

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER



Fecha 19 de mayo de 2023

Versión 01

ÍNDICE

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER.....	1
INTRODUCCIÓN	4
OBJETO Y ALCANCE DEL PLAN.....	5
Objeto.....	5
Alcance	5
POLÍTICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL.....	6
DEFINICIONES.....	8
ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES	9
Organigrama.....	9
Responsabilidades en materia de movilidad sostenible y seguridad vial	9
Dirección:	9
Responsable de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial.....	10
Comité de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial.....	10
Comité de Empresa	10
Personal de la Autoridad Portuaria de Santander y Comunidad Portuaria	10
ANÁLISIS DE DATOS.....	11
Descripción de la empresa y sus actividades	11
Características de la plantilla	11
Distribución de personas por departamentos/áreas:.....	11
Distribución de personas por puestos	12
Distribución de personas por edad	13
Distribución de personas por sexo.....	14
Distribución de personas por localidad de domicilio	14
Distribución de personas por tipo de horario	15
Tipo de jornada	16
Instalaciones.....	16
Muelles y atraques. clasificación por dársenas.....	16
Muelles y atraques. Clasificación por dársenas	17
Muelles y atraques. Clasificación por dársenas	17
Superficies terrestres en el puerto de santander (m2).....	18
Tráfico.....	19

Accesos y comunicaciones	19
Evolución de los Indicadores de accidentabilidad	27
RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER.....	29
ENCUESTAS A LA PLANTILLA DE LA APS	29
PERFIL DEL ENCUESTADO	29
DESPLAZAMIENTO IN ITINERE	31
DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN	36
HÁBITOS DE CONDUCCIÓN	39
ENCUESTAS A LA COMUNIDAD PORTUARIA	43
PERFIL DE LA EMPRESA	43
MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	47
ÁREAS DE MEJORA DERIVADAS DE LAS ENCUESTAS.....	54
EVALUACIÓN DE RIESGOS	55
Metodología	55
Matriz de Riesgos	57
PROPUESTA DE OBJETIVOS Y PLANES	62
EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN	64
ANEXO I: NOMBRAMIENTO DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL	65
ANEXO II: FORMATO DE ENCUESTA A PERSONAL DE LA APS	66
ANEXO III: FORMATO DE ENCUESTA A EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA.....	67

INTRODUCCIÓN

La Autoridad Portuaria de Santander mantiene un compromiso firme con la mejora de la seguridad vial, a través del despliegue de acciones derivadas de la firma en 2009 de la Carta Europea de Seguridad Vial.

Además, se trata de una organización plenamente consciente de la necesidad de implantar medidas orientadas a la mejora ambiental y la movilidad sostenible, que a su vez, son requisitos de un entorno global cada vez más concienciado y demandante de procesos, servicios y organizaciones sostenibles.

La Autoridad Portuaria de Santander se encuentra certificada, entre otros esquemas, con la norma ISO 45001 de sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo y la norma ISO 14001 de sistemas de gestión medioambiental. Por este motivo, el presente plan se desarrolla de forma integrable en los procesos y líneas estratégicas de ambos sistemas.

OBJETO Y ALCANCE DEL PLAN

Objeto

Este plan tiene como misión definir y desplegar las líneas estratégicas necesarias para la mejora de la seguridad vial y el desarrollo de sistemas de movilidad sostenible en la Autoridad Portuaria de Santander.

Derivado de esta misión, los objetivos específicos de este plan son:

1. Reducción de las ratios de accidentabilidad.
2. Mejora en el registro y análisis de los accidentes relacionados con el sistema vial (en el alcance del plan: infraestructuras e instalaciones de la APS).
3. Reducción de bajas laborales.
4. Mejora en las condiciones laborales y reducción de factores que producen estrés.
5. Reducción de costes asociados a los accidentes de tráfico.
6. Mejora en los tiempos de desplazamiento y reducción de los gastos en combustible.
7. Reducción de la huella de carbono.
8. Mejora de la imagen de la APS de cara a partes interesadas internas o externas, certificaciones de sistema y auditorías externas.

Alcance

Este plan es de aplicación a todo el personal de la Autoridad Portuaria de Santander, así como a las empresas integrantes de la Comunidad Portuaria y visitas.

Desde un punto de vista de infraestructuras, este plan es aplicable a las zonas no concesionadas del recinto portuario de la Autoridad Portuaria de Santander.

POLÍTICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL

Con fecha 1 de abril de 2022, la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Santander aprobó la siguiente Política de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial como marco de referencia para el despliegue del presente plan.

LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER (en adelante APS), en el año 2009 la APS firma la Carta Europea de Seguridad Vial, comprometiéndose a mejorar la seguridad vial en el Recinto Portuario mediante la consecución de los objetivos que se indican a continuación:

- Mejora de la señalización vial horizontal en el Recinto Portuario, mediante el pintado de aquellos viales y cruces que presenten deficiencias por el uso, o tiempo transcurrido desde su pintado, y que, debido a ello, provocan confusión entre los usuarios de las vías de circulación interna del Puerto (Conductores y peatones).
- Realización de campañas informativas sobre el uso del chaleco de alta visibilidad, cinturón de seguridad, limitación de velocidad, etc. mediante la publicación de mensajes y recomendaciones, en los paneles informativos situados en distintas zonas del Puerto.
- Llevar un registro de accidentes e incidentes que sucedan en el Recinto Portuario, en los que hayan estado implicados vehículos, investigando y analizando las causas que los han motivado, con el fin de establecer medidas preventivas que eviten su repetición. Todos los años se elaborará un informe en el que se incluya un apartado destinado a los accidentes de circulación, con los resultados de la investigación y su comparativa con otros periodos, con el fin de valorar la eficacia de las medidas llevadas a cabo durante el periodo 2006-2009, y los compromisos adquiridos para el periodo 2009-2012.

Para reforzar el compromiso que esta entidad adquirió con la firma de la Carta Europea de Seguridad Vial, y siendo consciente de la importancia de establecer una política sobre Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de seguridad en el Puerto de Santander, la **Presidencia de la APS** asume el compromiso de apoyar el desarrollo de un **Plan de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial** con el objeto de:

1. Reducir los índices de accidentabilidad vial.
2. Mejorar el registro y análisis de los accidentes relacionados con el sistema vial (según el alcance definido).
3. Reducir las bajas laborales por accidentes de tráfico.

4. Mejorar las condiciones laborales y reducir factores que puedan afectar a las condiciones psicosociales de los trabajadores.
5. Reducir los costes asociados a los accidentes de tráfico.
6. Mejorar los tiempos de desplazamiento y minimizar los gastos en combustible.
7. Reducir la huella de carbono asociada a los desplazamientos y uso de combustibles.

El alcance de esta política queda circunscrito al Recinto Portuario, y a todo el personal de la APS, así como externo perteneciente a la Comunidad Portuaria y Visitas.

Para poder cumplir todo lo expuesto anteriormente, la Presidencia de la APS facilitará los recursos necesarios, tanto organizativos como materiales, que permitan alcanzar los objetivos planteados en esta política, siempre teniendo en cuenta los límites tecnológicos disponibles. De la misma forma, la APS cumplirá los requisitos legales aplicables en materia de Seguridad Vial, así como otros requisitos que suscriba de forma voluntaria.

La APS considera que la responsabilidad de la gestión de una Movilidad Sostenible y Seguridad Vial incumbe a toda la organización, por ello, se compromete a la difusión de esta política a todas las personas que trabajen para la organización o en nombre de ella, incluyendo a los contratistas, y visitas, así como a las distintas empresas y organismos que constituyen la Comunidad Portuaria, con el propósito de hacerles conscientes de sus obligaciones individuales en esta materia, e instar a las mismas a que la apoyen y realicen su trabajo de tal forma que se puedan alcanzar los objetivos de mejora que se vayan estableciendo. Asimismo, esta política estará disponible a cualquier otra parte interesada a través de la Página Web de la APS.

Esta Política se revisará periódicamente para asegurar que sigue siendo pertinente y apropiada para la organización, se mantendrá actualizada con objeto de garantizar su adecuación continua, y estará a disposición de toda persona u organización que la solicite.

DEFINICIONES

A continuación, se recogen algunas definiciones relevantes para la lectura e interpretación del presente plan.

MOVILIDAD SOSTENIBLE: Como movilidad sostenible se engloban todos los desplazamientos que respeten el medioambiente y reduzcan el consumo de combustibles fósiles y con ello las emisiones de CO₂e.

SEGURIDAD VIAL: es el conjunto de objetivos y acciones que tienen como fin un adecuado funcionamiento del tráfico y que están orientadas a la prevención de accidentes. Estas medidas se pueden ver condicionadas por factores como el sistema vial y su estado, así como por los usuarios del mismo.

ACCIDENTE DE TRABAJO: Toda lesión corporal que un trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que se ejecute, incluyendo las categorías recogidas en el artículo 156.2 de la Ley General de la Seguridad Social.

ACCIDENTE DE TRÁFICO/CIRCULACIÓN: se trata de aquel que está involucrado al menos un vehículo y se produce en una vía o área perteneciente al sistema vial.

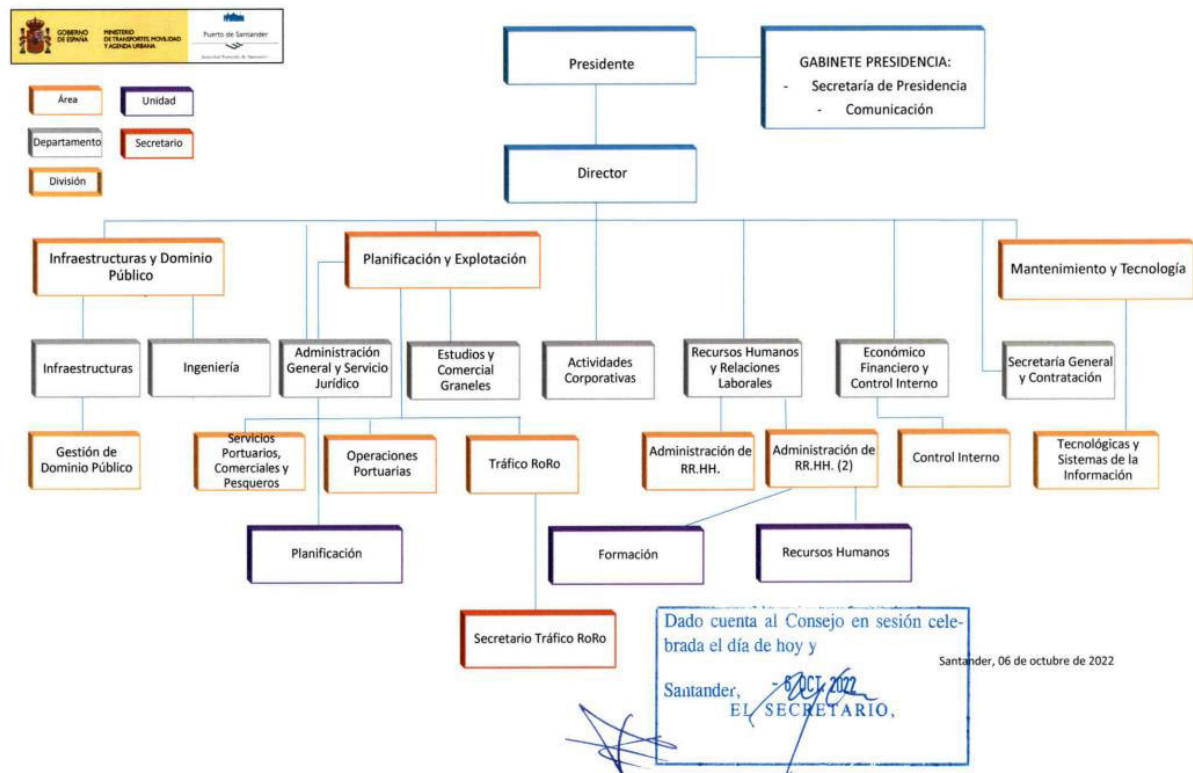
ACCIDENTE DE TRÁFICO IN ITINERE: todo aquel accidente que se produce en el trayecto entre el domicilio de la persona trabajadora y su puesto de trabajo y en el que intervenga al menos un vehículo. Para que un accidente de tráfico sea considerado in itinere, además, se tiene que producir sin interrupciones entre el trabajo y el accidente y en el itinerario habitual del trabajador.

ACCIDENTE DE TRÁFICO EN MISIÓN: todo aquel sufrido por un trabajador que utilice un vehículo para desplazarse de forma no continuada para el ejercicio de sus funciones, en su horario laboral, fuera de su centro de trabajo.

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

Organigrama

La estructura actual de la Autoridad Portuaria de Santander queda reflejada en el organigrama publicado con fecha 6 de octubre de 2022.



Responsabilidades en materia de movilidad sostenible y seguridad vial

A continuación, se detallan las principales funciones y responsabilidades de los distintos participantes en la definición y desarrollo del presente plan.

Dirección:

Promover la elaboración y desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Autoridad Portuaria de Santander.

Nombrar a las personas responsables de su desarrollo y, en su caso, realizar el nombramiento de los miembros del Comité de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial y del Responsable de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial.

Dotar de los recursos necesarios para la ejecución y seguimiento del plan, siendo estos recursos tanto económicos como materiales y/o de recursos humanos.

Participar en el seguimiento de las acciones del plan, así como en la evaluación de la eficacia de las mismas.

Responsable de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial

Elaboración y desarrollo del plan con colaboración, en su caso, de consultora externa.

Definición de los objetivos, así como los planes de acción necesarios para su consecución.

Integrar las acciones derivadas del plan en el sistema de gestión de seguridad y salud laboral de la organización.

Planificar la formación e información en materia de movilidad sostenible y seguridad vial tanto para los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Santander como para la Comunidad Portuaria.

Comité de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial

Identificar posibles necesidades de mejora en materia de movilidad sostenible y seguridad vial.

Realizar propuestas de objetivos y acciones.

Participar en la implantación y seguimiento del plan.

Comité de Empresa

Identificar posibles necesidades de mejora en materia de movilidad sostenible y seguridad vial.

Realizar propuestas de objetivos y acciones.

Comunicar a los trabajadores el plan y fomentar la cultura de movilidad sostenible y seguridad vial entre la plantilla.

Personal de la Autoridad Portuaria de Santander y Comunidad Portuaria

Participar en las actividades formativas y tomar atención de la información recibida en materia de movilidad sostenible y seguridad vial.

Aportar información relevante a través de encuestas u otros sistemas de recopilación de información que plantee el Comité de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial.

Participar de la cultura de movilidad sostenible y seguridad vial y ser receptivos a las propuestas realizadas a través del plan.

ANÁLISIS DE DATOS

Descripción de la empresa y sus actividades

La APS es una Entidad de Derecho Público de las previstas en el artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propio, independiente de los del Estado, y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus funciones, regida por 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.

La plantilla de la APS está formada por alrededor de 180 trabajadores.

Su ámbito territorial es la Zona de Servicio Marítimo-Terrestre del Puerto de Santander, y los espacios afectados al servicio de señalización marítima asignados por la Administración General del Estado.

Dicha Zona está emplazada sobre las riberas norte, sur y oeste de la Bahía de Santander, ocupando una superficie de 300 Hectáreas. La APS también administra una superficie marítima de 3.400 Hectáreas de extensión, de las cuales 1.800 Hectáreas corresponden a las aguas interiores de la Bahía de Santander.

Sus competencias están relacionadas con las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y servicios portuarios, y con la gestión del dominio público portuario.

Características de la plantilla

A continuación, se detallan las características de la plantilla de la Autoridad Portuaria de Santander.

Distribución de personas por departamentos/áreas:

Policía Portuaria	49	34,5%
Mantenimiento	18	12,7%
Económico Financiero	12	8,5%
Infraestructuras	11	7,7%
Recursos Humanos	8	5,6%
Servicios Pesqueros	7	4,9%
Administración y Asuntos jurídicos	6	4,2%
Sistemas de información	5	3,5%
Actividades Corporativas	4	2,8%
Dominio Publico	4	2,8%
Operaciones y servicios portuarios	4	2,8%
Presidencia	3	2,1%
Facturación	3	2,1%

Dirección	2	1,4%
Trafico RoRo	2	1,4%
Planificación	2	1,4%
Prestaciones de Servicios	1	0,7%
Estudios y Comercial Graneles	1	0,7%

Total 142

Teniendo en cuenta la distribución de la plantilla por áreas, se observa que más de un 70% de la plantilla realiza desplazamientos en misión con frecuencia media/alta para el desarrollo de sus funciones como podrían ser las áreas de Policía Portuaria, Mantenimiento, Infraestructuras, Ayudas a la Navegación, etc.

Distribución de personas por puestos

Policía Portuario	49
Jefe de Departamento	8
Jefe de División	8
Técnico Económico Financiero	7
Administrativo General	7
Responsable de Mantenimiento	5
Técnico de Infraestructuras	4
Jefe de Área	3
Jefe de Unidad	3
Responsable de Infraestructuras	3
Responsable Oficina Secretaría General	3
Técnico de Sistemas de Ayuda a la Nav.	3
Jefe de Equipo de Mantenimiento	3
Jefe de Equipo Policía Portuaria	3
Oficial de Obras y Mantenimiento	3
Servicio de Soporte	3
Responsable de Sistemas de Información y Comunicaciones	2
Técnico de Operaciones y Servicios P.	2
Técnico en Sistemas	2
Asistente de Dirección	2
Presidente	1
Director	1
Secretario Fuera de Convenio	1
Responsable de Comunicación e Imagen	1
Responsable de Dominio Público	1
Responsable de Facturación	1

Responsable de Infraestructuras	1
Responsable de Medio Ambiente	1
Responsable de Operaciones y Servicios Portuarios	1
Responsable de Policía Portuaria	1
Responsable Económico Financiero	1
Responsable de Comunicación e Imagen	1
Técnico de Facturación	1
Técnico de Seguridad y PRL	1
Técnico Oficina Secretaría General	1
Auxiliar de Obras y Mantenimiento	1
Encargado de Mantenimiento y SAN	1
Operador de Medios Mecánicos	1
Patrón Portuario	1

142

Distribución de personas por edad

40-50 años	48	33,8%
50-60 años	39	27,5%
60 años o más	34	23,9%
30-40 años	15	10,6%
20-30 años	6	4,2%

El mayor porcentaje de personal de la Autoridad Portuaria de Santander se encuentra entre los 40 y los 50 años, seguido de las personas entre 50 y 60 años.

De forma comparativa, a continuación, se incluye la tabla sobre estadísticas 2022 de fallecidos 24h en vías interurbanas de la DGT por tramos de edad. Como se observa, el mayor porcentaje se encuentra entre el rango de 35 a 44 años, seguido de las personas entre 45 y 54 años, así como el tramo entre 55 y 64 años.

Tramos de edad	Fallecidos 24 horas en vías interurbanas (Datos DGT)	Porcentaje
De 0 a 14 años	4	1,0%
De 15 a 24 años	53	13,3%
De 25 a 34 años	51	12,8%
De 35 a 44 años	80	20,1%
De 45 a 54 años	70	17,6%
De 55 a 64 años	68	17,1%
De 65 años y más	72	18,1%

Distribución de personas por sexo

Mujeres	40	28,2%
Hombre	102	71,8%

El 71,8% de la plantilla son hombres frente al 28,2% de mujeres.

De forma comparativa, a continuación, se incluye la tabla sobre estadísticas 2022 de fallecidos 24h en vías interurbanas de la DGT por sexo. Como se observa, el mayor porcentaje se encuentra en hombres con un 79,8%.

Sexo	Fallecidos 24 horas en vías interurbanas (Datos DGT)	Porcentaje
Hombre	317	79,8%
Mujer	80	20,2%

Distribución de personas por localidad de domicilio

SANTANDER	71	50,0%
EL ASTILLERO	6	4,2%
CAMARGO	5	3,5%
PEDREÑA	4	2,8%
MALIAÑO	3	2,1%
ORUÑA DE PIÉLAGOS	3	2,1%
MORTERA	2	1,4%
PIELAGOS	2	1,4%
POLANCO	2	1,4%
SANTA CRUZ DE BEZANA	2	1,4%
CASTAÑEDA	1	0,7%
CATRO URDIALES	1	0,7%
CUDÓN-MIENGO	1	0,7%
ESCALANTE	1	0,7%
GUARNIZO	1	0,7%
GUARNIZO (EL ASTILLERO)	1	0,7%
HERRERA DE CAMARGO	1	0,7%
LA CONCHA DE VILLAESCUSA	1	0,7%
LAREDO	1	0,7%
LIAÑO DE VILLAESCUSA	1	0,7%
LIENCRRES	1	0,7%
LIENCRES	1	0,7%
LIERGANES	1	0,7%
LIÉRGANES	1	0,7%
MADRID	1	0,7%

MARINA DE CUDEYO	1	0,7%
MEDIO CUDEYO	1	0,7%
MOGRO / MIENGO	1	0,7%
MURIEDAS	1	0,7%
NAVAJEDA	1	0,7%
NAVAJEDA (ENTRAMBASAGUAS)	1	0,7%
PARBAYON	1	0,7%
PEDREÑA (MARINA DE CUDEYO)	1	0,7%
PEÑACASTILLO	1	0,7%
PUENTE ARCE	1	0,7%
PUENTE ARCE - PIELAGOS	1	0,7%
PUENTE VIESGO	1	0,7%
QUIJANO DE PIELAGOS	1	0,7%
RIAÑO DE IBIO (MAZCUERRAS)	1	0,7%
RUMOROSO, POLANCO	1	0,7%
SAN FELICES DE BUELNA	1	0,7%
SAN SALVADOR	1	0,7%
SANTILLANA DEL MAR	1	0,7%
SESTAO	1	0,7%
STA CRUZ DE BEZANA	1	0,7%
SUANCES	1	0,7%
TORRELAVEGA	1	0,7%
VALDECILLA	1	0,7%
VERNEJO	1	0,7%
VILLABAÑEZ (CASTAÑEDA)	1	0,7%
VILLANUEVA	1	0,7%
VIOÑO DE PIELAGOS	1	0,7%

El 50% de la plantilla reside en Santander y aproximadamente un 60% reside en el arco de la Bahía por lo que los desplazamientos son mayoritariamente de media inferior a 20 kms.

Distribución de personas por tipo de horario

Partido	27	19,0%
Continuo	69	48,6%
2 turnos	5	3,5%
3 turnos	41	28,9%

El 48,6% de la plantilla tiene horario continuo, seguido de un 28,9% que tiene 3 turnos (policía portuaria).

Tipo de jornada

Por norma, los servicios técnicos-administrativos cuentan con jornada intensiva de lunes a viernes, con un horario fijo de presencia en el puesto de trabajo de 9:00 a 14:30 horas, completándose el resto de la jornada con flexibilidad entre las 7:30 y las 9:00 y entre las 14:30 y las 16:00 horas, martes, jueves y viernes y entre las 14:30 y las 18:30 horas, los lunes y los miércoles.

El horario continuo reduce los desplazamientos en misión a un trayecto de ida y otro de vuelta, frente a los cuatro trayectos que se producirían en horario partido.

Algunos puestos como puede ser los de policía portuaria, están sujetos a horario por turnos.

Instalaciones

A continuación, se desglosan las distintas infraestructuras con las que cuenta el Puerto de Santander a Fecha del presente Plan.

Muelles y atraques. clasificación por dársenas

Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Dársenas Comerciales				
Dársena de Maliaño				
Muelle de la Margen Norte	538	9,5	63	Graneles sólidos, papel, productos forestales
Espigón Norte de Raos				
Muelle nº 1 (Rafael Martínez)	300	13	220	Graneles sólidos
Muelle nº 2 (Gabriel Huidobro)	208	13	270	Graneles sólidos. Mercancías general
Muelle nº 3	569	13	270	Graneles sólidos. Mercancías general Mercancías peligrosas
Muelle nº 5	335	10	54	Graneles sólidos. Mercancías general
Muelle nº 4 (Félix Ducasse)	356	13	170	Productos Agroalimentarios
Muelle nº 7 (Jesús González)	170	10	180	Ro-Ro
Muelle nº 8	796	13	56	Ro-Ro
Muelles de Ribera				
Tramos 1 al 7, ambos inclusive, de Maliaño	710	8	86	Papel, productos forestales
Tramo 8 de Maliaño	102,6	5	84	Atraque de remolcadores del Puerto
Tramo 9 de Maliaño	141,8	7	96	Embarcaciones de la Armada
Tramos 10 y 11 de Maliaño (Bloques)	168,8	10,5	96	Tráfico de pasajeros y Cruceros turísticos
Muelle del Almirante	168,8	9,5	96	Ferry
Atraque de popa para buques	24	9,5	75	Embarcaciones menores. Servicios auxiliares

Muelle de Albareda	267	7,25 a 9,25	62	Servicios Auxiliares Tráfico de pasajeros de Bahía
Muelle de Maura	55,6	6,5	32	
Muelle de Calderón	270	4		
Al Este del Dique de Gamazo				
Muelle de Gamazo	100	4 a 5	20,35	
Embarcaderos de Pasajeros				
Embarcadero de Pedreña	Tráfico de pasajeros de Bahía
Embarcadero de Somo	Tráfico de pasajeros de Bahía

Muelles y atraques. Clasificación por dársenas

Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Dársenas Pesqueras				
Dársena Maliaño				
Muelle Norte	293	5	62	Pesca
Muelle Este (antedársena)	201	5	30	Embarcaciones del servicio, de vigilancia fiscal y pesqueros
Muelle Oeste	313	5,3	28	Pesca
Otras Dársenas (Dársena de Molnedo)				
Muelle Norte	210	3,5	24	Embarcaciones deportivas y auxiliares del puerto
Muelle Sur	245	3,5	18	Embarcaciones deportivas y auxiliares del puerto
Muelle Oeste	126	2	14	Embarcaciones deportivas y auxiliares del puerto

Muelles y atraques. Clasificación por dársenas

Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Dársenas Comerciales				
Dársena de Maliaño				
Muelle de Nueva Montaña	198	5	22	Graneles. Mercancía general
Dársenas Pesqueras				
Ninguno				
Dársena de Molnedo				
Marinas flotantes	1.290	2	10	Amarre de embarcaciones deportivas
Espigón Central de Raos				
Muelle de Alkion - antigua Terquisa	210	11	0	Prod. Quím. LÍq.

Cargadero Cementos Alfa	135	11	0	Gráneles sólidos
En la margen derecha de la Ría de Astillero				
Atracadero aislado de Repsol Química (entre duques de Alba de amarre)	200	9	9,15	Descarga por tubería de productos petrolíferos
En la margen izquierda de la Ría de Astillero:				
Muelle de la factoría Equipos Nucleares, S.A.				
Longitudinal	130	6	30	Carga y descarga de piezas de hasta 800 t
De popa	45	4	0	Carga y descarga de piezas de hasta 800 t.
Astillero Solana, S.A.	60	3	0	Armamento de buques
Astilleros de Santander, S.A.				
Muelle Oeste	177	5	0	Armamento y reparación de buques
Muelle Este	162	4	0	Armamento y reparación de buques

Superficies terrestres en el puerto de santander (m2)

Nombre	Depósitos	Viales	Resto	Zona 2	Total
Muelle de Raos					
Nº 1 Rafael Martínez	58.689	27.779	11.639	0	98.107
Nº 2 Gabriel Huidobro	48.736	18.228	0	0	66.964
Nº 3	91.877	49.999	9.427	0	151.303
Nº 4 Felix Ducasse	32.458	10.944	0	0	43.402
Nº 5	15.000	0	0	0	15.000
Nº 7 Jesús González	56.413	21.903	0	0	78.316
Nº 8	128.309	65.973	0	0	194.282
Muelle de N.M.Q., S.A.	10.474	0	0	0	10.474
Terminal de ALKION (ExTerquisa)	33.282	0	0	0	33.282
Espigón Norte de Raos	0	0	0	60.185	60.185
Espigón Central de Raos	236.993	41.913	19.396	293.249	591.551
Dársena de Maliaño					
Muelle Oeste	19.322	3.965	0	0	23.287
Muelle Norte	21.083	6.814	0	0	27.897
Muelle Sur	1.754	3.263	12.351	0	17.368
Muelle Este	0	1.995	0	0	1.995
Muelle de la Margen Norte de Maliaño	27.471	9.496	24.340	0	61.307
Muelles de Maliaño					
Consortio de la Zona Franca de Santander	27.664	0	0	0	27.664
Muelles de Maliaño. Tramos 1 al 7	40.511	20.074	5.074	0	65.659

Muelles de Maliaño. Tramos 8 al 9	12.121	6.590	0	0	18.711
Muelles de Maliaño. Tramos 10 al 11	11.565	3.851	0	0	15.416
Muelle Almirante	12.427	3.731	0	0	16.158
Muelle Albareda	18.624	0	0	0	18.624
Muelle Maura	0	0	2.268	0	2.268
Muelle Embarcadero (Pasajeros de Bahía)	0	0	4.376	0	4.376
Muelle Calderón	0	0	4.887	0	4.887
Dársena de Molnedo	0	4.343	20.100	0	24.443
Zona de San Martín	0	0	0	36.137	36.137
Zona del Promontorio	0	0	0	25.081	25.081
Polígonos					
Zona de Wissocq	83.664	25.462	0	0	109.126
Ciudad del Transportista	0	0	0	101.000	101.000
Actimarsa (Polígono de Raos)	0	0	0	373.131	373.131

Tráfico

Las principales actividades del Puerto de Santander son el transporte de mercancías y el tráfico de pasajeros.

Las mercancías pueden agruparse en cuatro grandes categorías:

- Graneles líquidos.
- Graneles sólidos.
- Mercancía general.
- Tráfico Roll-on/Roll-off (Ro-Ro).

Accesos y comunicaciones

RED VIARIA

Los principales accesos al Puerto de Santander son los siguientes:

- **Desde Asturias:** por la Autovía del Cantábrico (A-8), que enlaza en Torrelavega con la Autovía Cantabria-Meseta (A-67). De ésta última parte un ramal que permite el acceso directo al Puerto de Raos a través de una glorieta elevada sobre la A-67 y las vías de ferrocarril que acceden al Puerto, acompañada de los ramales correspondientes de entrada y salida a la A-67 en ambos sentidos
- **Desde Palencia:** por la Autovía Cantabria-Meseta (A-67), de la que parte un ramal que permite el acceso al Puerto de Raos.
- Desde Burgos: por la Carretera N-623, que enlaza con la Autovía Cantabria-Meseta (A-67), de la que parte un ramal que permite el acceso al Puerto de Raos.

- **Desde Bilbao:** por la Autovía del Cantábrico (A-8), que enlaza con la Autovía S-10, de la que parte un ramal que permite el acceso al Puerto de Raos.

RED FERROVIARIA

Las líneas ferroviarias que comunican Santander con el resto de España son las siguientes:

- **Línea de ADIF**, ancho ibérico, de Madrid a Santander pasando por Valladolid y Palencia.
- **Línea de ADIF**, de vía métrica, de Santander a Bilbao y de Santander a Oviedo y Gijón.

La entrada y salida de vagones en el Puerto se realiza a través de la vía de acceso que parte de la Estación de Clasificación construida en Muriedas, y enlaza directamente con los muelles de Raos. En dicha Estación está previsto realizar una importante actuación para habilitar 4 vías para trenes de más de 608 m. de largo, principalmente destinadas al tráfico de coches, y también actuaciones en catenaria y pórticos. La obra está prevista terminarla para agosto de 2024.

ACCESO POR VÍA MARÍTIMA

Para el acceso al canal principal de navegación del Puerto de Santander se parte de una situación geográfica inicial de Latitud = 43° 29' N y Longitud = 3° 45' W.

Una vez en esta situación se deberá poner el rumbo = 179°, pasando, de este modo, por el Este de la Isla de Mouro a aproximadamente 400 metros (2 cables) de distancia. Superada esta Isla, y una vez que aparezca al Suroeste la Isla Horadada tras la Punta del Puerto se pondrá rumbo a la Punta del Rostro en Pedreña con rumbo = 213°.

Al estar enfiladas la Punta del Puerto y el Sur de la Isla de la Torre se cambiará rumbo a la enfilación de entrada al Canal con rumbo = 236°, conocida como “Enfilación del Puntal” constituida por dos torres metálicas sobre la playa.

Siguiendo esta enfilación, cuando por el costado de estribor estén enfilados el Islote Horadada y el extremo nordeste de la Isla de la Torre, se cambiará la proa hacia la boya Nº 4 para, posteriormente, poner rumbo 259,5° hacia la luz de sectores del canal principal (Rojo-Blanco-Verde) 6 millas, colocada en una torre ubicada en el Muelle de Maliaño en situación Latitud = 43° 27' N y Longitud 3° 48' W.

Cuando se llega a la altura de la boya nº 8, el canal principal gira hacia el Sur quedando los muelles de Maliaño al Noroeste y apareciendo al Sudoeste los muelles comerciales de Raos.

Este canal principal, es navegable por buques de gran porte, pues a la bajamar escorada asegura 12 m. de calado desde su entrada hasta la boya nº 3. En el resto del canal y entre boyas, hasta los muelles comerciales de Raos inclusive, 11,50 m., excepto frente al Muelle nº 7 de Raos, que en una anchura de 50 m. solo hay 10 m.

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

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

No hay restricciones respecto a la eslora o manga pues la anchura del canal es de 150 m. en su parte más estrecha del tramo principal, alcanzando los 250 m. en su entrada e incluso los 400 m. frente al Muelle nº 4 de Raos. Desde la punta del pantalán de Dynasol S.A. hasta el Dique nº1 de Astillero la anchura es de 100 metros en las alineaciones rectas y 120 metros en las curvas.

INSTALACIONES PARA TRÁFICOS ESPECÍFICOS

DESCARGA DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS DE REPSOL QUÍMICA S.A

Pantalán de atraque de buques tanque de hasta 34.000 toneladas de peso muerto, con calado de 9 m en bajamar viva, y tubería de descarga de 1.700 m de longitud sobre postes y pasarela elevada sobre la bahía, y 2.100 m en tierra hasta su factoría de Gajano. El pantalán está situado en la margen derecha de la Ría de Astillero, frente al Espigón Central de Raos.

Los productos descargados son: aceites tangenciales, ciclohexano, aceites de conversión y gases licuados, entre otros, estando el rendimiento entre 600 y 1.000 toneladas/h.



MUELLE DE NUEVA MONTAÑA QUIJANO, S.A.

Muelle de 6 metros de calado bajo el cero, y una longitud de 170 m. Está situado en la Margen Sur de la antedársena de Maliaño. Actualmente se encuentra en régimen de concesión otorgada a la empresa Global Steel Wire. Se descarga principalmente chatarra y se cargan productos acabados de GSW y ACERIASA.



SILO SOLVAY Y CARGADERO DE CARBONATO SÓDICO

Instalación ubicada en el muelle de Raos 2, que consta de una máquina cargadora de carbonato sódico, que es alimentada por una cinta paralela al muelle, desde un silo de 15.000 toneladas. La instalación está otorgada en concesión a Solvay Química S.L, siendo el rendimiento de carga de 600 toneladas / hora.



TUBERÍA DE CARGA Y DESCARGA DE MELAZAS

Se trata de una tubería subterránea paralela al Muelle, de unos 300 m de longitud, que entronca con otra, de unos 80 m de longitud, que conecta con el Parque de Melazas situado dentro de la Zona Franca del Puerto de Santander. Las instalaciones se encuentran ubicadas en el muelle de la Margen Norte. El rendimiento mínimo de la instalación de descarga es de 150 t/hora. En el citado Parque de Melazas hay 4 tanques con capacidad total de 26.000 toneladas.



TERMINAL DE PRODUCTOS QUÍMICOS LÍQUIDOS ALKION TERMINAL SANTANDER S.A

Pantalán de atraque para buques de hasta 30.000 toneladas de peso muerto, con calado de 13 m. Dispone de 4 tuberías de 6" de diámetro, de las que 2 son de acero inoxidable y 2 de acero de carbono. La capacidad de almacenamiento es de 31.400 m³. La capacidad de carga/descarga es de 300 toneladas/hora por tubería.



TERMINAL DE INTERMODAL SHEA SOLUTIONS

En el Espigón Central de Raos esta concesión ocupa una parcela de 10.000 m² destinada a la recepción y expedición de cargas, parking y transferencia de mercancía destinada al tráfico marítimo.



TERMINAL DE GRANELES SÓLIDOS MINERALES DE NOATUM

Instalación situada frente al muelle de Raos 1, que ocupa una superficie de 55.100 m². El almacenamiento se lleva a cabo en dos naves con capacidad para 400.000 m³. La descarga de los barcos se realiza mediante dos grúas de 72 toneladas a 3 tolvas que alimentan una cinta transportadora con una capacidad de 2.150 toneladas/hora, pasando la mercancía a una tolva intermedia con capacidad para 1.500 toneladas/hora, y en última instancia se almacena en las naves o bien se carga en camiones o vagones.



CARGADERO DE CEMENTOS ALFA S.A

Situado en el extremo del Muelle 8 de Raos, dispone de unos fluidores de transporte mecánico para cargar el cemento en las bodegas de los barcos, sin necesidad de aire y sin generar polvo. La terminal dispone de tres silos de 8.000 toneladas de capacidad cada uno. El atraque está configurado por varios pilotes y un cajón central de 33 metros de largo por 13 de ancho.



TERMINAL AGROALIMENTARIA S.A

La terminal está ubicada en una parcela de 33.500 metros cuadrados en el muelle 4 de Raos, y está destinada a cereales y harinas. Su actividad se centra en la recepción por mar y posterior expedición por carretera o ferrocarril de los granos o harinas a granel.

El espacio de almacenamiento tiene capacidad para 102.000 toneladas de cereales y harinas, mediante un sistema de doble almacenaje. Las instalaciones constan de un silo horizontal que ocupa la parte sur de la parcela, un pasillo cubierto en el lado norte destinado a la entrada de camiones para su carga, y 20 silos de almacenamiento de grano.



TERMINAL DE PASAJEROS

En estas instalaciones se centraliza el tráfico de pasajeros tanto de líneas regulares de ferry, como una gran parte de los cruceros turísticos que hacen escala en el puerto de Santander.



TERMINAL PARA DESCARGA Y TRÁNSITO DE GRANELES PULVERULENTOS (RAOS ADITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN S.L.)

La terminal se sitúa en el Espigón Norte de Raos, entre el muelle Raos 5 y el Muelle de Nueva Montaña. Consta de tres silos de almacenamiento, de 6.000 toneladas cada uno, tres básculas para el pesaje de camiones y edificio de almacén y oficinas con panel de control. La descarga de los buques se realiza en el muelle Raos 5, mediante equipo neumático con brazo de aspiración. El material descargado de buque se transporta desde el muelle hasta los silos a través de una tubería de acero.



TERMINAL DE PRODUCTOS FORESTALES

Instalación constituida por una nave de forma rectangular que ocupa unos 12.000 m² en el muelle de la Margen Norte, próxima al cantil del muelle, y una rampa ro-ro diseñada para un buque tipo de 10.000 Toneladas de Peso Muerto (TPM), 170 metros de eslora y 23 de manga. La ubicación de la rampa se encuentra en el extremo Este del muelle de la Margen Norte, en la unión con el Muelle de Maliaño. La instalación está destinada al almacenamiento de productos forestales, y otra mercancía general limpia.



CLdN

Concesionario: CLdN PORTS SPAIN, S.L.

Situada dentro de la Zona de Servicio del Puerto de Santander en el Espigón Central de Raos, y cuenta con una superficie de suelo de 43.491 m² con destino a la recepción y expedición de mercancía general Ro-Ro, excepto automóviles y vehículos comerciales ligeros procedente del tráfico portuario, consolidación de cargas, grupaje, cross-docking u otras operaciones logísticas relacionadas con los remolques y contenedores almacenados en la concesión.



Tráfico mínimo: 13.578 unidades cargadas/descargadas al año

UNIDAD GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES DEL GOBIERNO DE CANTABRIA

Centro integrado del transporte de mercancías, con una superficie de 101.000 m².

Se trata de un recinto vallado y vigilado las 24 horas del día, que dispone de cámaras de vigilancia en distintos puntos del recinto.

Tiene una superficie de 25.000 m² de naves, ocupadas en una gran parte por empresas de paquetería, y 44 módulos de oficinas.

También cuenta con una cafetería y restaurante.

Tiene un parking subterráneo de 250 plazas para vehículos, y en superficie un estacionamiento para



230 vehículos pesados, la gran mayoría de ellos destinado al transporte de mercancías al puerto.

SANTANDER COATED SOLUTIONS

La terminal está situada dentro de la Zona de Servicio del Puerto de Santander, en una parcela de 43.491 m² en el Espigón Central de Raos, destinada al lacado de bobinas y corte a medida.



Estación GNL

Concesionario: REPSOL LNG HOLDING, S.A.

Superficie: 4.902 m² de suelo y 154 m² de subsuelo (Muelle de Maliaño)

Objeto: construcción y explotación de una estación de suministro de GNL como combustible para buques, destinada a uso particular y en exclusiva del concesionario.

Tráfico mínimo: 12.500 toneladas/año.



NCST INVESTMENTS, S.L.

Concesionario: NSCT INVESTMENTS, S.L.

Superficie: 67.361 m² (Espigón Norte de Raos)

Objeto: construcción y explotación de una terminal pública marítima de contenedores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, abierta al tráfico general.

Tráfico mínimo: 35.000 TEUs/año.



TERMINAL DE FERTILIZANTES

Concesionario: COBASA, S.A.

Superficie: 5.788,15 m² de suelo y 486,60 m² de vuelo (Espigón Norte de Raos)

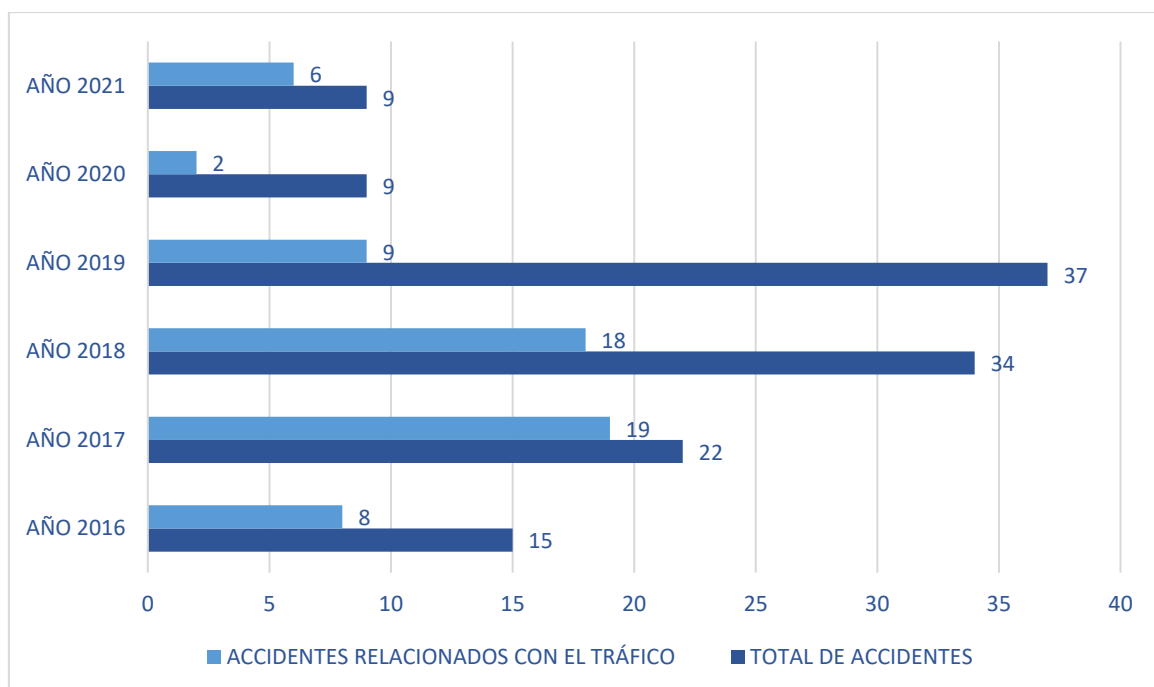
Objeto: construcción y explotación de una terminal pública marítima de fertilizantes sólidos para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, abierta al tráfico general.

Tráfico mínimo: 60.000 toneladas/año

Evolución de los Indicadores de accidentabilidad

TOTAL DE ACCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRÁFICO

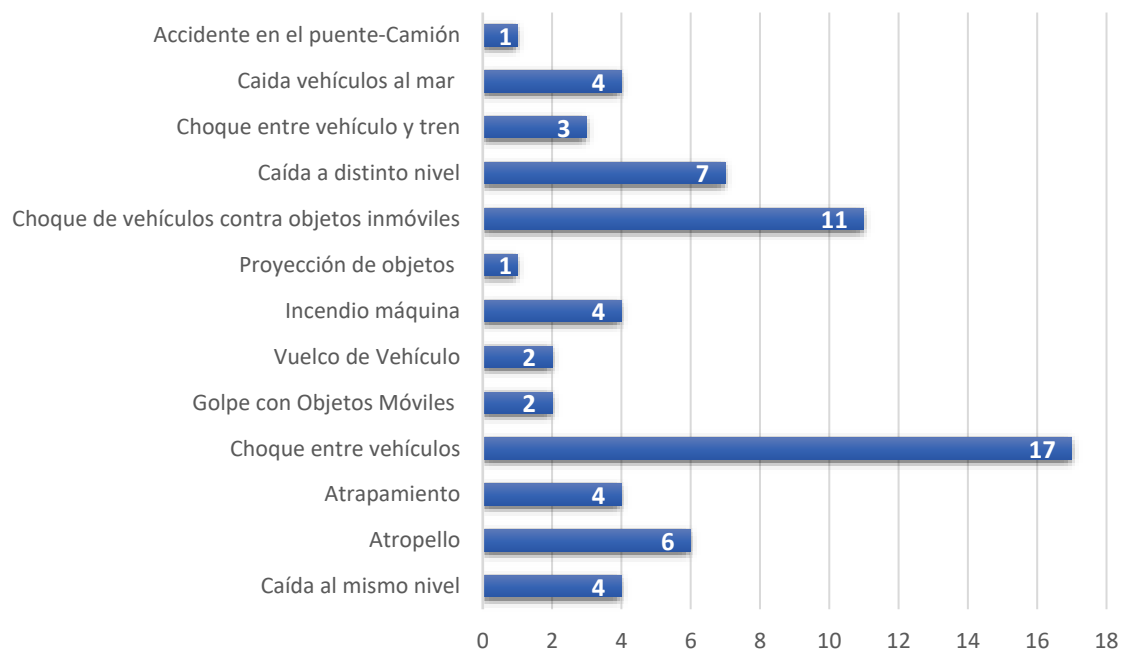
	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
TOTAL DE ACCIDENTES	15	22	34	37	9	9
ACCIDENTES RELACIONADOS CON EL TRÁFICO	8	19	18	9	2	6
% DE ACCIDENTES RELACIONADOS CON EL TRÁFICO	53,33	86,36	52,94	24,32	22,22	66,67



COMPARATIVA DE ACCIDENTES POR AÑO Y CAUSA

	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	TOTAL
Caída al mismo nivel	1	3	0	0	0	0	4
Atropello	1	1	2	1	0	1	6
Choque entre vehículos	3	4	5	4	1	0	17
Golpe con Objetos Móviles	1	1	0	0	0	0	2
Vuelco de Vehículo	0	1	0	0	1	0	2
Incendio máquina	1	1	2	0	0	0	4
Proyección de objetos	0	1	0	0	0	0	1
Choque de vehículos contra objetos inmóviles	0	3	6	1	0	1	11
Caída a distinto nivel	1	2	2	0	0	2	7
Choque entre vehículo y tren	0	1	1	1	0	0	3
Caída vehículos al mar	0	1	0	1	0	2	4
Accidente en el puente-Camión	0	0	0	1	0	0	1
TOTAL	8	19	18	9	2	6	62

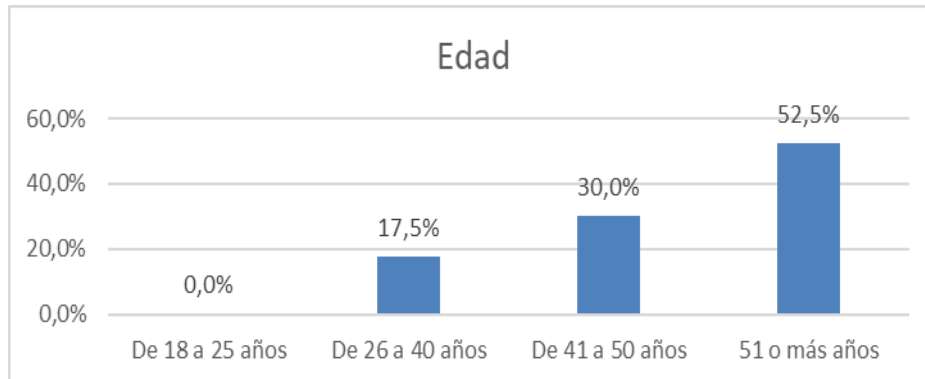
Destaca como causa más frecuente de accidentes relacionado con el tráfico en la zona de Servicio del Puerto de Santander, el CHOQUE ENTRE VEHÍCULOS con un total de 17 (27%), y el CHOQUE CONTRA OBJETOS INMÓVILES con 11 (17,7%).



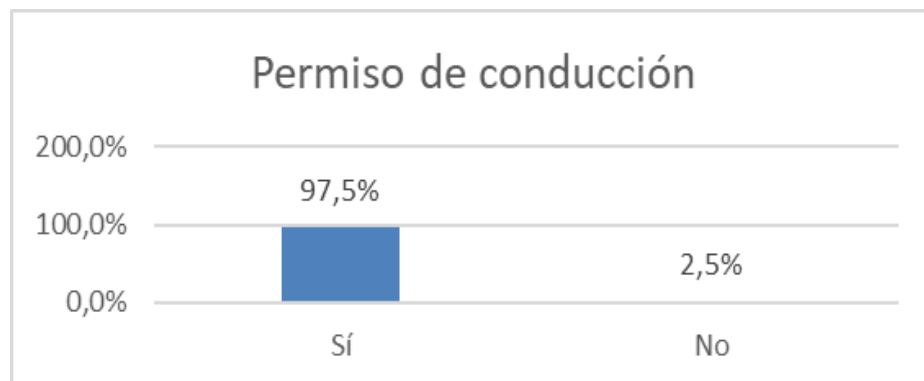
RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

ENCUESTAS A LA PLANTILLA DE LA APS

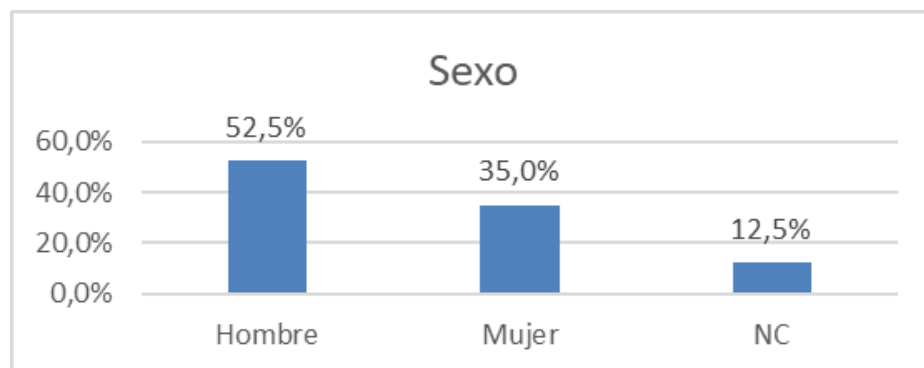
PERFIL DEL ENCUESTADO



El 82,5% de la plantilla encuestada tiene más de 41 años, de los cuales el 52,5% tiene más de 51 años.



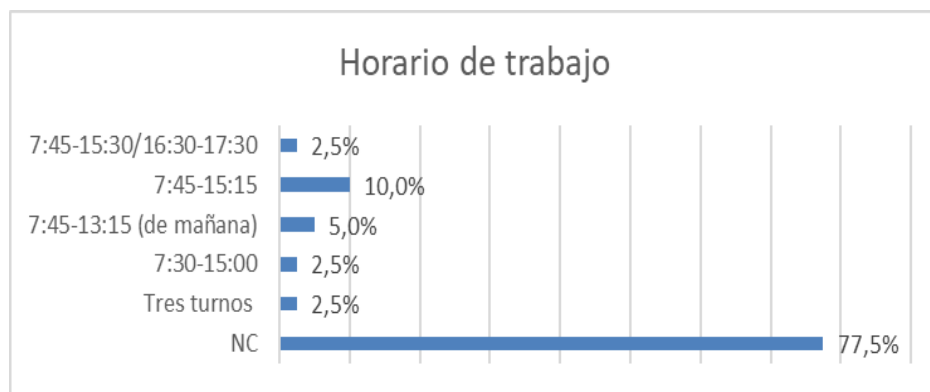
El 97,5% de la plantilla encuestada tiene permiso de conducir.



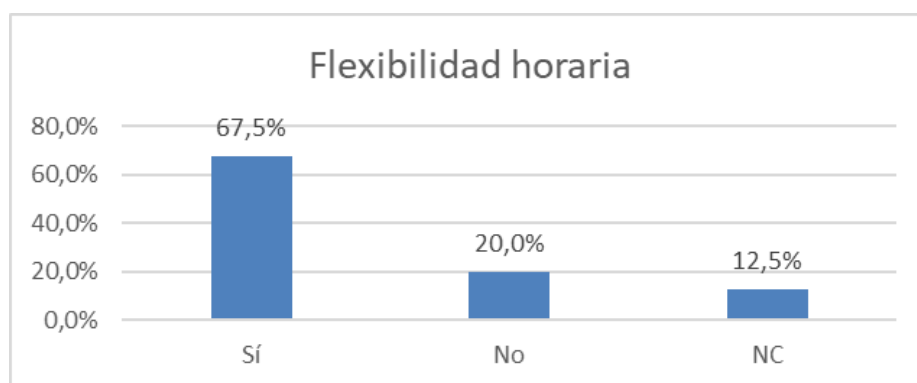
El 52,5% de la plantilla encuestada son hombres y el 35% son mujeres.



De la plantilla que responde a la pregunta sobre los años de experiencia el 100% de los encuestados tiene más de 24 años.

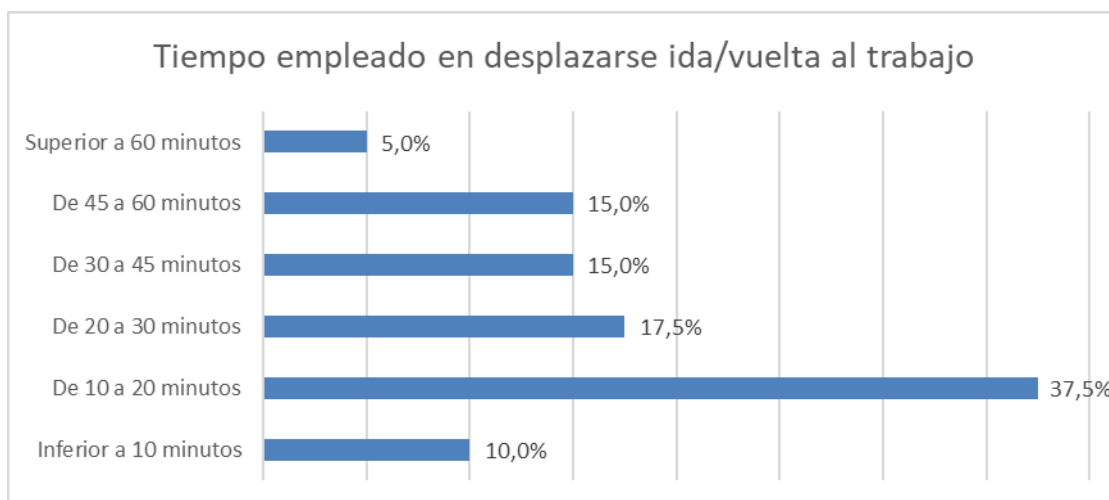


En cuanto a los horarios de trabajo declarados por las personas encuestadas, estos se encuadran dentro de los horarios declarados por la organización que incluyen la jornada intensiva con flexibilidad horaria y el sistema de turnos para algunos puestos concretos.

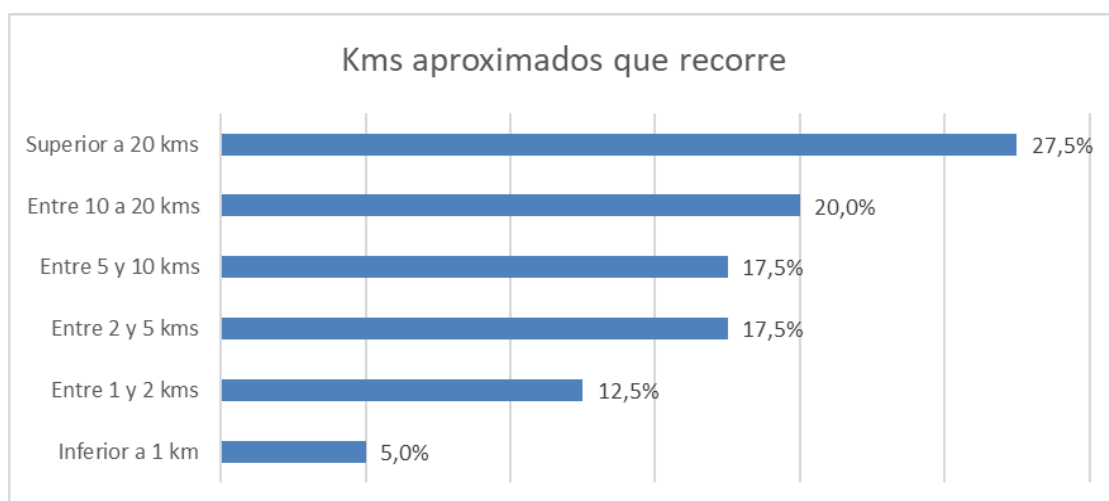


El 67,5% de los encuestados declara contar con flexibilidad horaria.

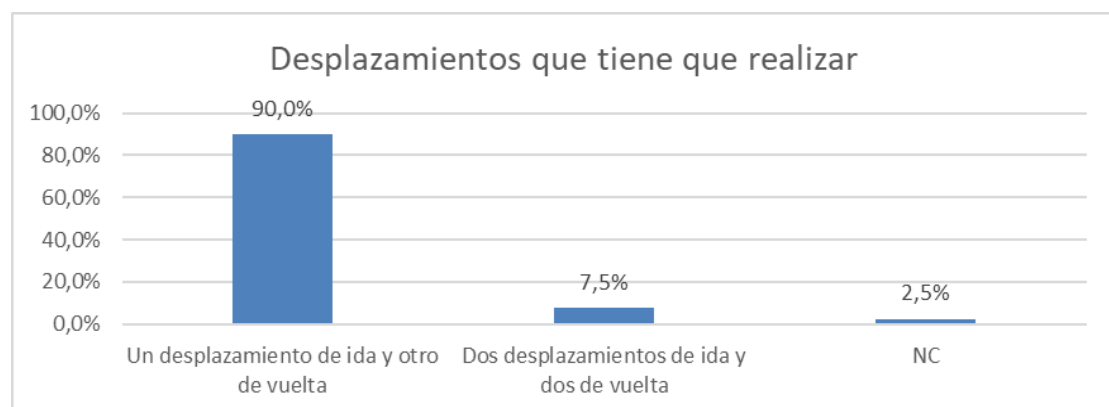
DESPLAZAMIENTO IN ITINERE



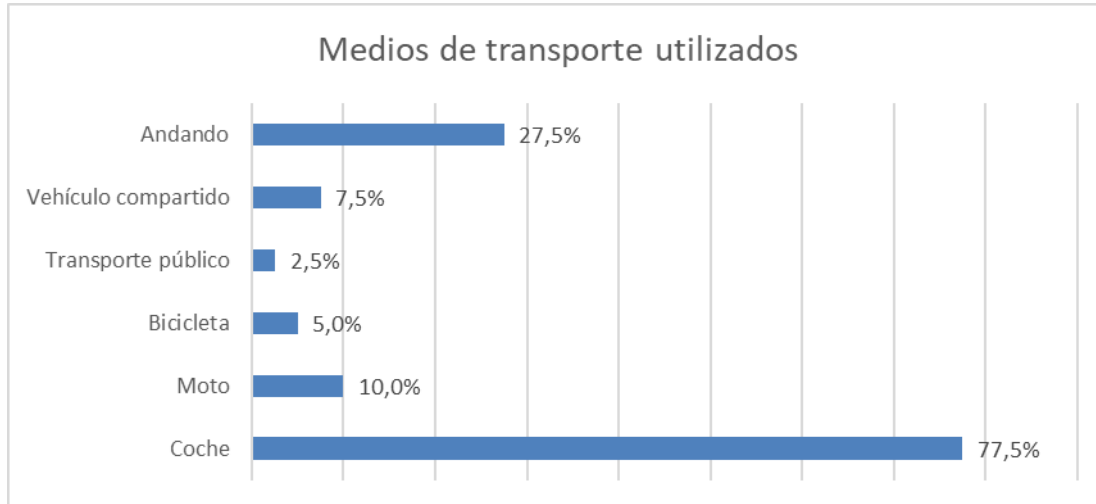
El 37,5% de la plantilla encuestada tarda entre 10 y 20 minutos en llegar al trabajo. El 52,5% de la plantilla encuestada tarda más de 20 minutos, por lo que previsiblemente son desplazamientos desde fuera de Santander.



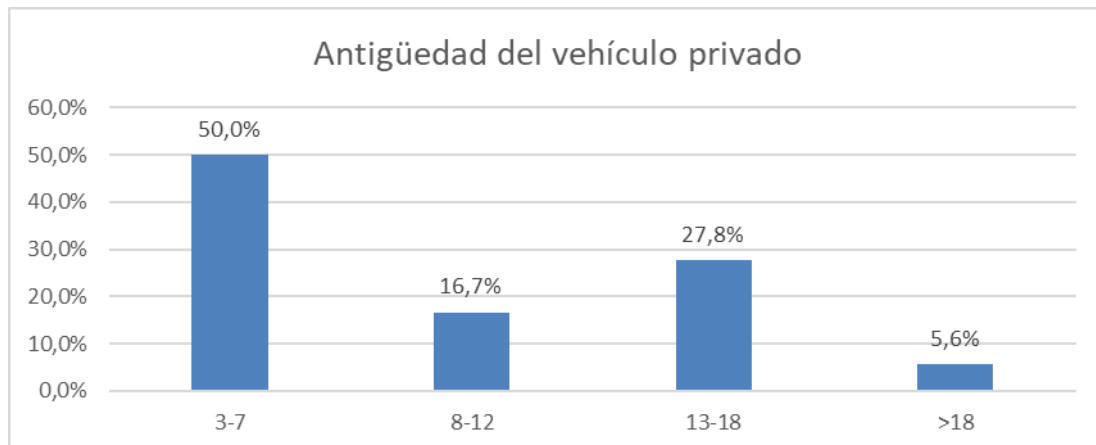
El 27,5% de la plantilla encuestada recorre aproximadamente para desplazamiento in itinere más de 20 kms diarios.



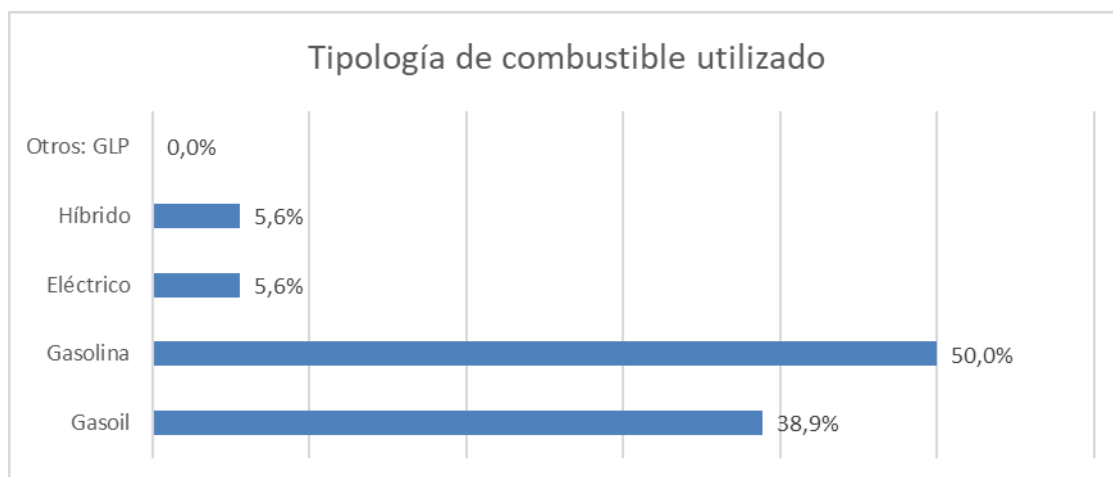
Los desplazamientos se concentran en uno de ida y otro de vuelta para el 90% de la plantilla encuestada. Este dato concuerda con la jornada intensiva declarada por la organización.



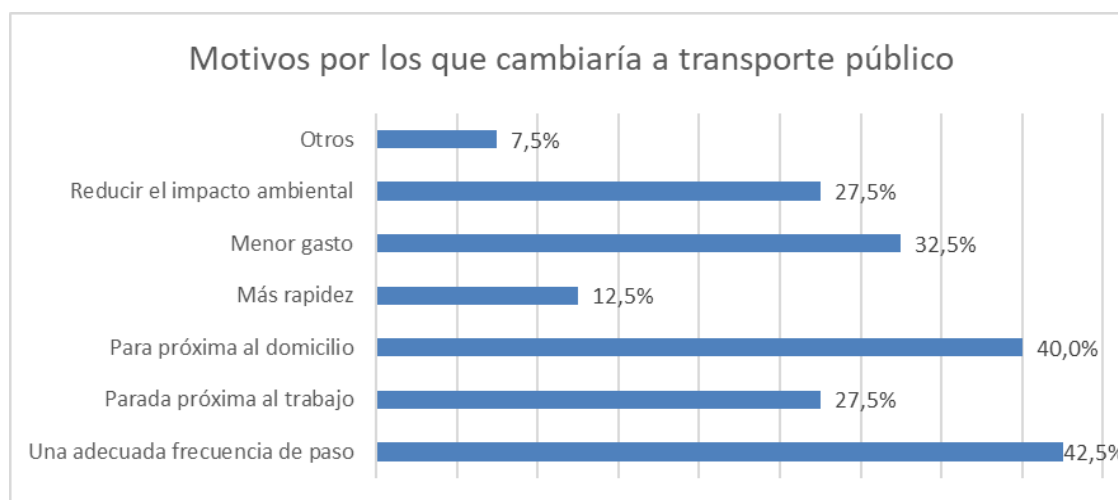
El principal medio de transporte utilizado es el coche con un 77,5%, seguido de andando con un 27,5%.



En cuanto a las personas encuestadas que se desplazan en coche, el 50% cuenta con vehículo de antigüedad inferior a los 7 años, frente al 27,8% que cuenta con vehículos entre 13 y 18 años.

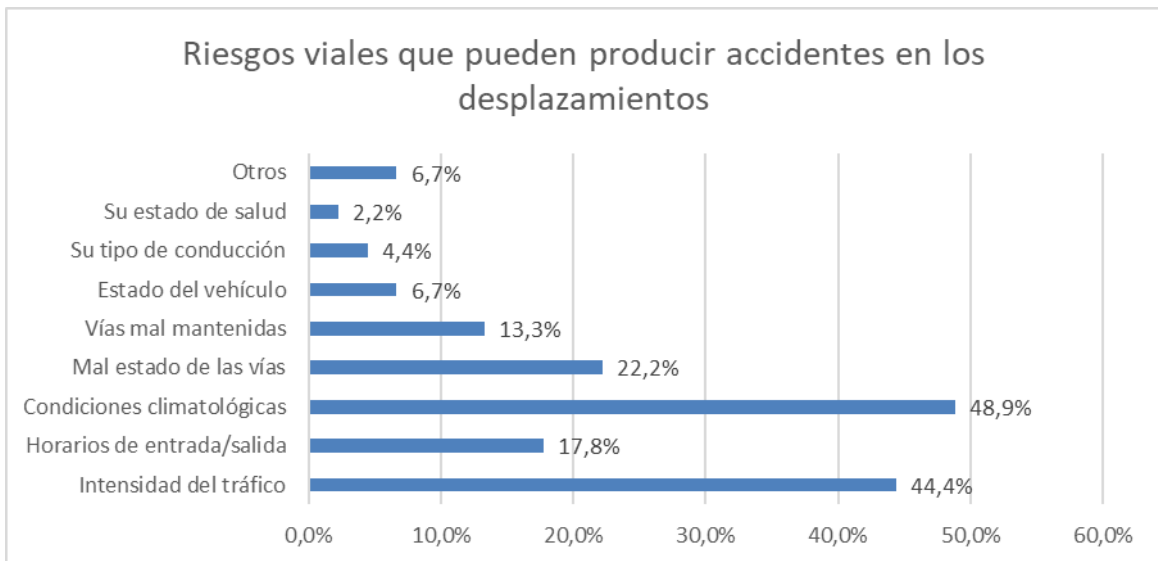


Los principales combustibles utilizados son la gasolina (50%) y el gasoil (38,9%).



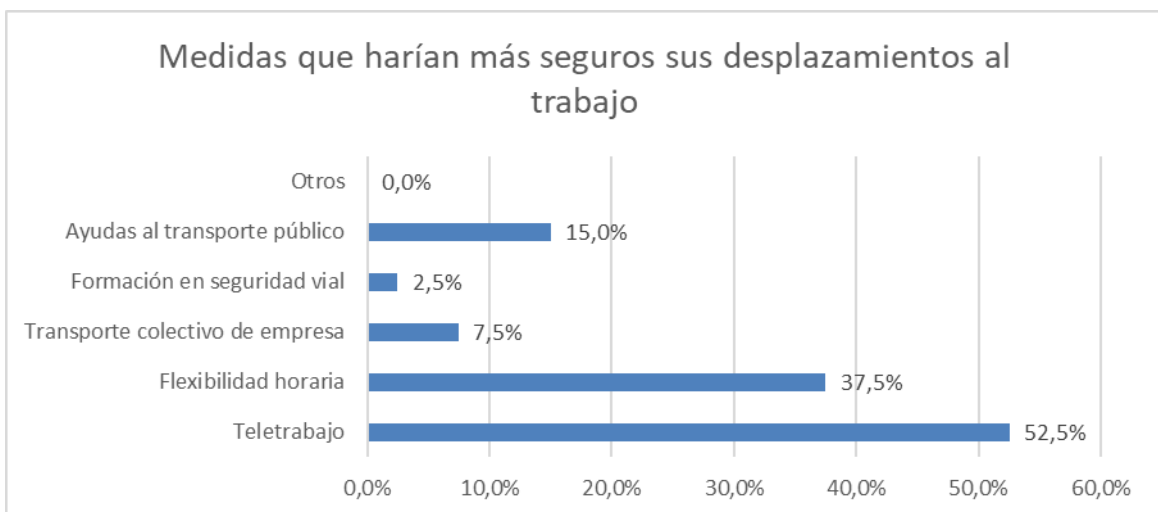
Los principales motivos por los que las personas encuestadas cambiarían a transporte público son:

- Una adecuada frecuencia de paso.
- Paradas próximas al domicilio y al trabajo.
- Menor gasto.
- Reducir el impacto ambiental.



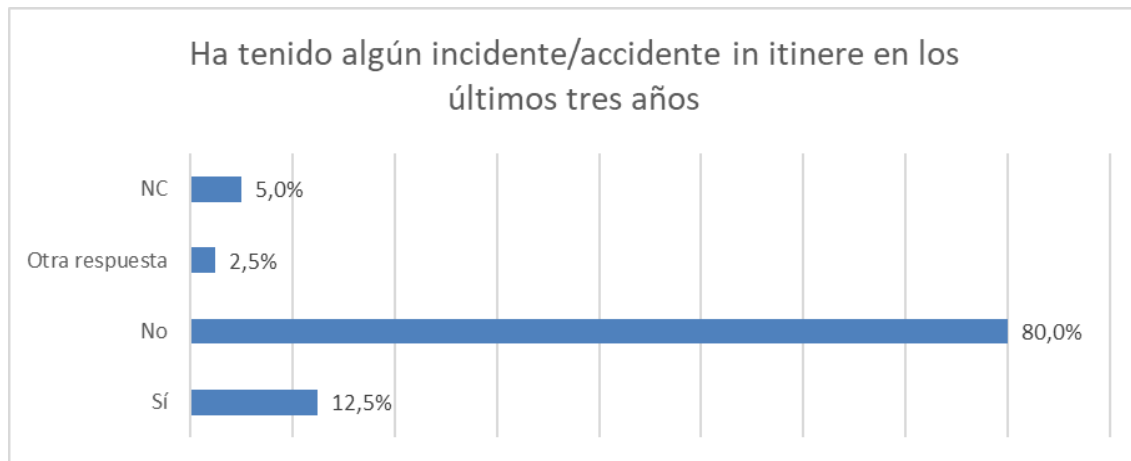
Los principales riesgos viales que observan las personas encuestadas son:

- Las condiciones climatológicas.
- La intensidad del tráfico.
- El mal estado de las vías y las vías mal mantenidas.
- Los horarios de entrada/salida.



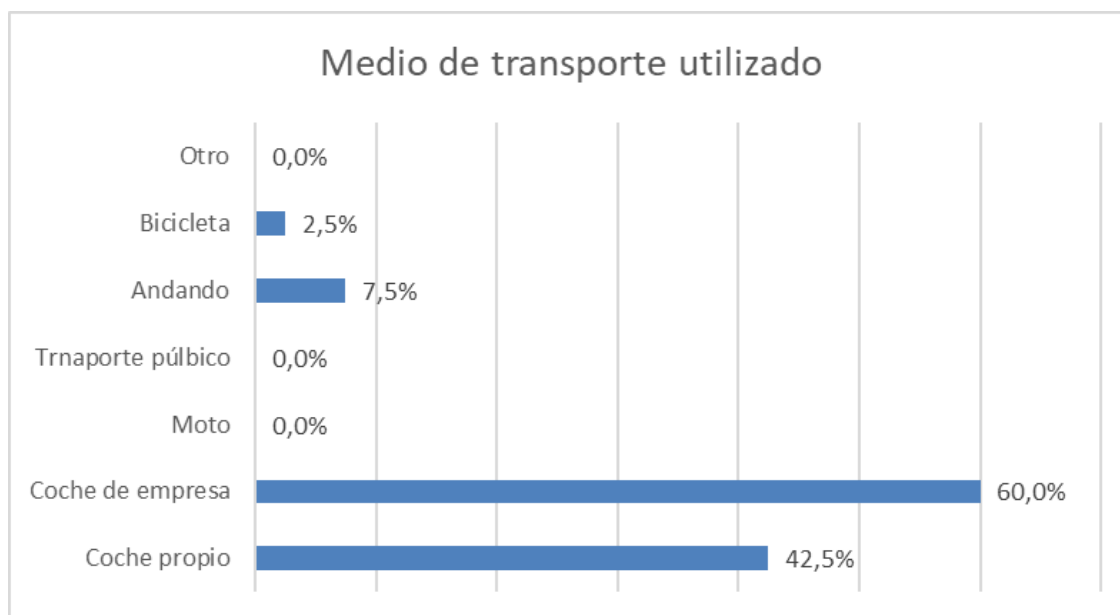
En cuanto a las medidas que proponen para reducir los riesgos en los desplazamientos in itinere, las personas encuestadas declaran como medidas prioritarias:

- El teletrabajo.
- Flexibilidad horaria.
- Ayudas al transporte público.

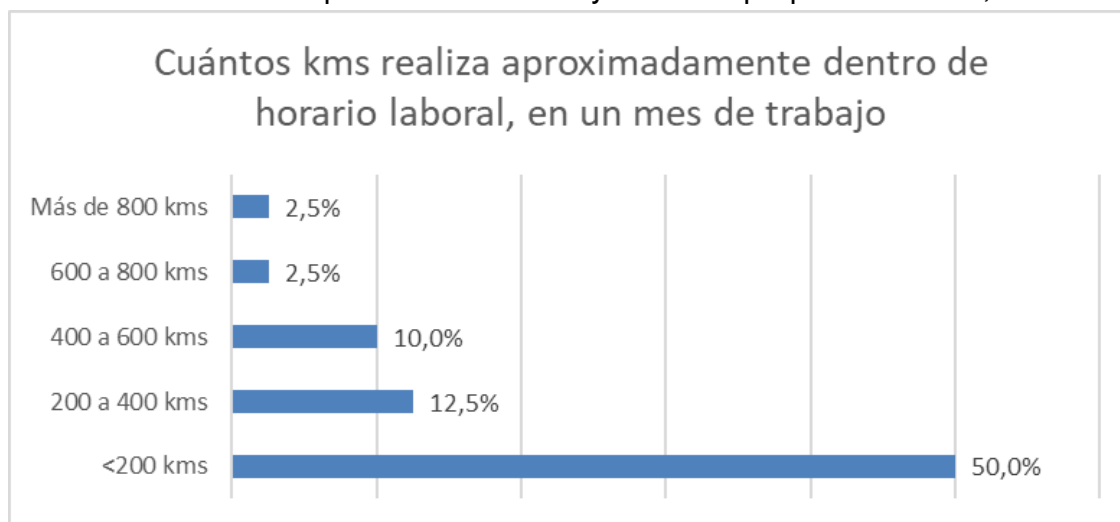


El 80% de la plantilla encuestada no ha tenido accidentes in itinere en el último año, frente a un 12,5% que sí los ha tenido.

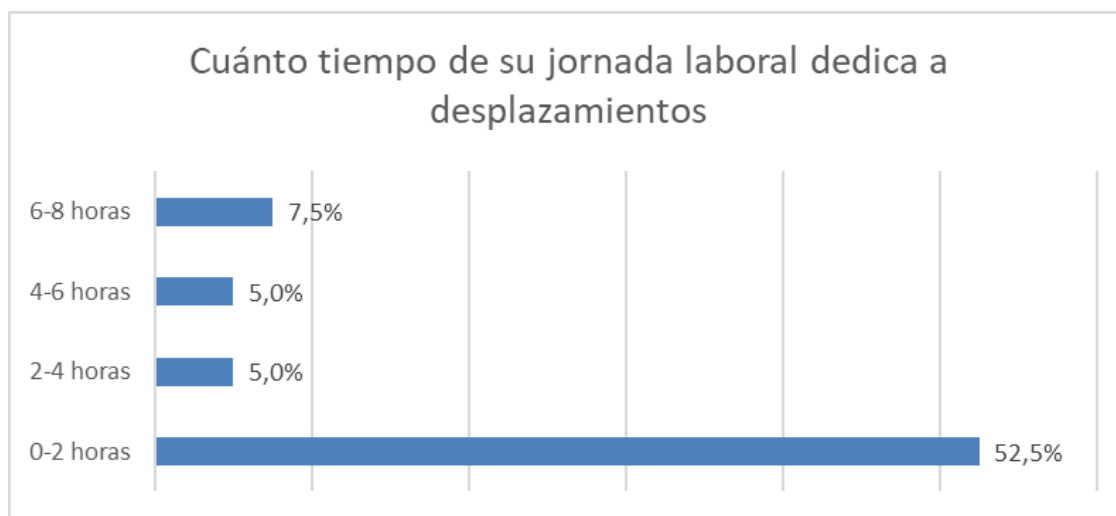
DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN



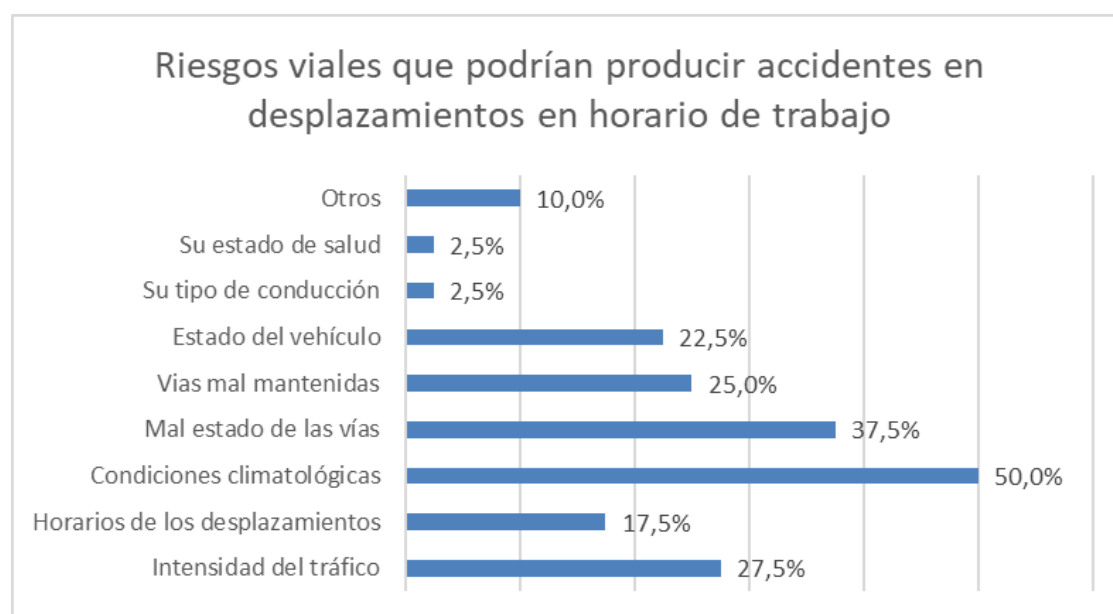
Para los desplazamientos en misión, las personas encuestadas declaran el uso de coche de empresa con un 60% y el coche propio con un 42,5%.



En cuanto a los kms realizados en un mes de trabajo, el 50% declara menos de 200 kms/mes.

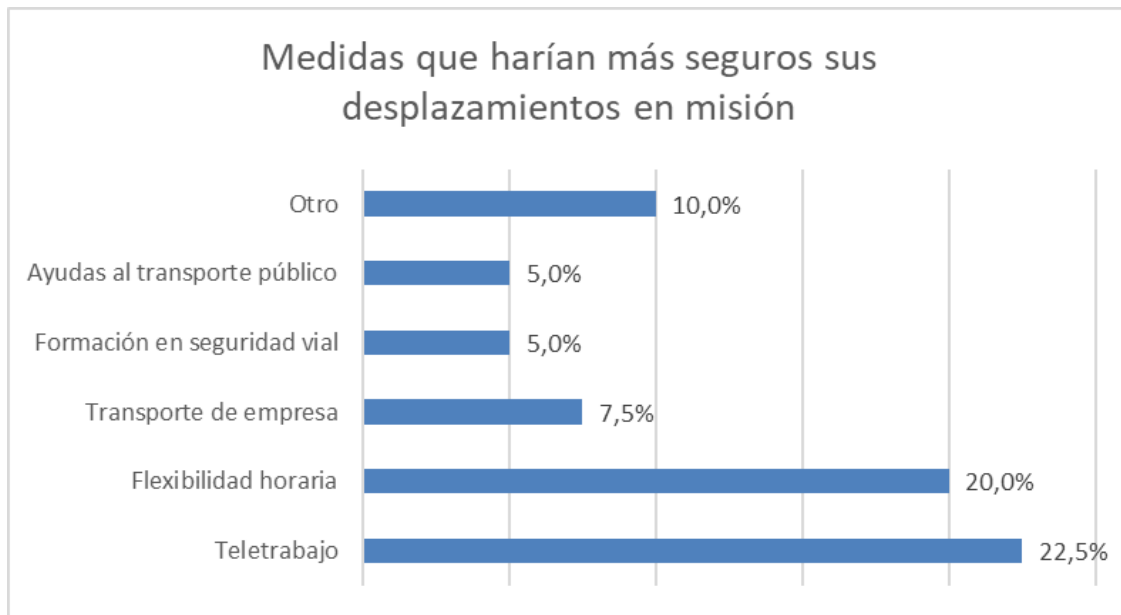


El 52,5% de las personas encuestadas dedican menos de dos horas diarias a desplazamientos en misión.

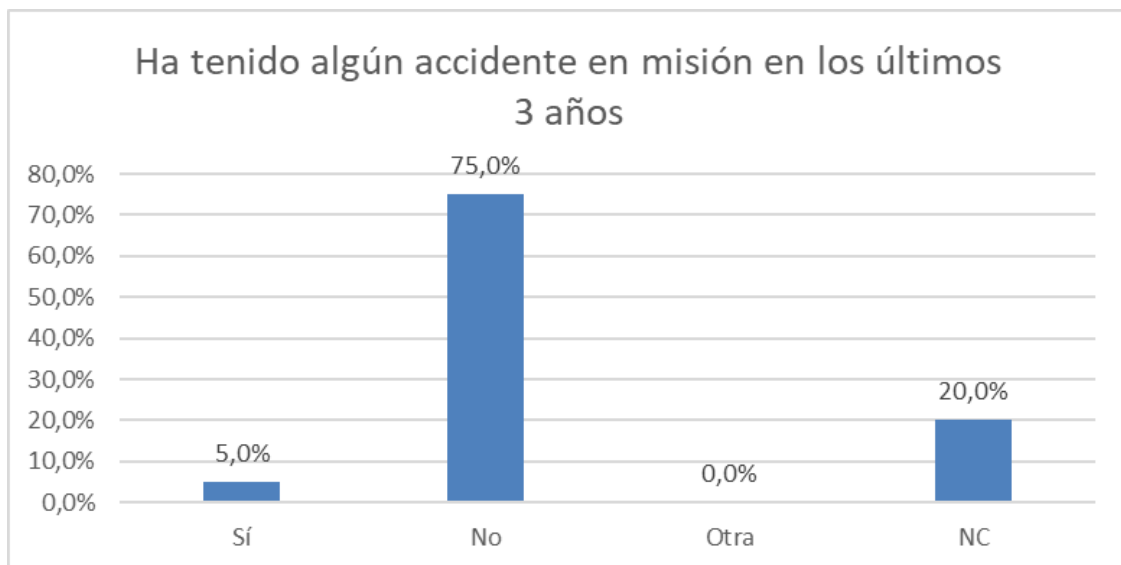


En cuanto a los riesgos en misión, las opciones más identificadas por las personas encuestadas son:

- Las condiciones climatológicas.
- Mal estado de las vías y vías mal mantenidas.
- Intensidad del tráfico.
- Estado del vehículo.

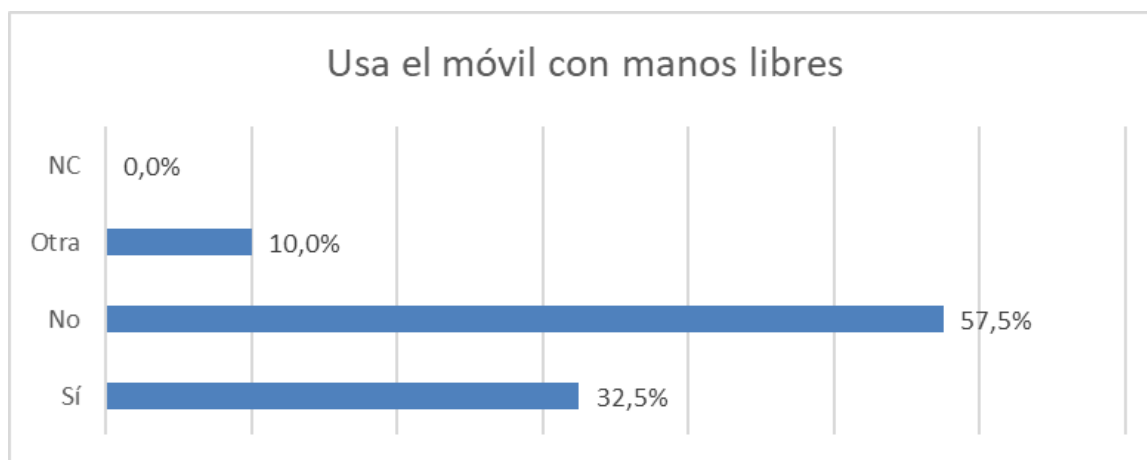


En cuanto a las medidas que harían más seguros los desplazamientos el teletrabajo y la flexibilidad horaria son las principales opciones identificadas por las personas encuestadas.

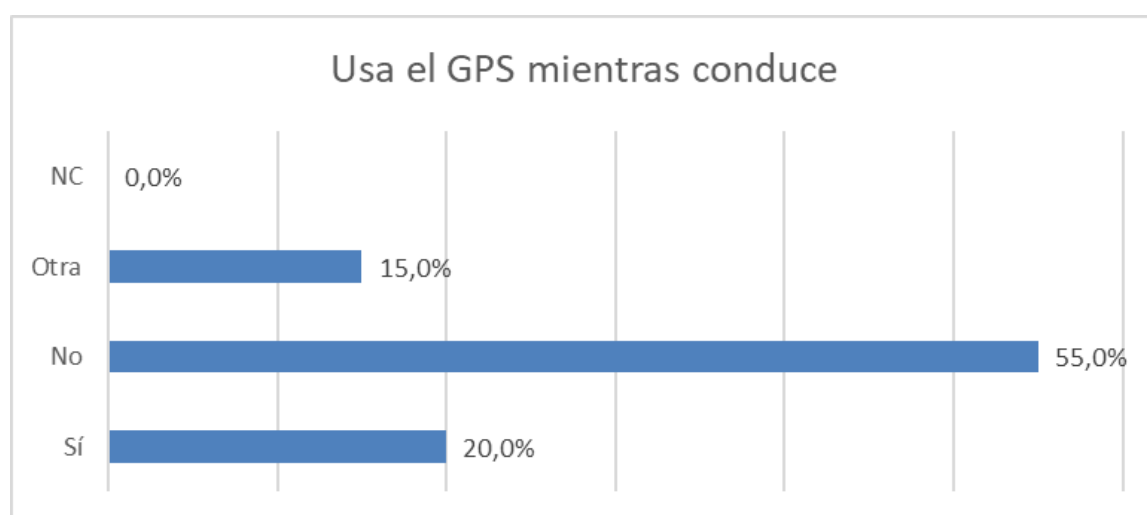


El 75% de la plantilla encuestada no ha tenido accidentes en misión en los últimos tres años frente a un 5% que sí los ha tenido.

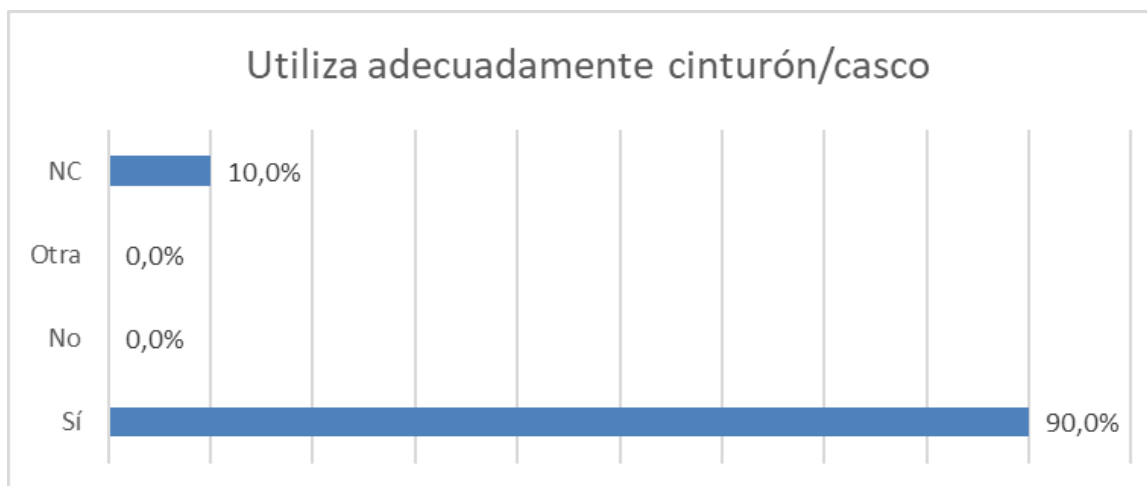
HÁBITOS DE CONDUCCIÓN



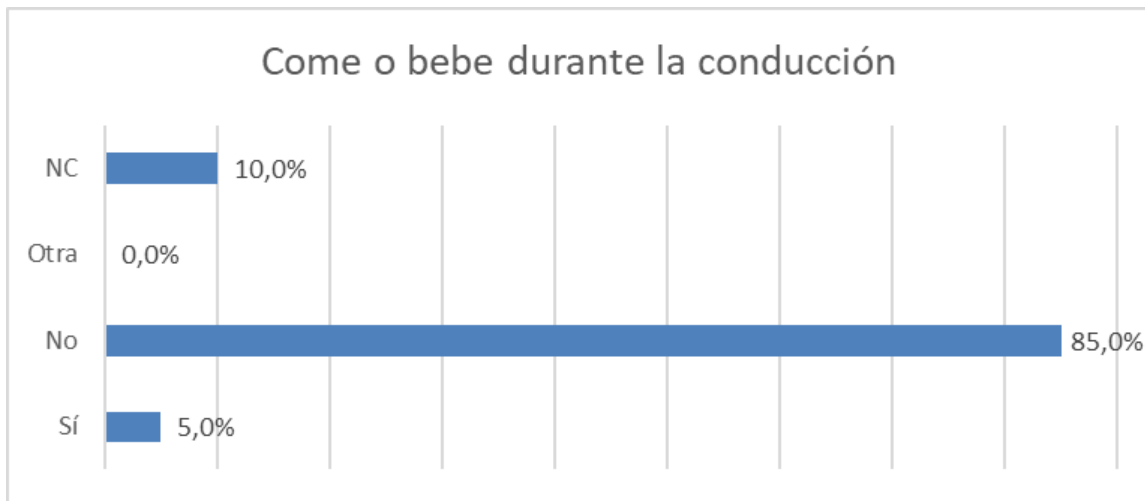
El 57,5% de las personas encuestadas no utilizan el móvil frente a un 32,5% que sí lo utiliza.



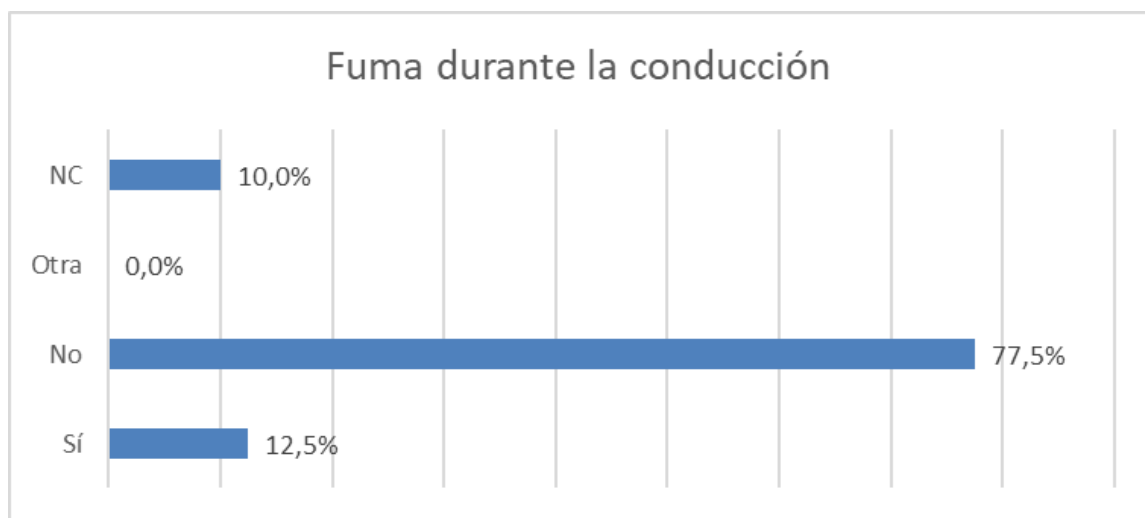
El 55% de las personas encuestadas utiliza el GPS mientras conduce frente a un 20% que no lo utiliza.



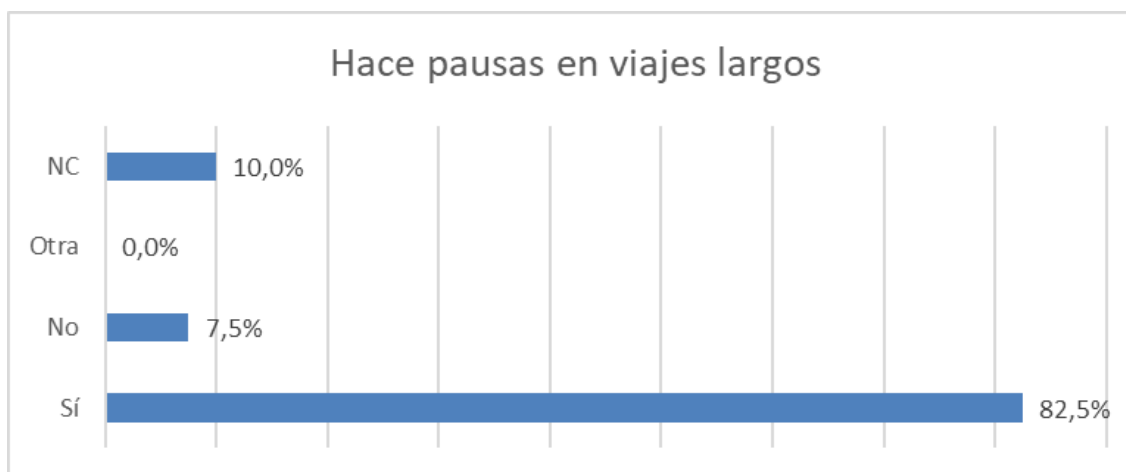
El 90% de las personas encuestadas declaran utilizar adecuadamente el cinturón y/o casco.



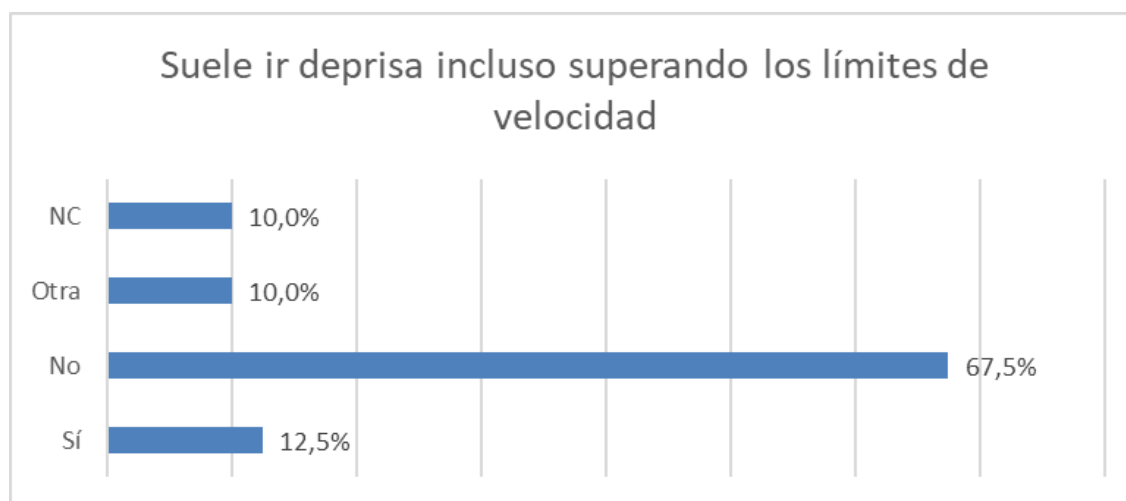
El 85% de la plantilla encuestada declara no comer ni beber durante la conducción.



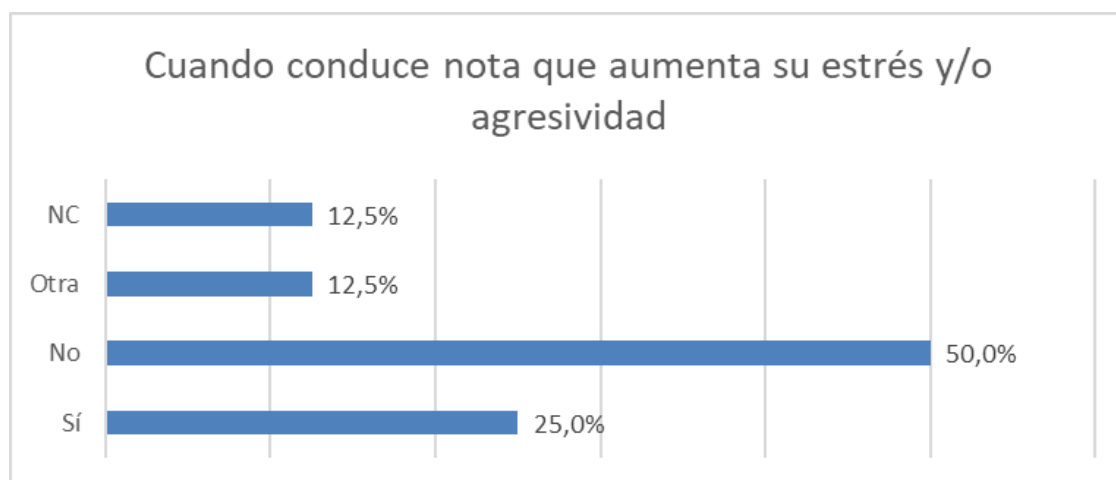
El 77,5% de la plantilla encuestada declara no fumar durante la conducción frente a un 12,5% que sí lo hace.



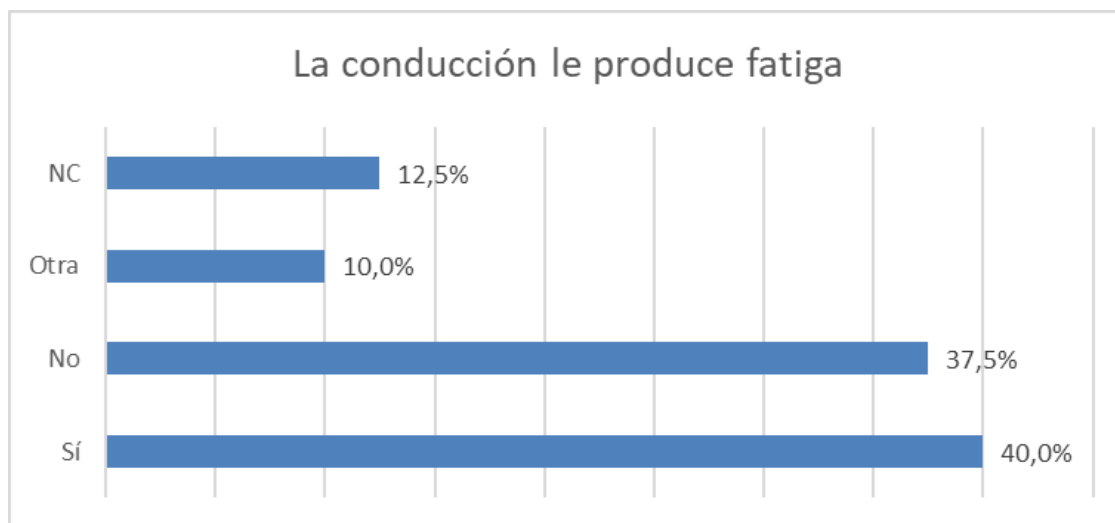
El 82,5% de la plantilla realiza pausas en viajes largos.



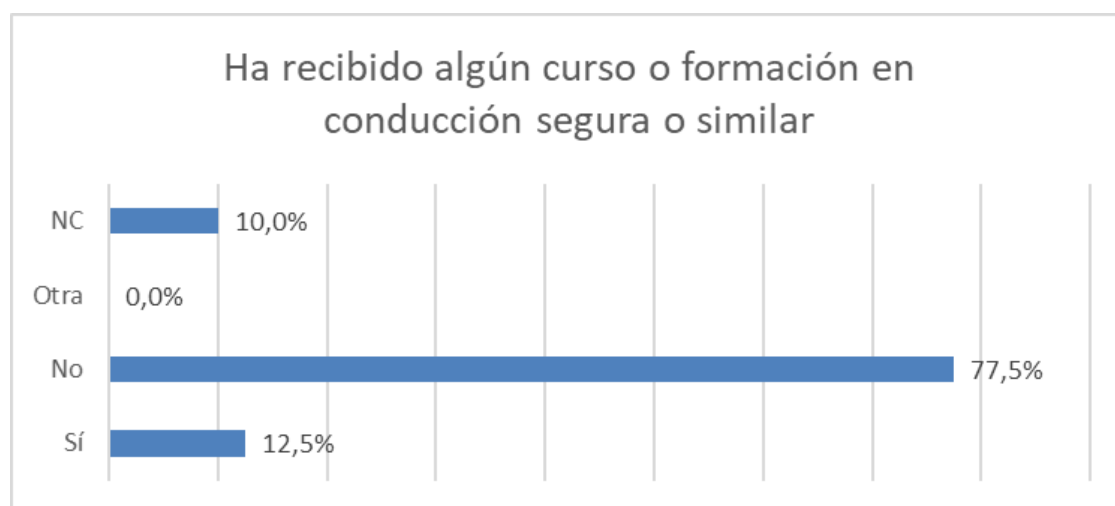
El 67,5% de la plantilla declara no ir deprisa ni superar los límites de velocidad frente a un 12,5% que sí.



El 50% de la plantilla encuestada no nota al conducir aumento de estrés y/o agresividad, si bien un 25% declara que sí.



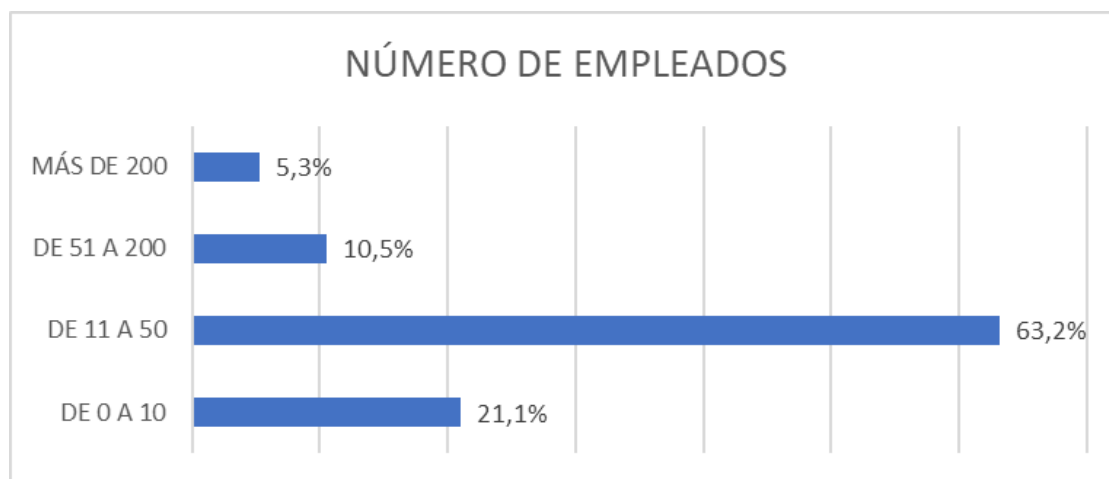
Al 40% de las personas encuestas les produce fatiga la conducción.



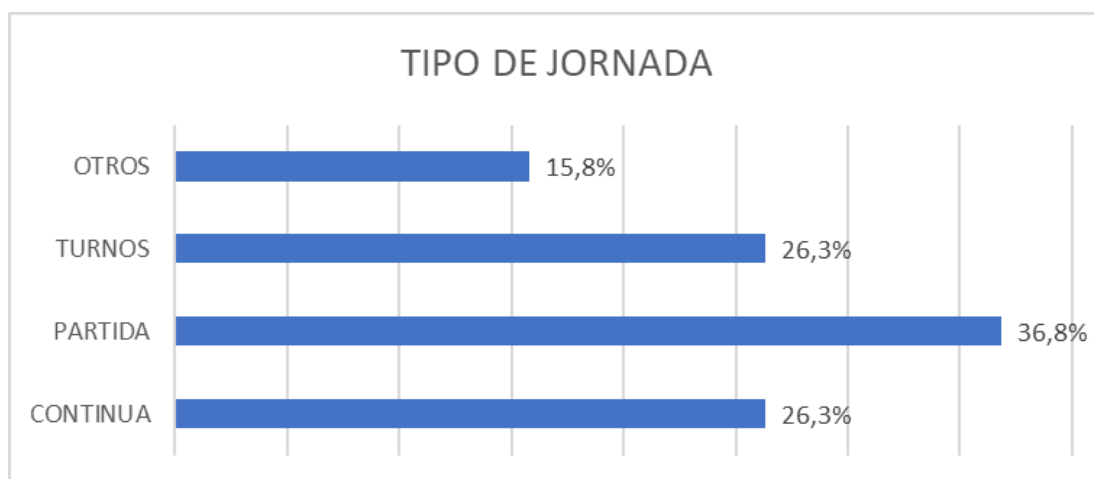
El 77,5% de las personas encuestadas no han recibido formación en conducción segura o similar.

ENCUESTAS A LA COMUNIDAD PORTUARIA

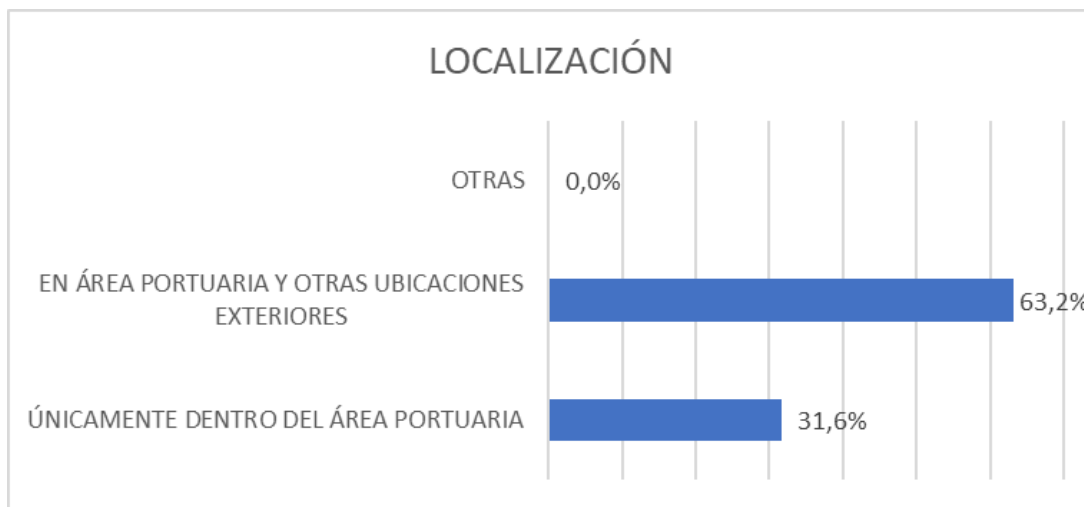
PERFIL DE LA EMPRESA



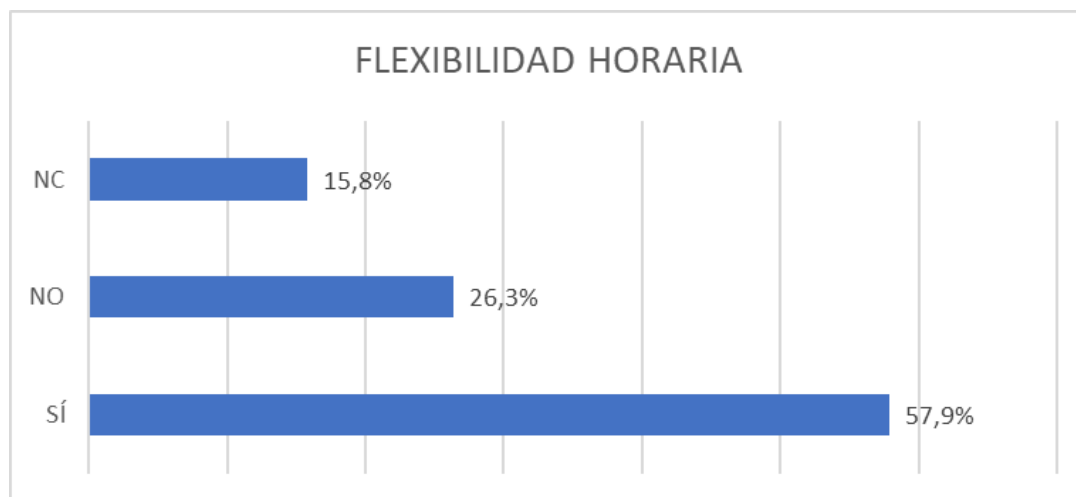
El 84,3% de las empresas encuestadas tienen menos de 50 trabajadores.



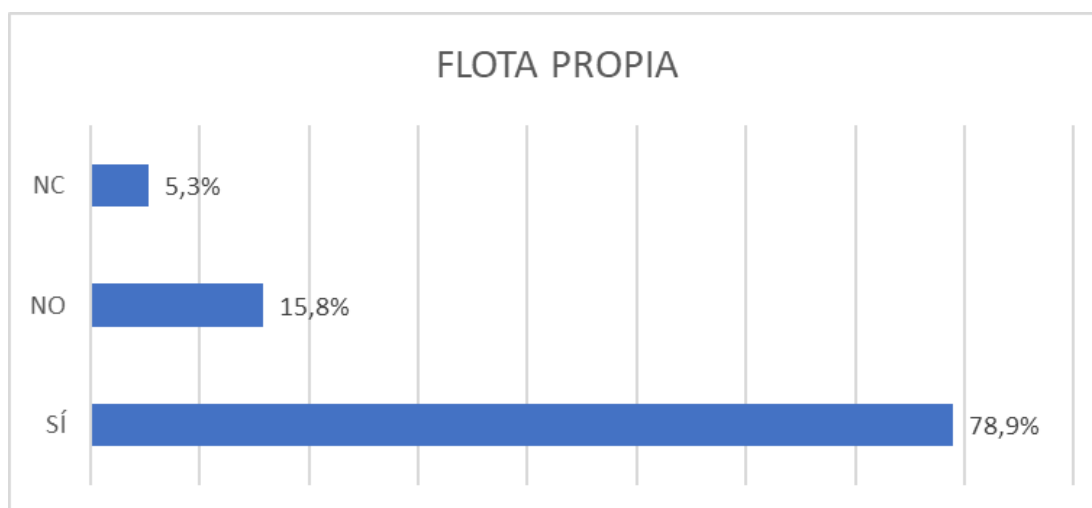
En cuanto al tipo de jornada existe cierta dispersión, siendo la principal tipología la partida jornada con un 36,8%.



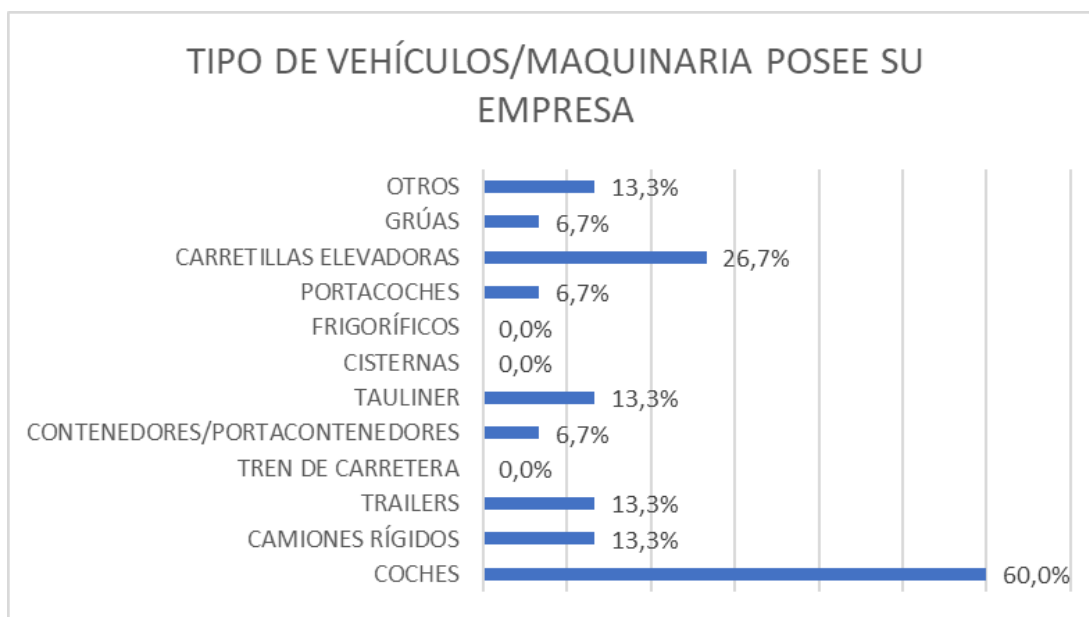
El 63,2% de las empresas encuestadas están localizadas en área portuaria y cuentan con otras ubicaciones exteriores.



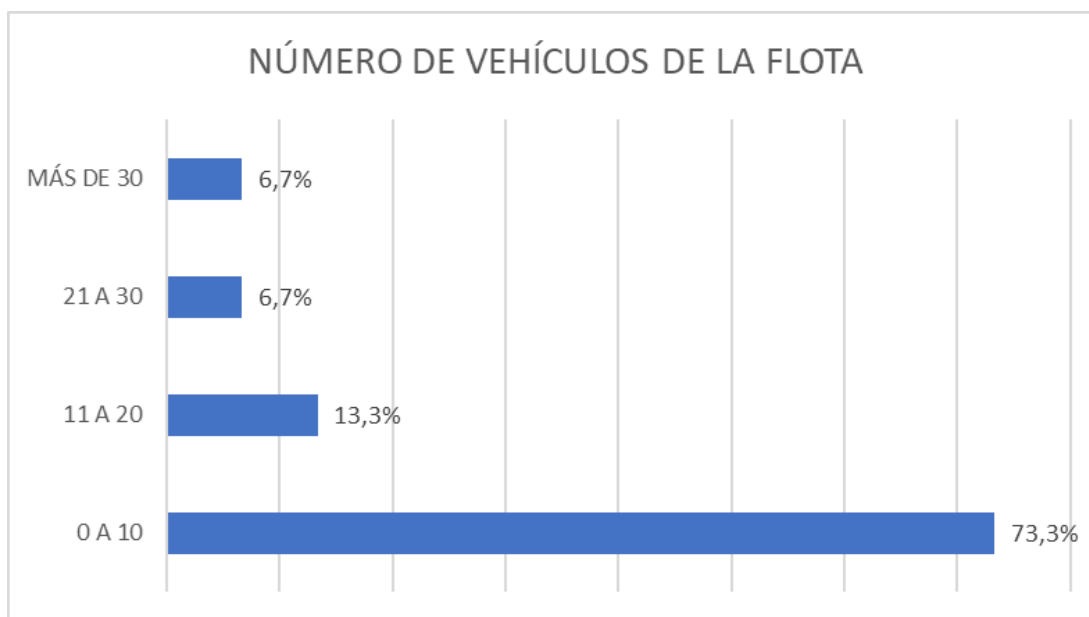
El 57,9% de las empresas encuestadas cuentan con flexibilidad horaria frente a un 26,3% que no.



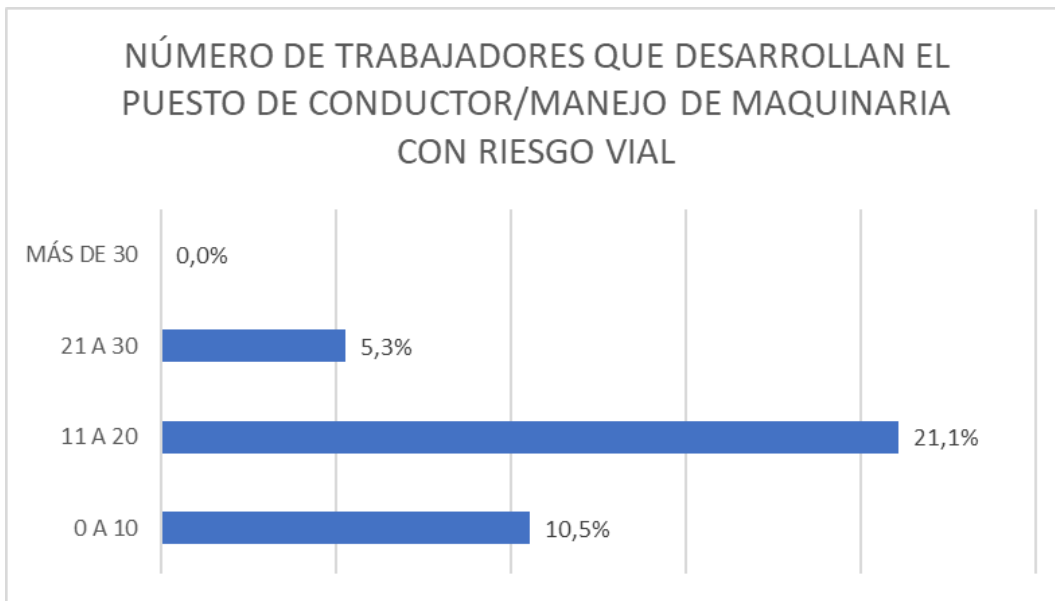
El 78,9% de las empresas encuestadas cuentan con flota propia de vehículos/maquinaria.



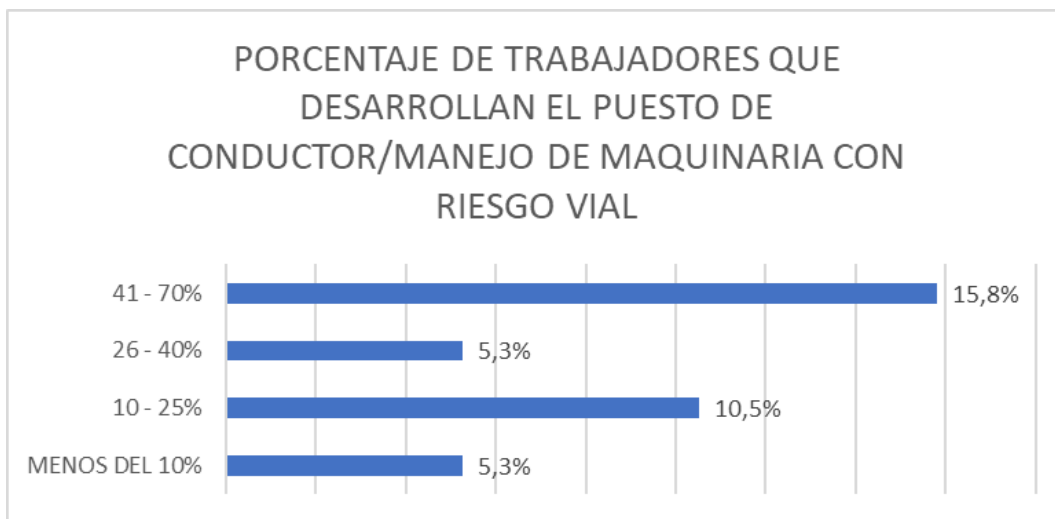
Principalmente, cuentan con coches (60%), carretillas elevadoras (26,7%) y otros tipos de vehículos de transporte de mercancías.



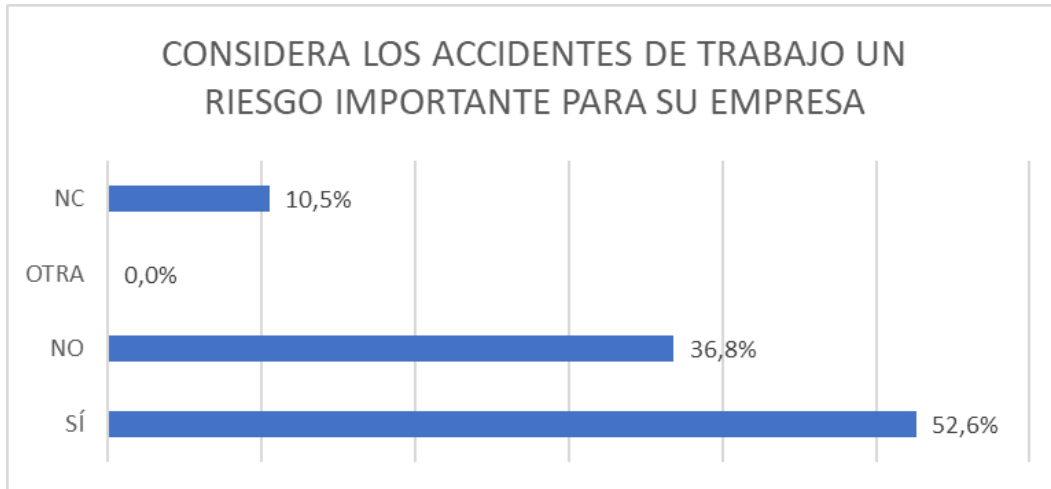
La mayoría de las empresas encuestadas (73,3%) tienen 10 o menos vehículos en su flota.



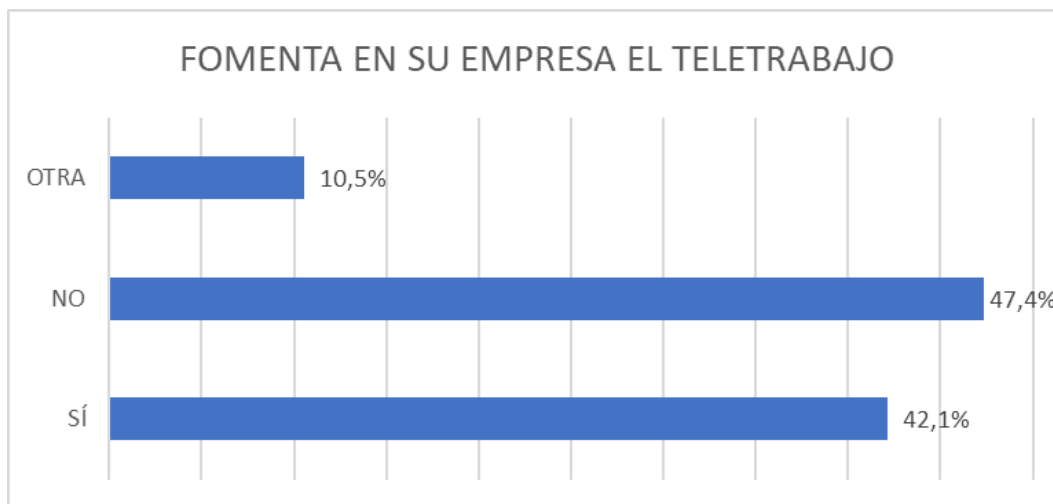
El 31,6% de las empresas tienen 20 o menos personas en plantilla que ejecuten el puesto de conductor/manejo de maquinaria con riesgo vial.



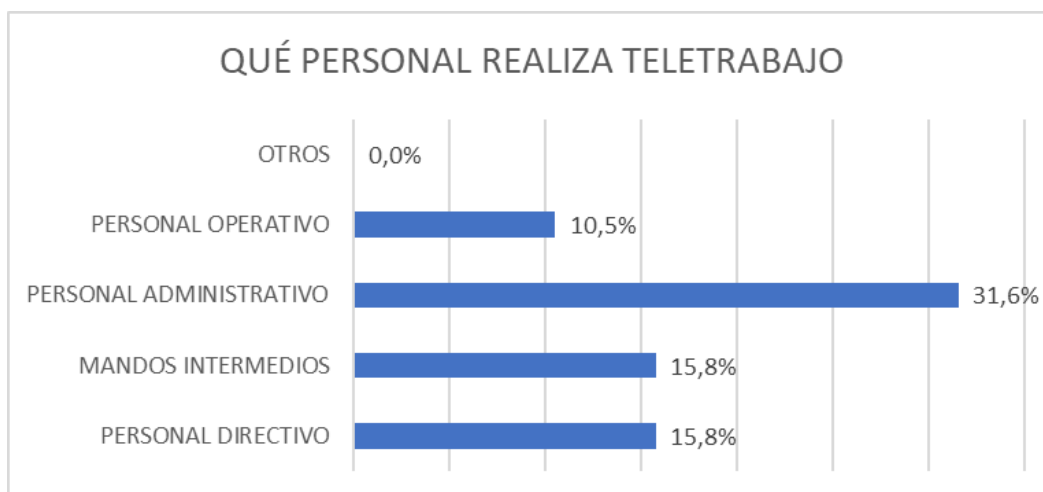
MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL



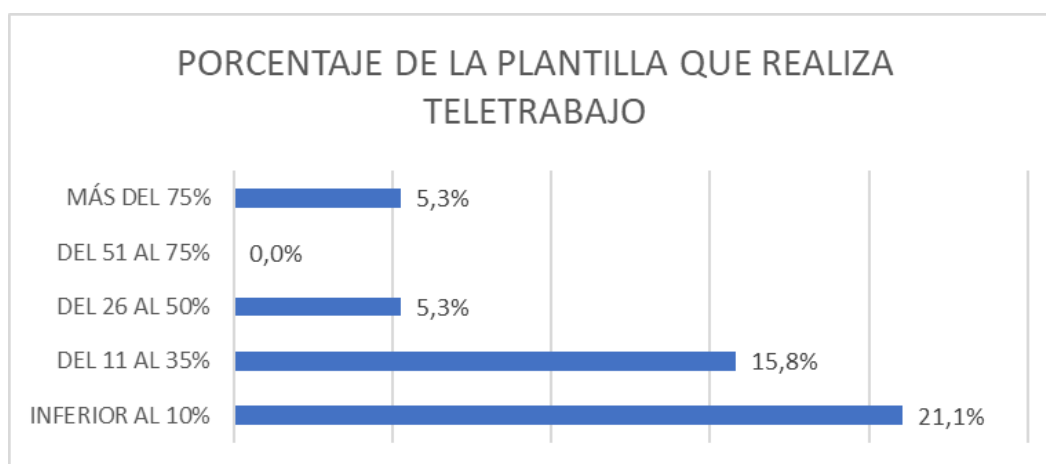
El 52,6% de las empresas encuestadas consideran los accidentes un riesgo importante para su empresa.



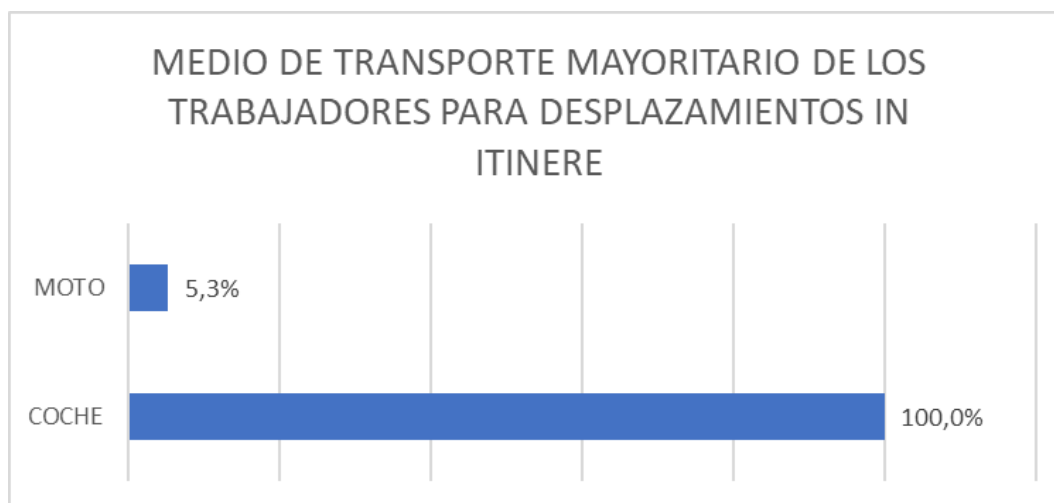
El 47,4% de las empresas encuestadas no fomentan el teletrabajo.



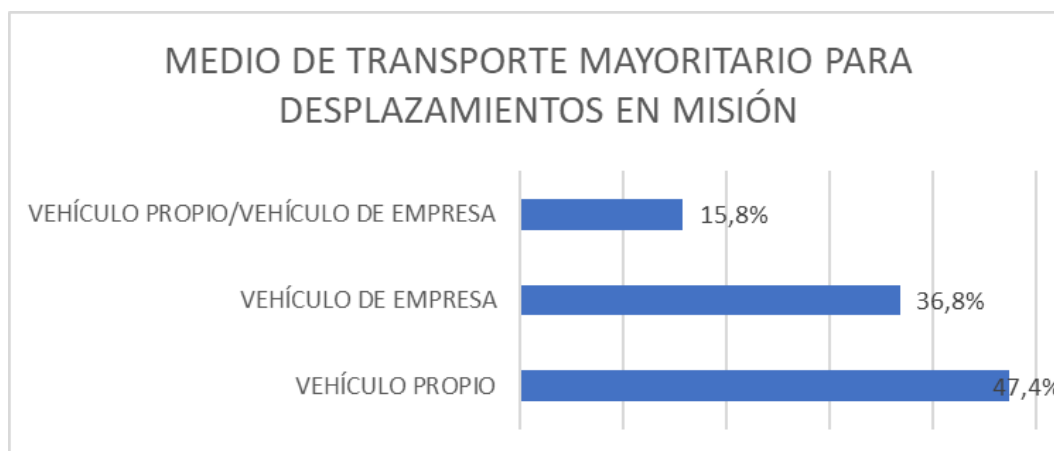
En el caso de las empresas que realizan teletrabajo, este se asocia principalmente, con personal administrativo, mandos intermedios y personal directivo.



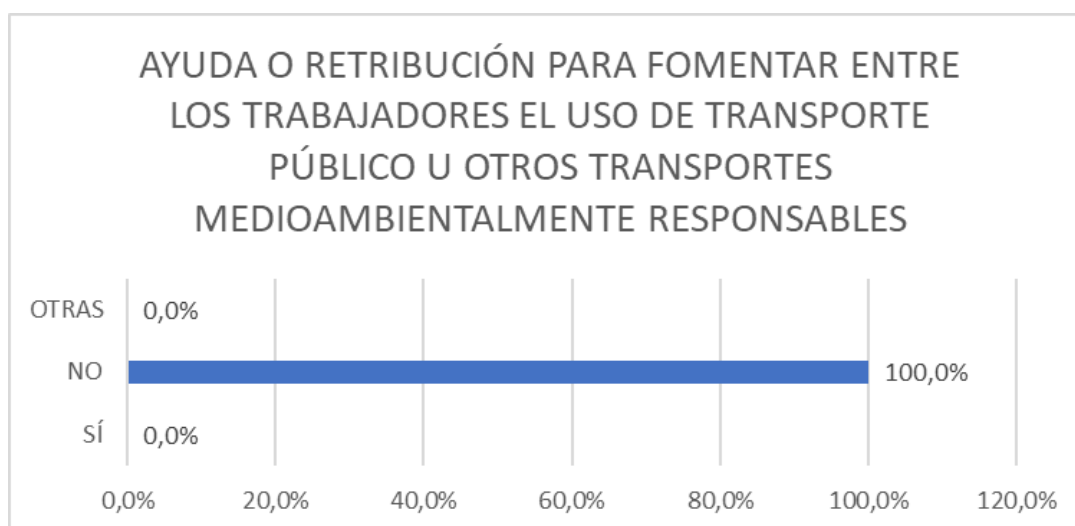
En la mayoría de los casos (36,9%) el porcentaje de la plantilla que realiza teletrabajo es inferior al 35%.



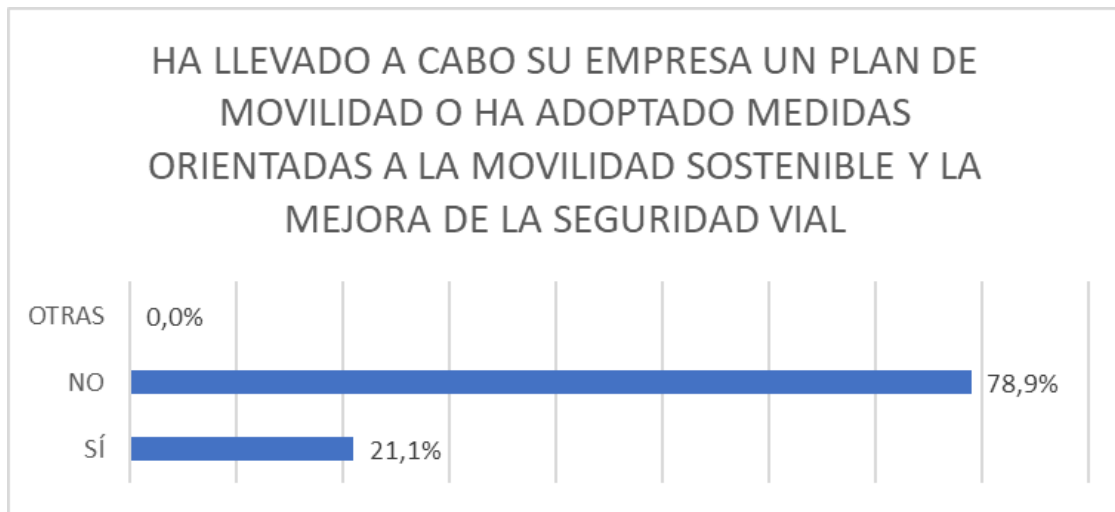
El 100% de las empresas encuestadas declaran que sus trabajadores realizan los desplazamientos in itinere en coche.



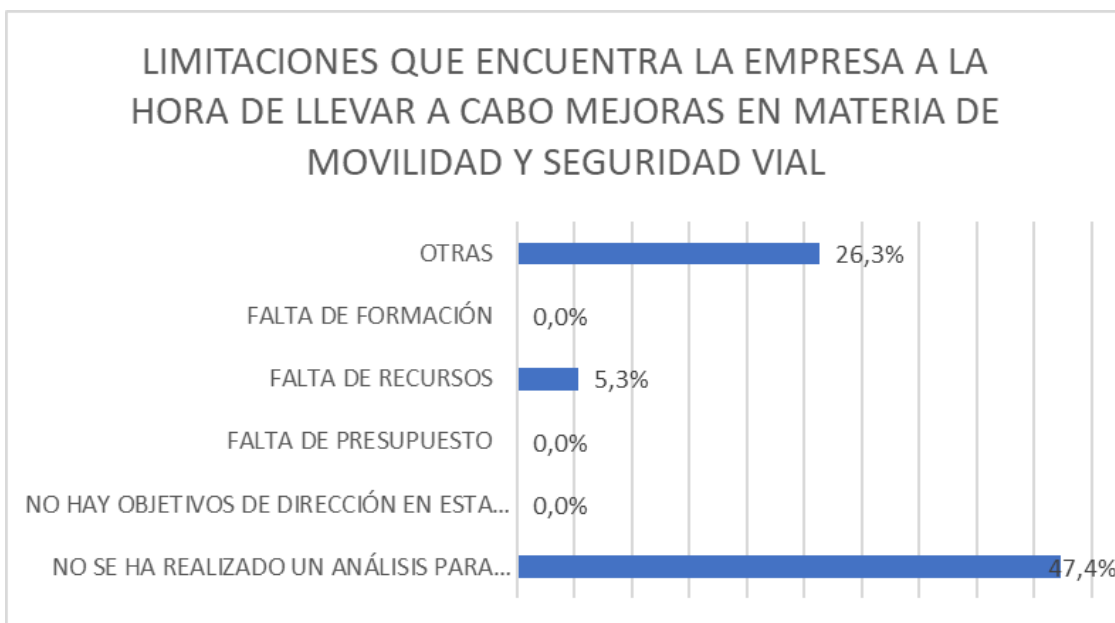
En el caso de los desplazamientos en misión, se realizan en un 47,4% con vehículo propio del trabajador y un 36,8% en vehículo de empresa.



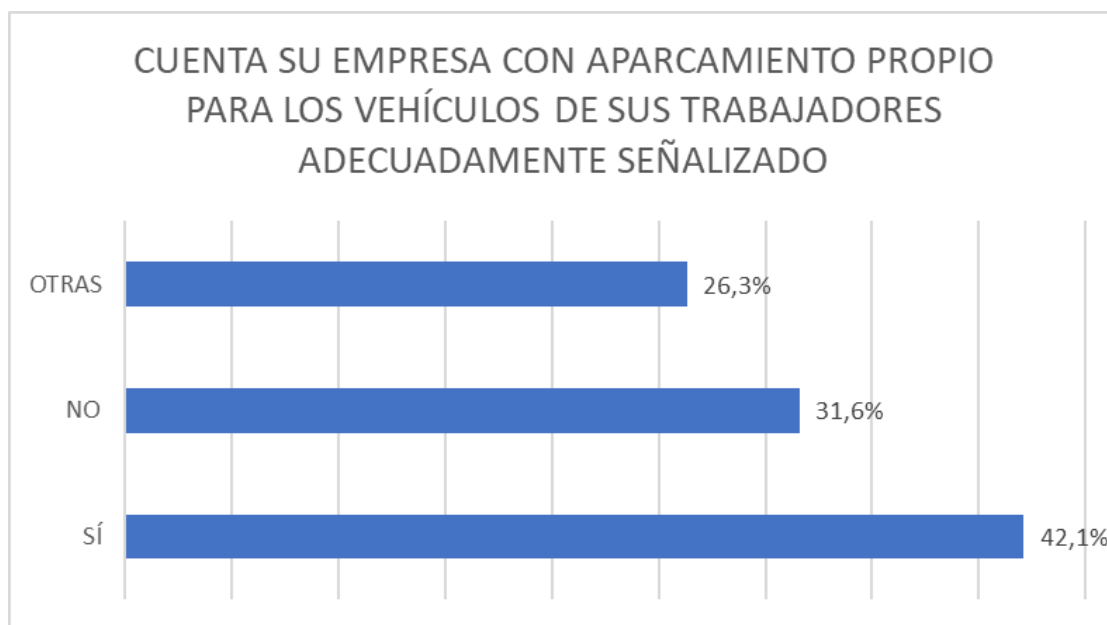
El 100% de las empresas encuestadas declaran no contar con ayudas o retribuciones para fomentar el uso de transporte público o medioambientalmente responsable.



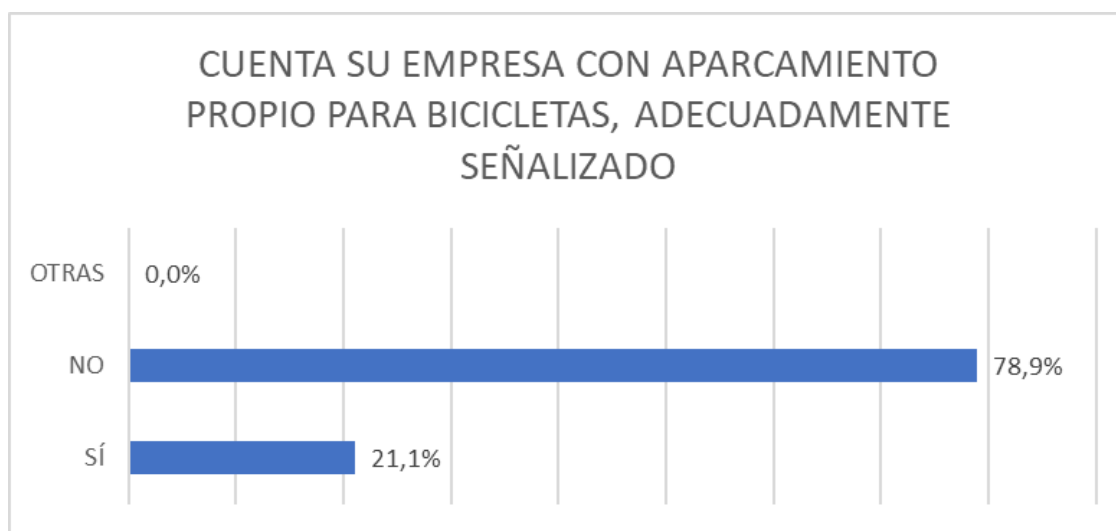
En cuanto a medidas de movilidad, el 78,9% de las empresas no han llevado a cabo medidas concretas en materia de movilidad y/o seguridad vial.



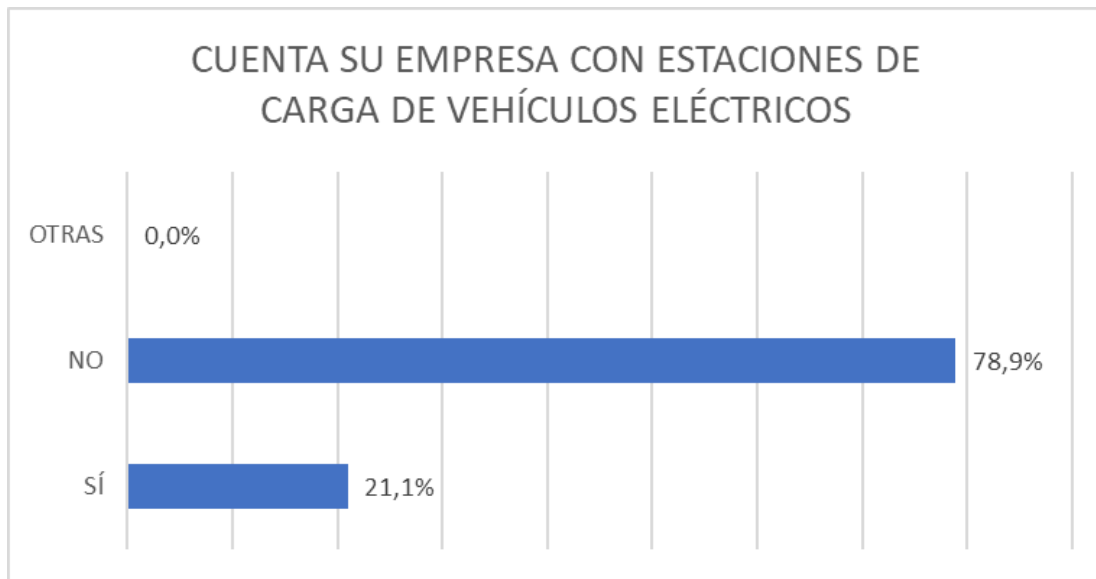
La mayoría de las empresas (47,4%) declara que la principal limitación para llevar a cabo este tipo de medidas es que no se ha realizado un análisis previo.



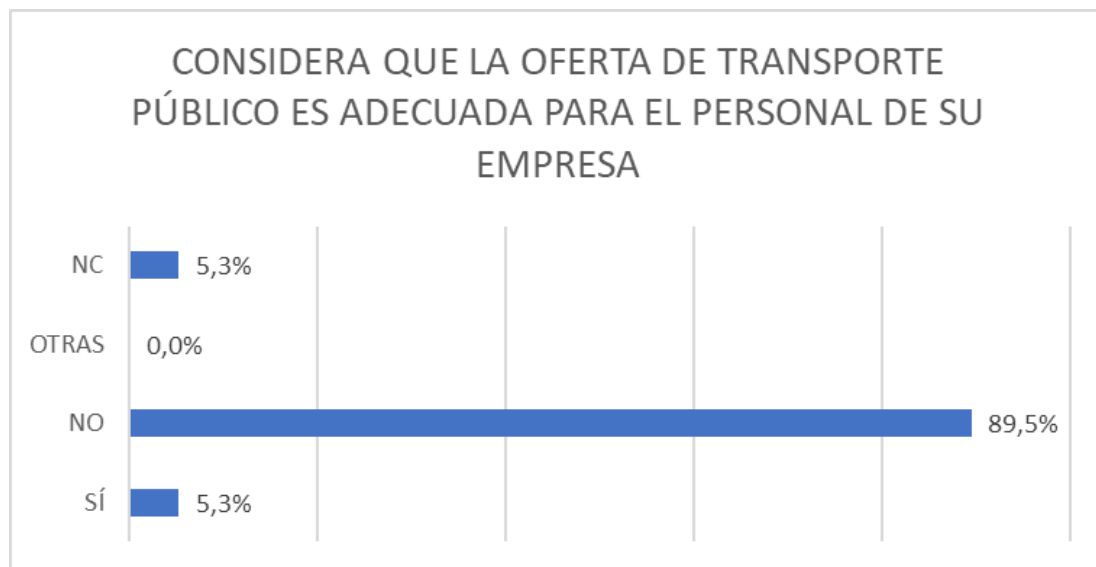
El 57,9% de las empresas encuestadas o no cuentan con aparcamiento propio señalado para vehículos o bien hacen uso de las zonas de la APS.



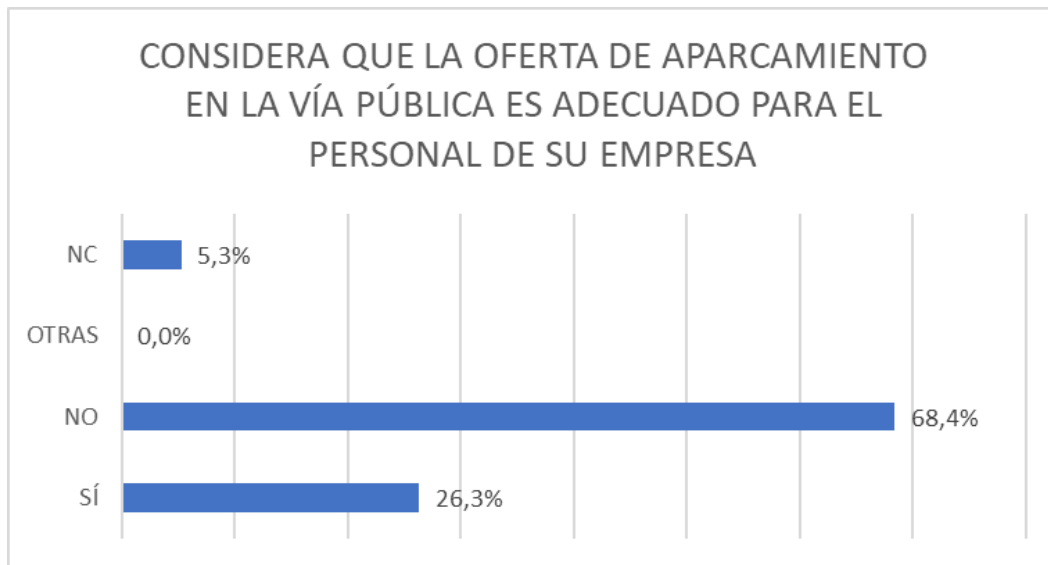
El 78,9% de las empresas no cuenta con aparcamiento propio para bicicletas.



El 78,9% de las empresas no cuenta con estaciones de carga de vehículos.



El 89,5% de las empresas encuestadas no considera que la oferta de transporte público sea adecuada para el personal de su empresa.



El 68,4% de las empresas encuestadas considera insuficiente la oferta de aparcamiento en la vía pública para su personal.

ÁREAS DE MEJORA DERIVADAS DE LAS ENCUESTAS

En base a los resultados obtenidos en las encuestas realizadas a la plantilla de la Autoridad Portuaria de Santander, así como a las empresas que forman parte de la Comunidad Portuaria, se realiza la siguiente propuesta de medidas:

1. Evaluación del posible desarrollo de un protocolo de teletrabajo que incluya, al menos, información sobre: personal susceptible de aplicación, medios técnicos, organización y sistemas de control de jornada, medidas de seguridad de la información, etc.
2. Evaluación de riesgos de las vías y accesos en áreas de recinto portuario, incluyendo estado de las mismas y señalización.
3. Revisión de los planes de mantenimiento de la flota propia de vehículos de la APS para determinar el estado de aquellos utilizados en misión.
4. Definición de un plan de renovación de flota propia hacia vehículos medioambientalmente responsables (eléctrico / híbrido).
5. Plan de formación tanto para la plantilla de la APS como para la comunidad portuaria en materia de seguridad vial, conducción segura, conducción eficiente, etc.
6. Campañas de concienciación y/o sensibilización en materia de seguridad vial y movilidad sostenible tanto para la plantilla de la APS como para la comunidad portuaria.
7. Evaluación de posibles ayudas para la transición a transporte medioambientalmente responsable para la plantilla de la APS, por ejemplo, ayudas para transporte público.
8. Estudio de viabilidad de infraestructura para el fomento de medios de transporte no contaminantes como puede ser la bicicleta (aparcamientos para bicicletas, carril bici, etc.)
9. Estudio de viabilidad para la instalación de estaciones de carga para vehículos eléctricos.
10. Determinación de medidas de apoyo y seguimiento para el análisis de medidas a adoptar por parte de las empresas de la comunidad portuaria y creación de foro/comité de seguridad vial y movilidad sostenible para intercambio de información por parte de las distintas empresas.

EVALUACIÓN DE RIESGOS

Metodología

Para el desarrollo de la evaluación de riesgos se han llevado a cabo los siguientes pasos:

1. Análisis de la información de entrada: características de la organización, encuestas, visitas a las infraestructuras del Puerto de Santander.
2. Identificación de peligros relacionados con la seguridad vial.
3. Identificación de riesgos.
4. Análisis de causas.
5. Cálculo del riesgo mediante metodología simplificada basada en la determinación del nivel de consecuencia, nivel de exposición y nivel de deficiencia.
 - a. Determinación del nivel de consecuencia, entendiendo como tal el resultado de la materialización del riesgo.
 - b. Determinación del nivel de exposición, entendiendo como el porcentaje de tiempo de la jornada con exposición al riesgo.
 - c. Determinación del nivel de riesgo mediante la fórmula $NR = NC \times NE$.
 - d. Una vez conocida la magnitud del riesgo, se analizan las normas, instrucciones, procesos, etc. ya aplicados para controlar el riesgo y determinar el nivel de deficiencia.
 - e. Determinación del nivel de deficiencia entendiendo como tal la magnitud de la vinculación esperable entre los factores de riesgo considerados y su relación causal directa con el posible accidente.

A continuación, se presentan las tablas para la determinación de estos parámetros de evaluación:

NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NC	DAÑOS PERSONALES	DAÑOS MATERIALES
Extremadamente grave	100	1 muerto o más	Destrucción total (difícil renovarlo)
Muy grave	60	Lesiones graves que pueden ser irrecuperables; sorderas, amputaciones, fracturas mayores, enfermedades que conducen a una incapacidad, lesiones múltiples, etc.	Destrucción parcial (reparación costosa y compleja)
Grave	25	Lesiones con baja laboral; cortes, quemaduras, conmociones, torceduras, luxaciones, fracturas, trastornos musculoesqueléticos.	Para reparar hay que parar el proceso
Leve	10	Pequeñas lesiones que no requieren hospitalización; cortes, magulladuras pequeñas, irritación de ojos, dolor de cabeza, etc.	Reparable sin necesidad de parar la actividad

NIVEL DE EXPOSICIÓN (NE)	NE	SIGNIFICADO
Continuada	4	Continuamente. Varias veces en su jornada laboral/servicio con tiempo prolongado.
Frecuente	3	Varias veces en su jornada laboral/servicio, aunque sea con tiempos cortos
Ocasional	2	Alguna vez en su jornada laboral/servicio y con periodo corto de tiempo
Esporádica	1	En raras ocasiones, irregularmente

NIVEL DE RIESGO	
Entre 400 - 180	ALTO
Entre 180 - 75	MEDIO
Entre 75 - 25	BAJO
Inferior a 25	MUY BAJO O NULO

NIVEL DE DEFICIENCIA (ND)	ND	SIGNIFICADO
Muy deficiente	10	Se han detectado factores de riesgo significativos que determinan como muy posible la generación de fallos. El conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo resulta ineficaz.
Deficiente	6	Se ha detectado algún factor de riesgos que precisa ser corregido. La eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes se ve reducida de forma apreciable.
Mejorable	2	Se han detectado factores de riesgo de menor importancia. La eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo no se ve reducida de forma apreciable.
Aceptable	0	No se ha detectado anomalía destacable alguna. El riesgo está controlado.

6. Determinación de medidas preventivas y/o áreas de mejora a implantar.

Matriz de Riesgos

FACTOR	PELIGRO	RIESGO	CAUSAS	PERSONAL IMPLICADO	NIVEL DE CONSECUENCIA	NIVEL DE EXPOSICIÓN	NIVEL DE RIESGO	NIVEL DE DEFICIENCIA	MEDIDAS PREVENTIVAS
Humano	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas)	Fatiga física.	Mantenimiento de posturas inadecuadas durante la conducción.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión e in itinere.	25	3	75	2	Formación en materia de seguridad vial y conducción segura.
			Excesivo tiempo en la misma postura. Esto puede llevar consigo trastornos como dolor de espalda o lumbalgia.						
			Somnolencia y apnea del sueño.						
			Actividad física o mental elevada fuera del trabajo.						
			Ingestión de alcohol, drogas o medicamentos.						
Humano	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas)	Fatiga mental.	% elevado de la jornada en conducción.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión e in itinere.	25	3	75	2	Formación en materia de seguridad vial y conducción segura.
			Deficiencias en las capacidades o aptitudes de los conductores de los vehículos.						
			Ingestión de alcohol, drogas o medicamentos.						
			Depresión u otros trastornos psíquicos.						
Humano	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas)	Negligencias de la persona conductora.	No utilización de cinturones de seguridad o utilización inadecuada de los mismos.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión e in itinere.	25	3	75	2	Formación en materia de seguridad vial y conducción segura.
			Falta de atención del conductor al subir o bajar del vehículo.						
			Temeridad del conductor.						
			Negligencia o distracción del conductor.						
			Velocidad inadecuada y excesiva.						
			Uso de aparatos electrónicos como móviles o GPS.						
Agresividad y susceptibilidad del conductor que afecte a la forma de conducción.									

FACTOR	PELIGRO	RIESGO	CAUSAS	PERSONAL IMPLICADO	NIVEL DE CONSECUENCIA	NIVEL DE EXPOSICIÓN	NIVEL DE RIESGO	NIVEL DE DEFICIENCIA	MEDIDAS PREVENTIVAS
Vehículo	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas)	Fallos del vehículo: - Mecánicos. - Eléctricos. - Sistemas de seguridad.	Inadecuado mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo. Usos inadecuados por parte de la persona conductora.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión e in itinere.	25	3	75	2	Renovación periódica de flota. Plan de mantenimiento preventivo de vehículos.
Vehículo	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas).	Incendio/explosión	Como consecuencia de un posible accidente de tráfico se puede producir un incendio en el interior o exterior del vehículo. Antigüedad del vehículo. Vandalismo. Inadecuada condición o mantenimiento del vehículo.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión e in itinere.	25	3	75	0	Renovación periódica de flota. Plan de mantenimiento preventivo de vehículos.
Vehículo	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas). Otros daños sobre la salud.	Exposición a condiciones ambientales dentro del vehículo.	Temperatura. Humedad. Mal mantenimiento del sistema de climatización o mala programación del mismo.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión o in itinere de larga distancia, con alta frecuencia o continuidad.	25	3	75	0	Renovación periódica de flota. Plan de mantenimiento preventivo de vehículos.
Vehículo	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas). Otros daños sobre la salud.	Exposición a vibraciones	Diseños antiguos de vehículos y poco adaptados. Mal estado del sistema de dirección. Mal estado neumático. Mal estado de la calzada. Amortiguación defectuosa del vehículo.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión o in itinere de larga distancia, con alta frecuencia o continuidad.	10	3	30	0	Renovación periódica de flota. Plan de mantenimiento preventivo de vehículos.
Vehículo	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas). Otros daños sobre la salud.	Contactos Eléctricos	Existencia de equipos eléctricos defectuosos. Manipulación de equipos eléctricos con manos, pies o ropa húmedos. Antigüedad de los vehículos. Modificaciones en equipos o instalaciones eléctricas originales.	Personal que realice tareas de mantenimiento sobre los vehículos.	10	2	20	0	Renovación periódica de flota. Plan de mantenimiento preventivo de vehículos.
Vehículo	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas). Otros daños sobre la salud.	Quemaduras	Contactos con medios calientes o fríos. Manipulación de baterías. Revisión de niveles con vehículos calientes. Estar expuesto sin parosol y/o gafas y/o protección solar. Sistema de climatización.	Personal que realice tareas de mantenimiento sobre los vehículos.	10	2	20	0	Medidas de seguridad y uso de EPIs.
Vehículo	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas). Otros daños sobre la salud.	Contacto con sustancias químicas peligrosas	Contacto con sustancias como el combustible, productos de limpieza, líquidos refrigerantes, aceite del motor, líquido de batería, etc. Manipulación de gases del sistema de climatización.	Personal que realice tareas de mantenimiento sobre los vehículos.	10	2	20	0	Medidas de seguridad y uso de EPIs.

FACTOR	PELIGRO	RIESGO	CAUSAS	PERSONAL IMPLICADO	NIVEL DE CONSECUENCIA	NIVEL DE EXPOSICIÓN	NIVEL DE RIESGO	NIVEL DE DEFICIENCIA	MEDIDAS PREVENTIVAS
Condiciones ambientales	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere.	Meteorología adversa	Falta de visibilidad por condiciones meteorológicas adversas: lluvia, niebla, etc.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión e in itinere.	25	3	75	2	Formación en materia de seguridad vial y conducción segura. Mejora de la visibilidad mediante señalización.
			Dificultad de maniobra por rachas de viento.						
			Deslizamientos incontrolados por balsas de agua.						
Condiciones ambientales	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas).	Condiciones de las vías y el sistema vial adversas	Tráfico elevado.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión e in itinere.	25	3	75	6	Mejora de la señalética horizontal y vertical. Reordenación del flujo de tráfico en determinadas vías. Identificación de puntos peligrosos. Mejora de condiciones de accesibilidad mediante rotondas y otros elementos de ordenación del tráfico. Análisis de accesos e identificación de posibles cambios de ubicación.
			Poca visibilidad por disposición de las infraestructuras.						
			Volumen alto de tránsito de vehículos y maquinaria pesada.						
			Dificultades en accesos.						
Condiciones ambientales/vehículo	Accidente/Incidente de tráfico en misión o in itinere. (Daños materiales a vehículos, daños materiales a otras infraestructuras, daños a personas). Otros daños sobre la salud.	Exposición al ruido	Ruidos provocados por el propio vehículo.	Cualquier persona que realice desplazamientos en misión o in itinere de larga distancia, con alta frecuencia o continuidad.	10	3	30	0	Medidas de seguridad y uso de EPIS.
			Ruidos provocados por los vehículos próximos.						
			Ruidos estruendos (trueno, caída elementos externos).						

Además de la evaluación de riesgos en materia de seguridad vial, hay que tener en cuenta los riesgos asociados a los impactos ambientales del tráfico en el Puerto de Santander y que son contemplados en el sistema de gestión medioambiental como pueden: las emisiones de gases de efecto invernadero, las emergencias producidas por incidentes y/o accidentes (residuos generados en situación de emergencia, emisiones incontroladas, derrames o vertidos, etc.).

De la evaluación realizada se han identificado:

- 8 riesgos de nivel medio.
- 2 riesgos de nivel bajo.
- 3 riesgos de nivel muy bajo o nulo.

De los riesgos evaluado únicamente 1 tiene un nivel de deficiencia medio y es el relativo a condiciones de las vías y del sistema vial adversas.

Las medidas preventivas o acciones de mejora propuestas son:

1. Formación en materia de seguridad vial y conducción segura periódica e incluida en el plan de formación de la Autoridad Portuaria de Santander, tanto para personal de la propia organización como para personal de la Comunidad Portuaria.
2. Definición de política de renovación de flota de vehículos (incluyendo aspectos relacionados con la movilidad sostenible).
3. Plan de mantenimiento preventivo de los vehículos sistematizado.
4. Mantenimiento de las medidas de seguridad existentes para tareas de mantenimiento y uso de EPIs durante las mismas y en función de la evaluación de riesgos realizada por el SPA.
5. Análisis y definición de mejoras de la señalización tanto horizontal como vertical.

Puntos críticos detectados durante visita:

- Terminal de contenedores (NCST INVESTMENTS, S.L.) y Terminal Agroalimentaria (TASA), necesaria señalización horizontal y vertical. Por ejemplo, área con curva peligrosa, dificultad en rotonda, etc.
 - Necesaria señalización para tránsito peatonal en Silo de Vehículos.
6. Análisis de la reordenación de los flujos de tráfico en determinadas vías y mejoras de las condiciones de accesibilidad mediante rotondas y otros elementos de ordenación del tráfico.

Puntos críticos detectados durante visita:

- Alto nivel de tráfico en Terminal de Contenedores (NCST INVESTMENTS, S.L.).
 - Posibles bloqueos por tráfico ferroviario en área de entrada Terminal de Contenedores.
 - Posibilidad de rotonda en área de entrada entre Terminal de Contenedores y Terminal Agroalimentaria (TASA).
 - Alto nivel de tráfico en Terminal de Fertilizantes.
 - Análisis de posible rotonda ficticia entre ZAL y Terminal de Graneles Sólidos Minerales (Noatum). Posibilidad de eliminación del peine y anexionado de parte de los terrenos adyacentes para ensanchar el vial perimetral.
7. Análisis de accesos e identificación de posibles cambios de ubicación.

Puntos críticos detectados durante visita:

- Dimensiones del control de accesos de Raos que reducen la fluidez del tráfico. Posible análisis de modificación o traslado.
- Análisis de alternativas para transportes especiales (eólico). Dificultades de giro en transporte de palas de aerogeneradores.
- Traslado del control de Concesionario CLdN para evitar retención de vehículos. En el área entre CLdN y Alkion se produce el transporte de mercancías químicas peligrosas, aumentando las consecuencias negativas de un posible accidente.

PROPUESTA DE OBJETIVOS Y PLANES

Del análisis previo y de la evaluación de riesgos realizada en el apartado anterior se realiza la siguiente propuesta de objetivos y planes de acción:

OBJETIVO 1:

Mejoras organizativas orientadas a la reducción de peligros producidos por factores humanos que puedan derivar en accidentes de tráfico.

Indicador: evolución de accidentes de tráfico por factor.

Acciones:

1. Evaluación del posible desarrollo de un protocolo de teletrabajo que incluya, al menos, información sobre: personal susceptible de aplicación, medios técnicos, organización y sistemas de control de jornada, medidas de seguridad de la información, etc.
2. Plan de formación tanto para la plantilla de la APS como para la comunidad portuaria en materia de seguridad vial, conducción segura, conducción eficiente, etc.
3. Campañas de concienciación y/o sensibilización en materia de seguridad vial y movilidad sostenible tanto para la plantilla de la APS como para la comunidad portuaria.

OBJETIVO 2:

Mejoras organizativas orientadas a la reducción de peligros producidos factores asociados a los vehículos que puedan derivar en accidentes de tráfico:

Indicador: evolución de accidentes de tráfico por factor.

Acciones:

1. Revisión de los planes de mantenimiento de la flota propia de vehículos de la APS para determinar el estado de aquellos utilizados en misión.
2. Definición de un plan de renovación de flota propia hacia vehículos medioambientalmente responsables (eléctrico / híbrido).
3. Mantenimiento de las medidas de seguridad existentes para tareas de mantenimiento de vehículos y uso de EPIs durante las mismas y en función de la evaluación de riesgos realizada por el SPA.

OBJETIVO 3:

Mejoras organizativas orientadas a la reducción de peligros producidos por factores asociados a condiciones ambientales que puedan derivar en accidentes de tráfico.

Indicador: evolución de accidentes de tráfico por factor.

Acciones:

1. Análisis y definición de mejoras de la señalización tanto horizontal como vertical.
2. Análisis de la reordenación de los flujos de tráfico en determinadas vías y mejoras de las condiciones de accesibilidad mediante rotondas y otros elementos de ordenación del tráfico.
3. Análisis de accesos e identificación de posibles cambios de ubicación.

OBJETIVO 4:

Reducción de los impactos derivados del uso de vehículo de combustión, incluyendo la minimización de la huella de carbono producida por el transporte tanto en alcance 1 como en alcance 3.

Indicador: evolución de las emisiones de CO_{2e}.

1. Estudio de viabilidad de infraestructura para el fomento de medios de transporte no contaminantes como puede ser la bicicleta (aparcamientos para bicicletas, carril bici, etc.)
2. Estudio de viabilidad para la instalación de estaciones de carga para vehículos eléctricos.
3. Política de renovación de flota orientada a coches eléctricos y/o híbridos.

OBJETIVO 5:

Mejora de la coordinación en materia de seguridad vial y movilidad sostenible con la Comunidad Portuaria.

Indicador: número de reuniones mantenidas con la Comunidad Portuaria para tratamiento de aspectos relacionados con la seguridad vial y movilidad sostenible.

Planes:

1. Determinación de medidas de apoyo y seguimiento para el análisis de medidas a adoptar por parte de las empresas de la comunidad portuaria y creación de foro/comité de seguridad vial y movilidad sostenible para intercambio de información por parte de las distintas empresas.

EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

La ejecución de este plan tendrá un horizonte temporal de 5 años y será planificada en función de la determinación de acciones incluidas en el apartado anterior, la disponibilidad de recursos y la priorización identificada por el Comité de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, teniendo en cuenta que se han de abordar en primer lugar aquellos riesgos cuyo nivel de riesgo y nivel de deficiencias sea mayor.

Para el seguimiento del plan, se realizarán reuniones periódicas por parte del Comité de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial que deberán ser documentadas a través de informes de seguimiento que serán reportados a la Dirección de la Autoridad Portuaria de Santander.

A lo largo de la implantación de este plan se podrán identificar nuevas acciones o replanificar las existentes en función de la evolución de los indicadores de accidentabilidad y de las posibles modificaciones en los factores de riesgo.