo el hito 95 del PRTR. En febrero de 2025 se espera firmar liquidación. A diciembre de 2024 se han certificado 3.690.725,26 € de la obra y 179.725,23 de la asistencia técnica.

Inversión total estimada con MRR: 1.333 miles de €. Finalización: 2024.

Cofinanciado por la UE con 1.333.374 € (obra y asistencia técnica) mediante el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

Renovación de vías de fcc situadas en el muelle de Raos 8 Este

El acceso ferroviario a las terminales de cemento y productos químicos presentaba un deterioro generalizado de su plataforma de hormigón, con pérdida de nivelación y linealidad en carriles y contracarriles. Las vías requieren una renovación integral, y una mejora del trazado para simplificar los cruzamientos, mejorar las maniobras y evitar estacionamientos de vagones en la vía general. Las obras fueron adjudicadas a CYCASA en 481.872 €.

Inversión total ejecutada: 509 miles de €. Finalizado: 2022.

Cofinanciado por la UE con 509.427€ mediante el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA SIN CARGO AL FFATP

Apartadero vía norte de fcc Espigón Norte de Raos

Para prestar servicio al tráfico de contenedores, debe completarse la infraestructura ferroviaria con una terminal de carga/descarga en el espigón norte de Raos, próxima al parque de contenedores de la terminal en concesión. Se plantea un apartadero con dos vías de ancho ibérico en placa de hormigón, de 227 m cada una, para prestar servicio a un tren de 400 m, con una vial contiguo para la carga y descarga de las plataformas utilizadas en el transporte interno tren-buque. Se han adjudicado los trabajos por 1.411.553,89 €.

Inversión total estimada: 1.449 miles de €. Finalización: enero 2024.

ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA SIN CARGO AL FFATP

Nuevo cerramiento y remodelación del control de Maliaño

El acceso a la zona de los muelles de Maliaño a través del control del mismo nombre es una instalación envejecida que no cumple los requisitos de seguridad de los cerramientos portuarios, ni la funcionalidad de acceso requerida, ni ofrece la imagen adecuada de carácter institucional que debe tener un elemento que identifica a la autoridad portuaria, por lo que se ha decidido su remodelación.

Inversión total estimada: 634 miles de €. Finalización prevista en 2025

ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON CARGO AL MRR

Iluminación led de la red viaria del Espigón Central

Instalación de farolas con luminarias de tecnología led en los viales principales del espigón central de Raos. Se independiza así la iluminación de los viales generales del puerto de la iluminación de las campas de almacenamiento otorgadas en concesión o autorización. Se dispuso de un proyecto redactado en 2017 (consultor CMC INGENIEROS) con un presupuesto base de licitación de 1.107.100,10 €. Este presupuesto se revisó y actualizó subiendo a 1.338.425 €. Finalmente, se adjudicó en 1.217.298,09 euros a ACEINSA Movilidad en diciembre de 2023 y se ha ejecutado en 2024 siendo su importe certificado de 1.289.264,06 €. Además, en esta línea se incluye la asistencia técnica a la dirección de obra por un importe de 14.689 €. De estas cantidades, se preveía que 986.000 € fueran financiados mediante los fondos provenientes del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Sin embargo, al certificarse por debajo de lo previsto en la línea “Automatización y mejora y de instalaciones de alumbrado público”, se ha incrementado la financiación en esta línea hasta 1.087.222 €, manteniéndose la cantidad financiada para “actuaciones en materia de sostenibilidad y energía” en la APS.

Inversión total estimada con MRR: 1.087 miles de €. Finalizado: 2024.

Cofinanciado por la UE con 1.087 miles € (obra y asistencia técnica) mediante el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

Automatización y mejora de instalaciones de alumbrado público

Mejora del servicio general de iluminación en las zonas públicas del puerto (zonas de operación y almacenamiento) mediante proyectores con tecnología led y telecontrol independiente de cada torre. Mediante controladores o drivers se podrá graduar la intensidad lumínica de cada zona, adaptándola a las franjas horarias y necesidades particulares de explotación portuaria en cada momento, con el consiguiente ahorro de consumo eléctrico. La actuación se realiza en tres fases y contempla la sustitución de los actuales proyectores de vapor de sodio de alta presión

por 8 proyectores led en cada torre, con un coste estimado de 2.000 €/proyector. En 2020 han entrado en servicio 8 torres a lo largo del muelle Raos 8, 6 torres en el vial norte del espigón norte de Raos, en 2021 entraron en servicio 6 torres más y en 2023 se licitó el “Suministro y montaje de 232 proyectores Led en 29 torres” más distribuidas en las campas de almacenamiento de los muelles de Raos. El suministro fue adjudicado en 2024 a la empresa Serveo Servicios, S.A.U. por un importe de 506.688,00 €, finalizando la actuación el 30 de diciembre de 2024

Se dispone de una subvención de 855.000 € con cargo a los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR). El sumatorio de las cantidades ya invertidas y el presupuesto base de licitación de la última actuación asciende a 908 miles de € por lo que en línea de inversión separada se recogerá el importe no subvencionado

Inversión total estimada: 855 miles de €. Finalización prevista: 2024.

ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA

Red de saneamiento de Raos

En una única actuación se integra la red de recogida de aguas residuales de Raos y el tratamiento de lixiviados y escorrentía de aguas pluviales.

Los edificios en el interior del recinto portuario disponen de servicios higiénicos, con vertido de las aguas residuales de tipo doméstico a instalaciones primarias de recogida, con decantación previa y posterior retirada mecánica de los residuos sólidos a vertedero. La Bahía de Santander ha experimentado una gran transformación en las últimas décadas en cuanto a la interceptación de vertidos de aguas residuales y su conducción a la EDAR de Santander. El puerto debe adherirse a esta política de mejora de las masas de agua, evitando el vertido al mar de sus aguas residuales. Con la red de saneamiento prevista se dotará al puerto de los colectores necesarios para que los concesionarios puedan realizar sus acometidas de saneamiento y conducir sus vertidos hasta el colector general de aguas residuales de la Bahía de Santander. Se incluye en el proyecto también la instalación para la eliminación de las cargas contaminantes en los lixiviados generados en el proceso de secado de los residuos de graneles sólidos procedentes de la limpieza de los muelles, previo a su transporte a vertedero, y una marquesina para cubrir la zona de clasificación y almacenamiento temporal de los residuos de mercancía hasta su traslado a los vertederos autorizados (era de secado). Se completa la inversión con instalaciones de decantación de residuos sólidos en la red de drenaje. Se estima un presupuesto base de licitación de 500 €/m de tubería de red, incluyendo pozos de acometida e instalaciones de impulsión (por bombeo o por vacío) cada 500 m, en una longitud total de red de 5.000 m, y 500.000 € adicionales para la instalación de la era de secado (marquesina, decantadores de lixiviados y decantadores en la red de drenaje).

Inversión total estimada: 3.085 miles de €. Finalización prevista: 2030.

Instalación eléctrica en muelle (OPS)

Con un año horizonte 2030, para mejorar el proceso de descarbonización de los puertos, se prevé la dotación de suministro de energía eléctrica en las terminales de contenedores, ferries y cruceros. Las obras consisten en las líneas de acometida desde la subestación de media tensión de la compañía de distribución de energía eléctrica, subestaciones OPS con transformadores 11

kV 60 Hz, canalizaciones hasta las cajas de suministro de energía en el cantil de los muelles, y equipos de gestión del cable para el suministro al buque. Se estima una inversión total de 9.390 miles de € de los que 3.000 miles de € serán para la construcción de una subestación.

Inversión total estimada: 9.390 miles de €. Finalización prevista: 2028.

Mejora de la sostenibilidad de los muelles de pesca y lonja. Mejora de las instalaciones.

La zona pesquera es un área con un consumo eléctrico muy elevado, que se centra muy principalmente en la fábrica de hielo y, también, en el edificio de lonja que se trata de una instalación de grandes dimensiones penalizada en alumbrado interior e instalaciones de climatización.

La instalación de paneles solares se plantea en las cubiertas de uno de los edificios de bodegas de artes de pesca, que suman una superficie de unos 2.000 m². Tratándose de una cubierta de poca pendiente, la instalación de paneles solares es eficaz tanto en la orientada al este como en la oeste. La instalación diseñada dispondría de una potencia de 345 KW nominales para la mejora del autoconsumo con fuentes de energía renovable.

Además, se prevé la sustitución del sistema de climatización de la sala de subastas de la lonja por un sistema más eficiente energéticamente, con opciones de programación mejorada, sistema de retorno y cumplimiento del Reglamento de instalaciones térmicas en los edificios (RITE)

Inversión total estimada: 630 miles de €. Finalización prevista 2026.

Mejora de la sostenibilidad de los muelles de pesca y lonja. Gestión de residuos

Se prevé la renovación y mejora del punto limpio pesquero que actualmente se encuentra en un estado de deterioro, con varias opciones de mejora en el ámbito ambiental, de servicio a los usuarios y de mantenimiento. Se prevé las siguientes actuaciones: reposición de paneles de cubierta en tejados existentes, colocación de cubiertas en las zonas de almacenamiento de residuos, dispositivos de retención de derrames y prevención de vertidos a la red de saneamiento de pluviales, dotación de contenedores específicos para los distintos residuos MARPOL (líquidos y sólidos), residuos SANDACH Clase III para restos de pescado y otros residuos peligrosos de los barcos pesqueros y/o retirados del mar, nuevo cerramiento perimetral y puerta de acceso a la instalación con seguridad mejorada, adecuación del pavimento, instalación de alumbrado del interior del recinto, cuyo uso se produce en un significativo porcentaje en horario nocturno y dotación de nuevo equipamiento auxiliar.

Inversión estimada de 150 miles de €. Finalización prevista: 2026.

Plan de adaptación al cambio climático

El Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General establece como objetivo 11.3 la contribución del sistema a la adaptación al cambio climático en línea con la estrategia europea que insta a los países miembros a la adopción de medidas que aseguren la resiliencia de las infraestructuras y, en particular las infraestructuras costeras, ante los efectos del calentamiento global. Para ello las autoridades portuarias deben estar preparadas y adaptar sus puertos conforme un plan preestablecido que incluya la previsión de los efectos del cambio climático sobre el tráfico portuario, el estudio de la vulnerabilidad de las infraestructuras y operaciones

portuarias ante fenómenos climáticos adversos y medidas a acometer en el ámbito de la gestión portuaria. La APS ha encargado este plan de adaptación al Instituto de Hidráulica y se prevé que se finalice en 2025. A la vista de este plan se establecerán las inversiones necesarias en el corto, medio y largo plazo.

Inversión total estimada: 240 miles de €. Finalización prevista: 2025.

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 tráfico 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 semirremolques 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 km.

Superficie: 105.000 m².

A pesar de que, como consecuencia de la escasa actividad en los tráficos de importación y la nula actividad vinculada a los tráficos 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 Km.). 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 km.

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 acarreo.

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

Se trata de una Terminal Ferroviaria Intermodal, donde se pueden hacer transferencias entre los diferentes modos de transporte: Carretera, Ferrocarril, Marítimo. Y opera, no sólo 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.

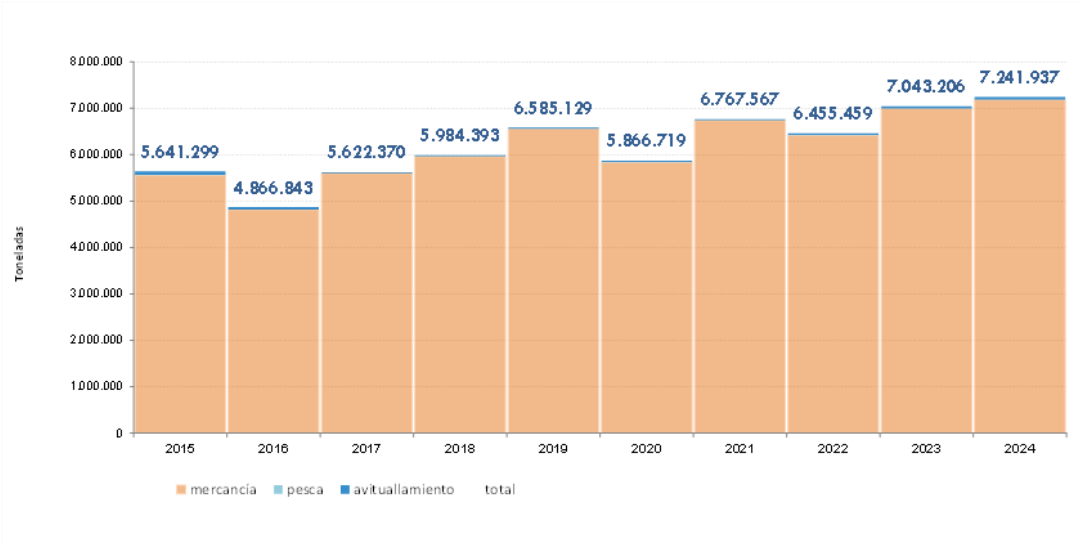
La zona de influencia de la Terminal es el tramo Alcalá-Guadalajara, aunque también da servicio a empresas en el entorno de Madrid. Durante los últimos años, el Puerto Seco Azuqueca ha realizado continuas mejoras en instalaciones y medios, que ha significado una consolidación de los tráficos de mercancías.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

MERCADOS SERVIDOS

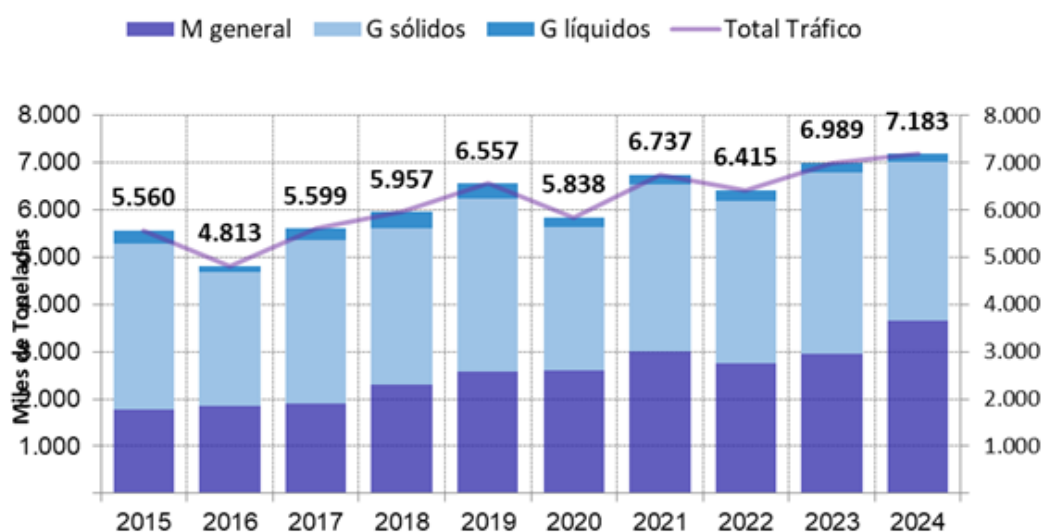
I_10 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total. [1]

[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.

Tráfico portuario de mercancías, pesca y avituallamiento



Tráfico de mercancías según su forma de presentación



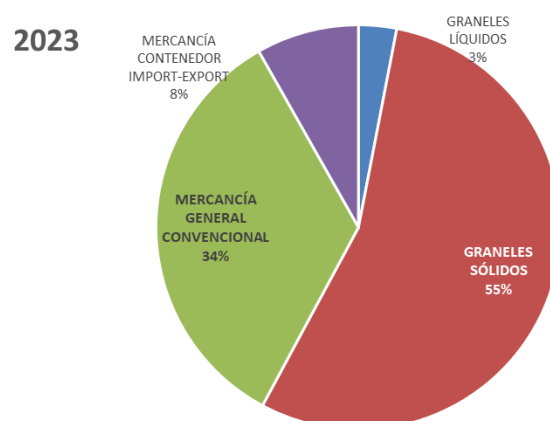
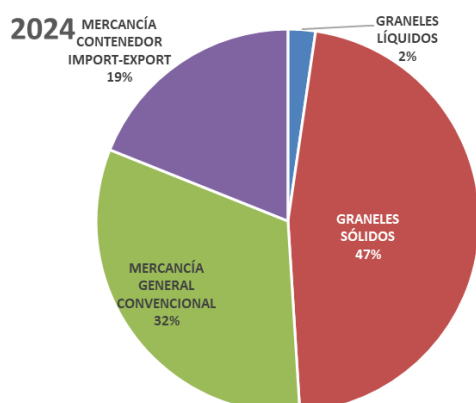
Análisis comparativo de los últimos 3 años

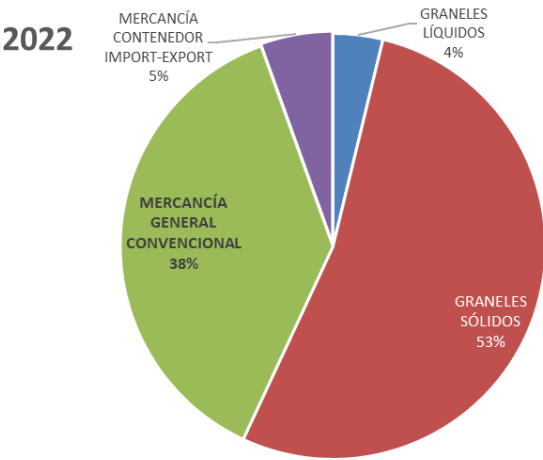
Tráfico total (incluye pesca y avituallamiento):

(En toneladas)	AÑO 2024	AÑO 2023	AÑO 2022	Variación 2024/2023	Variación 2024/2022
TRAFICO TOTAL	7.241.934	7.043.206	6.455.459	2,8%	12,2%

Según la forma de presentación (no incluye pesca y avituallamiento):

(En toneladas)	AÑO 2024	AÑO 2023	AÑO 2022	Variación 2024/2023	Variación 2024/2022
GRANELES LIQUIDOS	165.765	211.894	242.311	-21,8%	-31,6%
GRANELES SOLIDOS	3.354.456	3.832.667	3.410.377	-12,5%	-1,6%
MERCANCIA GENERAL	3.662.727	2.944.880	2.761.965	24,4%	32,6%
TOTAL	7.182.948	6.989.441	6.414.653	2,8%	12,0%





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

En 2024, España ha intercambiado mercancías con 73 países, al igual que hizo en 2023.

En la tabla y gráficos siguientes, se indican los 10 países principales y su % respecto del tráfico exterior, un 77%, además de desglosar origen, destino y variación respecto del ejercicio anterior. Se marca en rojo los que se han reducido.

PAIS	%S/TR. EXTERIOR	DESTINO- 2024	ORIGEN-2024	2024	2023	% 2024/2023
REINO UNIDO	21%	1.072.124	375.607	1.447.731	1.356.011	6,8%
BELGICA	20%	622.738	747.490	1.370.228	1.435.037	-4,5%
IRLANDA	9%	465.009	178.652	643.661	417.474	54,2%
BRASIL	6%	381.940	51.504	433.444	624.068	-30,5%
UCRANIA	5%	0	315.695	315.695	136.460	131,3%
PAISES BAJOS	4%	55.005	232.818	287.823	215.852	33,3%
ALEMANIA	3%	53.272	148.405	201.677	275.741	-26,9%
EE.UU.	3%	54.322	144.565	198.887	42.615	366,7%
RUSIA	3%	35	187.021	187.056	94.170	98,6%
COLOMBIA	3%	0	184.070	184.070	60.630	203,6%
Total principales países en 2024	77%	2.704.445	2.565.827	5.270.272		

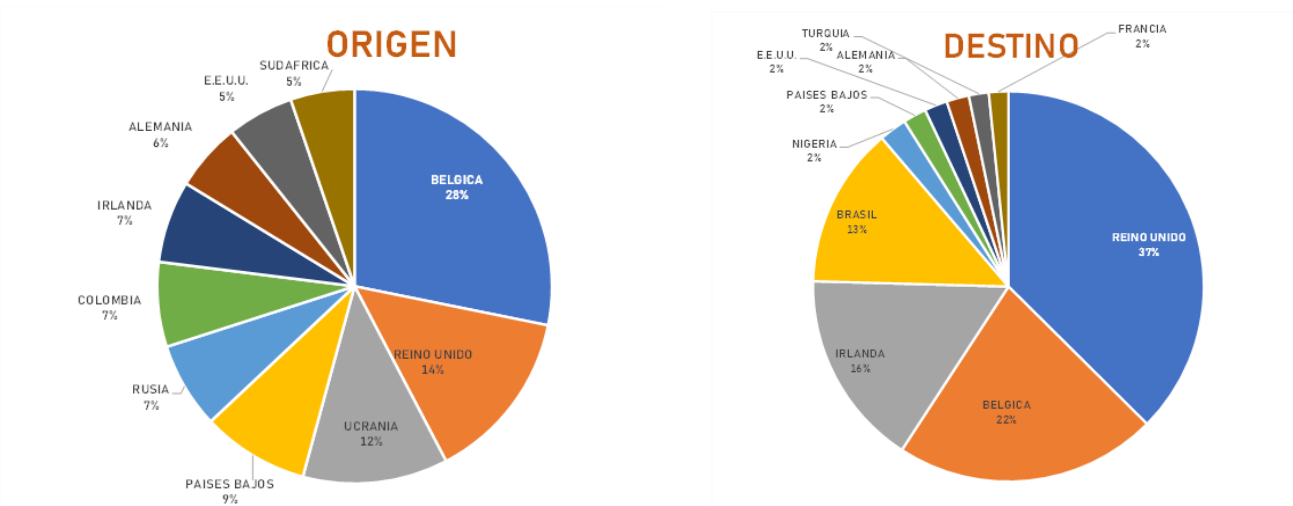
Total restantes países	23%	423.041	1.164.520	1.587.561		
TOTAL TRÁFICO EXTERIOR	100%	3.127.486	3.730.347	6.857.833	6.836.183	0,3%

Con la Unión Europea, se ha intercambiado el 46% del tráfico exterior.

La mercancía que se intercambia con Bélgica, Reino Unido, Irlanda (países que juntos suman el 50% del tráfico exterior) es principalmente roro tanto en origen como en destino. La mercancía que se destina a Brasil son sulfatos y carbonatos a granel, y con origen en dicho país son los productos agroalimentarios, lo que explica la reducción del tráfico con este país.

Este año, entre los 10 primeros se han incorporado, Ucrania y Estados Unidos, como países de origen de cereales, así como Rusia como país de origen de fertilizantes y carbón y finalmente Colombia origen de carbón.

En los dos gráficos siguientes, se recogen los primeros 10 países de destino y lo mismo de origen:



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

CIFRA NEGOCIOS FACTURADA A LOS 5 CLIENTES PRINCIPALES: 2024	
Total 5 clientes principales	11.078.825 €
Total cifra de negocios	27.076.321 €
CUOTA PRINCIPALES CLIENTES	40,9%

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

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. Exportación de carbonato sódico y bicarbonato e importación de carbón para la generación de energía.

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

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

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

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

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

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

Actividades culturales y académicas. La Autoridad Portuaria organiza periódicamente exposiciones en dos puntos emblemáticos de la ciudad de Santander. El Palacete del Embarcadero y el Faro de Cabo Mayor, 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 más del 65% de la mercancía que entra o sale del Puerto de Santander lo hace a través de terminales especializadas otorgadas 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 (TRLPM) que son regulados por la Autoridad Portuaria mediante las correspondientes Prescripciones Particulares y Pliegos de Condiciones de las licencias y autorizaciones, 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 practica
- Servicio de remolque portuario
- Servicio de amarre y desamarre
- Servicio al pasaje
- Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye los anexos del Convenio MARPOL 73/78.
- Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.

Estos servicios de vital importancia estratégica para la competitividad y seguridad de la actividad portuaria se realizan por empresas privadas en régimen de libre competencia. Por la extraordinaria importancia de estos servicios, la prestación de los mismos se realiza, 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, recepción y expedición de mercancía, aprovisionamientos de buques, suministro de combustibles y aceites, reparación de embarcaciones, actividades subacuáticas, 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 2024</i>	
<i>Tipo de servicios</i>	<i>Número de empresas</i>
Estiba (Manipulación mercancías)	9
MARPOL	3
Practicaaje	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	234
Autorizaciones	45

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

Superficie terrestre concesionable (m²)	2.057.000 m ²
Superficie terrestre en concesión (m²)	1.453.582,18 m ²

RATIO (%)

70,67 %

I_17 Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas¹, sobre total de tráfico de mercancías.

Terminales de manipulación de mercancías concesionadas en el Puerto de Santander: 2024	Toneladas	% s/total
Tráfico Total	7.182.947	100,0%
CONTENEDORES BOLUDA	1.011.393	14,1%
T.A.S.A. (terminal de gr. agroalimentarios)	653.562	9,1%
NOATUM (terminal de graneles minerales)	580.380	8,1%
CEMENTOS ALFA (silo cemento)	481.470	6,7%
SILO SOLVAY (cinta)	176.425	2,5%
GLOBAL STEEL WIRE (Muelle Montaña)	140.680	2,0%
ALKION/CHANE (tubería)	75.442	1,1%
DYNASOL (tubería)	68.574	1,0%
PRODUCTOS FORESTALES (rampa)	58.042	0,8%
TERMINAL DE FERTILIZANTES	23.732	0,3%
AZUCARERA (tubería)	21.750	0,3%
EQUIPOS NUCLEARES	3.071	0,0%
Total mercancías por Terminal	3.294.521	45,9%

¹ Terminal marítima de mercancías: Instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y trasbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control

					año 2024	año 2023	
TERMINAL EN CONCESION	MERCANCIA	PRESENTACION	Embarque	Desembarque	TOTAL toneladas por TERMINAL	TOTAL toneladas por TERMINAL	% variac. 2024/2023
CEMENTOS ALFA	CEMENTO	Granel sólido	481.470		481.470	508.465	-5,3%
FORESTALES MARGEN NORTE	Servicio KYMMENE	Mercancía general	145	57.897	58.042	63.652	-8,8%
TERMINAL DE CONTENEDORES *	Servicios de BOLUDA	Mercancía general	680.828	330.565	1.011.393	213.683	373,3%
GLOBAL STEEL WIRE	CHATARRA	Granel sólido		88.547			
	P. SIDERÚRGICOS	Mercancía Gral / Granel	39.872	4.633			
	MINERAL DE HIERRO	Granel sólido		3.900			
	OTRA MERCANCIA	Granel sólido	3.727				
			43.600	97.081	140.680	173.755	-19,0%
DYNASOL	P. PETROLÍFEROS	Granel líquido		68.574	68.574	65.681	4,4%
SOLVAY QUIMICA	CARBONATO SODICO	Granel sólido	176.425		176.425	209.087	-15,6%
TERMINAL DE AGROALIMENTARIOS	AGROALIMENTARIOS	Granel sólido		653.562	653.562	860.083	-24,0%
TERMINAL DE FERTILIZANTES	FERTILIZANTES	Granel sólido		23.732	23.732	0	
CHANE (antes ALKION)	BIOETANOL	Granel líquido	4.852				
	P. PETROLÍFEROS	Granel líquido	279	7.190			
	SOSA CAUSTICA	Granel líquido		30.027			
	UREA y OTROS ABONOS	Granel líquido		11.095			
	MELAZA	Granel líquido		17.300			
	GRASA DE PESCADO	Granel líquido		4.700			
			5.130	70.312	75.442	123.139	-38,7%
TERMINAL GRANELES SOLIDOS NOATUM	CARBON	Granel sólido		263.070			
	ABONO Y FERTILIZANTE	Granel sólido	6.998	210.413			
	MANGANESO	Granel sólido		11.010			
	ARENA Y CUARZO	Granel sólido	60.006				
	OTROS GRANELES	Granel sólido	10.681	18.202			
			77.685	502.695	580.380	343.916	68,8%
RAOS ADITIVOS	CEMENTO	Granel sólido		0	0	3.306	-100,0%
TUBERIA MARGEN NORTE	MELAZA	Granel líquido	4.500				
	ACEITE GIRASOL	Granel líquido		17.250			
			4.500	17.250	21.750	23.074	-5,7%
EQUIPOS NUCLEARES	REACTORES NUCLEARES	Mercancía general	3.071		3.071	388	691,6%
			1.472.855	1.821.667	3.294.521	2.588.228	27,3%
TOTAL MERCANCIAS EN EL PUERTO			3.315.556	3.867.391	7.182.947	6.989.441	2,8%
	% USO TERMINALES/TRAFCO TOTAL		44,4%	47,1%	45,9%	37,0%	

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

Están disponibles en internet los pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios

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

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

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

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.*
- *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. Paralelamente, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2023, publicada en el BOE, quedan reflejados, tanto los coeficientes correctores, como las bonificaciones establecidas de acuerdo con los artículos 182 y 245.3 de la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante.

- *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 ANFAC-Puertos del Estado. La APS fue la primera Autoridad Portuaria en obtener dicha certificación. En el año 2023 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 lleva siendo uno de los puertos mejor valorados por los miembros de la asociación durante varios años de forma consecutiva. Además, anualmente, la APS organiza una mesa de trabajo con ANFAC, 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 el presente ejercicio se han llevado a cabo reuniones con la Aduana y los diferentes operadores para facilitar y dar fluidez al tráfico de mercancía RORO, contenedores y graneles por nuestras instalaciones, haciendo que el levante sin papeles se generalice a todo tipo de mercancía.

Al objeto de dar respuesta a la nueva situación derivada de la entrada en vigor de Brexit, se establecieron instalaciones provisionales que, temporalmente, permitieron agilizar las inspecciones de mercancías. Posteriormente, en colaboración con la Administración de Aduana de Santander, se diseñaron nuevas y definitivas instalaciones que entraron en servicio en 2024.

Por lo que respecta a los controles para-aduaneros (inspecciones documentales, de identidad o físicos de la mercancía de origen animal o vegetal) se están mejorando las instalaciones existentes en la zona próxima al control de acceso de Raos. Actualmente están en servicio una ampliación de la zona administrativa, una mejora de la zona de manipulación de mercancía animal y vegetal y una nueva instalación para productos PONACH. Finalmente, se ha remitido al MAPA un ambicioso rediseño de la zona dedicada a productos de consumo humano, estando a la espera de su aprobación.

- *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 ningún referencial específico para el Puerto de Santander. En el caso del Referencial de Servicio para el tráfico de automóviles nuevos, se produjo una actualización en mayo de 2022 para adaptarlo a la puesta en funcionamiento del silo.

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.

En las licencias de estiba son los licenciarios 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 están dirigidas a tráficos específicos y determinados. En la actualidad el puerto de Santander acoge en sus instalaciones terminales para el tráfico de productos forestales, granel agroalimentario, granel sólido mineral, cemento, morteros, graneles líquidos, tráfico RoRo y contenedores. Además, el puerto cuenta con terminales públicas de automóviles, ferries y cruceros.

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.

Para el caso de la terminal de RORO se ha realizado una reordenación de espacios cuya finalidad es mejorar su explotación desde el punto de vista de cargas UTI, cargas de proyecto, así como automóviles.

La nueva terminal para ferries en el tramo 1-4 de Maliaño entró en funcionamiento en 2023 e incluye una estación de aprovisionamiento de GNL (gas natural licuado)

Finalmente, está en estudio, dentro del ámbito de la innovación, un sistema que permita determinar la estancia de automóviles en la zona pública y en concesiones, estableciendo un parámetro que bonifique la rotación y optimice el espacio.

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.

N.º empresas concesionarias o prestadoras de servicios portuarios con bonificación art. 245.2: 2024	Toneladas	% s/total
NOATUM TERMINAL DE GRANELES (terminal de graneles minerales)	580.380	21,6%
NOATUM TERMINAL POLIVALENTE (empresa SERVICIO estiba)	1.456.280	54,1%
T.A.S.A. (terminal de graneles agroalimentarios)	653.860	24,3%
Total toneladas del Puerto	2.690.520	100,0%

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.

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 para presentar a la APS sugerencias, quejas o peticiones de información. El SAC también es atendido a través de correo postal, vía telefónica y correo electrónico por personal de la División 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 2024 en 0,078 días, manteniendo los datos del ejercicio anterior.

Además, dentro de la sede electrónica de la Autoridad Portuaria de Santander existe un procedimiento específico para la presentación de quejas y sugerencias.

Internamente, la Autoridad Portuaria tiene aprobado un procedimiento de tramitación de quejas y reclamaciones que recoge qué órgano dentro de la Autoridad Portuaria es competente para conocer de las quejas presentadas en función de su naturaleza, y cuál es el procedimiento adecuado para dar respuesta a dichas quejas.

Por último, en cumplimiento con la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, la Autoridad Portuaria de Santander cuenta con un canal ético, accesible a través del apartado de transparencia de su página web, por medio de cual se pueden reportar posibles conductas

irregulares que tengan lugar en el seno de Autoridad Portuaria de Santander, tanto de la normativa interna de la organización como del ordenamiento jurídico de aplicación, de forma estrictamente confidencial.

Informar, sobre el número de quejas y sugerencias recibidas durante 2024. Indicar origen y causa más frecuente de quejas, y las posibles acciones de mejora adoptadas por la Autoridad Portuaria.

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

Tipo de registro	2024
Queja	4
Reclamación	2
Gestión	
Sugerencia/oferta	7
Consulta/solicitud	51
Total registros	64

A lo largo del año 2024 se registraron 64 entradas. De ellas, 51 fueron consultas y peticiones de información, en su mayoría sobre conexiones con otros puertos del mundo y sobre tasas y tarifas por determinados servicios, 7 sugerencias u ofertas comerciales y 6 quejas y reclamaciones.

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.

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. Asimismo, se asistió a una de las ferias más importantes del sector, la “Breakbulk Rotterdam” donde se pudo pulsar el sentir de todos los actores implicados, así como recibir sus propuestas para mejorar las prestaciones del Puerto de Santander.

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 la APS 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.

Como complemento a estas iniciativas durante el 2024, continuando con la senda comenzada en 2021, se distribuyó entre determinados usuarios de las instalaciones de la APS, centrados en el tráfico de automóviles, así como a los diferentes eslabones de la cadena logística implicados y a los clientes finales, una encuesta de satisfacción referida a diferentes aspectos de la actividad cotidiana de nuestro puerto, con el fin de que puedan mostrar su grado de satisfacción, comentar aspectos a mejorar, realizar sugerencias, etc.... Esta encuesta se envió a medio centenar de empresas, con una mejora indudable de la relación de nuestra entidad con todos esos actores, que aportaron una valiosa información que nos ayuda en el proceso de mejora nuestros servicios. La segunda fase de esta encuesta, dirigida a los implicados en el resto de los tráficos, se llevará a cabo durante el primer trimestre de 2025.

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 ANFAC-Puertos del Estado. La APS fue la primera Autoridad Portuaria en obtener dicha certificación. En el 2024 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 tercer puerto mejor valorado por los miembros de la asociación

en el informe de “Valoración de la Logística Marítimo-Portuaria” editado por ANFAC, otro indicador de gran relevancia utilizado, no solo por el Puerto de Santander, sino por todo el conjunto del sistema portuario español. En su última edición, publicada en el mes de noviembre, sitúa una vez más al Puerto de Santander entre los mejor valorados, obteniendo una puntuación de 4,4 puntos sobre un total de 5, manteniendo la puntuación obtenida en el anterior informe.

INTEGRACIÓN EN 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 comercial2.

ACCESOS VIARIOS Y FERROVIARIOS ACTUALES



CARRETERAS	FERROCARRIL
Conexiones nacionales con Asturias y Bilbao: Autovía del Cantábrico (A-8). Libre de peaje Conexiones nacionales con Palencia y Burgos: Autovía de la Meseta (A-67). Libre de peaje.	ADIF Madrid - Santander por Valladolid y Palencia ADIF de vía métrica, Santander - Bilbao y Santander - Oviedo

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

El puerto dispone de un enlace directo de la zona de Raos con la red de autovías mediante una glorieta elevada.

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 ibérico, conecta la estación de mercancías de Muriedas con los muelles de Raos, soportando los principales tráficos ferroviarios del puerto, especialmente automóviles, cemento y agroalimentarios.

Una línea de conexión de ancho métrico enlaza los muelles del espigón norte de Raos con la estación de Maliaño-La Vidriera y, a través de ella, con las infraestructuras de ADIF con este ancho; actualmente no soporta ningún tráfico portuario, pero se mantienen las vías en servicio para potenciales usuarios.

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 utilicen vía de circulación general.

Se ha avanzado en el incremento de la longitud de los apartaderos para mercancías en diferentes estaciones de la línea Santander-Palencia, para posibilitar la circulación de composiciones de hasta 750 m. Además, con cargo al FFAT, está en proyecto la mejora de la terminal ferroviaria de Muriedas que permitirá la recepción/expedición de trenes de 608 m. Las obras se ejecutarán a lo largo del año 2025.

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 2024, 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. Como consecuencia de ello, se han seguido las siguientes directrices:

- CONTENEDORES ro-ro en servicio marítimo regular
- 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"
- 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"
- VEHÍCULOS en régimen de mercancía en servicio marítimo "ro-ro"
- VEHÍCULOS en régimen de mercancía
- SERVICIO MARÍTIMO "RO-RO" de mercancía general

- CONECTIVIDAD MARÍTIMA I: SERVICIOS RO-RO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA, CON BUQUES RORO/CONRO. CREACIÓN DE NUEVOS SERVICIOS MARÍTIMOS REGULARES RORO/CONRO. E INCREMENTO O MANTENIMIENTO DE TRÁFICO EN SERVICIOS MARÍTIMOS REGULARES RORO/CONRO EXISTENTES
- PRODUCTOS EÓLICOS: aerogeneradores, maquinaria y piezas
- PRODUCTOS LAMINADOS PLANOS como mercancía general no contenerizada
- TUBOS
- PRODUCTOS FORESTALES en servicio marítimo regular
- MADERA

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)	2022	2023	2024
Camión	5.212.319	5.875.896	5.795.402
Ferrocarril	1.038.775	955.095	965.691
Otros	163.559	158.450	421.854
Total mercancías	6.414.653	6.989.441	7.182.947
Cuota participación ffcc	16%	14%	13%

Tráfico importación (toneladas)	2022	2023	2024
Camión	3.121.385	3.575.334	3.254.173
Ferrocarril	321.729	317.799	367.667
Otros	129.998	110.411	245.551
Total	3.573.112	4.003.544	3.867.391
Cuota participación ffcc	9%	8%	10%

Tráfico exportación (toneladas)	2022	2023	2024
Camión	2.090.934	2.300.562	2.541.229
Ferrocarril	717.046	637.296	598.024
Otros	33.561	48.039	176.303
Total	2.841.541	2.985.897	3.315.556
Cuota participación ffcc	25%	21%	18%

Evolución Tráfico roro/M general (toneladas)	2022	2023	2024
Ro-Ro	2.309.812	2.364.278	2.307.917
Mercancía general total	2.761.965	2.944.880	3.662.727
% Ro-ro sobre total de Mercancía General	84%	80%	63%

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 los 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, sindicatos... en definitiva, todos los grupos que conforman la comunidad portuaria.
- b) **Público externo organizado:**
 - Medios de Comunicación locales, nacionales e internacionales. Tanto prensa escrita como digital, medio audiovisuales y redes sociales.
 - 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
 - Delegación de Gobierno
 - Parlamento
 - Puertos de Estado
 - ADIF
 - Ministerios
 - Unión Europea

Grupos parlamentarios de Cantabria: PP, PRC, PSC-PSOE y VOX.

- Organizaciones empresariales y sindicales: CEOE-CEPYME, UGT, CCOO, USO, CGT...
 - Organizaciones no gubernamentales: AAVV, grupos ecologistas...
 - Entidades culturales y docentes: Fundación Botín, Fundación ENAIRE, Universidad de Cantabria, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Universidad Europea del Atlántico...
- c) **Opinión Pública:** ciudadanía. En particular, la de Santander y Cantabria, aunque, según el tema a tratar, se extiende a la de todo el país.

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.
- Reuniones de la dirección con los sindicatos y el Comité de Empresa.
- A través del Portal del Empleado y de la intranet.
- Misiones comerciales.
- Celebración periódica de fechas señaladas como la Copa de Navidad o el Día del Carmen.

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...). Esta opción está empezando a caer en desuso.
- A través de las Redes Sociales. Twitter y LinkedIn.
- Visitas al recinto portuario.

En el caso de los medios de comunicación social, 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 y LinkedIn.
- Ruedas de Prensa.
- Comunicados oficiales.
- Entrevistas.
- Artículos de opinión.
- Foros y eventos.
- Visitas al recinto portuario.

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, aunque depende de la forma de trabajo de cada departamento afectado.

Dentro de este grupo se puede distinguir entre sus integrantes ya que, mientras que con las instituciones esta comunicación es diaria, con otros 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, realización de obras o misiones comerciales.

I_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.

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

Remodelación del Frente Marítimo 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 han liberado nuevos espacios en la C/ Antonio López a través del traslado

de los almacenes portuarios ubicados en esa zona a otro punto del puerto, en la rehabilitación de la Estación Marítima y su entorno y en el traslado del aparcamiento del ferri a los muelles de Maliaño. Los convenios con el Ayuntamiento de Santander han permitido la construcción de un gran paseo marítimo en la zona de Marqués de la Hermida, la realización de una amplia zona de carril bici o más recientemente el paseo Gamazo-Los Peligros o la puesta en marcha de otras actuaciones como la ejecución de las obras de regulación del tráfico rodado y la mejora de la accesibilidad peatonal al recinto del Faro de Cabo Mayor o la renovación del control de acceso a los muelles de Maliaño y su entorno.

Asimismo, se está concretando la definición de los nuevos usos en el frente marítimo tomando como base el máster plan aprobado en 2011 como resultado del Convenio Interadministrativo del frente Marítimo firmado ese año, y modificando 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 convertirla en una sala de exposiciones con el objetivo de abrir a los ciudadanos activos portuarios situados en lugares privilegiados. Asimismo, ha ampliado y mejorado el nuevo centro de documentación, ahora ubicado en el Barrio Pesquero y ha puesto en valor la nave de Sotoliva para volver a utilizarla como sala de exposiciones.

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 la ciudadanía, a través 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 y a la propia iniciativa de la Autoridad Portuaria.

Como marco de todas estas actuaciones, Santander se ha convertido en el primer territorio en constituir un Foro Permanente Puerto-Ciudad, un instrumento de perfil técnico, incluido en el Marco Estratégico del sistema Portuario de interés General, destinado a promover y articular un diálogo continuo y constructivo entre el municipio y la Autoridad Portuaria que tiene como objetivo facilitar la identificación y diagnóstico de problemas que afecten a la convivencia entre la ciudad y el puerto, la coordinación de políticas municipales y portuarias, así como la actuación conjunta ante desafíos compartidos e iniciativas de interés común.

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.

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 o RRSS, 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.

Competitividad del Puerto.

El Puerto es uno de los motores económicos más importantes de Cantabria, que genera el 13,71 % del PIB regional y el 10,73 % 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 ferroportuaria, 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, la terminal de contenedores, la construcción del muelle de Raos 9, el traslado del ferry a los muelles de Maliaño o la construcción de una estación de Gas Natural Licuado (GNL), se suman ahora otros proyectos como la ampliación del silo vertical de automóviles, una terminal de fertilizantes, la construcción del muelle 6 de Raos o el tacón y la rampa de Raos 9, que sirven para diversificar las mercancías del puerto y aseguran 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 resultada 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, convenio que ha sido objeto de una adenda modificativa con fecha 15 de abril de 2021.
- 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.

- En fecha 31 de marzo se suscribió convenio con el Ayuntamiento de Santander para la rehabilitación del muelle de Maura.
- Durante el ejercicio 2022 se han suscrito sendos convenios de colaboración con los Ayuntamientos de Bareyo y Santoña para facilitar el acceso público a los faros de “Cabo de Ajo y “El Caballo”.
- En fecha de 2 de febrero de 2024 se suscribió convenio entre la Autoridad Portuaria de Santander y el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de acondicionamiento y pavimentación del muelle entre la explanada de Gamazo y la Playa de los Peligros.
- El 5 de diciembre del mismo año se suscribió convenio con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de regularización del tráfico rodado y mejora de la accesibilidad peatonal al recinto del Faro de Cabo Mayor.

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
 - CLIA (Cruise Line International Association)
- Asociaciones en el ámbito puerto –ciudad:
 - APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)
- Asociaciones técnicas en el ámbito del comercio, del transporte y de la logística:
 - Short Sea Shipping Promotion Center Spain
 - ACE. Asociación de Cargadores de España.
 - CID. Clúster de Industria de Defensa.
 - Propeller Madrid
- 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
 - ECOEMBES, Asociación para gestión de residuos

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.

La Autoridad Portuaria mantiene un contacto personalizado con los principales usuarios del puerto (operadores logísticos, importadores/exportadores y compañías navieras), y asiste a las principales ferias y congresos para promocionar y establecer relación con los potenciales usuarios.

A lo largo de 2024 la APS asistió a la Seatrade de Miami en el mes de abril, y a la Seatrade Med de Málaga en septiembre, especializadas ambas en el sector de cruceros, y a la Breakbulk Europe de Rotterdam en el mes de mayo, dedicada a la logística especializada en la carga de proyectos y la mercancía fraccionada.

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.

	2022	2023	2024
Montante de gastos	68.347,78	75.965,10	145.273,74
Gastos de explotación	23.565.000	23.458.000	26.507.000
% de gastos en promoción comercial	0,29%	0,32%	0,54 %

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.

- Web de la APS: www.puertosantander.es

La página web de la Autoridad Portuaria de Santander (APS) sirve como plataforma para proporcionar a los usuarios del Puerto y a los ciudadanos toda la información relevante sobre la APS. La información se organiza en los siguientes apartados:

- Gestión Portuaria
 - Acreditaciones: Acceso a los recintos de la APS.
 - Procedimientos de Notificación: A través de la Dirección Electrónica Habilitada (DEH).
 - Dominio Público Portuario: Información y gestión.
 - Horario del Puente Dársena Maliaño: Notificaciones a los suscriptores.
 - Predicciones Meteorológicas: Viento, olas, entre otros.
- Normas de la APS
 - Derrotero: Guía de navegación.
 - Santander Port Control: Control y supervisión portuaria.
 - Acceso a Medios de Comunicación: Información y acceso.
 - Ferrocarril: Conexiones ferroviarias.
 - Sistema de Gestión Medioambiental: Normas y políticas ambientales.
 - Normas de Seguridad Industrial e Interna: Regulaciones de seguridad.
 - Plan Interior Marítimo: Plan de emergencia marítima.
 - Servicio Marpol: Gestión de residuos.
 - Balizamiento: Señalización marítima.
 - Normas de Navegación: Directrices y reglas de navegación.
- Información:

- Muelles y Superficies: Detalles de las instalaciones portuarias.
 - Faros, Balizas y Canal de Acceso: Información sobre señalización marítima.
 - Cámaras: Vigilancia y monitoreo.
 - Buques en Puerto: Entradas y salidas de embarcaciones.
 - Transparencia: Conforme a la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, el puerto regula y garantiza el acceso a la información relativa al establecimiento de las obligaciones de buen gobierno poniendo a su disposición información de carácter económico-financiero, jurídica, institucional y de planificación. Esta sección recoge:
 - Información institucional, organizativa y de planificación.
 - Información de relevancia jurídica.
 - Información económica, presupuestaria y estadística.
 - Servicio de Atención al Cliente: Contacto y soporte.
 - Canal Ético es un canal de comunicación accesible a todo el personal empleado, equipo directivo, proveedores, clientes y demás grupos de interés de AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER. El objeto de este canal es el reporte de posibles conductas irregulares que tengan lugar en el seno de AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER, tanto de la normativa interna de la organización como del ordenamiento jurídico de aplicación, de forma estrictamente confidencial.
 - Tasas y Tarifas: Precios y tarifas portuarias.
 - Terminales Portuarias: Información sobre las terminales.
 - Tráfico/Servicios Marítimos: Datos de tráfico y servicios.
 - Puertos Secos: Información sobre puertos secos.
- La Sede Electrónica dispone de las siguientes funcionalidades: trámites Online y Perfil del contratante, Licitación Electrónica, Portafirmas, Notificación electrónica integrada con el registro de salida o por comparecencia en Sede.
 - Otros Servicios:
 - Notificación electrónica de facturas y documentos.
 - Portal para la recepción electrónica de facturas. Utilizando el Punto General de Entrada de Facturas de la Administración General del Estado (FACE).

- Portal de acreditaciones de acceso al Puerto. Integrado con los controles de acceso de diversas terminales privadas.
- Sistema PUSH de envío automático de los cambios de estado aduanero de la mercancía de importación a los gestores de la mercancía con actualizaciones en tiempo real, para agilizar el tránsito de la mercancía.
- Sistema automatizado de salida de mercancía de importación. Mediante un servicio Web de la APS para la declaración de la mercancía despachada, se comprueba el estado aduanero consultando el despacho de la Aduana. La salida del transporte se hace mediante la lectura con OCR de la matrícula y la apertura automática de la barrera.
- Port Community System que incluye lo siguiente:
 - Servicios portuarios técnico náuticos.
 - Gestión y control del MARPOL.
 - Levante sin papeles a la exportación.
 - Gestión y control de ocupación de superficies.
- Aplicación para móviles Android e IOS, que incluye el estado y previsión de mareas, información meteorológica, imágenes en tiempo real del Puerto y Noticias del Puerto.

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

Dentro del Catálogo de Datos Abiertos del Gobierno de España están los conjuntos de datos declarados para la Reutilización de la información. Los ficheros que pone a disposición pública la APS son:

- Noticias de la Autoridad Portuaria de Santander.
- Memoria del Puerto.
- Previsión y situación de escalas en Puerto.
- Relación de ofertas de empleo, en vigor, del Puerto de Santander.
- Licitaciones

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

- Faros, Balizas y Canal de Acceso.
- Muelles y superficies.
- Entradas y salidas de buques en 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.
- Visita virtual 3D al Puerto con video y planos interactivos.

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

- En el ámbito de la ciberseguridad, es fundamental proteger los sistemas y los datos de posibles amenazas externas. Para ello, se han implementado en los últimos años diversos servicios de seguridad de acceso y perimetral que han reducido significativamente la superficie de ataque. Estos servicios incluyen el control de acceso a la red, el filtrado de tráfico, la detección y prevención de intrusiones, el cifrado y la autenticación, entre otros. Estas medidas permiten mejorar la confidencialidad, la integridad y la disponibilidad de la información. Se está realizando la adecuación al cumplimiento del ENS.
- El gestor de información y eventos de seguridad (SIEM) herramienta que facilita la supervisión y el análisis de los datos generados por los sistemas informáticos de la APS. Con el SIEM se detectan y responden incidentes de seguridad, cumpliendo con las normativas y los estándares de calidad.
- El servicio de correo electrónico ofrece una protección avanzada contra las amenazas online, gracias a sus dos niveles de seguridad e higienización de los correos. Con este sistema, los enlaces que se reciben en los correos son reemplazados por enlaces simbólicos que se verifican antes de acceder a ellos, evitando así posibles ataques o sitios maliciosos.
- Contamos con diferentes opciones de respaldo tanto de equipos como de información. A estas alternativas se suma un servicio en la nube que permite guardar una copia cifrada de todas las máquinas y datos de la APS.
- Todos los servicios de la APS publicados en Internet están vigilados mediante un Firewall de aplicaciones Web (WAF). El WAF es una herramienta de seguridad que protege los servicios de la APS que se ofrecen a través de Internet. Su función es analizar el tráfico entrante y saliente y bloquear cualquier intento de ataque informático. Además, el WAF genera informes sobre las amenazas detectadas y su nivel de riesgo.
- Para garantizar la calidad y la seguridad de los servicios publicados en la web, se ha establecido una metodología de actualización y mantenimiento del hardware y software que los soportan. Esta metodología consiste en los siguientes pasos:
 - Identificar las necesidades de actualización y mantenimiento de cada servicio, teniendo en cuenta los requisitos técnicos, legales y de los usuarios.

- Evaluar las opciones disponibles para realizar las actualizaciones y el mantenimiento, considerando los costes, los beneficios, los riesgos y las oportunidades.
 - Seleccionar la opción más adecuada y planificar su ejecución, definiendo los recursos, los plazos, las responsabilidades y los criterios de evaluación.
 - Implementar la opción elegida, siguiendo las buenas prácticas y las normas de seguridad informática.
 - Verificar el correcto funcionamiento de los servicios actualizados y mantenidos, mediante pruebas y controles de calidad.
 - Documentar el proceso y los resultados obtenidos, registrando las incidencias, las soluciones y las lecciones aprendidas.
- Se está desarrollando el despliegue de los Servicios de Ciberseguridad de la APS contratado con la empresa GMV y que contempla los siguientes servicios:
 - Gestión de eventos e incidentes.
 - Monitorización de Activos IT.
 - Puesta en marcha de un SIEM gestionado.
 - Alerta Temprana.
 - Detección de anomalías de tráfico de red y rotura SSL.
 - Gestión de Vulnerabilidades.
 - Análisis automatizado de vulnerabilidades de activos externos IT.
 - Pentest de aplicaciones con conexión externa.
 - Creación de CMDB de activos y aplicaciones externas.
 - Adecuación al Esquema Nacional de Seguridad (ENS).
 - Definición del plan de Adecuación.
 - Seguimiento anual del grado de adecuación.
 - Gestión de Crisis y Desastres.
 - Actualización del Plan de Continuidad de Negocio.
 - Revisión anual de la validez de los planes de Contingencia.
 - Sensibilización, Concienciación y Formación.
 - Formación a todos los empleados.
 - Acciones mensuales de concienciación, en modalidad online.
 - Vigilancia Digital:
 - Monitorización de los dominios de la APS con información de fuentes abiertas.

- Plan director.
 - Seguimiento continuo del grado de avance del Plan de Seguridad.
- Gobierno de la Seguridad.
 - Informe anual INES.

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

Para garantizar la seguridad y la disponibilidad de los servicios informáticos, se ha establecido un plan de continuidad TIC que permite mantener un segundo centro de datos en caso de que el principal no esté operativo. Además, este plan de continuidad incluye en el caso más catastrófico disponer de todos los datos y máquinas de la empresa utilizando para ello la copia en la nube, que se realiza diariamente. Este plan contempla las medidas necesarias para prevenir, mitigar y recuperar los posibles incidentes que afecten a la infraestructura TIC. El plan se encuentra en fase de redacción. El objetivo de este plan es asegurar la continuidad de las actividades críticas de la empresa ante cualquier eventualidad que pueda comprometer el funcionamiento normal de los sistemas informáticos. El plan define los roles y responsabilidades de los diferentes actores involucrados en la gestión de la continuidad TIC, así como los procedimientos y recursos necesarios para su ejecución. El plan se revisa periódicamente para adaptarse a los cambios tecnológicos y organizativos que puedan afectar a la infraestructura TIC.

Tal como se ha comentado en el punto anterior se está revisando y actualizando el plan de continuidad junto con la empresa GMV en base al contrato firmado.

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 se ha adjudicado el desarrollo de un plan de contingencias y de los sistemas y servicios de ciberseguridad, y el establecimiento de un SOC (Centro de Operaciones de Ciberseguridad) externalizado que se está esperando su adjudicación. En el momento de la redacción de este documento se está inmerso en su redacción.

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, 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.
- El servicio de correo electrónico dispone de dos niveles de control de seguridad y limpieza de los correos, lo que aporta una mayor seguridad. Todos los enlaces que aparecen en los correos recibidos son sustituidos por enlaces simbólicos de forma que en el momento que el usuario decide pinchar el enlace se redirige a un servicio que comprueba si ha habido alguna denuncia o incluso si la dirección ha sido bloqueada.

- Uso de una plataforma de DNS que impide ataques del tipo Phishing, etc. al tener registradas las direcciones de internet denunciadas por contener malware, dirigir ataques, etc.
- Además de los 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 de este. El servicio es Cloud por lo que la mayoría de los sucesos están tipificados salvo casos Zero-d.
- El equipamiento perimetral de seguridad en HA (Alta Disponibilidad) 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.
- Realizamos on-premise tres niveles de copia de seguridad tanto de máquinas como de datos. A estos niveles, se ha añadido un servicio Cloud donde se realiza con una periodicidad definida una copia de seguridad encriptada de todas las máquinas y datos.
- Dentro de las iniciativas del estado del CCN-CERT hemos instalado los servicios de Sistema de alerta temprana SAT-INET 2.0, los servicios del centro de vacunación del CCN-CERT y el servicio de gestión de ciber incidentes. Dentro de las herramientas del CCN-CERT también se han integrado soluciones de monitorización y análisis del tráfico de red.
- Se realiza el análisis de control de exfiltración de información mediante rotura de SSL.
- Se realizan Pentest y se realiza la monitorización de los servicios publicados en base a la información de fuentes abiertas (OSINT/SOCINT).

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. Estos indicadores son valorados y controlados trimestralmente por una empresa auditora externa.

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.

Como se mencionó anteriormente, la APS tiene indicadores para medir la calidad de sus servicios TIC. Una empresa externa de auditoría evalúa y supervisa estos indicadores cada tres meses.

Puerto Inteligente

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

- Red de sensores de control de partículas en suspensión que permite realizar el control medio ambiental de las operaciones portuarias.
- Sistema de gestión portuaria, que permite planificar, coordinar y supervisar todas las actividades que se realizan en el puerto, desde la llegada y salida de buques, hasta el manejo y almacenamiento de mercancías.

- Sistema de información portuaria, que proporciona datos en tiempo real sobre el estado del puerto, el tráfico marítimo, las condiciones meteorológicas, los niveles de contaminación, etc.
- Sistema de seguridad portuaria, que incluye cámaras de vigilancia, sensores, alarmas, controles de acceso y medidas de prevención y respuesta ante emergencias. En la actualidad se dispone de 192 cámaras de seguridad, con detección inteligente de intrusos.
- 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 de NOATUM. Acceso a determinados recintos por lectura inteligente de matrículas.
- Gestión automatizada de la mercancía de importación, ya explicado en puntos anteriores.

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

A.- DOTACIÓN DE INSTRUMENTAL PARA LA INNOVACIÓN

Entre las principales acciones llevadas a cabo por el Dpto. de Innovación y Formación Avanzada durante 2024 se encuentran las labores ejecutadas para la consecución de dos de las principales “metas cuantitativas” establecidas por el “Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General” para la “Línea Estratégica” denominada “Puertos Innovadores”, y cuyo propósito fundamental es el dotar a los “organismos portuarios” de instrumental operativo y estratégico para impulsar, orientar y gestionar su actividad innovadora:

INDICADOR	META	AÑO
Organismos portuarios con comités multidisciplinares de innovación en marcha	100%	2025
Organismos portuarios con estrategia de innovación aprobada	100%	2025

A.1.- EL COMITÉ MULTIDISCIPLINAR DE INNOVACIÓN

La creación de esta figura es destacada por el “Marco Estratégico” como una de las metas cuantitativas más relevantes de esta “Línea Estratégica, cuyo logro ha sido fijado para no más tarde de 2025.

Así, y en lo que respecta a la misión y funciones a desempeñar por dicho Comité, el referido documento efectúa la siguiente indicación: *“Tal Comité, debidamente formalizado, contribuirá a incubar y acelerar ideas y proyectos, estimular avances concretos y supervisar en positivo resultados y retornos, bajo un esquema colaborativo que incite al aprendizaje”.*

Tomando como referencia estas indicaciones, en 2024 el Dpto. de Innovación acometió básicamente cinco tareas: la ideación de la “misión” Comité, de sus funciones y procedimientos de trabajo; la elaboración de una propuesta fundamentada de su composición, para su estudio y, en su caso, aprobación por la Alta Dirección; la gestión de los trámites necesarios para la

aprobación de su constitución formal y su puesta marcha; y, finalmente, promover su funcionamiento.

De este modo, mediante resolución de Presidencia de finales de octubre de 2024, la APS aprobó la constitución de su “Comité Pluridisciplinar de Innovación”, la designación de sus miembros y su reglamento de funcionamiento.

Durante 2024 este órgano celebró una única sesión, la de su constitución, que se llevó a cabo el 9 de diciembre, en lo que supuso el inicio de una nueva etapa en la gestión de la innovación en la APS.

A.2.- LA ESTRATEGIA DE INNOVACIÓN

Otra de las metas ineludibles determinadas por el “Marco Estratégico” es que los “Organismos Portuarios” dispongan de una estrategia propia de innovación que, alineada con los preceptos estipulados por el referido “Marco”, les permita cimentar sus actividades en esta materia, teniendo presente que deberá estar aprobada no más tarde de 2025.

A este respecto, el Dpto. de Innovación asumió la tarea de dar cumplimiento a esta meta considerando que dicha estrategia se debería concretar en la figura de un Plan de Innovación, de enfoque proactivo y con horizonte 2030, cuya finalidad fuese contribuir a mejorar la competitividad, sostenibilidad y eficiencia operativa y de gestión del Puerto de Santander. Desde esta perspectiva, se entendió que dicho Plan debería contemplar cuestiones tales como:

- Visión y propósito de la innovación. Ideación de una visión y de un propósito propios de la innovación que, ajustados a las características distintivas del Puerto de Santander, permitan definir el rumbo, enfoque y la dimensión de esta actividad, establecer metas y objetivos, identificar ámbitos donde la práctica de la innovación pueda marcar diferencias significativas, etc.
- Modelo de gestión de la innovación. Formulación de un modelo de gestión de la innovación que, adaptado a las singularidades del Puerto de Santander, promueva y facilite la implementación eficaz de estas prácticas y su orientación a resultados concretos y tangibles; así como su integración tanto en la cultura corporativa de la APS como en la de su comunidad portuaria.
- Plan de acción. Elaboración de un plan de acción en el que, a modo de “hoja de ruta”, se describan las actividades necesarias a llevar a cabo para la consecución de los objetivos planteados; exprese los recursos necesarios para su ejecución; un cronograma que identifique hitos y plazos para la implementación de cada acción; y defina los mecanismos de seguimiento y evaluación a utilizar para supervisar el progreso del plan.

Teniendo en cuenta la especificidad del Plan, el conocimiento experto requerido para su elaboración, la necesidad de disponer del documento en el plazo establecido por el “Marco Estratégico”, y la limitada disponibilidad de medios humanos para su ejecución interna, se consideró conveniente la contratación de una asistencia técnica.

A este respecto, se identificó a una entidad de trayectoria comprobada y reconocida en los ámbitos de la innovación y el emprendimiento: el CENTRO INTERNACIONAL SANTANDER

EMPRENDIMIENTO (CISE), perteneciente a la fundación de la Universidad de Cantabria para el Estudio y la Investigación del Sector Financiero (UCEIF), de la que son sus promotores el Gobierno de Cantabria, la Universidad de Cantabria y el Banco Santander.

Adjudicado el contrato para la redacción del Plan en el mes junio, el Dpto. de Innovación asumió las labores de supervisión y coordinación de las tareas comprometidas por CISE, facilitándole a éste la documentación y gestiones necesarias para su confección, participando activamente en el diseño de cuestionarios y contribuyendo significativamente a la elaboración y redacción de los contenidos del documento denominado “INFORME PROSPECTIVA”.

En la ya referida sesión constitutiva del “Comité Pluridisciplinar de Innovación”, el equipo redactor del Plan intervino para presentar los objetivos, metodología, y agenda de trabajo del Plan; sus directrices y principios orientadores, así como una propuesta preliminar de los “cuestionarios de innovación” a cumplimentar tanto los propios miembros del Comité como por el conjunto de la plantilla de la APS.

B.- IMPULSO SISTÉMICO DE LA INNOVACIÓN: PUERTOS 4.0

Es también misión del Departamento de Innovación impulsar y coordinar la participación de la APS en el “Programa Puertos 4.0”, el cual está asociado al Objetivo General de Gestión del “Marco Estratégico” denominado: “Impulso Sistémico de la Innovación”.

Por lo que respecta a la concurrencia de la Autoridad Portuaria de Santander en este programa durante 2024, es preciso señalar que su implicación fue limitada y de bajo perfil. Este planteamiento respondió, principalmente, a una decisión estratégica, ya que se consideró que el papel de la APS como “agente facilitador” de ideas y proyectos aprobados en el marco de “Puertos 4.0” deberá estar plenamente alineado con las directrices y prioridades que defina su estrategia de innovación.

En este sentido, al encontrarse la APS en fase de elaboración del Plan de Innovación, se estimó conveniente adoptar una postura de cautela; de tal modo que se priorizó, con carácter general, el no asumir compromisos que pudieran condicionar o entrar en conflicto con las líneas de actuación y prioridades que se definan en el referido Plan, entendiendo que una participación más activa resultará más coherente y efectiva una vez que dicho documento estratégico sea aprobado y se encuentre operativo.

En este contexto, a continuación, se describe la participación de la APS en las convocatorias que fueron lanzadas durante 2024.

B.1.- PROGRAMA “IDEAS” (CONVOCATORIA BOE de 28 de diciembre de 2023)

En el marco de esta convocatoria, cuyo plazo para la presentación de candidaturas concluyó a finales de marzo de 2024, la APS emitió sendas “cartas de apoyo” para tres iniciativas.

La primera, denominada **CIBERSECURE PORT - SMART PORT**, fue presentada a la modalidad de “intraemprendimiento” por Armando López Rodríguez, Jefe del Área de Asesoría Técnica del Gabinete de Presidencia de Puertos del Estado.

Esta idea, en esencia, consiste en una plataforma software de diagnóstico y gestión de la ciberseguridad orientada a organismos y empresas pequeñas o medianas con recursos limitados y sin personal especializado en seguridad digital. Actúa como un CISO virtual, permitiendo el

control, prevención, seguimiento y monitorización de riesgos e incidentes relacionados con la seguridad de la información. La herramienta realiza análisis dinámicos de amenazas y evalúa la eficacia de las medidas adoptadas, emitiendo alertas ante cambios normativos, como la entrada en vigor de la directiva europea NIS2. Además, revisa la vigencia de políticas y salvaguardas implantadas. Esta solución contribuye a garantizar la seguridad en el uso de tecnologías y sistemas interconectados, facilitando la automatización de procesos y el intercambio de datos, elementos clave en la transformación digital del entorno portuario bajo el marco de la industria 4.0.

La segunda carta fue emitida a favor de las empresas MC Valnera y Kaizen Analytics para apoyar la idea titulada “**PLATAFORMA GEMELO DIGITAL PARA OPERACIONES MARÍTIMAS Y SERVICIOS PORTUARIOS**”, consistente en una plataforma SaaS tipo gemelo digital orientada a la simulación, predicción y optimización de operaciones marítimas y servicios portuarios. Su objetivo es mejorar la eficiencia en la navegación del buque, su paso por el puerto y los tiempos de escala, optimizando el uso de la línea de atraque. A partir de datos reales del entorno portuario -como registros de tráfico, servicios prestados, condiciones meteorológicas o tiempos de espera-, la plataforma proporciona recomendaciones estratégicas y operativas, alimentándose en tiempo real con información del Centro de Control de Servicios. No se trata de un planificador de atraques generalista, sino de una herramienta específica para optimizar la asignación de servicios técnico-náuticos y operaciones de manipulación de mercancías. Entre sus beneficios indirectos destacan la reducción de la huella de carbono, la mejora de la transparencia y la resiliencia operativa, contribuyendo a una gestión portuaria más sostenible y eficiente.

Finalmente, y a petición del Instituto de Automática e Informática Industrial A12 de la Universidad Politécnica de Valencia, se emitió una tercera carta para secundar la iniciativa **OPTIMIZACIÓN DE LA GESTIÓN ENERGÉTICA DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES EN INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS (GENERPORT)**, que tiene como base un Software de optimización energética para infraestructuras portuarias que considera el puerto como una microred inteligente. A través de algoritmos de inteligencia artificial, GENERPORT permite prever la demanda energética —condicionada por la llegada de buques y su necesidad de OPS— y la generación renovable, integrando también variables meteorológicas. Esta herramienta facilita la toma de decisiones estratégicas para una gestión eficiente de los flujos energéticos, alineada con el autoconsumo y la sostenibilidad. El sistema promueve la participación activa de la demanda en la operación eléctrica del puerto, buscando el equilibrio entre consumo y generación, y maximizando el aprovechamiento de las energías renovables disponibles. Con ello, se impulsa una transición energética efectiva en el entorno portuario, reduciendo costes y mejorando la eficiencia operativa.

Al respecto de estas tres ideas se debe mencionar que todas ellas obtuvieron informe favorable en la sesión del Comité Técnico de Evaluación de Puertos 4.0 celebrada el 17 de diciembre.

B.2.- PROGRAMA “PROYECTOS PRECOMERCIALES” (CONVOCATORIA BOE de 23 de diciembre de 2024)

A finales de diciembre de 2024 fue publicada en el BOE la convocatoria 2025 de “Puertos 4.0” para la financiación de Proyectos pre-comerciales, cuyo plazo para la presentación de propuestas fue fijado a finales de marzo 2025.

En los meses previos al lanzamiento de dicha convocatoria se tuvo conocimiento de dos iniciativas de carácter precomercial interesadas en contar con apoyo del Puerto de Santander como “agente facilitador” para la implementación de sus respectivos pilotos.

La autora de la primera de las iniciativas, denominada **PORTLINGO**, consistente en un asistente IA diseñado y entrenado específicamente para puertos, fue una Científica Titular del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en el Instituto de Física de Cantabria IFCA.

La promotora de la segunda iniciativa fue la empresa INGECID, compañía de base tecnológica que nace como Spin-off de GITECO, el Grupo de Investigación de Tecnología de la Construcción de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Cantabria. Su proyecto, **INFRA&SPIDER**, consiste en el desarrollo de herramienta innovadora para la gestión de infraestructuras y centralización de la información portuaria.

Debido al interés de ambas iniciativas, se estimó conveniente apoyarlas y, a tal efecto, se colaboró activamente en el diseño e ideación de sus utilidades. Lamentablemente, en el caso de PORTLINGO, circunstancias imprevistas de índole personal obligaron a su autora a renunciar a presentar su proyecto a esta convocatoria. En el caso de INFRA&SPIDER, hay que señalar que INGECID si llegó a presentar el proyecto a finales de marzo de 2025.

B.3.- SEGUIMIENTO DE LAS INICIATIVAS “PUERTOS 4.0” EN MARCHA

Por lo que respecta a la gestión de proyectos en ejecución, durante 2024 se trabajó en la formalización de los acuerdos con las empresas NUNSYS (proyecto SIRENA); NEXTPORT (proyecto NEXTPORT DIGITAL TWIN); y PANSSARI (proyecto PANSSARI); tomando como referencia de partida para su elaboración los acuerdos alcanzados en los MoU suscritos por la APS con dichas entidades para que éstas pudiesen presentar sus solicitudes de financiación a Puertos 4.0.

B.4.- DESEMPEÑO DE LA VOCALÍA DEL “COMITÉ TÉCNICO DE EVALUACIÓN”

De acuerdo con lo establecido en la normativa de aplicación del Fondo Puertos 4.0, la tarea de evaluar las solicitudes corresponde a un Comité Técnico compuesto por representantes designados por cada una de las Autoridades Portuarias. En este sentido, la representación de la Autoridad Portuaria de Santander en dicho Comité se mantuvo bajo la responsabilidad del Departamento de Innovación y Formación Avanzada.

Durante 2024 el Comité fue convocado en una única ocasión, concretamente el 17 de diciembre de 2024, sesión en la que procedió a la evaluación de las solicitudes admitidas en la modalidad de “Ideas” de la convocatoria de 2023 (BOE de 28 de diciembre de 2023), y en la que se resolvió, por asentimiento unánime, el resultado de la valoración y propuesta de adjudicación efectuada por el Órgano Instructor. El resultado de dicha evaluación ha sido el siguiente:

- 47 candidaturas aprobadas al tener una puntuación superior a 60 puntos.

- 25 candidaturas no aprobadas, por tener alguno de los criterios de evaluación establecidos en las bases reguladoras con una puntuación inferior a la media asignada a dicho criterio.
- 8 candidaturas desistieron durante el procedimiento.

C.- OTRAS INICIATIVAS DE INNOVACIÓN

En el curso de 2024, además de la labor desplegada en el marco del “Programa Puertos 4.0”, el Departamento de Innovación impulsó, exploró o colaboró en otras acciones de carácter innovador que, aunque no llegaron a cristalizar y consolidarse en realidades tangibles y operativas durante el año, absorbieron tiempo, reflexión y esfuerzo por su parte.

La primera de ellas, denominada **PROACTIIF**, consiste en un ambicioso proyecto liderado por Nokia que reúne a 42 empresas tecnológicas y centros académicos de 13 países con el objetivo de transformar la gestión de emergencias y la protección de infraestructuras críticas en el continente. Dentro de esta iniciativa, la empresa Celestia TST, asume el desarrollo de un mini-UGV (vehículo terrestre no tripulado) autónomo para reforzar la seguridad de entornos portuarios. A la vista del interés de esta iniciativa, y a petición de la referida empresa, la APS emitió la correspondiente “carta de apoyo” con el fin de respaldar la obtención de una subvención en el marco de “Horizonte Europa”.

En línea con las metas establecidas para el Objetivo General de Gestión denominado “Innovación al servicio del crecimiento azul”, la segunda iniciativa parte, en origen, de una propuesta de la Autoridad Portuaria al Centro Tecnológico de Componentes (CTC) centraba en la generación y consumo en los puertos de energía y agua procedente de algas, inspirada en los contenidos del libro de Gunter Pauli “Seamos tan inteligentes como la naturaleza”.

El proceso de maduración de esta idea primigenia fue derivando a la concepción de un proyecto al que se denominó **DESCARBONIZACIÓN DE PUERTOS MARÍTIMOS MEDIANTE UN ENFOQUE DE ECONOMÍA CIRCULAR**, conducente a la producción de combustibles renovables y energía eléctrica en puertos mediante la valorización de residuos generados localmente (algas, MARPOL, etc.) empleando tecnología innovadora y digitalizada. Para la implementación de este proyecto, que a finales de 2024 continuaba en proceso de elaboración, se valoró la posibilidad de ser presentado a convocatorias tipo LIFE.

La tercera acción, enmarcada en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad, surge en el contexto de la colaboración entre el Ayuntamiento de Santander y la Autoridad Portuaria para impulsar conjuntamente la innovación y el desarrollo tecnológico.

Denominada **SMART INNOVA SANTANDER**, esta iniciativa se focalizó en los retos que presenta el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias, particular categoría de urbes cuya transformación en territorios inteligentes presenta notables singularidades derivadas, entre otras cuestiones, de su múltiple condición de “frontera”. La originalidad de esta iniciativa, a cuya ideación se sumaron las empresas ARUP y NEXTPORT, radica en la combinación, de manera única, de las fortalezas de un “Hub de Innovación”, es decir, de un espacio colaborativo conector y dinamizador de talento, recursos y tecnología para fomentar la creatividad e impulsar nuevas ideas y soluciones; con las capacidades de un “Sandbox”, o sea, un entorno real acotado de

experimentación, destinado a probar y prototipar las ideas y proyectos de innovación forjados en el Hub.

La falta de tiempo impidió dotar al proyecto de la madurez necesaria para su presentación, en plazo, a la convocatoria del programa “Iniciativas Urbanas Europeas – Acciones Innovadoras” de la Unión Europea, cuya finalidad es financiar proyectos innovadores para resolver desafíos urbanos, con un enfoque en la transición energética y la tecnología en las ciudades, considerándose de interés explorar otro tipo de convocatorias que permitan su financiación.

Otra iniciativa innovadora que también llegó de la mano del Ayuntamiento de Santander fue **SAFEROUTE** cuyo objetivo principal es establecer un marco integral y práctico para la resiliencia del transporte que integre metodologías basadas en sistemas, análisis predictivo y perspectivas centradas en el ser humano, lo que permitirá el desarrollo de sistemas de transporte urbano más seguros, fiables y adaptables. La Autoridad Portuaria de Santander participaría como socio de tercera del consorcio haciendo contribuciones en especie (“third-party providing in-kind contributions”) sin ningún tipo de paquete de trabajo asociado. Esta propuesta finalmente fue rechazada por la Comisión Europea.

Por último, se debe señalar que, en razón a lo ya comentado al inicio de este apartado, se declinó participar en dos proyectos a los la APS fue invitada a formar parte. El primero, denominado **EBSI DIGITAL LARGE SCALE PILOTS**, a requerimiento de la empresa Izertis, cuyo objetivo era la implementación del Ecosistema de Identidad Digital y Confianza Europea y gestionar la transición entre las infraestructuras de identidad digital actuales y futuras mediante el marco de la EU Digital Identity Wallet, lo que supondría grandes beneficios estratégicos para la gestión de infraestructuras portuarias, tales como la mejora en la eficiencia operativa, el aumento de la transparencia, fortalecimiento de la competitividad y sobre todo facilitar la cooperación internacional. El segundo proyecto, a solicitud de la Edinburg Napier University a través de Puertos del Estado, consistía en poner a prueba, demostrar y ampliar soluciones colaborativas sistémicas que se puedan aplicar a los nodos logísticos, mejorar la conectividad de las redes logísticas multimodales y desarrollar modelos de negocio y gobernanza para una red de transporte multimodal integrada. La investigación se centraría en la interoperabilidad digital y física, así como en la adopción de vehículos y buques de cero emisiones. A pesar de rechazar participar en estas dos iniciativas se hizo un seguimiento de las convocatorias en el portal de financiación y licitaciones de la Unión Europea y ninguna fue adjudicada.

D.- CONSTRUCCIÓN DEL ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN ABIERTA

Constituye también tarea del Departamento atraer y movilizar talento externo hacia el Puerto, a fin de impulsar y ampliar tanto las propias capacidades de innovación de la APS, como las de los miembros de su comunidad logístico-portuaria.

En términos operativos este cometido se traduce en la implementación de acciones destinadas a promover la constitución de un ecosistema colaborativo de innovación abierta; que, conformado por empresas tecnológicas, startups, emprendedores, instituciones académicas, organismos gubernamentales, etc., se conciban e implementen ideas y proyectos capaces de aportar valor, capacidad competitiva y ventajas sostenibles al Puerto.

Así, en cuanto a la labor realizada por la Autoridad Portuaria en 2024 en esta materia, cabe destacar tres acciones orientadas a la articulación y formalización de alianzas con un doble

propósito: de una parte, incrementar capacidades innovadoras; de otra, favorecer la generación un extenso abanico de posibilidades en esta materia.

La primera de ellas, implementada en el mes de marzo, fue la incorporación de la APS al Patronato del **CENTRO TECNOLÓGICO CTC**. Se trata de fundación privada sin ánimo de lucro reconocida como “Centro Tecnológico” por el Ministerio de Economía, especializada en el diseño e implementación de soluciones innovadoras en los ámbitos de la industria, la energía, la navegación, la robótica, los materiales avanzados y los nanomateriales.

La segunda, también formalizada en el mes de marzo, consistió en la incorporación de la APS, con el rol de vocal, al **FORO DE INNOVACIÓN DE CANTABRIA**. Este órgano, adscrito a la Consejería de Industria, Turismo, Innovación y Comercio del Gobierno de Cantabria, promueve la implicación de los agentes del Sistema de Innovación de Cantabria en la elaboración, seguimiento y evaluación de la política de investigación, desarrollo tecnológico e innovación en la Comunidad.

En cuanto a la labor desplegada por la APS en este Foro, se debe señalar su participación en la elaboración de la “Agenda Digital de Cantabria 2024 – 2028”, documento estratégico cuya presentación pública se llevó a cabo en el mes de noviembre.

Finalmente, la tercera acción consistió en firma, a mediados del mes de agosto, de un **PROTOCOLO GENERAL DE ACTUACIÓN** entre APS y el **Ayuntamiento de Santander** con la finalidad de impulsar el desarrollo acciones conjuntas en materia de innovación enfocada a impulsar el desarrollo digital y la sostenibilidad de Santander como ciudad portuaria.

El acuerdo busca integrar el concepto de «laboratorio urbano» en los espacios que conectan el puerto y la ciudad, potenciando su gobernanza, sostenibilidad y modernización a través de la tecnología. El objetivo es crear un distrito portuario inteligente en Santander que fortalezca la conexión entre el puerto y la ciudad.

Además de la creación de un grupo de trabajo estable, el documento contempla la utilización compartida de equipamientos, medios técnicos, datos, etc., para desarrollar proyectos de interés mutuo a nivel local, nacional e internacional.

Por lo que se refiere a los recursos económicos destinados a la financiación de las acciones descritas en el documento, hay que señalar que, al día de hoy, la única que supuso un desembolso en metálico fue la contratación de la asistencia técnica para elaboración del Plan de Innovación, cuyo importe ascendió a la cantidad de CATORCE MIL NOVECIENTOS OCHENTA EUROS (14.980,00.-€), más el IVA correspondiente.

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.

Para la actividad cultural del Puerto de Santander, 2024 ha estado marcado por el cierre temporal del Palacete del Embarcadero por motivo de su obra de rehabilitación. Edificio pionero en el sistema portuario español y símbolo de las relaciones puerto-ciudad, el Palacete estuvo

cerrado durante más de 9 meses y su reapertura el 22 de noviembre, protagonizada por el pintor Xesús Vázquez y sus Escenas para el séptimo ángel, ha superado todas las expectativas, recibiendo más de 13.000 personas hasta el fin de año.

La obra del Palacete

Los trabajos, que comenzaron en febrero y han contado con un presupuesto de 1.364.639 euros, han sido ejecutados por la UTE PALACETE, compuesta por las empresas CUEVAS GESTIÓN DE OBRAS, S.L. y CYCASA CANTERAS Y CONSTRUCCIONES, S.A. La obra ha sido realizada con cargo al 2% cultural del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana, por el que se conceden ayudas a actuaciones sobre bienes de especial interés arquitectónico, histórico y artístico.

Las principales actuaciones han comprendido la eliminación de humedades, la reparación de elementos deteriorados, la sustitución de materiales en mal estado y la mejora de las instalaciones, protección y accesibilidad del edificio.

En cuanto a la estructura, se ha saneado la estructura de hormigón, la sustitución de la estructura de madera de la cúpula suroeste y la impermeabilización de las cubiertas.

Además, se ha rebajado la cota del suelo para hacer el edificio más accesible, se han eliminado paredes interiores de la sala de exposición y se le ha dotado de paneles móviles para dar una mayor versatilidad a su uso.

Como curiosidad, el proyecto original contaba con un escudo central expresamente diseñado para el edificio que, tras las últimas reformas, se encontraba oculto bajo la solera del Palacete. Ahora ha sido extraído, restaurado y ubicado en la sala conocida como “capilla”.

Nave Sotoliva sigue creciendo

El cierre temporal del Palacete del Embarcadero fue aprovechado por la Autoridad Portuaria para trasladar el foco de su actividad cultural a la Nave Sotoliva, otro de los espacios culturales pioneros del Puerto de Santander (inaugurado en 1990) y que, tras su recuperación a finales de 2022 con motivo del 150 aniversario del Puerto, no sólo ha mantenido sino también reforzado su actividad expositiva. Sotoliva se ha consolidado este año como un espacio abierto a la experimentación artística más amplia, aquella que, por sus dimensiones, da cabida a la muestra de escultura, instalación y otras obras generalmente de gran formato, tanto de creadores jóvenes (Bubi Canal, Santiago Talavera) como de otros más consagrados (Victoria Civera). Especial mención merece la muestra dedicada a Victoria Civera, artista pionera y de gran reconocimiento nacional e internacional, que regresó al Puerto de Santander con una completa exposición retrospectiva, compuesta por obras de pintura, escultura, video e instalación que abordó sus más de cuatro décadas de trabajo creativo y cuestiones como la fragilidad de la vida, la salud de las mujeres, la soledad, el amor, los cuidados o el aislamiento de la pandemia.

Este refuerzo a la actividad expositiva de la Nave se ha complementado con la implementación de mejoras en la accesibilidad y difusión de la sala, incluyendo un nuevo acceso peatonal, la remodelación del pavimento de la calle Varadero (en colaboración con el Ayuntamiento de Santander), la actualización de la señalética e iluminación exterior, así como la habilitación de un nuevo cartel retroiluminado en el paseo de Marqués de la Hermida.

Asimismo, este año se ha constatado un considerable aumento de visitantes (2.524 en total, prácticamente el doble que en 2023) y de visibilidad de la sala, así como una gran aceptación entre el público joven.

Faro de Cabo Mayor, icono turístico y cultural

32.000 personas visitaron las salas del Centro de Arte Faro Cabo Mayor el pasado año, registrándose una espectacular afluencia de público en los meses de verano. A la muestra permanente sobre el mar y los faros de la Colección Sanz-Villar, se añadieron cinco exposiciones temporales, protagonizadas por el fotógrafo Pablo López, el artista Carlos García-Alíx o los investigadores Rebeca Mutell y Martí Llorens con sus *Eclipses de 1' en 1'*. *Observaciones sobre los impulsos ópticos de la luz*, en lo que supuso la reanudación de la participación del Puerto de Santander en el festival PhotoEspaña.

Cabe destacar la exposición Gerardo Diego y el mar del 27, organizada en colaboración con la Fundación Gerardo Diego, que, a través de una selección de libros y revistas conservados en la biblioteca personal de Gerardo Diego, exploró las múltiples variantes del mar, una de las temáticas más queridas de la joven poesía española de los años 20 y de sus contemporáneos de América Latina.

Por su parte, la VII edición del certamen Mini Print Internacional Cantabria El mar y los faros, organizado por SM Pro Art y la APS, una vez más volvió a batir un récord de participación con la inscripción de 343 artistas, de 44 países, que presentaron un total de 914 obras gráficas en pequeño formato, un 7,5% más que el récord obtenido en 2023.

Archivo del Puerto se acerca a la ciudadanía

Durante 2024 ha aumentado de manera considerable la actividad cultural del Archivo, integrada por eventos de producción propia y cesiones de espacio para talleres y jornadas formativas, conciertos, performances y exposiciones. Especial mención merece la exposición *80 años de barrio*, organizada por la APS en colaboración con el Ayuntamiento de Santander y comisariada por Celestina Losada, pues ha significado de hecho la apertura del Archivo hacia numerosos vecinos de Santander en general y del Barrio Pesquero en particular, que aprovechando la exposición han visitado nuestras instalaciones y conocido de primera mano nuestro trabajo. De esta manera, se han realizado visitas guiadas tanto a la propia exposición como a los depósitos del Archivo, recibiendo a grupos de colectivos sociales como UNATE, Cruz Roja, ASCASAM, OICOS o el Centro de Día ABARCA, entre otros.

Resumen

En definitiva, 2024 ha sido un año de gran importancia para la actividad cultural del Puerto de Santander a nivel cualitativo, pues ha significado la consolidación de una red de tres espacios expositivos con programación estable (Palacete del Embarcadero, Centro de Arte Faro Cabo Mayor y Nave Sotoliva), abiertos al público durante todo el año, así como la puesta en valor de un cuarto espacio como el Archivo del Barrio Pesquero. La Autoridad Portuaria ha mantenido e incrementado asimismo su colaboración con otros eventos culturales importantes para la ciudad, destacando los festivales PhotoEspaña, *Hágase la luz* o *Plataforma Santander*, así como su colaboración con instituciones y entidades como el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno

de Cantabria, la Fundación Enaire, Fundación Santander Creativa, fluent o la Fundación Gerardo Diego, entre otras.

RESUMEN DE ACTIVIDADES

C.1.- PALACETE DEL EMBARCADERO

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZA	VISITANTES
EL AGUA ESPERA	10/11/2023 al 04/02/2024	Autoridad Portuaria de Santander	7.039
ESCENAS PARA EL SÉPTIMO ÁNGEL. XESÚS VÁZQUEZ	22/11/2024 al 09/02/2025	Autoridad Portuaria de Santander	13.000

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

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZA
INTERVALOS DE SOMBRA. PABLO LÓPEZ	20/04 al 30/06/2024	Autoridad Portuaria de Santander
MAR DEL NORTE. CARLOS GARCÍA-ALÍX	09/07 al 31/08/2024	Autoridad Portuaria de Santander
VII MINI PRINT INTERNACIONAL CANTABRIA	01/09 al 31/12	Autoridad Portuaria de Santander, SM Pro Art, El Diario Montañés y Grupo Nueva Dársena
ECLIPSES DE 1' EN 1'. MARTÍ LLORENS Y REBECA MUTELL	12/09/2024 al 15/12/2024	Festival PhotoEspaña y Autoridad Portuaria de Santander

C.3.- NAVE SOTOLIVA

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZA
HAUNTOPOLIS. TEATRO DEL FIN DEL MUNDO. SANTIAGO TALAVERA	15/03 al 16/06	Autoridad Portuaria de Santander
PUNCTUM IMAGINARIO. VICTORIA CIVERA	13/07 al 06/10	Autoridad Portuaria de Santander
EL AGUA ARRASTRÓ A LOS DORADOS LEONES	18/10/2024 al 05/01/2025	Autoridad Portuaria de Santander

C.4.- ESTACIÓN MARÍTIMA

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZA
PUERTO A ESCALA. MAQUETAS DEL PUERTO DE SANTANDER	Exposición permanente	Autoridad Portuaria de Santander

C.5. – ARCHIVO GENERAL

EXPOSICIÓN	FECHAS	ORGANIZA
BARRIO PESQUERO.	19 al 31 Julio	Autoridad Portuaria de Santander

C.6.- PUBLICACIONES CULTURALES

A lo largo de 2024, la Autoridad Portuaria editó las siguientes publicaciones de perfil cultural y artístico:

TITULO/AUTOR	EDITOR
Hauntopolis. Teatro del fin del mundo (catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander
Intervalos de sombra (libro exposición)	Autoridad Portuaria de Santander
Eclipses de 1' en 1' (catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander
<i>Punctum imaginario ? (libro exposición)</i>	Autoridad Portuaria de Santander
Escenas para el séptimo ángel (catálogo exposición)	Autoridad Portuaria de Santander

Recursos económicos totales dedicados a actividades culturales por Dpto. Secretaría General y Contratación (2024)	
Gasto en actividades culturales	205.357,59€
(Gasto en actividades culturales / Total gastos de explotación:)*100	2,261 %
Inversión en actividades culturales	12.413 €

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 redactado en 2018 dos proyectos de construcción que mejorarán la integración de la terminal de ferries y cruceros en la interfase puerto-ciudad y que fueron ejecutados en 2019:

3. Reforma de la Estación Marítima, con un presupuesto de 1.361.000 €, de los cuales se han ejecutado 19.000 € en 2018.
4. 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).

Por otra parte, en el ejercicio 2024 se han suscrito dos convenios de colaboración con el Ayuntamiento de Santander para la ejecución de obras de acondicionamiento de espacios puerto ciudad y en concreto el suscrito en fecha 2 de febrero de 2024 para la ejecución de obras de acondicionamiento y pavimentación del muelle entre la explanada de Gamazo y la playa de Los Peligros, así como el suscrito en fecha 5 de diciembre de 2024 para la ejecución de las obras de regulación del tráfico rodado y mejora de la accesibilidad peatonal al recinto del faro de Cabo Mayor. En ambos casos, las inversiones correspondientes han sido sufragadas íntegramente por parte del Ayuntamiento de Santander de Santander.

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	2021	2022	2023	2024
Gastos en Seguridad en Miles de € [1]	400,09	553,23	231,85	297,2
Gastos de Explotación en Miles de €	21.325	23.565	23.458	26.507
% de Gastos en Seguridad	1,87%	2,34%	0,98%	1,12 %
Inversiones en Seguridad en Miles de €	757,96	166,34	176,04	101,46
Total de inversiones en Miles de €	16.610	35.996	36.180	15.887
% de Inversiones en Seguridad	4,56%	0,46%	0,48 %	0,63%

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	2021	2022	2023	2024
Gastos en Medio Ambiente en Miles de €	667,57	710,83	931,89	801,44
Gastos de Explotación en Miles de €	21.325	22.633	23.458	26.507
% de Gastos en Medio Ambiente	3,13%	3,14%	3,97%	3,02%
Inversiones en Medio Ambiente en Miles de €	0,00	402,27	159,56	1.672,90
Total de inversiones en Miles de €	16.610	35.996	36.180	15.887
% de Inversiones en Medio Ambiente	0,00%	1,11%	0,44 %	10,52%

Gastos correspondientes a la limpieza; auditorías ISO 14001-9001 / EMAS; consultoría para mejoras de sostenibilidad; mantenimiento y reparaciones de estación de calidad del aire

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 el artículo 24 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por RDL 2/2021, de 5 de septiembre, tienen una serie de competencias que se llevan a cabo mediante el desarrollo de determinadas funciones.

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 Autoridad Portuaria de Santander registró resultados positivos en 2024, consolidándose como uno de los años más destacados en su historia reciente. El tráfico de mercancías alcanzó los 7,2 millones de toneladas, situándose como el mejor año histórico para el puerto.

La Autoridad Portuaria registró un aumento de más del 7 % en el importe neto de la cifra de negocios, superando los 27 millones de euros. El resultado del ejercicio se incrementó en más del 24 %, superando los 5 millones de euros. Este crecimiento refleja la mejora en la eficiencia y la capacidad de autofinanciación del puerto.

Además, se iniciaron inversiones significativas en infraestructuras, como la ampliación del PDI de automóviles y mejoras en el ferrocarril, con una inversión total en ejecución de más de 15 millones de euros.

En resumen, el puerto de Santander tuvo un año 2024 muy positivo, con buenos resultados en tráfico y pasajeros, así como mejoras sustanciales en su infraestructura y eficiencia económica.

Los principales hitos de sostenibilidad económica del ejercicio 2024 son:

- El importe neto de la cifra de negocios en el año 2024 ha sido de 27.076 miles de euros, un 7,75 % mayor a la cifra de negocios en el ejercicio 2023 (25.129 miles de euros).
- El resultado de explotación, que representa la capacidad de la empresa para generar beneficios con su actividad ordinaria, disminuyó en 323 miles de euros, un - 7,51 % menos que en 2023.
- El resultado del ejercicio 2024 ha sido de 5.052 miles de euros, un 24,12 % mayor que el del ejercicio 2023 (4.070 miles de euros).

- La ejecución del presupuesto de ingresos ha sido del 99 %.
- La ejecución del presupuesto de gastos (personal, otros gastos de explotación y amortizaciones), ascendió al 110 %
- La ejecución del presupuesto de inversión ha sido de casi 16 millones de euros.
- La tesorería de la entidad a 31 de diciembre de 2024 ascendió a más de 1,2 millones de euros, lo que ha supuesto un descenso de 2,5 millones de euros con respecto al ejercicio anterior.
- El balance de la entidad mantiene un capital circulante positivo de más de 42 millones de euros.
- La generación de recursos de la Autoridad Portuaria dentro de sus operaciones ascendió a casi 14 millones de euros, frente a los 11 millones de 2023.
- Por último, la entidad sigue sin endeudarse, aunque mantiene un elevado nivel de inversiones.

En cuanto a las subvenciones, el artículo 27 del TRLPMM aprobado mediante el RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, 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 mismo texto, 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, 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 las 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 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

	2021	2022	2023	2024
Resultado Ejercicio (miles de €):	891	2.490	4.070	5.359

	2021	2022	2023	2024
Activo no corriente neto medio (miles de €)	260.711	268.964	286.738	320.725
RATIO (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100	0,34%	0,94%	1,41%	1,67%

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.

	2021	2022	2023	2024
EBIDTA (miles de €)	7.852	9.661	12.077	13.409
% de variación de EBIDTA	-0.23%	23,03%	25 %	11,02 %
Toneladas movidas (Tm)	6.767.564	6.456.000	7.044.000	7.243.000
RATIO (EBIDTA/tonelada)	1,16	1,50	1,71	1,80

E_02 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, de la 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).

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 x (Amortización de la deuda¹ + Intereses²) / Cash Flow³

	2021	2022	2023	2024
Amortizaciones (miles de €)	0	0	0	0
Intereses (miles de €)	0	0	0	0
Suma	0	0	0	0
Cash flow (miles de €)	8.403	8.712	10.781	13.321
RATIO (%)	0%	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 naturales³ 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.

	2021	2022	2023	2024
Terrenos sin actividad (miles de €)	16.526	16.526	14.028	12.091

³ 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.

	2021	2022	2023	2024
Activos no corriente neto medio (miles de €)	260.711	268.964	286.738	320.725
RATIO (%)	6,34%	6,14%	4,89%	3,76 %

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

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

⁴El 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.

	2021	2022	2023	2024
Gastos de explotación	21.325	22.633	23.458	26.507
Ingresos de explotación	22.054	24.555	27.190	30.284
RATIO (%)	96,69%	92,17%	86,27%	87,52%

RATIO = (Gastos de explotación⁵ / Ingresos de explotación⁶) *100

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

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

-
- 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.

NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES

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

	2021	2022	2023	2024
Inversión pública Total (miles de €)	16.610	35.996	36.180	15.887
Cash - Flow (miles de €)	8.403	8.712	10.781	13.321
RATIO (%)	197,67%	413,16%	335.58%	119,26%

RATIO = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria⁷ / Cash flow

⁷ Se excluye la inversión en inmovilizado financiero.

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

	2021	2022	2023	2024
Inversión privada (miles de €)	3	-	-	-
Inversión pública (miles de €)	16.610	35.996	36.180	15.887
RATIO (%)	0,02%	0%	0%	0%

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

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)

	2021	2022	2023	2024
Inversión pública (miles de €)	16.610	35.996	36.180	15.887
Activos netos medios (miles de €)	260.711	268.964	286.738	320.725
RATIO (%)	6,37%	13,38%	12,62%	4,95%

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)

	2021	2022	2023	2024
INCN (miles de €)	20.319	21.801	25.129	27.076
Tasa de ocupación (miles de €)	4.958	5.235	6.289	7.268
100x (T. Ocupación / INCN)	24,40%	24,01%	25,03%	26,84%
Tasa de actividad (miles de €)	1.890	1.826	2.189	2.239
100x (T. Actividad / INCN)	9,30%	8,38%	8,71%	8,27%

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).

	2021	2022	2023	2024
Toneladas totales movidas (Tm)	6.767.564	6.456.000	7.044.000	7.243.000
Superficie para concesiones (m²)	2.057.000	2.057.000	2.057.000	2.057.000
Toneladas / m2	3,29	3	3	4

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.

	2021	2022	2023	2024
Toneladas totales movidas (Tm)	6.767.564	6.456.000	7.044.000	7.243.000
Metros lineales de muelle en activo	6.319	5.704	6.104	6.354

	2021	2022	2023	2024
Toneladas / m ²	1.071	1.132	1.154	1.140

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).

	2021	2022	2023	2024
INCEN (miles de €)	20.319	21.801	25.129	27.076
Plantilla media anual	145	141	138	139
INCEN / nº de empleados (miles de € por empleado)	140,1	155	182	195

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

	2021	2022	2023	2024
EBIDTA (en miles de euros)	7.852	9.661	12.077	13.409
Plantilla media anual	145	141	138	139
EBIDTA / nº de empleados (miles de € por empleado)	54,2	69	87	96

EBITDA¹¹ / Plantilla media anual

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

IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL

No se dispone de información más actual para elaborar los siguientes indicadores:

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 socioeconómico 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.

La primera reseña que procede indicar es la aprobación definitiva de la masa salarial para el ejercicio 2023, en mayo del presente 2025, de la que se puede deducir las diferencias de criterios que existen a la hora de consolidar las masas adicionales previstas en el III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Si bien el Acuerdo de Empresa fue en noviembre de 2023, es durante el año 2024 donde más repercusión tiene las masas adicionales tanto en desarrollo como en productividad. Lo anterior implica que, este año 2025 tendremos que cuantificar que repercusión puede tener en la productividad la no consolidación de masas adicionales

Por otro lado, en esta fecha no se dispone de masa salarial aprobada para el año 2024, aunque si disponemos de las tablas salariales que fueron aprobadas en la Comisión Paritaria de fecha 28 de junio de 2024. Posteriormente, en fecha de julio de 2024, Puertos del Estado nos comunica la autorización para el incremento del 2%, conforme a la Resolución del 27 de junio de la Secretaría de Estado de presupuestos y gastos.

El año 2024 se ha caracterizado por la convocatoria de las plazas de Oferta de Empleo Público, de los años 2022 y 2023. En total se convocaron 21 plazas, de las cuales:

- 2 puestos de Responsable de Mantenimiento.
- 2 puestos de Responsable de Sistemas de Información y Comunicaciones.
- 1 puesto de Responsable de Oficina de Secretaría General
- 1 puesto de Responsable de Recursos Humanos.
- 1 puesto de Técnico de Recursos Humanos.
- 14 plazas de Policía Portuario.

Todos los procesos de selección están terminados en esta fecha, siendo el resultado de todos ellos seleccionados, menos la plaza de Técnico de Recursos Humanos que quedó desierta y una de Responsable de Mantenimiento.

Relacionado con la masa adicional para desarrollo, de 2024, no autorizada, y que sería aplicable al desarrollo interno, está pendiente la puesta en marcha de la Oferta de Empleo de 2024, con autorización para 12 nuevas plazas, cuyos puestos a convocar estarían condicionados a los cubiertos en la, hoy “hipotética”, convocatoria de desarrollo interno.

Por lo que respecta a la formación, como ya se indicó en la memoria del 2023, disponemos de un plan de formación con vigencia del año 2021 al año 2024. En la actualidad se está en un

proceso de elaboración de un nuevo plan de Formación, que se encuentra un tanto retrasado debido a una IT, de larga duración del responsable de este.

Sin perjuicio de lo anterior, como se indica en el apartado de Formación de esta memoria, se continúa realizando formación por parte del personal. En el calendario laboral de 2024, se programaron 28 horas 15 minutos de formación para cada trabajador. Lo anterior, se complementa con formación, a “demanda” por los responsables de Áreas y Departamentos, que está relacionada con el puesto que desarrolla la persona que necesita dicha formación. Se continúa con la formación online, vinculada a la Gestión por Competencias, siendo estos cursos homologados en el Aula Virtual de Puertos del Estado. También disponemos de otra plataforma online, denominada Forma Teca del Grupo Conforsa, que se utiliza para cursos más “generalistas” y que sirve de complemento a la de Puertos del Estado.

En el año 2024 se produjeron SEIS BAJAS definitivas. Cuatro (4) por jubilación, de la cuales TRES (3) fueron de dentro de Convenio y UNA (1) fuera de Convenio. Las otras DOS (2) una fue por fallecimiento y otra por Excedencia voluntaria, sin reserva de puesto de trabajo.

La contratación temporal, para sustituir por IT, en el año 2024 se ha reducido sustancialmente con respecto al año 2023. Las mismas se centran, principalmente, en la Policía Portuaria.

SEGURIDAD INDUSTRIAL

En el año 2024, dentro de la gestión del Plan de Autoprotección del Puerto de Santander (PAU), se han realizado los siguientes simulacros de emergencia:

- El día 22 de febrero de 2024 se realiza un simulacro de emergencia por fuga de gasóleo que se encuentra almacenado en uno de los depósitos de la terminal ALKION. En el ejercicio participaron además de la APS otros Organismos con competencia en materia de protección civil.
- El día 27 de noviembre de 2024 se realiza un simulacro de emergencia por fuga de gas natural licuado (GNL) como consecuencia de la rotura parcial de la manguera, durante el suministro a un buque ferri. En el ejercicio participaron además de la APS otros Organismos con competencia en materia de protección civil.
- El día 3 de diciembre de 2024 se realiza un simulacro de emergencia por caída y rotura de un contenedor con material radiactivo durante su carga a un buque. Además de la APS, también participaron el CSN, ENRESA, ENUSA y la Capitanía Marítima de Santander,

Durante los ejercicios por fuga de gasóleo y material radiactivo, además del PAU también se activó el Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander.

EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA

S_01 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria

	2020	2021	2022	2023	2024
Plantilla Media Anual	151,92	145,00	140,93	138,42	141,50

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

	2020	2021	2022	2023	2024
Porcentaje de trabajadores eventuales	19,14%	16,67%	10,82%	4,70%	2,18%

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.

Actividad	Porcentaje sobre plantilla media anual
Oficina fuera de convenio	16,78%
Oficina dentro de convenio	36,87%
Mantenimiento	9,95%
Policía Portuaria	36,40%

S_04 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.

Porcentaje de empleados cubierto por convenio colectivo	2020	2021	2022	2023	2024
	84,26%	84,14%	82,97%	82,90%	83,22%

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 informará 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. Dichos Comités son los siguientes:

- Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS): Constituido por representantes de la APS y empresas que operan en el Puerto de Santander. El CCCAPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- Comité de Coordinación de Recursos Preventivos de la Autoridad Portuaria de Santander (CRPAPS): Constituido por representantes de la APS y de las empresas que realizan obras o servicios para la APS. El CRPPS dispone de un Reglamento de Funcionamiento aprobado por unanimidad.
- *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 de acuerdo a la ISO 45001.

- *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	2021	2022	2023	2024
Dentro de convenio	63,00%	71,31%	67,90%	81,82%	100%

Fuera de convenio	57,00%	60;86%	60,00%	77,59%	82%
--------------------------	--------	--------	--------	--------	-----

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

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

2021	Total horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	4486	122	36,77
Fuera de convenio	154	23	6,70

2022	Total horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	2.977	73	40,80
Fuera de convenio	450	25	18,00

2023	Total horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	2.459	116	21,20
Fuera de convenio	430	22	19,55

2024	Total horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	2.642	108	24,46
Fuera de convenio	105	22	4,77

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 2024, se realizaron los siguientes cursos relacionados con la Gestión por Competencias:

- Competencia Técnica nº 2 - Calidad: “Calidad. Nivel 1” y “Calidad. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 3 - Comercial y Marketing: “Comercial y marketing. Nivel 1”, “Marketing”, Marketing Digital” y “Atención al cliente”.
- Competencia Técnica nº 4 – Compras y Suministros: “Compras y Suministros. Nivel 1” y “Compras y Suministros. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 5 - Comunicación y Relaciones Institucionales.
- Competencia Técnica nº 7 – Contabilidad y Auditoría: “Contabilidad y Auditoría. Nivel 1” y “Facturación y Control de Stock”.
- Competencia Técnica nº 9 - Desarrollo de RR. HH. y Organización: “Apoyo Administrativo a la Gestión de RR.HH.”, Retribuciones salariales, cotización y recaudación”, “Gestión de nóminas y seguros sociales” y “Cómo interpretar nóminas y seguros sociales”.
- Competencia Técnica nº 11 - Gestión de Actividades Pesqueras: “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1” y “Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 12 - Gestión del Dominio Público: “Gestión del Dominio Público. Nivel 1” y “Gestión del Dominio Público. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 13 - Gestión de Mercancías: “Gestión de Mercancías. Nivel 1” y “Gestión de Mercancías. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 15 - Gestión Económico-Financiera y de Presupuestaria: “Gestión Económico-Financiera y de Presupuestaria. Nivel 1”, “Gestión Económico-Financiera y de Presupuestaria. Nivel 2” y “Contabilidad”.
- Competencia Técnica nº 16 - Idiomas: “Francés A2”, “Inglés presencial”, “Inglés A1”, “Inglés A2”, “Inglés B1”, “Inglés B2”, “Inglés: Escritura”, “Inglés: Atención telefónica” e “Inglés para viajar”.
- 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”, “Medio Ambiente. Nivel 1” y “Medio Ambiente. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 20 - Náutica portuaria: “Náutica portuaria. Nivel 1”.
- Competencia Técnica nº 21 - Normativa Portuaria: “Normativa Portuaria. Nivel 1” y “Normativa Portuaria. Nivel 2”.

- 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. Nivel 1”, “PRL. Nivel 2”, “Funciones del Mando Intermedio en la PRL”, “Alérgenos e intolerancias alimentarias”, “Plan de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial del Puerto de Santander” y “Primeros Auxilios”.
- Competencia Técnica nº 24 - Relaciones Laborales: “Relaciones Laborales. Nivel 1” y “Relaciones Laborales. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 25 - Sector y Estrategia Portuaria: “Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 1” y “Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 2”.
- Competencia Técnica nº 26 - Seguridad Industrial: “Seguridad Industrial. Nivel 1” y “Seguridad Industrial. Nivel 2”.
- 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: “Excel 365 Básico/Avanzado”, “Word 365 Básico/Avanzado” y “Powerpoint básico”.
- Competencia Genérica nº 1 - Comunicar: “Comunicación entre equipos de trabajo”, “Habilidades para crecer (profesional y personalmente)”, “Habilidades sociales. Comunicación y calidad en la atención al ciudadano”, “Cómo mejorar la autoestima”, “Técnicas para hablar en público” e “Inteligencia emocional. Control del estrés”.
- Competencia Genérica nº 2 - Gestionar: “Gestión del tiempo” y “Gestión de proyectos”.
- Competencia Genérica nº 3 – Liderar: “Liderazgo eficaz” y “Dirección de equipos de trabajo. Trabajo en equipo”.
- Competencia Genérica nº 4 - Negociar: “Mediación y resolución de conflictos” y “Negociación colectiva”.
- Competencia Genérica nº 5 – Planificar: “Orientación laboral” y “Organización del trabajo”.
- Competencia Genérica nº 6 - Trabajo en Equipo: “Comunicación efectiva y trabajo en equipo”, “Creación de equipos de trabajo”, “Trabajo en equipo”.

ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD.

S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

	2021	2022	2023	2024

% de mujeres sobre el total de trabajadores	27,18%	28,50%	29,74%	29,27%
---	--------	--------	--------	--------

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.

	2021	2022	2023	2024
% de mujeres fuera de convenio	8,70%	10,42%	12,68%	12,63%

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.

	2021	2022	2023	2024
% Trabajadores fijos > 50 años	60,41%	54,11%	53,82%	51,29%

S_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

	2021	2022	2023	2024
% Trabajadores fijos < 30 años	1,66%	3,18%	3,03%	2,17%

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)				
	2021	2022	2023	2024
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	0	4,59	9,45*	4,56

* Durante el año 2024 se ha registrado 1 accidente "in itinere". No se ha tenido en cuenta para el cálculo del IF.

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:

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

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)				
	2021	2022	2023	2024
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0	0,068	0,62	0,10

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.

- Día 30 de abril de 2024: Accidente de un trabajador de Ayudas a la Navegación durante los trabajos de mantenimiento de la boya núm. 17 de la Bahía de Santander. La vibración de la boya al ser golpeada por una ola, le provocó una lesión en un dedo de la mano. Acciones adoptadas: Como medida preventiva se estableció que los trabajos de mantenimiento deben realizarse cuando las condiciones de la mar sean las adecuadas.

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)				
	2021	2022	2023	2024
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	6,86%	6,22%	6,65%	4,24%

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.

Nº total de horas de formación 2021	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
154	145	1,06

Nº total de horas de formación 2022	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
161	141	1,14

Nº total de horas de formación 2023	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
172	138	1,24

Nº total de horas de formación 2024	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
211	141,5	1,49

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

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

En el desarrollo de este indicador se dará una relación sintética de las acciones realizadas durante el año 2024.

En materia de protección:

- 13/03/2024 (7:00-15:00 horas) Control de vehículos (documentación, ITV). Sin novedad
- 11/06/2024 (7:00-15:00 horas) Protección y control de accesos y aparcamientos. Localización de varias personas que accedían a zonas de aparcamiento restringida sin tarjeta ni autorización.
- 24/10/2024 (23:00-7:00) Seguridad y protección para el control de accesos de marineros y personal de flota de los buques atracados en Raos.

En materia de seguridad:

- El día 22 de febrero de 2024 se realiza un simulacro de emergencia por fuga de gasóleo que se encuentra almacenado en uno de los depósitos de la terminal ALKION. En el ejercicio participaron además de la APS otros Organismos con competencia en materia de protección civil.

- El día 27 de noviembre de 2024 se realiza un simulacro de emergencia por fuga de gas natural licuado (GNL) como consecuencia de la rotura parcial de la manguera, durante el suministro a un buque ferri. En el ejercicio participaron además de la APS otros Organismos con competencia en materia de protección civil.
- El día 3 de diciembre de 2024 se realiza un simulacro de emergencia por caída y rotura de un contenedor con material radiactivo, durante su carga a un buque. Además de la APS también participaron el CSN, ENRESA, ENUSA y la Capitanía Marítima de Santander,

Además del PAU también se activó el Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander, ante el riesgo de derrame al mar de restos de la emergencia.

EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

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

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

La última estimación de empleo directo del Puerto de Santander se 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 al 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"

EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

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 conforme a la ISO 45001 (Servicios Portuarios)
- Cumplir con lo dispuesto en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, así como la normativa que la desarrolla.
- Tener aprobado el Plan de Prevención de Riesgos antes del inicio de la prestación del servicio.
- Cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la Zona de Servicio del Puerto.
- El personal deberá conocer los medios de que dispone la empresa, su localización y el uso de los medios destinados a las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, y seguridad del puerto, estando entrenado en su utilización.
- El prestador del servicio deberá cumplir con la legislación vigente en cada momento, y deberá mantener la formación continua de su personal.
- El titular deberá adjuntar un plan de respuesta a las emergencias, homologado por la autoridad competente en la materia.

Informar si la Autoridad Portuaria comprueba o no, con carácter periódico, si las empresas prestadoras de servicios portuarios y las empresas que operan en régimen de concesión o autorización disponen de las licencias, autorizaciones, o inspecciones que les sean preceptivas en materia de salud y prevención.

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

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

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

Informar sobre el papel de la Autoridad Portuaria en materia de coordinación de prevención de riesgos laborales en el puerto

Informar de los mecanismos de coordinación empleados, como pueden ser celebración de reuniones periódicas, desarrollo de protocolos de intercambio de información, designación de responsables de coordinación en las diferentes empresas que operan en el puerto, etc.

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

Los mecanismos de coordinación empleados son los siguientes:

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

S_22 Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema ISO 45001.

Informar si la Autoridad Portuaria comprueba periódicamente el grado de implantación de sistemas de gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (ISO 45001) 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 ISO 45001 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 ISO 45001 de prevención de riesgos laborales:

Tipo de terminal/ servicio	Nº Total	% con ISO 45001
----------------------------	----------	-----------------

Terminal de mercancías (Cantabriasil, GSW, Raos Aditivos, TASA, Solvay, Noatum, C. Alfa, ALKION, GEFECO, SINTAX, DYNASOL)	10	20% (*)
Terminal de pasajeros	-	-
Servicio manipulación de mercancías	5	20% (*)
Servicio MARPOL	3	100%
Servicio técnico náutico		
Servicio Practicaje	1	100%
Servicio Amarre/Desamarre	-	-
Servicio Remolque	-	-
Servicio portuario: combustible	-	-

(*) Sólo se dispone de información de dos terminales y un operador a través del Convenio de buenas prácticas ambientales (información de 2024).

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 con la Seguridad:

Durante las reuniones del Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS), se ha informado/formado al personal de la comunidad Portuaria sobre:

- Constitución del Comité Local de Bienestar de la Gente de Mar.
- Simulacros de Emergencia.
- Formación sobre el contenido del Plan Interior Marítimo, aprobado por la DGMM el marzo de 2024

En relación con 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 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.- RECUALIFICACIÓN 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).

En el año 2019, Puertos del Estado impuso a las autoridades portuarias un objetivo relacionado con la mejora de la accesibilidad de discapacitados de sus edificios con acceso público. Para avanzar en el cumplimiento del objetivo, en el año 2020 se contrató y redactó un Plan Estratégico de Accesibilidad con dos fases, una Fase A de diagnóstico con la que se identificó las necesidades en materia de accesibilidad, y una Fase B – Plan Operativo, que recogía propuestas de soluciones, medidas de actuación y referencias para futuras actuaciones en el ámbito al que nos referimos.

En el año 2022 se redactó el Pliego de Prescripciones Técnicas para contratar la redacción del proyecto y la asistencia técnica de adecuación de edificios de la APS en el ámbito de la accesibilidad para, posteriormente, contratar la ejecución de las obras. En el proyecto se recogía la 1ª fase de actuaciones: aquellas de más urgencia según el Plan Estratégico de Accesibilidad. Desafortunadamente, la licitación quedó desierta. Atendiendo a lo anterior, en el año 2023 se redacta un nuevo Pliego de Prescripciones Técnicas, dando como resultado, en noviembre de 2023, la adjudicación de la redacción del proyecto y la A.T. a la dirección de las obras a la empresa Recursos de Obras, Montajes y Asistencias, S.L. Una vez terminado el proyecto con fecha noviembre de 2024 y referencia P377, fue licitado en marzo de 2025, estando pendiente la apertura de ofertas y su adjudicación.

Mientras tanto, en las obras de edificación que ha acometido la APS en el 2022 (Ampliación de la zona administrativa del PCF, Reforma interior sala Naos, Obras de acondicionamiento de espacio expositivo en el nuevo archivo, reforma de la Estación Marítima, rehabilitación del Palacete, etc.) se ha tenido en cuenta lo previsto por el Código Técnico de la Edificación y otra normativa en materia de accesibilidad universal.

En la APS no existe licencia para el servicio del pasaje, siendo la terminal explotada por la APS. A nivel de accesos y aseos adaptados, tanto la Estación Marítima como los aseos del recinto se encuentran adaptados.

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.

En cuanto a los servicios técnico-náuticos, la totalidad de los pliegos de prescripciones particulares obligan al cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

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.

El Puerto de Santander está situado en un enclave estratégico como es la bahía de Santander, un entorno natural de gran valor ecológico y paisajístico. Esta ubicación ofrece al puerto una oportunidad única para integrar sus actividades con el entorno marítimo y terrestre circundante, al tiempo que impone la responsabilidad de proteger los recursos naturales y preservar la biodiversidad de la bahía, buscando un equilibrio entre el desarrollo de su infraestructura y la actividad logística con la conservación del espacio costero en el que se sitúa.

A medida que la conciencia sobre los impactos ambientales del transporte marítimo y la actividad portuaria crece a nivel global, el puerto de Santander es consciente de su papel clave en la transición hacia un modelo económico más verde y responsable, alineado con los objetivos de descarbonización y sostenibilidad.

En 2024 se ha llevado a cabo una profunda reflexión sobre el futuro a medio y largo plazo del Puerto de Santander, analizando la situación actual del Puerto y planteando cual es la situación que la Autoridad Portuaria de Santander desea conseguir en el próximo lustro.

Uno de los principales ejes de este análisis es el respeto, cuidado y mejora del entorno en el que la Autoridad Portuaria realiza su actividad. Estos valores de transparencia, responsabilidad y proactividad ambiental vertebran el resto de la estrategia del Puerto en la que la dimensión ambiental envuelve la dimensión económica y se proyecta sobre la dimensión social e institucional.

Así el plan estratégico del Puerto de Santander desarrolla su estrategia de sostenibilidad ambiental a través de su eje 5, que busca la promoción de las mejores prácticas para minimizar el impacto de las operaciones y el impulso de la transición ecológica de la actividad portuaria.

Este eje se desarrolla a través de 4 objetivos estratégicos:

➤ **Consolidarse como un puerto verde de referencia en gestión ambiental avanzada.**

La implementación de estrategias de eficiencia energética, la reducción de emisiones contaminantes y la adopción de tecnologías limpias son esenciales para garantizar que el puerto no solo siga siendo competitivo, sino también respetuoso con el entorno natural que lo rodea (puerto verde).

En este contexto, el puerto debe fomentar el desarrollo de soluciones sostenibles, optimizando los recursos y reduciendo su huella de carbono, contribuyendo así a la preservación del entorno marítimo y terrestre, y generando valor a largo plazo para la comunidad local y los sectores industriales vinculados al puerto.

➤ **Gestionar eficientemente los recursos consumidos por la APS mediante medidas de ecoeficiencia.**

En la actualidad, las normativas ambientales son cada vez más estrictas en cuanto al uso de recursos y sobre las emisiones atmosféricas. En este sentido, gestionar eficientemente los recursos ayudará a cumplir con todas estas obligaciones. Además, la implementación de medidas de ecoeficiencia reduce el consumo de recursos como energía, agua y combustibles, lo que se traduce en un ahorro tanto para la APS como para los distintos usuarios. Esto último, redundará en un mayor atractivo del puerto, ya que los usuarios priorizan infraestructuras sostenibles que les permitan mejorar su cadena de valor.

➤ **Liderar la descarbonización y transición energética a través del fomento de las energías renovables y el uso de nuevos combustibles alternativos en la actividad portuaria.**

En el contexto global de descarbonización, los puertos españoles están desempeñando un papel clave en la transición hacia un modelo de transporte más sostenible. La presión internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero ha impulsado a los puertos a adoptar estrategias de descarbonización que incluyen la incorporación de energías renovables y el uso de nuevos combustibles alternativos. En línea con los objetivos de la Unión Europea, que establece un compromiso firme para alcanzar la neutralidad climática para 2050, los puertos están invirtiendo en tecnologías más limpias, como el hidrógeno verde, el gas natural licuado (GNL) y otros combustibles menos contaminantes. Además, los puertos españoles están implementando infraestructuras para el suministro de estos combustibles alternativos y promoviendo la electrificación de las operaciones portuarias (OPS). Esta transición no solo busca reducir la huella de carbono de las actividades portuarias, sino también posicionar a los puertos como actores clave en la cadena de suministro sostenible y como ejemplo de buenas prácticas en la lucha contra el cambio climático.

En este contexto, el Puerto de Santander debe liderar el proceso de descarbonización y la transición energética en la región, a través del fomento de energías renovables y el uso de nuevos combustibles alternativos, alineándose con las políticas ambientales globales.

➤ **Contribuir a la adaptación al cambio climático.**

El Puerto de Santander debe adaptarse a los efectos producidos por el cambio climático, no solo para proteger sus infraestructuras, sino también para mejorar su competitividad y la relación con su entorno y mantener la calidad de su servicio.

Para ello, debe gestionar su infraestructura, operaciones y recursos de manera sostenible, adoptando medidas estratégicas que reduzcan los riesgos asociados a estos fenómenos.

Para la consecución de estos objetivos en el ámbito temporal del Plan, la Autoridad Portuaria ha diseñado un plan de acción basado en objetivos operativos, iniciativas e indicadores que permitan el control de la ejecución y la recalibración de la actividad del Puerto hacia la sostenibilidad cuya consecución es irrenunciable en el marco estratégico del Sistema Portuario Español.

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.

La Autoridad Portuaria de Santander lleva años desarrollando diversas herramientas de gestión que le han permitido alcanzar un elevado grado de protección del medio ambiente en equilibrio con las necesidades socioeconómicas:

- Adhesión al Sistema PERS, único estándar específico del sector portuario, creado por la iniciativa del sector portuario EcoPorts. Disponible certificación.
- Adhesión al Sistema EMAS, emitida nueva solicitud en 2024 y registrada por el Gobierno de Cantabria en 2025.

• Informar si la A.P. con un Sistema de Gestión Ambiental (EMAS, ISO 14001:2015 o PERS)

☒	Si, completamente certificado: ISO 14001, PERS y EMAS	☐	No, pero esta fase de proyecto
☐	En fase de Registro EMAS	☐	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	☒	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 2024 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	36.071,92	€

(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100	0,40	%
---	------	---

Conceptos cubiertos: Los gastos corresponden a auditorías del SIG ISO 14001-9001 y EMAS; y consultoría para el mantenimiento y mejoras de la certificación (INECO)

- **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 2024 (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 2024

X

Calidad del agua pluvial y de escorrentía vertida al mar:

Calidad del aire:

Espacios o especies protegidos

Calidad de suelos:

Ruidos:

Otros hábitat o especies.

- Proporcionar información económica durante el ejercicio 2024 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	10.200	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,11%	%

• **Comentarios**

Los gastos corresponden al mantenimiento de la estación meteorológica y a la caracterización de vertidos pluviales y de escorrentía al mar.

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 2024 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

Gastos en limpieza terrestre	639.424,83	€
Área superficie terrestre de servicio	2.833.430	m ²
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,23	€/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

Conceptos cubiertos:

- *Limpieza terrestre:* Gastos de limpieza de viales y de muelles de uso común. Se calculará 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 2024	3
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2024	2,12%

- 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 gránulos 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	2 (GSW, NTS)
▪ Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional)	1	4 (Cadevesa, Berge, Cisna y NTP)
▪ 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.)	-	0
▪ Actividades industriales en concesiones (Calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera)	8	3 (SCS, TASA, REPSOL LNG)
▪ 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	2 (Varadero, Puerto Deportivo Marina del Cantábrico)
▪ 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	

Tipo de actividad	Orden de relevancia	Número de focos
▪ Otras actividades (especificar cuáles) Terminales cubiertas especializadas de minerales, agroalimentarios, productos sólidos a granel y de cemento	9	11 (NTS, TASA, SOLVAY., CEMENTOS ALFA, RAOS ADITIVOS, REPSOL, INVESTMENTS, CHANE, TECCA, DYNASOL, CANTABRIASIL)

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 procedimiento de gestión de reclamaciones, quejas, incidencias y sugerencias de las partes interesadas, aprobada en julio de 2023, dentro del 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 2024* 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

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 2024* por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación

- Informar de la evolución del número de quejas:

	2020	2021	2022	2023	2024
Número de quejas	3	5	2	5	0

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.

X	▪ Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
X	▪ Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
X	▪ Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
	▪ Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios

☒	▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
☒	▪ Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas. <i>El sistema deja de funcionar en noviembre de 2023</i>
☒	▪ Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire
☒	▪ Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
☒	▪ Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos
☒	▪ Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques
☐	▪ Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
☐	▪ Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
☒	▪ Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
☒	▪ Firmas de convenios de buenas prácticas

Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son:

☐	▪ Pantallas cortavientos
☒	▪ Sistemas de riego de acopios de gráneles y viales (<i>responsabilidad del operador de la mercancía y en su ausencia de la APS</i>)
☐	▪ Sistemas lava-ruedas
☒	▪ Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento
☒	▪ Parada operativa por velocidad del viento adversa
☐	▪ Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado
☐	▪ Otras medidas adoptadas. Especificar cuáles

Procedimiento de control de derrames de mercancía, limpieza por la APS y facturación del servicio de limpieza al causante

- 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 graneles sólidos (mineral y agroalimentario) y de alguna concesión (SCS). La periodicidad es según las caducidades y nuevas concesiones.

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 2024.

☐

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

- Informar si durante el periodo 2024, la Autoridad Portuaria, ha realizado campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad del 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 quién y en qué consiste.

• Comentarios:

La APS requiere al operador que mueve mercancía agroalimentaria de forma convencional (cuchara-tolva-camión) la medición de PM10 de cada operativa.

Los datos son facilitados a la APS.

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 PM10, 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. *No se aportan datos, la estación deja de funcionar en noviembre de 2023*

Contaminante	Valor medio anual	Nº de superaciones del valor límite diario.
Partículas en suspensión	-	-
Partículas PM10	-	-
SOx (SO ₂)	-	-
NOx	-	-

- 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	-	-
Partículas PM10	-	-
SOx	-	-
NOx	-	-

- 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.

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 (EDARs)	-
▪ <i>Ríos, arroyos, ramblas o acequias</i>	-
▪ <i>Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar</i>	2
▪ <i>Vertidos industriales de concesiones portuarias</i>	1
▪ <i>Obras</i>	9
▪ <i>Dragados</i>	8
▪ <i>Limpieza y chorreos de cascos de barcos</i>	5
▪ <i>Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos</i>	6
▪ <i>Vertidos no reglamentarios procedentes de buques (sentinas, etc)</i>	7
▪ <i>Derrames en carga/descarga de graneles sólidos</i>	3
▪ <i>Repostado y avituallamiento de buque en muelle</i>	4
▪ <i>BUNKERING de buques fondeados</i>	-
▪ <i>Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos</i>	11
▪ <i>Otros vertidos (indicar cuáles)</i>	-

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.

☐	Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc	☒	Vertidos de concesiones (exteriores, ajenas al puerto)
☐	Vertidos urbanos al puerto	☒	Vertidos accidentales

☒	Otros. Indicar:	Ausencia de datos en emisiones desde buques: aguas de lastre y scrubbers (ciclo abierto)
-------------------------------------	-----------------	--

- 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 5.1-13, actualizado en 2021-22.

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.

☒	▪ Implantación de programa ROM 5.1
☒	▪ Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
☒	▪ Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
☒	▪ Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos (nota: las realiza la Consejería de Medio Ambiente)
☒	▪ Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
☐	▪ Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.

X	▪ Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
X	▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
X	▪ Mejoras en red de saneamiento Nota: en red de drenaje del puerto, no hay de saneamiento.
	▪ Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
X	▪ 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
X	▪ Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
	▪ Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento. (Incluye requisitos también para obras con instalaciones en el puerto)
X	▪ Convenios de buenas prácticas (2 terminales y 1 operador)
X	▪ Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.
X	▪ Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.
X	▪ 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.

El Plan Hidrológico no considera ninguna de las medidas expuestas.

- 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 saneamiento de la Bahía o saneamiento municipal a todas las empresas que solicitan nueva concesión o se encuentran en la zona de servicio.

La Consejería, por otra parte, nos facilita todas las autorizaciones de actividades que vierten a la Bahía (concesiones del puerto y de actividades ajenas al mismo) por control y seguimiento ROM 5.1-13.

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 2024 la Autoridad Portuaria realizó alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

☒ Si ☐ No

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

En enero 2024 se autorizan vertidos de aguas pluviales al mar por el Gobierno de Cantabria. Establece campañas para aplicar el programa de analíticas.

- Indique el tipo de parámetros que se han medido:

PH; DBO5; DQO; sólidos en suspensión, aceites y grasas

Indicadores	
Fisicoquímicos	X
Turbidez/Sólidos en suspensión	X
Nutrientes	X
Clorofilas (a)	
Metales pesados	
Pesticidas	
Otros micro contaminantes 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 2021 y primer trimestre de 2022 se llevó a cabo 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. El próximo se realizará en 2025.

Durante el 2024 se realizan dos campañas de muestreo de aguas pluviales y escorrentía al mar, requerimiento de la Autorización de vertido.

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: El % calculado es respecto a la superficie total de ZSP (2.833.430 m2, Objetivo de Sostenibilidad PE26)	56,5%
• 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 titular y responsable de la gestión de la red de drenaje de pluviales es la Autoridad Portuaria.

La gestión de la red de saneamiento y EDAR corresponde al Gobierno de Cantabria (interceptor general del saneamiento de la bahía) y la red municipal al Ayuntamiento de Santander.

- 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:

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
• 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%
• 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 mediante decantación. El % calculado sería respecto a la zona operativa del puerto (1.141.101 m2, muelles y act logísticas, Objetivo de Sostenibilidad PE26)	5,55%

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.

Una medida implantada por la Autoridad Portuaria en 2019 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.

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 2024*

Nº de embarcaciones	1
Frecuencia de la limpieza	diario
Peso de los residuos recogidos en Tm	149,94 Tn (troncos, algas, restos varios)

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria tiene contratado el servicio de limpieza diaria de la lámina de agua de la zona I de Servicio 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.	0
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")	2
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional ("situación 1 o superior")	0 *

**ACTIVACIÓN DE EMERGENCIA POR DERRAME DE PELLETS DE PLÁSTICO DESDE EL BUQUE TOCANAO: La Dirección General de Seguridad y Protección Ciudadana del Gobierno de Cantabria informa de la activación de la Fase de Pre-Emergencia de*

PLATERCANT por la posible afectación de microplásticos en la costa cantábrica, y el día 9 de enero de 2024, activa la Fase de EMERGENCIA de PLATERCANT –SITUACIÓN 2- por la posible afectación de microplásticos en la costa cantábrica.

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

GESTIÓN VERTIDOS

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. No se dispone de datos de volumen ARU, ARI o mixtas segregado.

- Proporcionar, cuando sea posible, una estimación de los volúmenes generados durante 2024

Volumen total	800.000 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, bien directamente, bien a través del 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 unos 800.000 m³ anuales sin considerar los caudales aportados desde el exterior de la Zona de Servicio del Puerto, como es el caso de los 8 aliviós del Saneamiento Integral de la Bahía cuando entran en funcionamiento y los aportes de algunas concesiones a la red de drenaje de pluviales 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 “Termo pluviometría 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.

CONTROL DE 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.

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 dispone 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 procedimiento de gestión de reclamaciones, quejas, incidencias y sugerencias de las partes interesadas, aprobada en julio de 2023, dentro del Sistema de Gestión Integrado de calidad y medio ambiente (SIG-CMA 14001-9001).

Las quejas pueden recibirse a través de:

- Registro General: El Departamento de Administración General y Servicio Jurídico asigna a un responsable para su análisis o tratamiento, que emiten la propuesta – resolución a la Dirección. Se contesta por registro.

- Servicio de atención al cliente (SAC): a través de un formulario en la web del Puerto de Santander o por teléfono. La División de tráfico RoRo y el Departamento de Administración General y Servicio Jurídico valoran y responden. En caso de ser necesario se incoa expediente administrativo. En caso de necesitar el análisis y valoración de otro Departamento se deriva a presentar la queja por registro general.

- Avisos al CCS (teléfono o correo electrónico). Se informa al Responsable de Policía Portuaria y a los Jefes de Servicio de la Policía Portuaria. Si se trata de una operativa en curso, se informa al Jefe de la División de Operaciones Portuarias, quien puede decidir suspender la actividad. La policía portuaria investiga y recaba toda la información posible, contactando si es necesario con la persona que ha emitido la queja. Tras identificar al causante, la policía portuaria informa a ambas partes (afectado y causante) si desean llegar a un acuerdo sobre valoración y compensación de daños. El Jefe de Operaciones Portuarias informa al Jefe de Explotación para elevar propuesta-informe al Director, que si lo considera conveniente podrá incoar expediente sancionador. Si no se llega a acuerdo, se comunica al afectado que denuncie a través de Registro General de la Autoridad Portuaria, aportando la documentación necesaria y la valoración detallada de los daños causados para valorar la incoación de un expediente. La policía portuaria refleja en el parte incidencias/informe los datos solicitados por el CSS y el resultado de la investigación de los hechos (declaraciones, muestras, fotografías, etc.). Si procede, la policía portuaria abrirá un boletín de denuncia (según procedimiento PO 03 Sanciones en materia portuaria).

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

- Director.
- Operaciones Portuarias / Explotación
- Responsable del SIG-CMA, si la queja contempla aspectos relativos a Calidad y/o Medio Ambiente.

- Número de quejas recibidas *durante el año 2024* 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
Molestias ruido ferry y crucero	2	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 2024* por quejas sobre contaminación acústica atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación

- Evolución del número de quejas:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de quejas	11	1	1	0	2	2

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.

X

Si

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

X
X

Evaluación de impacto de proyectos

Requerido por plan de acción del municipio

Otras razones:

Evaluación de planes

Gestión Ambiental Interna

Nueva Estación Marítima

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

--

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

Parte de la superficie de la zona de servicio del Puerto de Santander se encuentra incluida en el MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DEL TERMINO MUNICIPAL DE SANTANDER elaborado en junio de 2021, pero sin evaluar el ruido producido por la actividad portuaria.

☐	No	
☒	Si	Puerto: Puerto de Santander
	Municipio:	Santander

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

☐	Si	☒	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.

--

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

--

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.

☐	▪ Redes de medida acústica estables.
--------------------------	--------------------------------------

X	▪ Campañas de medición de la calidad acústica.
	▪ Vigilancia/inspección por personal de la A.P.
X	▪ Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.
	▪ Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
X	▪ Instalación de pantallas acústicas.
X	▪ Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
X	▪ Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
X	▪ Limitaciones de actividad durante la noche.
X	▪ Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
X	▪ Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas.

- Otras medidas. Especificar cuales

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

Limitaciones de actividad durante la noche (carga/descarga de chatarra)

Limitaciones del uso de megafonía y sirenas en los atraques, estancias y desatraques de ferries en la Estación Marítima.

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

No se ha realizado un plan de acción o plan zonal elaborado por parte del Ayuntamiento

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 2024.

Durante 2024 se han gestionado por la APS, a través de la empresa de limpieza, la cantidad total de 1.018 Tn de residuos (Edificios y talleres APS, Operativa General del Puerto y Puerto Pesquero). De estos residuos, el 100% se han destinado a valorización con empresas gestoras autorizadas como CÁNTABRA DE TURBA, SAEMA, SERTEGO, REICAL o VALORIA.

Autoridad portuaria de Santander

La Autoridad Portuaria de Santander genera y gestiona residuos procedentes de su actividad en:

- Edificios: recogida separada de papel y cartón, envases, pilas y tóner, RAEEs.
- Talleres: actividades de mantenimiento y conservación de infraestructuras, señales marítimas, parque de maquinaria y obra civil.
- Obras: residuos de construcción y demolición
- Otra procedencia: chatarra, neumáticos fuera de uso, lámparas.

Durante 2024, se han gestionado un total de 29.859.679 kg de residuos directos (3.447 kg de residuos peligrosos, 232.360 kg de residuos no peligrosos y 29.623.872 kg de residuos procedentes de obras de mantenimiento e infraestructuras).

En las siguientes tablas se muestra la evolución de residuos directos (2022-2024) por tipo de residuo y procedencia:

Evolución de residuos APS (edificios y talleres) (Kg)			
Residuos	2022	2023	2024
RSU Recolector	43.530	69.180	111.320
Envases	177	257	2.740
Papel y cartón	1.980	2.340	2.940
Pilas*	0	25	0
Plásticos	0	0	840
Absorbentes y sólidos impregnados*	70	24	27
Aceite de motor*	200	700	0
Aerosoles*	35	34	0
Envases metálicos contaminados*	0	182	0
Envases plásticos contaminados*	197	320	0
Filtros de aceite usado*	87	84	0
Fluorescentes*	158	300	0
Material eléctrico*	0	637	425
Pinturas y barnices*	0	224	0
Baterías usadas*	0	207	0
Neumáticos usados	11.300	0	0
Chatarra	9.760	9.460	10.740
Escombro	0	0	43.480
Mezcla bituminosa	0	0	60.300
Transformador aceite con PCB*	0	5.355	2.995
Goma	0	760	0
TOTALES	67.494	90.089	235.807

* Residuos peligrosos

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.

- 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 2024.

Durante 2024, se han gestionado un total de 783.164 kg de residuos indirectos, que engloban 8.002 kg de residuos peligrosos, procedentes del punto limpio pesquero y 775.162 kg de residuos no peligrosos.

Operativa general del Puerto

Son residuos generados en la limpieza de los muelles, viales y lámina de agua. A continuación, se muestra la evolución por tipo de residuo:

Evolución de residuos de la operativa general del Puerto (Kg)			
Residuos	2022	2023	2024
Restos de limpieza de muelle y viales (barreduras)	467.800	218.220	0
Plásticos boyas	0	9.654	0
Madera	44.050	72.780	63.400
Papel y cartón	26.871	23.005	0
Restos de mercancías minerales (descarga de barcos)	26.240	0	0
Restos de mercancías agroalimentarias (descarga de barcos)	125.170	150.520	225.960
Restos de limpieza de lámina de agua (barreduras)	126.080	144.320	139.880
RSU Recolector (edificios y concesiones)	124.280	181.860	129.900
TOTALES	940.491	800.359	559.140

No se han producido restos de mercancías minerales al mejorar la recuperación de estos derrames por las propias empresas y los restos de limpieza de lámina de agua y de muelle y viales se han llevado a valorización.

Se destinan todos los residuos a diferentes operaciones de valorización.

Puerto pesquero (lonja y punto limpio)

El punto limpio da servicio de recogida de residuos del sector pesquero del Puerto de Santander, incluyendo sus residuos MARPOL. Su evolución se muestra a continuación:

Evolución de residuos del Puerto Pesquero (kg)			
Residuos	2022	2023	2024
RSU Recolector	85.170	137.180	194.704
Madera	0	0	8.820
Redes de pesca	2.700	1.240	1.960
Redes de pesca	0	9.110	4.190
Absorbentes y sólidos impregnados*	114	212	105
Aceite de motor*	11.192	14.250	4.570
Aceite vegetal	0	4.245	4.008
Plásticos/Envases	1.640	0	2.340
Pinturas y barnices*	755	731	245
Envases metálicos contaminados	324	498	0
Envases plásticos contaminados*	1.349	1.753	1.663
Filtros de aceite usado*	239	511	237
Fluorescentes*	721	1.044	1.182

Material eléctrico*	0	305	0
TOTALES	104.204	171.079	224.024

* Residuos peligrosos

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. Se está planteando para el próximo año.

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 (oficinas, talleres, equipos y obras) los residuos Marpol I y V de barcos comerciales y Marpol I de pesca, los residuos generados en lámina de agua y rampas; así como los residuos compatibles con usos ciudadanos.

En el puerto comercial: residuos de viales y zonas públicas, residuos por escala de barco en graneles sólidos y residuos en limpiezas puntuales como derrames de mercancías y otros de tipo accidental.

En el puerto pesquero: residuos de Lonja y punto limpio y los residuos recolectados de los contenedores distribuidos en la zona de servicio del 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.

X	▪ Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto
	▪ Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios portuarios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la ley de residuos.
X	▪ Normas de obligado cumplimiento
	▪ Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados
	▪ Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental.

X	▪ Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria
X	▪ Puntos limpios con recogida separada
X	▪ Zonas de compostado y zonas de secado de residuos inertes.
X	▪ Convenios de buenas practicas
X	▪ Campañas de sensibilización
X	▪ Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria
X	▪ 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. En 2024 se produjeron dos excesos, en total 1,5 Tn, 135 € de penalización.
- Control, limpieza y facturación de derrames de graneles sólidos desde camión por viales públicos y glorietas a las empresas estibadoras, almacenistas o transportistas (nuevo procedimiento implantado)

- 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 (parcialmente)
 ☐ En implantación
 ☐ En proyecto
 ☐ No está previsto

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

Sólo se verifica en los 3 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.

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.

Dragado de primer establecimiento en obra del Muelle de Raos 9: su objetivo es permitir el fondeo de los cajones en la fosa de cimentación y el calado en la fosa de atraque y canal de navegación necesario para la operación de los buques de proyecto.

- Informar sobre la razón del dragado

☒	Primer establecimiento	☐	Mejora de calado	☐	Preparación cimentación
☒	Mantenimiento	☐	Ambiental		

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

2023	(m ³)	% sobre el total
Volumen total de material dragado	328.350,60	100%
Volumen de material de categoría A	222.709,60	68%
Volumen de material de categoría B	105.641,00	32%
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.

El material dragado en la obra del muelle de Raos 9 es trasladado al punto de vertido autorizado por el Instituto Español de Oceanografía.

MEDIO NATURAL

A_26 Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.

- Proporcionar una relación esquemática de los espacios protegidos que puedan verse afectados por la *actividad portuaria*⁴ o sus ampliaciones:

Nombre	Tipo de espacio ⁵	Distancia al puerto ⁶
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

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.

4 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.)

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

6 Se entiende la distancia al puerto físico, es decir, zona terrestre y zona I. Cuando esté dentro, parcial o totalmente, se indicará: incluido o incluido parcial, según corresponda. Cuando sea colindante, se indicará: 0 km.

- Informar si dichos espacios tienen establecido un plan de gestión en el que participe la Autoridad Portuaria, o en su defecto, si éste está previsto o en elaboración:

Nombre del lugar	Plan de gestión ⁷
Dunas del Puntal y Estuario del Miera	Plan Marco de Gestión de la ZEC Litoral (BOC núm. 170 de 10 de abril de 2017)

- 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*.

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 2024: en desarrollo, desarrollado
Año	Año de finalización en caso de haberse finalizado antes de 2024 o durante 2024
Motivo	Razón que motivo el estudio, como son: evaluación de impacto ambiental de proyectos, de planes y programas, etc.

⁷ Tener en cuenta posibles convenios, patronatos, fundaciones, etc en los que participe la Autoridad Portuaria destinados a la preservación de dichas zonas.

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 bionomía 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 proyectos 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	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.

Superior al 70,67 %

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)*

	2020	2021	2022	2023	2024
Consumo en m ³	38.109	31.516	41.654	51.808	50.979

	2020	2021	2022	2023	2024
Superficie zona de servicio en m ²	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio m ³ /m ²	0,013	0,011	0,010	0,018	0,018

Se ha considerado el consumo de red controlado y el no controlado más pérdidas. El agua de lluvia recogido en un aljibe y consumido, ascendió a 7.895 m³, que no se ha incluido en el consumo.

- Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2024:

Fuente de consumo	% sobre el total, incluida agua de lluvia	% sobre el consumo de red
Doméstico/oficinas	2,69 %	3,11%
Otros usos (indicar cuáles) LIMPIEZA VIALES/CAMPAS	13,41%	15,49%
Instalaciones industriales APS (Fábrica de hielo, Lonja, lavadero de cajas)	10,92%	12,61%

- Informar si los datos facilitados son

☒

Son datos medidos

☐

Son datos y estimaciones

☐

Son estimaciones

- Informar sobre medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:

- Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación y detectar pérdidas
- 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 un aljibe de captación de agua de lluvia en funcionamiento desde septiembre de 2020. La existencia del aljibe ha permitido un ahorro de 7.895 m³ en 2024

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.

	2020	2021	2022	2023	2024
Eficiencia de la red en %	75,33	93,17	85,51	71,89	70,79

*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 pérdidas de la red) = 35.068 m³

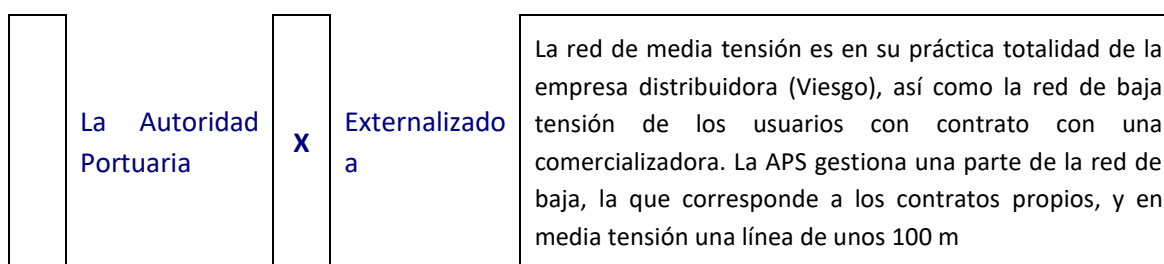
- Informar sobre las medidas adoptadas para mejorar el control de los consumos, así como para reducir posibles pérdidas.

Se está trabajando en la detección y reparación de fugas de agua mediante el seguimiento de la variación anómala de consumos de los contadores existentes.

Se tiene previsto la sustitución de contadores de lectura directa por contadores de lectura a distancia, incrementando su número de forma que se fraccione la red y se facilite la detección de fugas. Igualmente, agilizará el control de los consumos facilitados por la APS a terceros

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



- Informar sobre quien realiza la venta de energía eléctrica a operadores del puerto

	La Autoridad Portuaria	X	Externalizada	Una empresa comercializadora en la totalidad de las concesiones, salvo una, e instalaciones de la APS cedidas mediante convenio (Guardia Civil, CNP, Aduana y Delegación del Gobierno) La APS vende energía eléctrica en una concesión y en obras y en campas o instalaciones dadas en autorización
--	------------------------	----------	---------------	---

- 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 considerará energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros.)*

	2020	2021	2022	2023	2024
Consumo en Kwh	2.883.451	2.569.820	2.676.163	2.643.390	2.431.353
Superficie zona de servicio en m ²	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio Kwh/m²	1,02	0,91	0,94	0,93	0,86

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2024:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado de viales y campas	45%
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	30%
Otros usos	25%

- Informar si los datos facilitados son

☐	Son datos medidos	☒	Son datos y estimaciones	☐	Son estimaciones
--------------------------	-------------------	-------------------------------------	--------------------------	--------------------------	------------------

- Informar sobre medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica, como son:
 - Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación
 - Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
 - Sistemas fotovoltaicos.
 - Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido

Colocación de contadores nuevos de energía eléctrica para mejorar el consumo controlado

Renovación de la unidad de climatización de la sala Sotoliva

Sustitución de las luminarias del edificio SEDE a LED

Instalación de paneles fotovoltaicos

Renovación a led de la calle Severiano Ballesteros

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.

	2022	2023	2024
Consumo total de combustibles en Kwh	202.227	174.011	186.143
Superficie zona de servicio en m ²	2.833.430	2.833.430	2.833.430
Ratio kwh/m²	0,071	0,061	0,066

- Informar del consumo por tipo de combustible durante 2024

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	-
Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo	-

Gasolina	22 %
Gasóleo	78 %
Biodiesel	-

- Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2024:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	- %
Vehículos	87 %
Embarcaciones	4 %
Generadores	5 %
Otros usos (Lonja: depósito y elevador)	4 %

- Informar sobre medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:
 - Actualización del parque de automóviles o embarcaciones
 - Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
 - Generación propia de energía eléctrica, indicando el método utilizado.
 - Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido.

- Factores de conversión a kWh

FACTORES DE CONVERSIÓN A kWh

COMBUSTIBLE	KWh/litro	KWh/Kg	
Gas Natural	0,0117	15,75	Gasnam
Gas Natural Licuado (GNL)	6,79	15,75	Gasnam
Gas licuado de petróleo (GPL)		12,75	IDAE
Butano		12,44	IDAE
Propano		12,83	IDAE

FACTORES DE CONVERSIÓN A kWh

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.

- Condiciones 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

☐	▪ Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente
☒	▪ Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones
☒	▪ Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones

- 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 con 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.

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 14001:2015 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 <u>cuyo alcance cubre toda su actividad:</u>		
Tipo de terminal/ servicio	N.º Total	% con SGA
Terminal marítima de mercancías (Cantabriasil, GSW, Raos Aditivos, TASA, Solvay, Noatum, C. Alfa, ALKION, GEFCO, SINTAX, DYNASOL)	11	75%
Terminal de pasajeros	-	
Servicio manipulación mercancías	9	100%
Servicio MARPOL	3	100%
Servicio técnico náutico		
Servicio Practicaje	1	100%
Servicio Amarre/Desamarre	2	100%
Servicio Remolque	2	100%
Servicio portuario: combustible	5	(*)

(*) 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

Se incluye el requisito de disponer de SGA en los pliegos de servicios portuarios y concesiones.