



MEMORIA ANUAL

Autoridad Portuaria de Santander

20_17



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

01. Mensaje del Presidente	3
02. Consejo de Administración	7
03. Informe de la Directora	10
04. Evolución del tráfico	17
05. Ejercicio económico y financiero	19
06. Gestión estratégica, táctica y operativa	21
07. Actividades Corporativas	61
08. Gestión Cultural	92
09. Expansión comercial	99

ÍNDICE

MENSAJE DEL PRESIDENTE

01



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

Aunque Cantabria se sitúa en una senda adecuada en lo que se refiere a crecimiento, ya que superó la media española en 2017, es necesario seguir trabajando para asegurar la buena marcha de nuestra producción industrial así como el comercio internacional de nuestra Región.

Conscientes del importante papel que representamos en ese crecimiento, en el Puerto de Santander estamos inmersos en la búsqueda de fórmulas que nos permitan seguir ampliando la capacidad de nuestras infraestructuras y captar nuevos tráficos. No en vano, durante este año hemos sido el quinto puerto que más ha crecido dentro del Sistema Portuario Español y representamos ya el 10,56% del PIB y el 8,96% del empleo de la Comunidad Autónoma.

En cuanto a la evolución de los distintos tráficos, hay que destacar que en el Puerto de Santander, con gran actividad históricamente granelera, hemos logrado un crecimiento en sólidos del 23% con respecto al año anterior, habiendo sido catalogados como mejor puerto del mundo en el manejo de graneles por parte del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO). El elemento fundamental para haber alcanzado este logro es la alta calidad de servicio proporcionada por los operadores privados especializados en graneles que trabajan en el Puerto de Santander, en combinación con la propia Autoridad Portuaria.

Un reconocimiento a la calidad del servicio que se repite en el trabajo

2017, UN AÑO DE EVOLUCIÓN Y CRECIMIENTO PARA EL PUERTO DE SANTANDER

de los operadores de otro de nuestros tráficos más importantes, el RoRo de vehículos. En 2017, hemos obtenido por segundo año consecutivo el reconocimiento de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) como mejor puerto español en tráfico de vehículos, en una valoración que hacen sus propios asociados, los fabricantes de automóviles y camiones con plantas de ensamblaje en España.

Estas distinciones nos motivan para seguir trabajando con mayor intensidad y nos animan para seguir buscando fórmulas adecuadas que, según nuestra estrategia, garanticen el crecimiento en base a una adecuada realización de nuestras inversiones, diseñadas siempre dentro del máximo respeto ambiental al entorno de nuestra bahía. Así, a la pavimentación de nuevos espacios en la Zona de Actividades Logísticas o la proyección de un silo en altura en Raos 8, se unen otras alternativas que pueden aliviar una posible futura congestión del puerto.

Es el caso de la iniciativa llevada a cabo por el Gobierno de Cantabria, para facilitar la creación de una nueva zona logística interior, ubicada en el Llano de La Pasiega, que cuenta con dos millones de metros cuadrados de suelo industrial y que permitiría el establecimiento de nuevas empresas productivas y de distribución logística, así como la posible reubicación de algunas actividades del Puerto, que no necesitarían estar en primera línea. La actuación supondría una aproximación mayor entre Torrelavega y Santander, a través de la zona de Renedo y Parbayón, en lo que el puerto entiende como un crecimiento “hacia el interior”, ante la imposibilidad de realizar nuevos rellenos en la bahía.

En esta búsqueda de espacio, sin duda, uno de los principales hitos de 2017 fue la colocación de la primera piedra del Muelle 9 de Raos el 24 de Abril, una infraestructura largamente esperada que mejorará la competitividad del puerto dotándolo de un nuevo atraque que nos permitirá incrementar la capacidad del servicio sin provocar pérdidas de tiempo por fondeos en buques de línea regular.

Con las buenas previsiones que manejamos a medio plazo y gracias a la consolidación de algunas líneas regulares es necesario seguir trabajando con eficacia en este modelo sostenible de expansión y diversificación de las actividades del puerto, según las líneas maestras definidas en nuestro plan estratégico.

Precisamente, en lo que a nuevas rutas se refiere, hemos cerrado el

año con la inauguración de una línea de transporte de vehículos y carga Ro-Ro con Corea y China, explotada por Hyundai Glovis y el inicio de las operaciones de la naviera griega NeptuneLines que ha traído a Santander dos nuevas líneas regulares con Francia, Gran Bretaña e Irlanda aumentando a catorce nuestras líneas regulares de tráfico rodado.

Por otro lado, 2017 nos dejó también otras buenas noticias como la creación de dos nuevas líneas de corte longitudinal y transversal con las que Santander Coated Solutions completará su proceso industrial de lacado de acero.

Además, dentro del periodo que analizamos, se produjeron algunos acontecimientos especialmente importantes como el regreso de la Grúa de Piedra, totalmente restaurada, a su emplazamiento habitual tras haber caído sobre el Muelle una parte de sus contrapesos, afortunadamente sin producir daños personales; o la cesión de una de nuestras naves mejor posicionadas en el frente marítimo de la ciudad a la Fundación Enaire, para que los ciudadanos de Santander puedan disfrutar de la magnífica colección de arte que Enaire ubicará en Gamazo.

Acciones como éstas se suman a otras de carácter cultural y docente como las exposiciones celebradas en el Palacete del Embarcadero y en el Centro de Arte Faro de Cabo Mayor, por las que han pasado este año más de 85.000 personas y entre las que tuvimos la fortuna de contar con el arte de Óscar Okuda.

En cuanto a la labor formativa y docente, podemos destacar la celebración de la XVII edición del “Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos”, el II Encuentro Internacional de Logística” o el seminario “Una Estrategia de Desarrollo Económico y Social para Cantabria”, celebrado en la programación de la UIMP.

No quiero cerrar este balance del año 2017 sin agradecer, una vez más, la labor de todos aquellos que día a día se esfuerzan para que nuestro puerto sea un referente de calidad en la cornisa cantábrica y un motor imprescindible para la economía de nuestra Comunidad Autónoma.

En particular, reconocemos el esfuerzo y la labor que está realizando nuestra Policía Portuaria, orientado a garantizar la seguridad y el cumplimiento de la normativa ISPS dentro de nuestra zona de servicio portuario, especialmente en la terminal de tráfico de pasajeros y mercancías con UK.

Tenemos todos los ingredientes y la motivación para afrontar nuestro futuro trabajando en acciones de conjunto y con una razonable dosis de optimismo, conscientes como somos de la importancia de nuestra misión.

Jaime González López

Presidente de la Autoridad
Portuaria de Santander

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

02



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

D. Jaime González López

CAPITÁN MARÍTIMO

D. César Díez Herrera

DIRECTORA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

D^a Cristina López Arias

Vocales en representación de la Comunidad Autónoma de Cantabria:**VICEPRESIDENTE DEL CONSEJO**

D. Francisco Luis Martín Gallego

Consejero de Innovación, Industria, Turismo y Comercio

D. José M^a Mazón Ramos

Consejero de Obras Públicas y Vivienda

D. José M^a Fuentes-Pila Estrada

Portavoz del Grupo Municipal Regionalista del Ayuntamiento de Santander

D. Celestino Fernández García

Representantes de la Administración General del Estado:

D. Telmo Esteban Fernández

Delegación del Gobierno

Abogado del Estado-Jefe del Servicio Jurídico del Estado en Cantabria

D. Santiago Díaz Fraile

Jefe de Área de Coordinación de RR.HH del Organismo Público Puertos del Estado

D. Benjamín Piña Patón

Director Área de Fomento de la Delegación del Gobierno

Representante del Ayuntamiento de Santander:

D. César Díaz Maza

Representante del Ayuntamiento de Camargo:

D. Carlos González Gómez

Representante de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santander:

D. Modesto Piñeiro García-Lago

Representante de la Sección Sindical de Unión General de Trabajadores

D. Antonio Toca Corino, nombrado el 26 de julio de 2018 en sustitución de D. Ernesto Gómez de la Hera representante de la Sección Sindical de Comisiones Obreras

Representante de la Confederación de Organizaciones Empresariales y PYME de Cantabria:

D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos

SECRETARIO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

D. Adolfo Ruigómez Momeñe

INFORME DE LA DIRECTORA

03



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

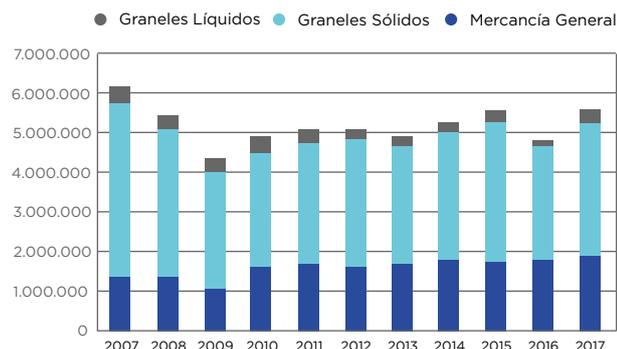
INFORME DE GESTIÓN

Una vez cerrado el ejercicio del año 2017 podemos afirmar que, de forma genérica, ha sido positivo. El movimiento de mercancías, variable de análisis más representativo, registró un avance cifrado en 16,3 puntos con respecto al ejercicio anterior. Dato que nos sitúa una vez más como uno de los puertos de la Cornisa Cantábrica con mejor comportamiento y en la línea general del sistema portuario español, cuyos puertos, han registrado un avance medio del 6%. Para el caso de Santander, este incremento en la actividad portuaria a tenido una repercusión favorable en la cifra de negocio, que ha marcado un importante incremento del 14,61%.

Tráfico

En 2017 transitaron 785.541 toneladas más que en el año 2016, hasta alcanzar la cifra de 5.598.651 toneladas, recuperando, así, la senda que nos aproxima al objetivo de los 6 millones de toneladas.

El número de escalas de buques y la suma del GT de los mismos han experimentado sendos avances del 7,7%. Para el caso de los buques, la cifra alcanzó 1.522 escalas y en el caso del GT acumulado, el registro fue de 26,390 millones de unidades. Guarismos que superan, holgadamente, la línea ascendente del conjunto del sistema portuario español, que marca un ascenso del 2,96% para los buques y un 1,58 para el GT total.

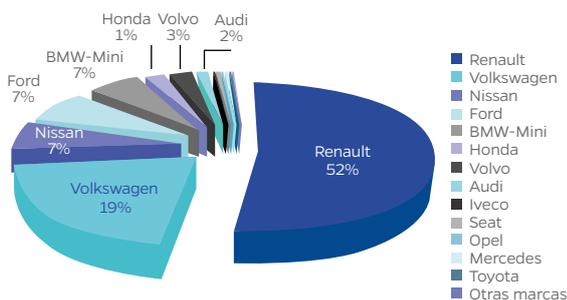


Atendiendo al modo de presentación de la mercancía, los graneles líquidos registraron el mejor comportamiento hasta alcanzar un porcentaje en 67,8 puntos superior al año 2016. La recuperación de los tráficos de exportación de bioetanol ha sido un factor clave para que se produjera estas cifras tan positivas. No obstante, los graneles líquidos siguen teniendo escaso peso en el cómputo total de mercancías, ya que, con 234.493 tns, sólo representa el 4,2%. Destaca por su importante empuje, con un incremento del 23,1% (3.476.272 tns), los graneles sólidos. Y dentro de este apartado, sobresalen los cereales y las harinas, que, como consecuencia de una mala cosecha del campo castellano-leonés, han experimentado un importantísimo incremento en su importación. También relevante ha sido los incrementos en los tráficos de mineral de hierro y prerreducidos, manganeso y azúcar. En el lado opuesto encontramos la importación de chatarra, con una disminución del -25,5%. Así, el conjunto de todos los graneles sólidos han representado el 62,1% del tráfico portuario. La mercancía general, con un incremento moderado (2%), hasta alcanzar 1.887.886 tns, ha representado el 33,7% del total del tráfico del Puerto. Nuevamente el tráfico Ro-Ro lidera el epígrafe de la mercancía general con un 82,1% del total. El tráfico de automóviles nuevos y Brittany Ferries acaparan dicho tráfico Ro-Ro, con 685.538 y 391.615 tns respectivamente, aunque el aporte de la nueva línea regular de CIdN, con 142.706 Tn, comienza a tener peso específico en el cómputo de la mercancía Ro-Ro. La consolidación de dicha naviera ha tenido como consecuencia un incremento en el número de teus, hasta llegar a las 6.945 unidades y un avance superior al 400%.

A pesar de que tan solo ha crecido un 0,4%, el movimiento de automóviles ha permitido batir nuevamente el record histórico, establecido ahora en 492.168 unidades. La exportación, gracias a las distintas fábricas asentadas en territorio nacional, sigue aportando mayor

volumen (61%) a pesar de contabilizar un retroceso del 6,6%. Sin embargo, es el tráfico de importación, favorecido por una importante expansión de las matriculaciones, el que más ha crecido, hasta un 14%. De este modo se nivela, parcialmente, el desequilibrio import/export, que, en años precedente, impedía a los operadores logísticos del sector optimizar los modos de transporte intermodales.

Por marcas, Renault, con un 52% del tráfico de automóviles y Volkswagen, con un 19%, siguen aportando los mayores volúmenes. Aunque con menor repercusión en los datos anuales, el resto de fabricantes, hasta alcanzar la cifra de 20, constituyen una amplia cartera de clientes, tal y como demuestra el cuadro adjunto:



2017 es el tercer año consecutivo en el que nuestro puerto se sitúa en el tercer lugar del ranking de puertos españoles con tráfico de automóviles nuevos.

La cifra de pasajeros que embarcaron o desembarcaron en Santander ascendió a 234.214. Un 7,1% más que en 2016. De ellos 221.506 viajaron en barcos de Brittany Ferries y los restantes 12.708 lo hicieron en buques de crucero. El número de escalas de este último tipo de buques fue de 11, superando las 6 escalas del año precedente.

Por lo que respecta a la pesca fresca desembarcada en la Lonja de pescado del Puerto de

Santander, indicar que se superó el volumen del año pasado en un 13,4%. En total se manipularon 4.057 Tn, en su mayoría de especies como la sarda o la merluza.

Del análisis de las variables ratio de toneladas exportadas/toneladas importadas y de la cuota del uso del modo ferropuerto, se desprenden las siguientes conclusiones:

- A pesar de que las importaciones han marcado un aumento del 3,52%, la evolución del ratio toneladas exportadas/toneladas importadas ha disminuido respecto al ratio del 2016, pasando del 0,83 al 0,66. Hecho que delata una importante reactivación del consumo interno, al tiempo que constata una buena salud del sector exterior de nuestro hinterland. En el siguiente cuadro se puede comprobar cómo, la tendencia al alza de dicho ratio, ve frenada su progresión a partir del año 2014:



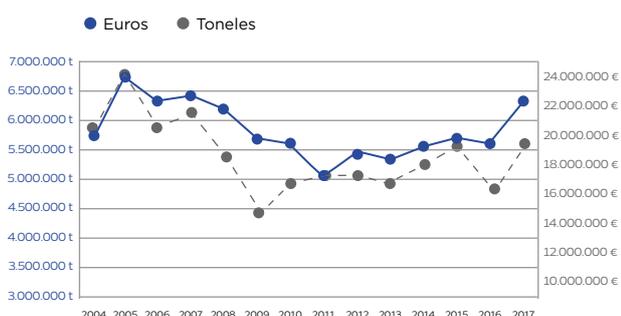
- Tráfico ferropuerto: Automóviles nuevos, cemento y carbón son, por este orden, las mercancías que acaparan el uso del modo ferroviario. No obstante, la cuota del ferrocarril se ha contraído hasta un 17%. Dato éste que nos permite seguir liderando el ranking en el sistema portuario, aunque el diferencial, año a año, se ve reducido con respecto

a nuestros puertos competidores. Por este motivo la mejora de las condiciones del corredor ferroviario con la meseta se antoja imprescindible para asegurar la competitividad de nuestro puerto. El aumento de surcos dedicados a trenes de mercancías y el incremento de las longitudes de los mismos, son asignaturas pendientes y dos de las actuaciones con un efecto positivo más relevante para el puerto de Santander.

Resultados económicos

La cifra de negocio del año 2017 (21,371 millones de euros) ha marcado un incremento del 14,6% respecto a la obtenida en el año 2016. Resultado que refleja, casi de forma paralela, el aumento de la actividad portuaria.

En la siguiente figura se recoge cómo ha evolucionado el tráfico y la facturación en los últimos años.



El nivel de ingresos por tasas portuarias en el año 2017 ha registrado un importante auge del 15,67%. Las “tasas de utilización” con 10,645 millones de euros han liderado este capítulo. Aquellas tasas vinculadas directamente al tráfico, como la tasa del buque y la tasa de la mercancía, han visto como aumentaban en un 28,48% y un 12,65% sus ingresos respectivamente. Este diferencial de crecimiento entre

una tasa y otra, se debe, fundamentalmente, al mayor número de bonificaciones a la tasa de la mercancía aplicadas a los tráficos sensibles prioritarios o estratégicos o sensibles.

Los ingresos por la “tasa de ocupación” y la “tasa de actividad”, ligadas al uso privativo del dominio público, han registrado un avance del 12,24% para la primera y un 0,16% para la segunda. Ambas tasas han sumado la cifra de 8,024 millones de euros.

Las tasas de ocupación, del buque y de la mercancía, por este orden, son las que mayores ingresos han reportado en el ejercicio.

Los ingresos por tarifas, que alcanzaron los 2,554 millones de euros, se siguen situando como cuarta fuente de ingresos.

En lo concerniente a gastos, el relativo a personal se ha mantenido constante, con un mínimo aumento del 0,08%. Exactamente fueron 6,007 millones de euros. La partida de otros gastos de explotación ha aumentado un 18,34%, sin duda lastrados por la variación de provisiones por operaciones comerciales. Las amortizaciones supusieron 7,799 millones de euros, es decir, tan solo un 0,84% más que en ejercicio anterior.

Finalmente, el resultado de explotación, 1,928 millones de euros y un 254% superior al año precedente, debe ser considerado como muy positivo. Ello ha permitido un resultado del ejercicio de 1,974 millones de euros frente a los 0,459 millones de euros obtenidos en 2016.

Inversiones

En el año 2017 el importe de las inversiones de la Autoridad Portuaria de Santander ascendió a 3,56 millones de euros. Cifra en 2,71 millones inferior a la del 2016.

El muelle de Raos 9, con una certificación en el año de 1,318 millones de euros sobre un presupuesto aprobado líquido de 18,295 millones de euros, fue la inversión más importante. También, aunque en cifras inferiores a Raos 9, tuvieron repercusión en las inversiones del año 2017 la renovación de pavimento de viales en Raos y urbanización de las parcelas “7.2.1”, “7.3.2” y “8.2.3”, con 0,606 millones de euros y el proyecto y montaje de una nueva rampa Roro flotante en la Estación Marítima, con 0,230 millones de euros.

Dominio público

Durante el año 2017 se ha tramitado el otorgamiento de nueve concesiones administrativas: una de ellas en el Espigón central de Raos, destinada a recepción y expedición de cargas, parking y transferencia entre vehículos de mercancía de tráfico portuario, otra para ocupar una nave de 2.400 m², situada en el Espigón Norte de Raos, con destino a almacenamiento de mercancías procedentes o con destinos a los buques que operen en el Puerto y guarda de utillaje, una tercera para la ocupación de la caseta de bombas del Dique de Gamazo, con destino a instalación de hostelería y centro de interpretación, una cuarta para ocupar una superficie de suelo de 733 m² y una superficie de subsuelo de 287,30 m², en el espigón Norte de Raos, en tercera línea del muelle Raos 2, con destino a la instalación de dos básculas puente, una quinta para la utilización de superficie de dominio público terrestre y lámina de agua, en la zona de San Martín, para la instalación de un pantalán flotante, rompeolas e instalaciones anexas, una sexta para la ocupación de una superficie de 5.200 m² de lámina de agua en la Dársena de San José y 13.800 m² en la Dársena de Orconera, con destino a la instalación de pantalanes flotantes para el amarre de embarcaciones deportivas y de recreo, una séptima para la instalación de 4 telescopios turísticos

panorámicos desmontables en la zona del Palacete y el Faro de Cabo Mayor, una octava para la ocupación de dominio público portuario en la zona del Polígono de Actimarsa, con destino a alojar una canalización subterránea de telecomunicaciones, y la última para ocupar una superficie de terreno de 60.369 m² en el Espigón Norte de Raos (Área 10.1 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander), con destino a actividad de importación, exportación, depósito y transformación de productos siderúrgicos.

Se han tramitado asimismo, más de 100 autorizaciones para ocupación del dominio público con bienes muebles o instalaciones desmontables y plazo no superior a tres años, siendo un grupo numeroso de ellas las relacionadas con actividades náutico deportivas en la Bahía.

Igualmente se han llevado a cabo cuatro tramitaciones de modificaciones no sustanciales de concesiones y dos de modificaciones sustanciales, al objeto de prorrogar el plazo para la finalización de obras, incorporar superficie de subsuelo, reducir el requerimiento de capital social mínimo y prórroga del plazo de la concesión. En el caso de las dos modificaciones sustanciales el objeto fue el otorgamiento de prórroga en el plazo concesional.

También se han llevado a cabo tramitaciones de extinción de concesiones por rescate, caducidad y renuncia. Asimismo se han tramitado transferencias de titularidad y autorizaciones para la constitución de hipotecas sobre los derechos concesionales.

En 2017 se ha continuado con el otorgamiento de prórrogas a las concesiones del Polígono de Actimarsa conforme con el contenido del artículo segundo de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley de Costas, y el artículo 172.1. del Real Decreto 876/2014, de 10 de

octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

Asimismo, también se ha continuado con el proceso iniciado en el año 2015 de solicitudes de ampliación del plazo de las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 8/2014, al amparo de la disposición transitoria décima del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Otras actividades

Como hito más destacable celebrado en el 2017 se puede citar la colocación de la primera piedra del nuevo muelle de Raos 9. Muelle proyectado para dar un mejor servicio a los buques de tipología Ro-Ro y gran porte.

En cuanto a las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del Puerto, cabe citar la participación en las siguientes ferias sectoriales:

- “Seatrade” de Hamburgo (Sector cruceros).
- “Cruise Summit” de Madrid (Sector cruceros).
- “SIL” de Barcelona (Sector logístico).
- “Breakbulk” de Amberes (Sector logístico, portuario y naval).
- “Fruit Attraction”, (Sector logístico de productos frescos hortofrutícolas) de Madrid.

Asimismo, la APS, de la mano de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), organizó la jornada anual bajo el lema “Nuevos Retos y Oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia”.

Además de la renovación de las certificaciones ISO 9001 / ISO 14001 y la OHSAS 18001, la Autoridad Portuaria ha iniciado la adaptación de las dos primeras a las nuevas normas marcadas por la versión 2015.

Como no podía ser de otra forma, ya que se trata de un tráfico estratégico para el puerto, se renovó el certificado de conformidad de calidad de servicio para el tráfico de vehículos nuevos ANFAC/Puertos del Estado. En este contexto, y por tercer año consecutivo, Santander fue catalogado como el puerto con mejor valoración en el ranking de puertos cocheros del sistema portuario español. Así lo atesora el último estudio de “Valoración Logística Marítimo Portuaria” publicado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

A lo largo de 2017 la Autoridad Portuaria de Santander ha continuado desarrollando una destacada labor formativa y de acción cultural, tanto directamente como a través de Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria (CITAP).

Entre las actividades docentes desarrolladas en el marco del CITAP cabe significar el Máster Universitario en Ingeniería Costera y Portuaria de la Universidad de Cantabria, en la especialidad de Ingeniería Portuaria; el II Encuentro Internacional de Logística; el seminario “Una Estrategia de Desarrollo Económico y Social para Cantabria; el III Encuentro de Derecho Marítimo; el XVII Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos; y la segunda y tercera edición del Curso de Comercio internacional: transporte marítimo y operativa portuaria (los puertos como centros intermodales y centros logísticos).

Además, se ha dado acogida en prácticas en distintos departamentos de la Autoridad Portuaria a un total de nueve estudiantes, y se han

atendido tres visitas técnicas e institucionales, cinco visitas universitarias y más de 60 centros escolares al puerto.

Asimismo se ha mantenido la colaboración con otras entidades en cursos, seminarios y en la organización de jornadas técnicas y reuniones profesionales (Máster Universitario en Comercio Transportes y Comunicaciones Internacionales, Cursos de Verano de la UIMP...); y se han establecido lazos y acciones de cooperación en materia de capacitación con entidades portuarias latinoamericanas como la Autoridad Portuaria Nacional de Perú y la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua.

Por último la actividad en las salas expositivas cuya titularidad ostenta la Autoridad Portuaria queda resumida como sigue:

- En el Palacete del Embarcadero se celebraron 13 exposiciones, registrándose la afluencia de 54.250 visitantes a lo largo del año 2017.
- El Centro de Arte Faro Cabo Mayor, acogió 6 actividades temporales, que, sumadas a la exposición permanente, Colección Sanz-Villar, arrojaron una cifra de visitantes de 30.772 personas.

En este mismo espacio expositivo se realizaron dos eventos:

“La Noche es Joven”

“Cosmic Children Festival”

Al margen de los dos espacios citados, la Autoridad Portuaria organizó otras dos exposiciones en la Sala de Náutica de la Universidad de Cantabria, con un bagaje de 3.500 visitantes.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

04



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

COMENTARIOS SOBRE EL TRÁFICO

AÑO 2017

Durante el ejercicio 2017, el tráfico de mercancías con entrada o salida vía marítima, en el Puerto de Santander ha alcanzado 5.598.651 toneladas, cifra superior en un **16,32%** a la alcanzada en ese mismo periodo en el año 2016. El número de escalas se incremento cerca de un 8%, y el tráfico de pasajeros lo hizo en un 7%. Destaca que el tráfico en contenedores se ha multiplicado por 4 respecto el año anterior.

Graneles líquidos

La incidencia de este epígrafe sobre el total del tráfico del 4%, con 234.493 toneladas, y se ha incrementado considerablemente en **67,76%**.

Variaciones importantes:

	Toneladas 2017	Toneladas 2016	Diferencia	Variación (%)
Bioetanol	67.932	31.690	36.242	114,37%
Melazas	46.459	11.800	34.659	293,72%
Productos químicos	88.154	58.887	29.267	49,70%

Graneles sólidos

Este grupo de mercancías representa el 62% del tráfico generado en el Puerto en el periodo analizado, con 3.476.272 toneladas, lo que supuso un incremento del **23,14%**.

Variaciones importantes:

	Toneladas 2017	Toneladas 2016	Diferencia	Variación (%)
Cereales	513.929	213.908	300.021	140,26%
Manganeso	271.866	191.620	80.246	41,88%
Chatarra	233.679	313.635	-79.956	-25,49%
Azúcar	97.360	27.948	69.412	248,36%

Mercancía general

La mercancía general, con 1.887.886 toneladas, representa el 34% del total de mercancías en el periodo, y se ha incrementado respecto del periodo anterior en un **2,04%**.

Dentro de este epígrafe destaca el tráfico Ro-Ro con 1.551.574, superando el registro histórico del Puerto. Destaca en esta modalidad de tráfico, el de automóviles, también su mejor cifra histórica, al alcanzar 492.168 unidades en 2017.

Variaciones importantes:

	Toneladas 2017	Toneladas 2016	Diferencia	Variación (%)
Otra mercancía general*	308.284	272.424	33.860	12,34%
Maquinaria, aparatos, etc	78.597	61.258	17.339	28,31%
Ptos. siderúrgicos	258.043	304.258	-46.215	-15,18%
Papel y pasta	176.800	166.478	10.322	6,2%

*En este epígrafe se integra mercancía muy variada transportada generalmente en unidades de transporte intermodal.

Tráfico por ferrocarril:

El 17% de las mercancías que han entrado o salido del Puerto, para su embarque o desembarque, en el 2017, han utilizado el ferrocarril, concretamente 928.451 toneladas, frente a 942.056 en el año anterior. Se ha reducido en un 1,4%.

Las mercancías que entran por ferrocarril para embarcar, en orden de importancia son: cemento, automóviles, bioetanol, carbonato sódico y bobinas de chapa.

Las mercancías que salen por ferrocarril una vez desembarcadas, en orden de importancia son: carbón, automóviles y cereales.

EJERCICIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

05



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

BALANCE DE SITUACIÓN 2017

Durante el ejercicio 2017, el activo no corriente ascendió a 310 millones de euros. Este epígrafe está, compuesto casi en su totalidad por el inmovilizado y es la masa patrimonial más importante desde el punto de vista cuantitativo de la Autoridad Portuaria. Es un importe ligeramente inferior al del ejercicio 2016.

El activo corriente –créditos a c/p y efectivo– se ha incrementado en términos absolutos en 6,8 millones de euros durante el año 2017. Porcentualmente es un ascenso del 27% con respecto al dato del ejercicio 2016. Se puede apreciar un ascenso significativo de las inversiones financieras temporales y la tesorería.

Las deudas a largo plazo –Pasivo no corriente– del ejercicio 2017 han aumentado en unos 118 miles de euros con respecto al ejercicio anterior. Igualmente las deudas a corto plazo –Pasivo corriente– se han visto aumentadas durante el año 2017 en 1.503 miles de euros. La Autoridad Portuaria de Santander se encuentra en un nivel de obligaciones mínimo que compone tan solo el 1,4% del total del pasivo.

El capital circulante –diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente– ha aumentado durante 2017 en cerca de 5,3 millones de euros aproximadamente, situándose a cierre en 26,8 millones de euros, lo que pone de manifiesto la excelente solvencia financiera de la Autoridad Portuaria para hacer frente a las obligaciones a corto plazo.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS 2017

El resultado del ejercicio 2017 ha sido de 1.975 miles de euros, viéndose incrementado en un 329% con respecto al resultado del año 2016. Desglosándolo por epígrafes, el resultado de explotación se ha incrementado en unos 1.383 miles de euros. La causa fundamental es el incremento de la cifra de negocios por encima del incremento de los gastos.

El resultado financiero durante el año 2017 ha disminuido significativamente, en línea con la reducción de tipos de interés en el mercado.

GESTIÓN ESTRATÉGICA, TÁCTICA Y OPERATIVA

06



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

6.1 Breve descripción de las obras más importantes

Mejora de accesos al Polígono de Parayas

El Polígono de Parayas está ubicado en los terrenos de la antigua concesión Wissocq. El acceso al polígono desde la Avenida de Parayas (autovía S-10) requiere una mejora sustancial de la seguridad vial, para incrementar las posibilidades de desarrollo de estos terrenos como zona de actividades logísticas asociada al puerto. En octubre de 2014 la Demarcación de Carreteras de Cantabria (Minist.º de Fomento) emitió una resolución autorizando a la Autoridad Portuaria la mejora de accesos (entrada y salida del polígono desde la autovía). Las obras se recibieron el 15 de noviembre de 2016 y se liquidaron en febrero de 2017.

Muelle Raos 9

Muelle multipropósito emplazado en el testero del Espigón Central de Raos, de 290 metros de longitud, construido con cajones cimentados a la -14,50 m. respecto al cero del puerto, alineado con el pantalán de la terminal de productos químicos (Alkion). Las obras fueron adjudicadas a FCC Construcción en Febrero de 2017 y tienen un plazo de ejecución de 18 meses (hasta el 18 de octubre de 2018). Una vez en explotación, el muelle permitirá dotar de un segundo puesto de atraque a las líneas regulares de buques Ro-Ro deep-sea, con lo que mejorará sustancialmente el nivel de servicio a este tipo de buques de más de 60.000 GT, que requieren evitar demoras por fondeo antes de atraque. La obra se ha adjudicado con un presupuesto de inversión de 17.253.173 € y un contrato de asistencia técnica de 929.320,83 €.

Montaje rampa Ro-Ro flotante Estación Marítima

El tráfico de ferries con el Reino Unido, para pasajeros y carga rodada, ha estado utilizando una rampa antigua y de escasas prestaciones, tanto en sus dimensiones como en su capacidad de carga. En las escalas de estos buques es fundamental la reducción de los tiempos de embarque y desembarque de turistas y camiones, porque repercute directamente en el tiempo de escala y rotación del barco. Con esta inversión se pueden agilizar las operaciones de embarque y desembarque utilizando 2 carriles simultáneamente, y la rampa se adapta a cualquier buque de la flota ro-pax de la compañía, independientemente de su manga y threshold. Debido a las condiciones de explotación de la terminal, la obra debe ejecutarse en 3 meses, coincidiendo con la parada técnica anual del buque principal de la línea. Para poder cumplir este requisito, se decide trasladar al muelle de la Estación Marítima una de las rampas flotantes disponibles en el Muelle Raos 8, previa rehabilitación en astillero. Las obras se recibieron el 12 de abril de 2017 y se liquidaron en abril de 2017.

Rampa flotante para carga rodada

Debido al traslado de una de las rampas ro-ro flotante del Muelle Raos 8 a la terminal de ferries, es necesario reponer esta instalación en Raos 8 (terminal de automóviles). Se proyecta y construye una rampa similar a la trasladada, con pequeñas mejoras fruto de la experiencia de explotación en los últimos 5 años. Las obras se recibieron el 12 de abril de 2017 y se liquidaron en abril de 2017.

Tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño

El tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño dispone de almacenes cubiertos y una rampa Ro-Ro hidráulica en buen estado, construida a finales de los años 90. Sin embargo, el muelle de pilotes, construido entre 1928 y 1932 con 8 metros de calado, presenta un avanzado deterioro estructural por encima de la bajamar, lo que condiciona su explotación comercial. Con el proyecto de renovación del muelle se recupera la oferta de dos puestos de atraque en una longitud de 375 m y al menos 9,5 m de calado, para el atraque de cruceros, buques Ro-Ro cargo y buques Ro-Pax. También resuelve el atraque de buques inactivos y buques retenidos por Capitanía Marítima u orden judicial. Por último, se consigue un atraque alternativo al Muelle de Bloques de la Estación Marítima en caso de que su rampa quede fuera de servicio por avería o por mantenimiento. Se estima una inversión de 28.500 €/m lineal de muelle, incluyendo el dragado necesario para aumento de calado, pavimento rígido de hormigón en zona de maniobra y posible adaptación de la rampa Ro-Ro a las condiciones del nuevo muelle.

Reforma de la rampa Ro-Ro flotante Raos 8 Este

Esta rampa es fundamental para atender con la calidad óptima el tráfico Ro-Ro cargo de líneas feeder, con la singularidad de que admite cualquier carga de proyecto que pueda transportar este tipo de buque. En 2017 sufrió el impacto de un buque en su cofferdam durante la maniobra de atraque y su posterior hundimiento por entrada de agua en los tanques secos durante una pleamar viva. El impacto causó daños importantes en la estructura de apoyo en tierra de la rampa, en sus rótulas y en los tanques secos. Por otra parte, los revestimientos de la chapa presentan un deterioro importante, y las deformaciones sufridas por

uso intensivo requieren algunas modificaciones y refuerzos de la estructura, que ya fueron implantadas en la rampa gemela de Raos 8 Oeste. Por ello se plantea una actuación integral sobre la rampa, que requiere su traslado a varadero o dique seco. La obra se ha adjudicado con un presupuesto de inversión de 1.095.467,69 € y se dispone de contratos de asistencia técnica de 36.040 €.

Pavimentaciones en Raos

Los muelles de Raos se construyeron en las dos últimas décadas del pasado siglo, utilizando en las zonas de almacenamiento un firme flexible que se adaptase sin fisuras a los asientos de consolidación. Aunque el pavimento de campas y viales se ha comportado adecuadamente a lo largo de los años, las múltiples maniobras realizadas por los equipos de manipulación y transporte han provocado degradaciones importantes. Por ello es necesario reponer pavimentos en algunos viales y campas de almacenamiento. Teniendo en cuenta las necesidades de explotación, estas obras se desarrollan en fases sucesivas según demanda. Las obras se recibieron el 17 de marzo de 2017 y se liquidaron en junio de 2017.

Pavimentación y cierre de la parcela A de la ZAL

Sobre los antiguos terrenos de Campsa, rescatados por la Autoridad Portuaria de Santander para su transformación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), se ejecutaron algunos trabajos previos de urbanización referidos a los viales principales y a su cierre provisional. La crisis económica de los últimos años no ha favorecido el desarrollo de negocios logísticos que pudieran establecerse en esta área. A lo largo de este tiempo, sin embargo, aparece una demanda de suelo de carácter más portuario que logístico, por lo que se decide in-

corporar la parcela "A", situada al Sur del vial principal de la ZAL, a la zona portuaria, trasladando el cierre aduanero hasta el límite con el vial indicado y urbanizando 27.000 m². Las obras se recibieron el 24 de octubre de 2016 y se liquidaron en marzo de 2017.

Urbanización triángulo curvilíneo Raos Sur

El relleno y pavimentación de la denominada "Charca de Raos", permite incorporar aproximadamente 40.000 m² a la superficie de almacenamiento de la terminal de automóviles. Para obtener informe favorable de la Dirección General del Medio Natural del Gobierno de Cantabria, competente en la gestión de especies protegidas, se ha realizado una caracterización ambiental del espacio y se han propuesto medidas compensatorias por la eliminación de masas arbóreas catalogadas en los hábitats de la Red Natura 2.000. Se estima una inversión de 6,5 €/m³ para el relleno de 18.000 m³ con material granular y 40 €/m² para la urbanización de 40.000 m².

Pavimentación de las parcelas B y E de la ZAL

Ante la ocupación inmediata de la parcela "A" de la ZAL para servicios de PDI de automóviles, y las oportunidades de crecimiento en el tráfico de importación de vehículos nuevos, se plantea urbanizar también las parcelas "B" y "E" de la ZAL, con lo que se añaden 53.000 m² más para esta actividad. La obra se ha adjudicado con un presupuesto de inversión de 1.734.510,17 € y se dispone de un contrato de asistencia técnica de 29.669,88 €.

Reforma de la Estación Marítima

Comprende un conjunto de actuaciones para mejorar el estado de conservación, funcionalidad y aprovechamiento económico de un edi-

ficio con bastantes limitaciones debido a su nivel de protección arquitectónica y singular diseño. Se incluye la construcción de un segundo ascensor para agilizar el desembarque de los ferries, la impermeabilización y aprovechamiento de su cubierta como terraza, la regeneración de la estructura de hormigón, carpintería de fachadas y redistribución interior de las estancias. Se dispone de un proyecto básico con un presupuesto de inversión de 1.284.486,00 €, sobre una superficie construida computable de 4.140 m², con lo que la inversión prevista es de 310 €/m².

Construcción nuevas naves de Mantenimiento

Las instalaciones del servicio de Mantenimiento de la Autoridad Portuaria deben trasladarse de los tinglados que ocupan actualmente junto a la c/Antonio López para liberar espacios necesarios para el desarrollo urbano en el Frente Marítimo Portuario. Incluyen la oficina técnica, vestuarios (propios y de contratos de mantenimiento), almacén de compras, almacén de balizamiento, taller eléctrico, taller mecánico-carpintería y parque de maquinaria, con una superficie total construida de aproximadamente 2.300 m². La nueva ubicación será la antigua concesión de GERPOSA en el polígono de Wisocq, siendo necesarios la demolición de sus oficinas, el proyecto de las nuevas instalaciones y la urbanización de accesos. Se ha licitado el proyecto previo de demolición de antiguas oficinas (330.829,12 €) y el proyecto de construcción de las nuevas instalaciones (1.341.727,35 €).

Inversión total: 1.668 miles de €. Para su financiación se le ha asignado ayuda del Fondo de Compensación Interportuario, según lo acordado en la reunión del Comité de Distribución de 27 de julio de 2017, a razón de 100 miles de € en 2017 y 900 miles de € en 2018. Finalización prevista: 2019.

Construcción edificio operaciones

Para desarrollar el proyecto del Frente Marítimo Portuario es necesario desafectar de la zona de servicio del puerto el Complejo Sotoliva, situado en el Área Varadero. Previamente debe construirse un nuevo edificio, en el Muelle de la Margen Norte, donde se reubicarán la Capitanía Marítima y Sasemar, más los servicios de Informática y Explotación de la Autoridad Portuaria (Informática, Operaciones, Comisaría, Centro de Coordinación de Servicios y Policía Portuaria). En la actual Sede de la APS se concentrarán el resto de dependencias del puerto (salvo Mantenimiento). Previamente se contempla la demolición de antiguas naves de almacenamiento con muros de carga, licitadas con un presupuesto de 434.931,99 €, para liberar el espacio necesario en la zona. La superficie construida estimada para el edificio es de 1.800 m², con una inversión prevista de 1.200 €/m², incluyendo la urbanización y dotación de plazas de aparcamiento.

Inversión total: 2.618 miles de €. El coste del proyecto se financia a través del Fondo de Compensación Interportuario, según lo acordado en la reunión del Comité de Distribución de 27 de julio de 2017, a razón de 10 mil € en 2017 y 40 mil € en 2018. Finalización prevista: 2021.

Actuaciones en sistemas de información, comunicaciones, etc.

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

Se estima una inversión continua de 200.000 € anuales.

Aprovechamiento de aguas pluviales

Recuperación por tubería de las aguas de lluvia recogida en la gran cubierta de la terminal de graneles sólidos minerales de NOATUM, para almacenarlas en un depósito de hormigón (aljibe) que servirá de abastecimiento al camión-cisterna de limpieza por baldeo y barradoras por vía húmeda que utiliza la Autoridad Portuaria en las zonas comunes del puerto (principalmente viales de circulación). La obra se ha adjudicado con un presupuesto de inversión de 186.090,80 € y se dispone de un contrato de asistencia técnica de 14.130,12 €.

Iluminación LED de la red viaria del Espigón Central

Instalación para prestar el servicio general de iluminación en los viales públicos del Espigón Central, mediante farolas con luminarias de tecnología led. Se independiza así la iluminación de los viales generales del puerto y la iluminación de las campas de almacenamiento en concesión o autorización. Se dispone del proyecto de construcción, con un presupuesto de inversión de 1.107.100,10 €.

Rescate de concesiones por ordenación de terminales

La variabilidad del tráfico portuario puede generar situaciones de demanda de infraestructuras y nuevas condiciones en determinadas instalaciones en régimen de concesión. Las modificaciones necesarias implicarán una alteración de los términos de la concesión que ha de programarse. En esta partida se incluye la cantidad fija de 125.944,60 €/año, corres-

pendiente a la financiación durante el plazo concesional de la mejora del terreno con columnas de grava en la terminal de graneles sólidos minerales, para garantizar la tensión admisible de 100 KPa en el nivel de cimentación, prevista en el pliego de bases del concurso de la concesión. En el año 2018 se ha aprobado el rescate de la concesión de las instalaciones de Cadevesa-Cantabriasil en el Espigón Central de Raos, por una cantidad de 100.000 €, con lo que la inversión total es de 225.944,60 €.

En años sucesivos se estima una inversión continua de 200.000 €/año.

INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES

Se incluyen en este bloque las inversiones de asistencias técnicas para los estudios previos de las futuras inversiones (estudios geotécnicos, topografía/batimetría, análisis de rentabilidad, estado de la infraestructura, etc.), las obras de pequeño presupuesto (inferiores a 600.000 € y con una inversión acumulada inferior al 10% de la inversión anual), las inversiones en equipos de señales marítimas (boyas y faros), la construcción de una nueva embarcación de servicio (trabajos de conservación de señales marítimas, reparación de defensas y campañas batimétricas), la renovación de defensas de muelles o sus escudos, las inversiones en eficiencia energética (luces led, paneles solares de boyas, etc.) y la dotación del 1,5% cultural de las inversiones sujetas a esta aportación.

6.2 Recursos humanos y Prevención Laboral

6.2.1 Formación desarrollada durante el año 2017

Durante el año 2017, se continuó en la línea de la acción formativa seguida en años previos, haciendo hincapié en la Seguridad Industrial, la Prevención de Riesgos Laborales, el aprendizaje de Inglés y el desarrollo y cumplimiento del Plan de Formación 2017-2020, que fue pactado con la Representación Legal de los Trabajadores. Asimismo, se continuó con la formación on-line de cursos homologados en el Aula Virtual de Puertos del Estado, formación vinculada a la Gestión por Competencias.

Se desarrollaron, en concreto, un total de 35 acciones formativas diferentes, de las cuales algunas han tenido varios grupos, por lo que suman 37 los cursos realizados, impartiendo un total de 883 horas lectivas presenciales/curso y asistiendo 289 alumnos, lo que significan un total de 3708 horas/alumno.

La evaluación media global otorgada por los alumnos a la Formación es de 4, dentro de un baremo comprendido entre 1 (peor) y 5 (mejor). Asimismo, la evaluación de la eficacia de esa Formación, por parte de los superiores inmediatos, ha sido considerada de positiva en general.

De las 35 Acciones Formativas impartidas, 15 fueron de manera presencial:

- Inglés.
- PRL en Seguridad Vial.
- PRL en Posturas Forzadas y Manejo Manual de Cargas.
- PRL con Pantallas de Visualización de Datos.
- PRL y Seguridad con maquinaria, camión cesta y carretilla elevadora.

- Formación para la Policía Portuaria.
- Actualización en Medio Ambiente y Lucha contra la Contaminación.
- Transición a las Normas ISO 9001:2015 y 14001:2015.
- Plan de Emergencia Interior.
- Plan Interior Marítimo.
- Programación de PCLs y pantallas gráficas.
- Autocad Civil 3D.
- Renovación SVB y DESA.
- Derecho Marítimo y Portuario.
- Desarrollo de las habilidades del Trabajo en Equipo.

Y 20 de manera on-line a través del Aula Virtual del OPPE, relacionadas todas ellas con la Gestión por Competencias:

- Bases de datos. Nivel 1 (Office 2007).
- Bases de datos. Nivel 2 (Office 2007).
- Calidad. Nivel 1.
- Calidad. Nivel 2.
- Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1.
- Hojas de Cálculo. Nivel 1.
- Hojas de Cálculo. Nivel 2.
- Internet y Correo Electrónico. Nivel 1.
- Internet y Correo Electrónico. Nivel 2.
- Medio Ambiente. Nivel 1.
- Medio Ambiente. Nivel 2.
- Normativa Portuaria. Nivel 1.
- Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 2.
- Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 2.
- Presentaciones Digitales. Nivel 1 (Office 2007).
- Presentaciones Digitales. Nivel 2 (Office 2007).
- Presentaciones Digitales. Nivel 2 (Office 2010).
- Procesadores de Textos. Nivel 1 (Office 2007).
- Relaciones Laborales. Nivel 2.
- Seguridad Industrial. Nivel 2.

Formación a desarrollar durante el año 2017

Durante el año 2017, se tiene previsto desarrollar las acciones formativas incluidas en el Plan de Formación 2017-2020 para ese año, para cumplimiento del mismo, y se continuará con las propuestas formativas de carácter transversal y los cursos homologados del Aula Virtual del OPPE para la Gestión por Competencias.

6.2.2 Seguridad Industrial y PRL en el año 2017

1. INTRODUCCIÓN

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, en el documento **“POLÍTICA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO”** de fecha 25 de enero de 2010, considera que *“La Seguridad y Salud en el Trabajo es un componente fundamental de las Operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y servicios portuarios, y la gestión del dominio público portuario, y las asume como una responsabilidad de todas las personas que trabajan en la organización. Siendo consciente de este principio, se compromete a:*

- *Prevenir los daños y el deterioro de la salud de todos sus trabajadores.*
- *Potenciar la mejora continua de la gestión y el desempeño en materia de seguridad y salud en el trabajo.*

Todo ello con el objeto de conseguir elevar el nivel de protección de la Seguridad y la Salud en el Trabajo de todos sus trabajadores, mediante el desarrollo de un Sistema de Gestión adecuado, basado en la acción preventiva.

Para poder cumplir todo lo expuesto anteriormente, la Presidencia de la APS facilitará los recursos necesarios, tanto organizativos como

materiales, que permitan alcanzar el objetivo de reducir al máximo posible los accidentes, incidentes y enfermedades laborales, siempre teniendo en cuenta los límites tecnológicos disponibles. De la misma forma, cumplirá los requisitos legales aplicables en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, así como otros requisitos que la empresa suscriba de forma voluntaria”.

2. PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR DEL PUERTO DE SANTANDER

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

En cuanto a la activación del PEI, durante el año 2017 no se han registrado incidentes que motivaran la activación del Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander. Tampoco en las instalaciones situadas en la Zona de Servicio del Puerto de Santander se han producido sucesos que hayan obligado a activar el Plan de Emergencia Interior en dichas instalaciones.

3. SIMULACRO DE EMERGENCIA

El artículo 4 del RD 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, establece que para evaluar los planes de autoprotección y asegurar la eficacia y operatividad de los planes de actuación en emer-

gencias se realizarán simulacros de emergencia, con la periodicidad mínima que fije el propio plan, y en todo caso, al menos una vez al año evaluando sus resultados.

Con el fin de cumplir con lo establecido en el citado real decreto, el día 5 de diciembre de 2017 se realizó un simulacro de emergencia en las instalaciones de ALKION TERMINALS situadas en el Espigón Central de Raos. En dicho simulacro participó la Autoridad Portuaria de Santander, la Dirección General de Protección Civil del Gobierno de Cantabria, la empresa INERCO y el propio personal de la Terminal. El ejercicio consistió en simular una fuga de GASOLINA almacenada en uno de los tanques de la terminal, y el posterior incendio del líquido derramado.

Una vez finalizado el ejercicio se llevó a cabo una valoración del desarrollo del mismo, analizándose los tiempos de respuesta, las comunicaciones durante el ejercicio, etc.

4. PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE SANTANDER

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

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

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

Durante el año 2017 no se registró ningún incidente que provocara la activación del Plan Interior Marítimo del Puerto de Santander.

5. SIMULACRO PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE SANTANDER

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

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

El día 14 de diciembre de 2017 se realizó un ejercicio de adiestramiento, donde se simuló un derrame de ACEITE DE CONVERSIÓN al mar desde el pantalán de descarga del REP-

SOL. En el ejercicio participó el personal y medios materiales de la Autoridad Portuaria, DYNASOL ELASTÓNEROS, Amarradores del Puerto de Santander, Salvamento Marítimo, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, y Cruz Roja del Mar.





Dentro del Plan Marítimo Nacional, el día 17 de junio de 2017 se llevó a cabo en la Bahía de Santander, el ejercicio POLEX 24/17 organizado por Salvamento Marítimo, y en que participó la Autoridad Portuaria de Santander, además de otros organismos públicos y observadores internacionales.

6. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y LA SALUD EN EL TRABAJO (OHSAS 18001:2007)

Durante el año 2010 se procedió a la implantación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo conforme a los requisitos de la Norma OHSAS 18001:2007, como paso previo a su certificación. El Certificado del sistema de Gestión de la Salud y Seguridad en el Trabajo de la APS, fue emitido por la Entidad Certificadora con fecha 6 de mayo de 2011.

Durante los días 18, 19, y 20 de abril de 2017, se realizó la auditoría de renovación de la Certificación del SGSST de la APS, en la que los auditores determinaron que la Autoridad Portuaria de Santander, tiene establecido y mantiene un sistema efectivo para asegurar el cumplimiento de su política y objetivos. El equipo auditor verificó que el sistema de gestión cumple con los requisitos de la norma, se mantiene y está debidamente implantado.

En cuanto a los resultados de la auditoría, no se detectó ninguna “No conformidad”.

7. COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales en su artículo 38, establece que en aquellas empresas que cuenten con 50 o más trabajadores se constituirá un Comité de Seguridad y Salud (CSSL), siendo éste un órgano paritario y colegiado de participación, destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos laborales. En la actualidad, el CSSL de la Autoridad Portuaria de Santander está constituido por cuatro Delegados de Prevención, y cuatro representantes de la Dirección del Puerto.

Durante al año 2017 el CSSL se ha reunido en las siguientes fechas:

- 24 de febrero
- 10 de mayo con carácter extraordinario
- 26 de mayo
- 22 de septiembre
- 24 de noviembre

8. COMITÉ DE CONTROL Y COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS DEL PUERTO DE SANTANDER

El Real Decreto 171/2004, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 establece, en su artículo 11, diferentes medios de coordinación empresarial. Dentro de estos está la celebración de reuniones periódicas entre las empresas concurrentes, medio de coordinación elegido por la Autoridad Portuaria para coordinarse con las empresas concurrentes en el Recinto Portuario. Estas reuniones se vienen celebrando desde el 21 de diciembre de 2005, fecha en la cual se constituyó el Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS).

Durante el año 2017, dicho Comité se reunió en sesión ordinaria en las siguientes fechas:

- 16 de marzo
- 15 de junio
- 16 de diciembre



9. COMITÉ DE RECURSOS PREVENTIVOS

En el punto 3º del artículo 10 del Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/95, se establece que: “El empresario principal deberá comprobar que las empresas contratistas y subcontratistas concurrentes en su centro de trabajo, han establecido los necesarios medios de coordinación entre ellas”.

En base a esta obligación de establecer medios de control y coordinación, se decidió constituir “ex novo” el Comité de Recursos Preventivos de la Autoridad Portuaria de Santander (CRPAPS), como medio para controlar, coordinar, cooperar, informar y formar en materia de Seguridad y Salud Laboral a las empresas contratadas por la Autoridad Portuaria de Santander, que prestan sus servicios de forma continua en la Zona de Servicio del Puerto de Santander.

Las funciones del CRPAPS son complementarias y no sustitutivas, de aquellas obligaciones legales que en materia de prevención de riesgos laborales, son exigibles a las empresas con representación en el CRPAPS.

Durante el año 2017, el CRPAPS se reunió en las siguientes fechas:

- 10 de marzo
- 9 de junio
- 10 de noviembre

10. FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD INDUSTRIAL Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Dentro de la política preventiva de la Autoridad Portuaria de Santander, cabe destacar la formación de su personal a través de cursos tanto de prevención como sobre emergencias en instalaciones o relacionados con el medio ambiente.

11. CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL

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

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

- Fomentar y apoyar a asociaciones, escuelas, universidades, empresas de todo tipo y tamaño, y autoridades locales europeas a tomar medidas de seguridad vial en Europa.
- Reconocer las contribuciones de la sociedad civil a la seguridad vial.

- Facilitar la adquisición y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial en la Unión Europea entre los miembros de la sociedad civil.
- Facilitar un diálogo verdadero para la transferencia de experiencias y prácticas de seguridad vial en todas las esferas de gobierno en la Unión Europea.

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

6.3 La importancia del Medio Ambiente

La responsabilidad y compromiso con la protección del medio natural, añadida a la presencia de núcleos de población próximos al puerto, condiciona las operativas sobre el buque y la mercancía, la ubicación de nuevas instalaciones y los proyectos de ampliación.

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

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

- Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente con ayuda de un Sistema Integrado de Gestión, aplicable a la “Gestión de Servi-

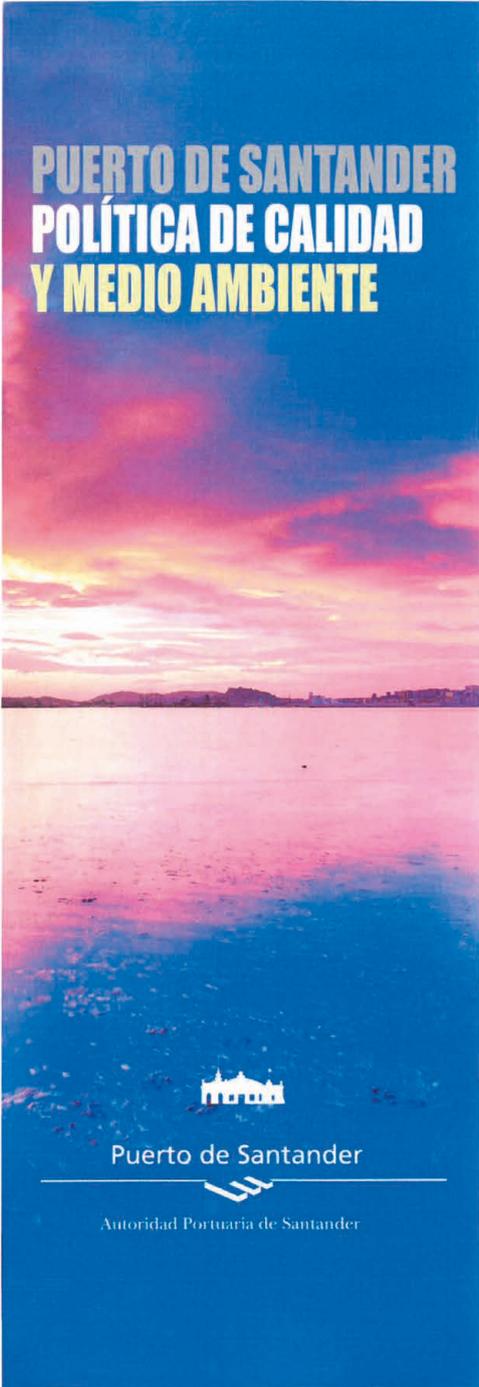
cios del puerto comercial y administración del dominio público”, certificado según las normas ISO 9001-14001. Mediante este Sistema, la Autoridad Portuaria ha definido una Política Medioambiental en la que se recogen los principios generales para la prevención y mejora del entorno portuario y ha establecido los objetivos y metas ambientales necesarios con los que pretende, además de minimizar los impactos ambientales, adoptar una cultura de trabajo que incorpore criterios ambientales en la estrategia empresarial del puerto.

- Control ambiental de los servicios y actividades portuarias, sancionando las infracciones de la normativa y depurando las responsabilidades en caso de daños a terceros. La sanción aplicada sobre procesos ambientales incorrectos penaliza su competitividad en coste frente a los procesos que incorporan mejores tecnologías.
- Programas de gasto e inversión pública en materia ambiental (limpieza diaria de la zona de servicio terrestre del Puerto y lámina de agua, gestión de residuos, dotación de equipos de control de calidad del aire, control de ruido, vertidos a la Bahía, suelos contaminados, sistemas de lucha contra la contaminación marina, iniciativas de ahorro de recursos naturales, etc.)
- Incentivos para impulsar la inversión privada en instalaciones y equipos (terminales especializadas, tolvas ecológicas, etc.) que mejoren los aspectos ambientales de las operaciones más allá de lo exigido en la legislación vigente.

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

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

<http://www.puertasantander.com>.



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

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

Para desarrollar su Política de Calidad y Medio Ambiente, la Autoridad Portuaria ha implantado un Sistema de Gestión documentado y verificado regularmente, que permite conocer y valorar sus procesos, y establecer y revisar los objetivos y metas para la mejora continua. Se insta a los empleados, tanto de la Autoridad Portuaria como de las empresas con actividad en la Zona de Servicio del Puerto, a que apoyen esta Política, a disposición de toda persona o entidad que la solicite. Esta política es el marco de referencia de la Dirección estratégica de la organización.

Aprobada por el Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, en febrero de 2017





6.3.1 Seguridad Industrial y PRL en el año 2017

6.3.2 Calidad del Aire

Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del Puerto:

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

Red de control de calidad del aire en zona portuaria

El Puerto de Santander dispone de una red de 3 estaciones fijas de medición de partículas, fracción PM10, de tal modo que se conoce en tiempo real las condiciones existentes en el recinto portuario. La estación de la Autoridad Portuaria dispone, además, de monitores de control de gases (SO₂, CO y NO, NO₂, NO_x). Las estaciones las gestionan la Autoridad Portuaria y las Terminales de NOATUM TERMINAL SANTANDER y TASA.

PM ₁₀ (R.D 102/2011)	Límite legal	2013	2014	2015	2016	2017
Nº de superaciones diarias de protección a la salud (Límite 50 µg/m ³)	35	11	29	49	35	22
Media anual de valores medios diarios de protección a la salud (µg/m ³)	40	28,01	33,77	38,05	42,44	34,93

SO ₂ (R.D 102/2011)	Límite legal	2013	2014	2015	2016	2017
Nº de superaciones de protección a la salud (promedio 1h > 350 µg/m ³)	24	0	0	0	0	0
Nº de superaciones de protección a la salud (promedio 24h >125 µg/m ³)	3	0	0	0	0	0

NO ₂ (R.D 102/2011)	Límite legal	2013	2014	2015	2016	2017
Nº de superaciones del límite horario de protección a la salud (1 h >200 Qg/m ³)	18	0	5	57	276*	89*
Media anual de protección a la salud (Qg/m ³)	40	20,77	20,51	17,54	39,20	39,92

(*) 2016: nº que se justifica por fallos y ajustes del sistema; 2017: superación del límite que se justifica por el mayor movimiento de vehículos (tráfico Ro-Ro) próximo a la ubicación de la estación.

CO (R.D 102/2011)	Límite legal	2013	2014	2015	2016	2017
Nº de superaciones diarias de protección a la salud (10 mg/m ³)	Media octohoraria	0	0	0	0	0

Control operacional: paradas ambientales

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

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

	2013	2014	2015	2016	2017
Nº paradas operativas	42	38	22	22	9
Nº barcos	21	19	15	13	16
Principales mercancías afectadas	Sulfato (64h) Sepiolita (14:05h) Agroalim. (12:40h) Lingotillo (9:25h) Manganeso (8h) Fertilizante (6h) Antracita (0:20h)	Sulfato (53:22h) Sepiolita (33:15h) Prerred (16:15h) Fertilizante (4h) Gluten, trigo (3:05h) Potasa (1h) Lingotillo (0:55h) Carbonato (0:15h)	Sulfato (6:50h) Sepiolita (5:30h) Prerred (7:20h) Trigo (16:50h) Chatarra (2:05h) Ferrom. (0:30h) Carbonato (1:35h) Cereal (0:45h) Guisantes (1:25h)	Sulfato (10:28h) Sepiolita 0:50h Prerred (4:10h) Trigo (1:15h) Ferrom. (0:20h) Carbonato (1:20h) Bentonita (1h)	Sulfato (7:15) Sepiolita (8:45h) Prerred. (2:20) Trigo (3:02h) Prerred. (0:20h)
Tiempo acumulado total (horas)	114	112	42.50	19.23	22:11

6.3.3 Emisiones acústicas

Actuaciones y características acometidas sobre los focos de ruido identificados:

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

Todos los puntos de control se ven afectados por el tráfico y no se puede discriminar el ruido de fondo de la actividad. Las conclusiones a las que se llegó en la última campaña fue de NO EVALUABLE debido a la imposibilidad de corregir los resultados por el ruido de fondo característico de la zona.



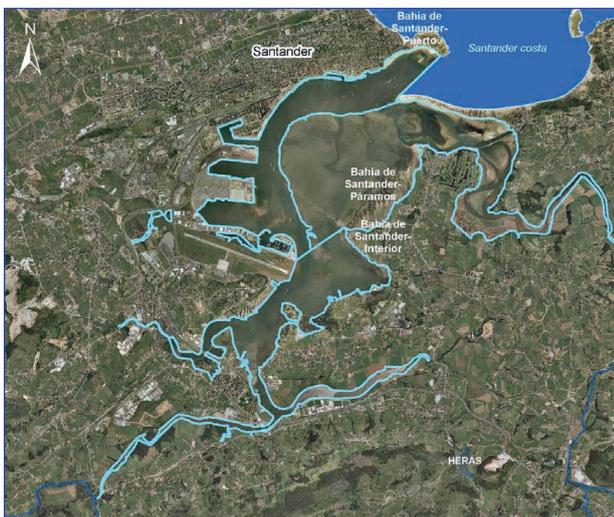
6.3.4 Calidad del agua y vertidos

Planificación Hidrológica

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

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

- Eliminación de vertido de aguas residuales a las dársenas portuarias.
- Medidas ambientales preventivas, correctoras y compensatorias recogidas en el Plan Director de Infraestructuras.



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

Medidas implantadas y reflejadas en el Plan Hidrológico:

- Instrucciones para evitar derrames y vertidos accidentales (Normas Ambientales

del Puerto).

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

Vertidos al mar

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

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



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

El control de los parámetros de vertido, la implantación y consolidación de medidas correctoras (medidas operativas, limpieza e instalaciones especializadas) y los requisitos exigidos a los usuarios de los colectores portuarios nos permiten mejorar la calidad de los vertidos a las dársenas portuarias.

Limpieza de dársenas y zonas comunes de agua

La embarcación de tipo pelícano del Servicio de Limpieza del Puerto de Santander ha retirado de la lámina de agua y rampas de la Zona de Servicio del Puerto en el 2017 un total de **228,74 toneladas** de residuos sólidos flotantes. La gestión de los residuos sólidos recogidos la controla la Autoridad Portuaria, que también asume la recogida y gestión de los vertidos marinos.

Comparativa de años anteriores:

Residuos retirados de la lámina de agua (Tn)	2013	2014	2015	2016	2017
Fracción orgánica	224,84	204,52	263,48	150,64	223,4
Fracción inerte	49,22	36,34	20,96	19,54	5,34
TOTAL	274,06	240,86	284,44	170,18	228,74

6.3.5 Suelos

De manera periódica se realizan controles de calidad de las aguas subterráneas de la red piezométrica instalada en el Puerto de Santander con el fin de comprobar la evolución de los parámetros de control y evaluar la situación ambiental de las mismas.

Las conclusiones de la última valoración de riesgos realizada en 2017 indican que la afectación detectada en los suelos y en las aguas subterráneas de las zonas investigadas en el Puerto de Santander, no representa un riesgo inadmisibles para la salud de las personas que trabajan en el emplazamiento ni en su entorno, ni para las personas que vivan próximas a éste, para los usos actuales y futuros considerados.

6.3.6 Gestión de Residuos

Cuadro general de los residuos gestionados por la Autoridad Portuaria a través del Servicio de Limpieza en las zonas comunes de tierra y agua del Puerto en 2017:

Rótulos de fila	Carceña	Meruelo	Peligroso	Valorización	Total general
Lámina de agua	5.340 Kg	223.400 Kg			228.748 Kg
Lámina de agua	5.340 Kg	223.400 Kg			228.748 Kg
Muelle	165.710 Kg	541.620 Kg	7.407 Kg	168.560 Kg	883.296 Kg
Autoridad Portuaria			7.407 Kg	9.235 Kg	16.641 Kg
Otros trabajos		12.020 Kg			12.020 Kg
Puerto	165.710 Kg	446.640 Kg		43.285 Kg	655.635 Kg
Escala		82.960 Kg		116.040 Kg	199.000 Kg
Puerto Pesquero	50.970 Kg	86.650 Kg	4.326 Kg	590 Kg	142.536 Kg
Dársena	6.040 Kg	6.400 Kg			12.440 Kg
Lonja	44.930 Kg	80.250 Kg		590 Kg	125.770 Kg
Punto Limpio			4.326 Kg		4.326 Kg
Recolector		93.390 Kg			93.390 Kg
Autoridad Portuaria		34.430 Kg			34.430 Kg
Edif y Concesiones		58.960 Kg			58.960 Kg
Total general	222.020 Kg	945.060 Kg	11.732 Kg	169.150 Kg	1.347.962 Kg

Comparativa de años anteriores

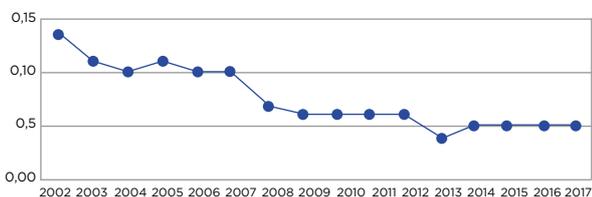
	2013	2014	2015	2016	2017
Barreduras generales del puerto (Tn):					
Fración orgánica	204,28	144,36	348	458,5	446,64
Fración inerte	48,10	87,44	72,08	153,6	165,71
Valorizado				5,18	43,285
TOTAL	252,38	231,8	420,08	617,28	655,635
Barreduras operativa portuaria (escalas) (Tn):					
Fración orgánica	34,84	67,28	148,52	99,68	82,96
Fración inerte	63,64	76,92	29,3	24,26	0
Valorizado	0	0	0	40,905	116,04
TOTAL	98,48	144,20	177,82	164,85	199,00
Residuos retirados de la lámina de agua (Tn):					
Fración orgánica	224,84	204,52	263,48	150,64	223,4
Fración inerte	49,22	36,34	20,96	19,54	5,34
TOTAL	274,06	240,86	284,44	170,18	228,74

	2013	2014	2015	2016	2017
Barreduras generales del puerto pesquero y Lonja (Tn)					
Fración orgánica	115,66	116,68	108,02	79,7	86,65
Fración inerte	0	0	0	30,26	50,97
Valorizado	-	-	-	13,9	0,59
TOTAL	115,66	116,68	108,02	123,86	138,21

Residuos de operaciones portuarias

El porcentaje de residuo generado en las **operaciones portuarias** respecto a la mercancía de la escala por los operadores portuarios varía entre 0,04% y 0,06% en un sólo caso el 0,15% valor a partir del cual se considera una “operativa incorrecta desde el punto de vista ambiental” y, por tanto aplicable la tarifa por exceso de residuo.

EVALUACIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS (porcentaje de residuo por tonelada de mercancía)



Residuos de buques (MARPOL)

	2013	2014	2015	2016	2017
Residuos Marpol I (hidrocarburos)					
Buques que utilizan el Servicio	30,58%	26,27%	27,14%	27,61%	29,89%
Entrega media por escala (m ³)	12,57	11,44	11,31	11,41	12,75

	2013	2014	2015	2016	2017
Residuos Marpol V (similar a urbanos)					
Buques que utilizan el servicio	46,48%	43,72%	42,24%	46,20%	38,90%
Entrega media por escala (m ³)	2,37	2,47	2,11	2,59	2,21

Residuos de la Autoridad Portuaria (talleres)

Rótulos de fila	Carceña	Meruelo	Peligroso	Valorización	Total general
Autoridad Portuaria			7.407 Kg	9.235 Kg	16.641 Kg
Aceite motor			5.550 Kg		5.550 Kg
Env. Met. Contamin.			34 Kg		34 Kg
Env. Pla. Contamin.			29 kg		29 Kg
Envases				380 Kg	380 Kg
Filtro aceite			199 Kg		199 Kg
Material eléctrico			600 Kg		600 Kg
Tóner				75 Kg	75 Kg
Papel cartón				8.780 Kg	8.780 Kg
Fluorescentes			700 Kg		700 Kg
Aerosoles			12 Kg		12 Kg
Sólidos impregnados			166 Kg		166 Kg
Pinturas y barnices			117 Kg		117 Kg

Residuos de la Autoridad Portuaria (obras)

		Pavimentación Viales y Parcelas Raos 7 (2016)	Pavimentación Viales y Parcelas Raos 7 (2017)	Dragado Mantenimiento (2017)	Raos 9 (2017)	Totales
Residuos peligrosos	Centro de generación					
Envases contaminados (Kg)	Obras civiles				15	15
Absorbentes contaminados (Kg)	Obras civiles				10	10
Gases en recipientes a presión	Obras civiles					
Restos de pintura y barniz (Kg)	Obras civiles					
Placas y tubos de fibrocemento (Kg)	Obras civiles					
Tubos fluorescentes con mercurio (Kg)	Obras civiles				1	1
Tierras y rocas contaminadas (Kg)	Obras civiles				50	50
Lodos (Kg)	Obras civiles					
RCDs contaminados con cromo (Kg)	Obras civiles					
Aceites (Kg)	Obras civiles					
Restos de fuel (Kg)	Obras civiles				25	25
Total (Kg)		-	-	-	101	101

		Pavimentación Viales y Parcelas Raos 7 (2016)	Pavimentación Viales y Parcelas Raos 7 (2017)	Dragado Mantenimiento (2017)	Raos 9 (2017)	Totales
Residuos peligrosos	Centro de generación					
Mezcla materiales no contaminadas (piedras, tierras, etc) (Kg)	Obras civiles (RCD)	24.887.820	4.923.420			29.811.240
Hierro y acero (Kg)	Obras civiles (RCD)					
Cobre (Kg)	Obras civiles (RCD)					
Aluminio (Kg)	Obras civiles (RCD)					
Material de aislamiento (Kg)	Obras civiles (RCD)					
Mezclas bituminosas, alquitrán de hulla y otros productos alquitranados (Kg)	Obras civiles (RCD)	58.610	5.400.130			5.458.740
Plástico (Kg)	Obras civiles (RCD)				77	77
Madera (Kg)	Obras civiles (RCD)				20	20
Neumáticos (Kg)	Obras civiles (RCD)					
Vidrio (Kg)	Obras civiles (RCD)					
Materiales de construcción a partir de yeso (Kg)	Obras civiles (RCD)					
Envases metálicos no contamina- dos (LER150104)	Obras civiles (RCD)					
Granalla (LER12117)	Obras civiles (RCD)					
Restos de cables y equipos eléctri- cos (Kg)	Obras civiles (RCD)				48	48
Residuos de tóner de impresión (Kg)	Obras civiles (RCD)				4	4
Poda (Kg)	Obras civiles (RCD)					
Papel y cartón (kg)	Obras civiles (RCD)				72	72
Total (Kg)		24.946.430	10.323.550	-	221	35.270.201

Valorización de residuos generales

Rótulos de fila	Carceña	Meruelo	Peligroso	Valorización	Total general
Muelle	165.710 Kg	541.620 Kg	7.407 Kg	168.560 Kg	883.296 Kg
Autoridad Portuaria			7.407 Kg	9.235 Kg	16.641 Kg
Envases				380 Kg	380 Kg
Flitros aceite			199 Kg		199 Kg
Material eléctrico			600 Kg		600 Kg
Toner				75 Kg	75 Kg
Papel-cartón				8.780 Kg	8.780 Kg
Puerto	165.710 Kg	446.640 Kg		43.285 Kg	655.635 Kg
Barreduras	165.710 Kg	446.640 Kg		39.415 Kg	651.765 Kg
Poda				3.870 Kg	3.870 Kg
Escala		82.960 Kg		116.040 Kg	199.000 Kg
Prerreducido		44.900 Kg			44.900 Kg
Semilla Algodón				17.055 Kg	17.055 Kg
Trigo		16.560 Kg		59.520 Kg	76.080 Kg
Sulfato sódico		21.500 Kg			21.500 Kg
Cereales				6.905 Kg	6.905 Kg
Maíz				13.860 Kg	13.860 Kg
Fertilizantes				4.860 Kg	4.860 Kg
Colza				2.730 Kg	2.730 Kg
Harina Colza				1.500 Kg	1.500 Kg
Gluten				1.530 Kg	1.530 Kg
Avena				5.170 Kg	5.170 Kg
Harina de soja				2.910 Kg	2.910 Kg
Puerto pesquero	50.970 Kg	86.650 Kg	4.326 kg	590 Kg	142.536 Kg
Lonja	44.390 Kg	80.250 Kg		590 Kg	125.770 Kg
Artes de pesca	25.900 Kg				25.900 Kg
Barreduras		80.250 Kg			80.250 Kg
Redes pesca	14.750 Kg				14.750 Kg
Palets				590 Kg	590 Kg
Limpieza Bodega 33	4.280 Kg				4.280 Kg
Total general	222.020 Kg	945.060 Kg	11.732 Kg	169.150 Kg	1.347.962 Kg

6.3.7 Consumo de Recursos Naturales

ENERGÍA ELÉCTRICA (kw/h)	2013	2014	2015	2016	2017
Total comprado	3.058.237,00	3.207.105,50	3.145.710,00	3.090.764,00	3.833.419,00
Total vendido	329.190,03	244.259,00	244.461,41	228.017,67	50.462,60
Total propio	2.729.046,97	2.962.846,50	2.901.248,59	2.862.746,33	3.782.956,40

ENERGÍA ELÉCTRICA (Instalaciones) (kw/h)	2013	2014	2015	2016	2017
Total APS	2.729.046,97	2.962.846,50	2.901.248,59	2.862.746,33	3.782.956,40
Superficie zona de servicio (m²)	2.833.430,00	2.833.430,00	2.833.430,00	2.833.430,00	2.833.430,00
Ratio Kwhm²	0,963	1,046	1,024	1,010	1,335

ENERGÍA ELÉCTRICA (Fuentes de consumo)	2013 (% sobre el total)	2014 (% sobre el total)	2015 (% sobre el total)	2016 (% sobre el total)	2017 (% sobre el total)
Alumbrado viales	40,00	40,00	40%	50%	40%
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	20,00	20,00	20%	20%	20%
Otros usos (cámaras,..)	40,000	40,000	40%	30%	40%

AGUA (m ³)	2013	2014	2015	2016	2017
Total General	66.967	66.922	108.134	60.990	74.683
Total Terceros (buques de carga, pesqueros, instalaciones fijas)	36.390	32.627	64.169	40.892	44.683
Autoridad Portuaria	30.577	34.295	43.965	20.098	30.000

AGUA (Fuentes de consumo por usos)	2014 (% sobre el total)	2015 (% sobre el total)	2016 (% sobre el total)	2017 (% sobre el total)
Doméstico/oficinas	32,53%	33,99%	20,80%	5,52%
Limpieza viales/campas	23,08%	15,03%	41,66%	37,56%
Instalaciones	12,82%	10,96%	22,27%	17,04%
No controlados por controlador	31,49%	39,94%	15,12%	38,78%

COMBUSTIBLE	2014	2015	2016	2017
Consumo total de combustibles en (l)	32.659	40.799	32.386,16	29.214,20
Superficie zona de servicio (m ²)	2.833.430	2.833.430	2.833.430	2.833.430
RATIO (l/m ²)	0,0115	0,0144	0,0114	0,0103

Tipo de combustible	2014 (% del total)	2015 (% del total)	2016 (% del total)	2017 (% del total)
Gasolina	16,58%	13,62%	17,09%	15,50%
Gas-oil	83,42%	86,38%	82,91%	84,50%

6.4 Sistemas de Información

El año 2017 ha supuesto un periodo de cambio y renovación en las TICs de la APS, a continuación se exponen los puntos más importantes.

Durante el primer semestre se llevó a cabo la implantación de un moderno sistema de control de la actividad portuaria que incluye los siguientes módulos de gestión:

- **Gestión de escalas.**
- **Gestión de mercancías, pasaje y declaraciones sumarias.**
- **Mensajería EDI.**
- **Pesca fresca.**
- **Embarcaciones deportivas.**
- **Ocupación de superficie en zonas de tránsito o maniobra.**
- **Suministros a buque.**
- **Servicios diversos.**
- **Dominio público**
- **Valoradores de los diferentes servicios.**
- **Facturación y estadísticas.**

Este sistema se puso en marcha en el mes de junio, su implantación permite a la empresa afrontar retos de futuro con mayor flexibilidad. En el mes de marzo, junto con la Aduana de Santander, se arrancó un sistema informatizado de gestión y comunicación electrónica de la documentación aduanera obligatoria para la autorización de la exportación de mercancía. Este sistema de levante sin papeles permite a los agentes del Puerto realizar la presentación de la documentación de forma ágil y sencilla garantizando la operatividad y productividad de las operaciones. El sistema abarca todos los tipos de tráfico y mercancías de exportación. Se ha ampliado y renovado la instalación de WIFI en todas las dependencias de la APS. Estas acciones incluyen servicios WIFI avanzados para los empleados, y servicios de conexión de cortesía. Este nuevo sistema garantiza un servicio de datos inmejorable a los visitan-

tes de los distintos edificios de la APS durante un periodo de tiempo que depende del tipo de visita y da a los empleados acceso seguro a Internet y sistemas de la APS, cuando estos acceden con sus dispositivos personales.

En el servicio de la Lonja del pescado, se ha comenzado la renovación del parque tecnológico comenzando con la instalación de dos nuevos servidores físicos en configuración de maestro-esclavo que por medio de un software de virtualización permite mantener en marcha el servicio en caso de caída del servidor principal. También se han mejorado aspectos relacionados con la seguridad informática y backups de máquinas y datos. Por último, se ha iniciado una renovación de los puestos de trabajo, instalando ordenadores potentes de bajo consumo.

Se ha implantado un sistema de gestión informatizada de cuadrantes que permite la planificación automática del personal de policía portuaria que opera a turnos, el seguimiento de la planificación prevista y la actualización continuada para registrar las asignaciones realmente ejecutadas según las incidencias que vayan produciendo. Permite el recálculo de la planificación a partir de un instante, y en base a parámetros configurables dentro de la aplicación que conforman las condiciones que rigen la operativa de la policía portuaria del puerto: necesidades de negocio, reglas de convenio, condiciones de servicio, competencias, etc. Incluye un sistema de comunicación inequívoco entre los trabajadores y los responsables de la gestión proporcionando herramientas de ayuda para la toma de decisiones cuando una incidencia reportada requiera un cambio. Todo ello en un entorno que permite a los usuarios el acceso desde un dispositivo conectado a internet mediante un navegador web.

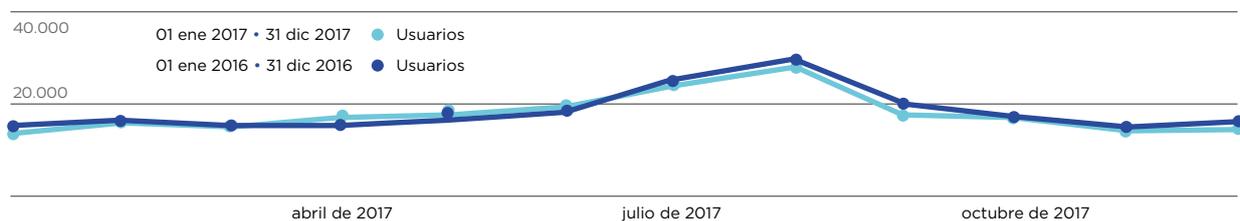
En el mes de junio, junto con el departamento de Recursos Humanos se hizo el diseño e ins-

talación de una nueva sala de formación online para los empleados de la APS.

En los aspectos referidos al uso de los servicios de la APS en su web en Internet, cuyos destinatarios van desde empresas usuarias de las instalaciones de la APS, pasando por empresas potenciales clientes y acabando en un público muy variado cuyo objetivo es obtener información de todo tipo, no necesariamente comercial, los números que se han obtenido este año 2017 por este canal de comunicación se mantienen similares, siendo el número total de visitas 93.513. Cabe destacar un dato evidente; el incremento de accesos desde dispositivos móviles. Es ya más del 66% del total de los accesos.

Estadística de uso de los contenidos en internet.

En cuanto al uso de la información disponible en la web www.puertosantander.es, cabe destacar que durante este ejercicio 2017 ha habido un aumento del 10,84% en el número de sesiones. Hay también un aumento de las visitas a páginas del 22,61% y del número de páginas visitadas por sesión del 19,66%.



Usuarios

-7,55 %
143.868 frente a 155.620

Usuarios nuevos

-7,22 %
138.684 frente a 149.469

Sesiones

2,47 %
505.694 frente a 493.513

Número de sesiones por usuario

10,84 %
3,51 frente a 3,17

Número de visitas a la página

22,61 %
1.083.599 frente a 883.746

Páginas/sesión

19,66 %
2,14 frente a 1,79

Duración media de la sesión

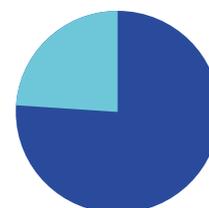
35,21 %
00:01:41 frente a 00:01:15

Porcentaje de rebote

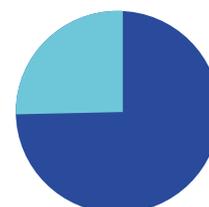
-0,74 %
73,76% frente a 74,31%

New visitor Returning visitor

01 ene 2017 - 31 dic 2017



01 ene 2016 - 31 dic 2016



Sistema operativo	Usuarios	% Usuarios
1. Windows		
01-ene-2017 • 31-dic-2017	54.120	37,43%
01-ene-2016 • 31-dic-2016	36.215	34,54%
% de cambios	49,44%	8,36%
2. Android		
01-ene-2017 • 31-dic-2017	53.869	37,26%

Significado de los indicadores:

- **Sesión:** Entrada de un usuario en un momento determinado. Aunque entre en varias páginas se contabiliza una sesión.
- **Usuario:** Visitante identificado por su dirección IP.
- **Páginas vistas:** Número de páginas que se han visitado.
- **Rebote:** cuando un visitante entra y sale de la Web desde la misma página sin visitar otros contenidos.
- **Nuevas visitas:** visitantes que no habían entrado anteriormente a la Web.

1. mobile	
01-ene-2017 • 31-dic-2017	21,99%  319.410 frente a 261.830
01-ene-2016 • 31-dic-2016	26,82%  288.359 frente a 227.375
% de cambios	-18,01%
2. tablet	
01-ene-2017 • 31-dic-2017	-24,31%  32.238 frente a 42.594
01-ene-2016 • 31-dic-2016	-15,72%  38.688 frente a 45.905
% de cambios	-56,65%
3. desktop	
01-ene-2017 • 31-dic-2017	-68,34%  154.046 frente a 486.608
01-ene-2016 • 31-dic-2016	-67,79%  166.466 frente a 516.827
% de cambios	-0,81%

Por último, referido a los dispositivos con los que se acceden a nuestra información, continúa la tendencia en nuestra página, que es general, de aumento continuo en el uso de móviles y tabletas como herramientas de acceso.

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

<https://gps.puertosantander.es>

se observa que en 2017 el uso de este servicio sigue aumentando, tanto en número de sesiones como en usuarios y con disminución del tiempo de sesión y de página visitadas por sesión, lo que indica que los usuarios siguen profundizando en el conocimiento y práctica para obtener con rapidez y precisión los datos que necesitan.



Sistema de gestión de la calidad

Incluido en la instrucción técnica CA 0801 “Gestión de incidencias en los Sistemas de Información” se contempla el registro y clasificación de las incidencias reportadas a Sistemas de Información, así como el seguimiento del tiempo empleado para resolverlas. Como beneficio derivado, se pueden obtener datos referentes a necesidades de formación e incluso de renovación de equipos o programas.

Durante el año 2017 se han registrado 492 intervenciones lo que representa una disminución de incidencias registradas del 1,8% sobre el resultado del año anterior.

Número de Incidencias registradas en 2017

Tema	Asistencia	Avería	Configuración	Instalación	Tarea	Total
Cámaras		2			1	3
Comunicaciones					7	7
Correo-e	1	1			36	38
Impresoras					19	19
Internet	1				18	19
Intranet					13	13
No aplicable	1	32		2	104	139
Office				1	42	43
Praxis		5		1	23	29
Restore					3	3
S.O.	1	7			48	56
Seguridad	3	1		1	64	69
Sigma	2	14	1	1	18	36
Sistemas		1			8	9
Teléfonos	1	2			5	8
VDI					1	1
Total	10	65	1	6	410	492

Siendo:

Usuario: Aquellas incidencias que a juicio del operador el usuario tendría que haberlo solucionado por sí mismo.

Instalación: Incidencias que son debidas a que durante la instalación del equipo o de algún programa, no se configuró correctamente algo.

Equipo: Incidencias que son debidas a que las características del equipo provocan un error (falta memoria, disco duro, etc.).

Administrador: Aquellas incidencias que requieren del administrador para alguna función o característica.

Avería: Fallo de algún componente.

Otros: No incluidos en otros apartados.

Tiempo medio de resolución de los casos expresado en hh:mm

Año	Tareas	Asistencias	Instalaciones	Averías	Externos	Configur.	Todas
2017	1:41	1:10	5:16	16:38	---	5:28	3:41
2016	4:25	9:10	0:23	11:16	0:09	0:01	5:06
2015	5:20	5:08	13:38	8:56	0:00	0:00	5:34
2014	4:49	0:10	0:54	44:10	0:00	-	6:20
2013	8:14	45:53	4:49	13:05	44:12	0:00	9:29
2012	12:05	0:01	10:05	2:01	0:00	0:00	13:00

Las incidencias calificadas como “urgentes” han sido 4. Y su tiempo medio de resolución ha sido de 53 minutos.

Las incidencias urgentes implican problemas o paradas en sistemas utilizados por muchos usuarios o sistemas que a pesar de ser utilizados por pocos usuarios tienen una gran importancia para el puerto.

6.5 Servicios Portuarios. Mantenimiento

Durante este año, se han realizado entre otras las siguientes propuestas y actuaciones:

ADECUACIÓN Y RESTAURACIÓN DEL EDIFICIO ANEXO Y RECINTO DEL FARO EL PESCADOR EN SANTOÑA.

(Obra entregada el 24 de enero 2017)

Aspecto antes de la intervención.



Zona del mirador retirado. Detalle del murete reconstruido.



Zona del mirador retirado. Detalle del murete reconstruido.



Zona del faro. Detalle del murete recrecido.



Pavimento de madera reparado y tratado. Zona de gravilla limpiada.



Pavimento de madera reparado y tratado.



Barandilla de madera tratada.



Canalones colocados.



Vista de la cubierta con las tejas rotas sustituidas.



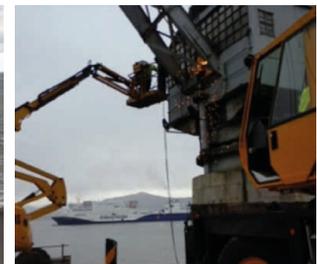
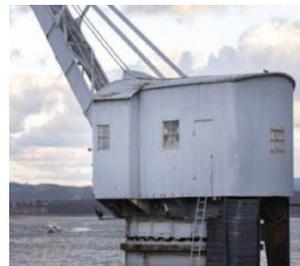
Cerramiento de malla.



REHABILITACIÓN DE LA GRÚA DE PIEDRA

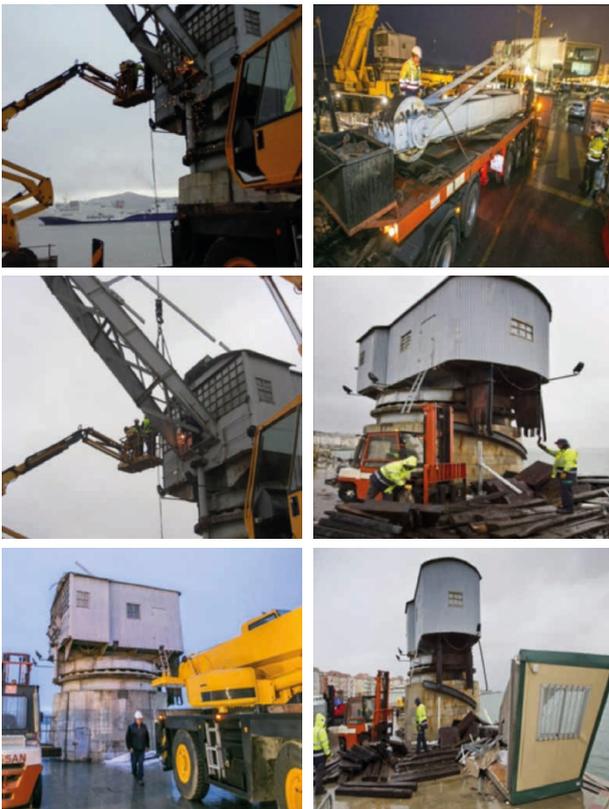
En 2014 se propuso la rehabilitación de la Grúa de Piedra debido a su avanzado estado de deterioro.

El 16 de febrero de 2016 se produce la caída de parte de los contrapesos, quedando en el siguiente estado.



Se realiza una intervención inmediata en la retirada de los contrapesos y del resto de las estructuras metálicas en peligro de caída.

DESMONTAJE DE PLUMA Y CONTRAPESOS (17/02/2016)

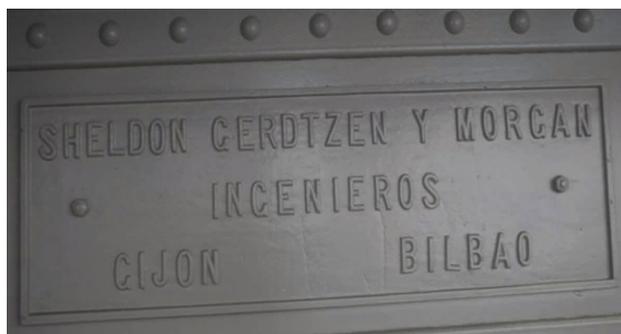


REHABILITACIÓN DE LA GRÚA DE PIEDRA Desmontaje de la cabina 26 de enero 2017





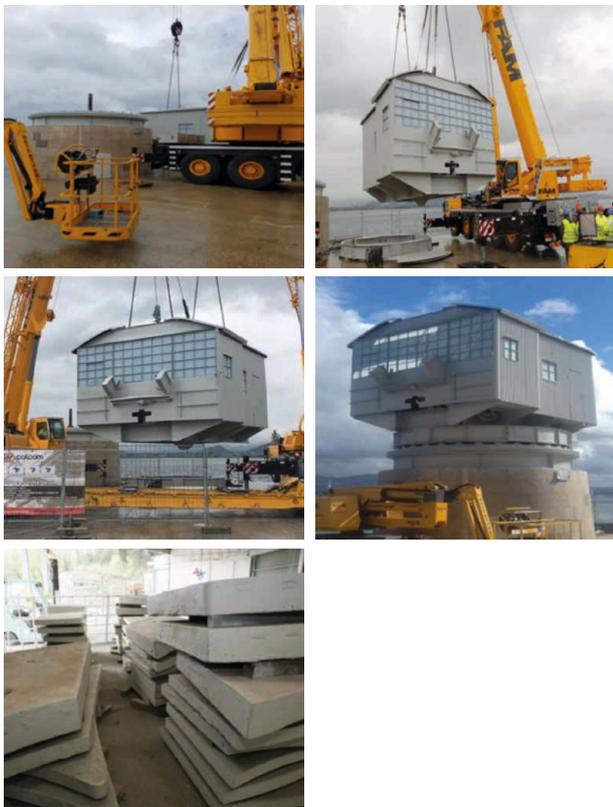
Estado de las piezas en marzo 2017.



Estado de la cabina y corona (17 de abril 2017).



El día de 18 de mayo se inicia el montaje de la Grúa de Piedra.



PROYECTO DE MEJORA DE CRUZAMIENTOS DE VÍAS.

RAMAL DE CEMENTOS ALFA CON RAMAL ACCESO A LBC EN EL ESPIGÓN CENTRAL DE RAOS.

El Puerto de Santander, en el Espigón Central de Raos, dispone de un cargadero para cemento, explotado por CEMENTOS ALFA, S.A., que transporta desde su fábrica de Mataporquera, vía ferrocarril. En el lado este del espigón hay un pantalán para dar servicio a la empresa LBC TANKS TERMINAL SANTANDER S.A., la cual almacena productos químicos y derivados del petróleo, que se transportan por mar, carretera también vía ferrocarril.

La intersección de ambas vías de ferrocarril se encuentra en un avanzado estado de deterio-

ro, que ponen en riesgo la seguridad del tráfico ferroviario en esta zona, con tránsito de transporte de productos químicos peligrosos, por lo que se hace necesario y urgente proceder a la realización de las obras de mejora del cruzamiento de dichas vías.

En este documento se definen las obras a realizar para solventar estos problemas.

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

La mejora que se propone en el cruzamiento de estas vías, con el fin de que tenga una vida útil lo más longeva y segura posible, es la de instalar un nuevo cruzamiento doble. Las obras consisten en sustituir el cruzamiento actual por otro construido en fundición, acondicionamiento y mejora del pavimento, excavando bajo traviesa, saneando el terreno y construcción de una nueva pavimentación de HM-250, reforzado con fibra, de 45 cm de espesor.

Implican las operaciones siguientes:

- Desclavado y desembridado del aparato actual. Para el levante de bridas no se permite el empleo de tajaderas para quitar los tornillos, sino que se utilizará únicamente llave de tuerca, pudiéndose emplear aceites desoxidantes sobre la rosca de los tornillos. Cualquiera que sea la forma de levante de los carriles, se hará siempre desembridando y en ningún caso se cortarán las vías o carriles utilizando soplete u otro sistema de corte.
- Levante de traviesas previo desguarnecido de la caja hasta la profundidad necesaria por debajo del asiento de la traviesa y lateralmente por el lado que se vaya a sacar.
- Se dejará la superficie horizontal.
- Consolidación de la explanada mediante

saneado de los posibles blandones. Se excavará una media de 45 cm, y se rellenará y compactará con material granular.

- Durante la colocación del nuevo aparato de vía, los carriles del aparato y los adyacentes deben de estar lo más emparejados posible, principalmente en lo que concierne con el desgaste de la cabeza y el eventual achaflanado. Los carriles achaflanados serán colocados de manera que el chaflán quede orientado hacia el exterior. El levante y colocación del aparato se hará con el número suficiente de puntos de cuelgue para evitar deformaciones en el mismo durante las operaciones de izado y posicionado. Se dispondrán elementos auxiliares de apoyo y acodamiento para garantizar la inmovilidad durante el posterior hormigonado de la placa. No se sustituirán los aparatos de vía durante las horas calurosas del día.
- Hormigonado en placa. El hormigonado de la losa de la vía se hará con vertido directo del hormigón, evitando cualquier movimiento del aparato posicionado.

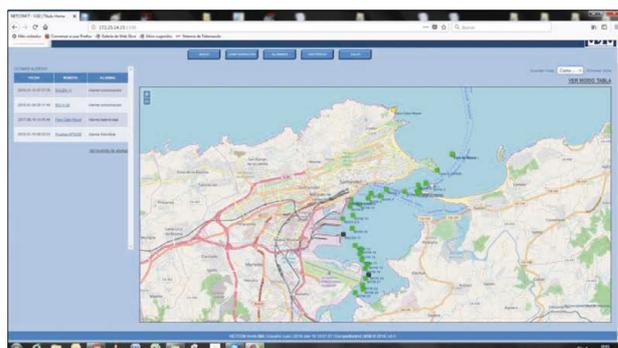
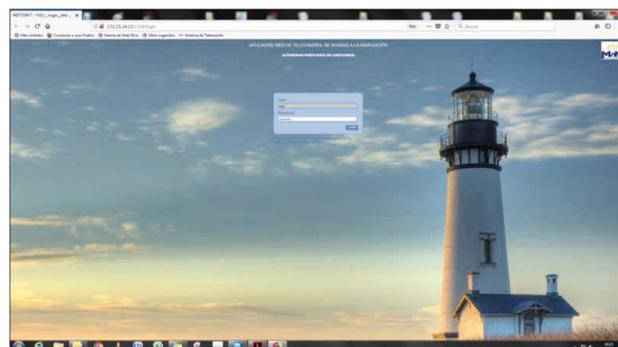
Todas las unidades de obra se someterán al control por parte de la Autoridad Portuaria con la ayuda del contratista procediendo a las comprobaciones y mediciones que se describen en este apartado, dándose por buena una unidad cuando esté perfectamente acabada y el control al que se somete de los parámetros aceptados y esté dentro de las tolerancias admisibles.

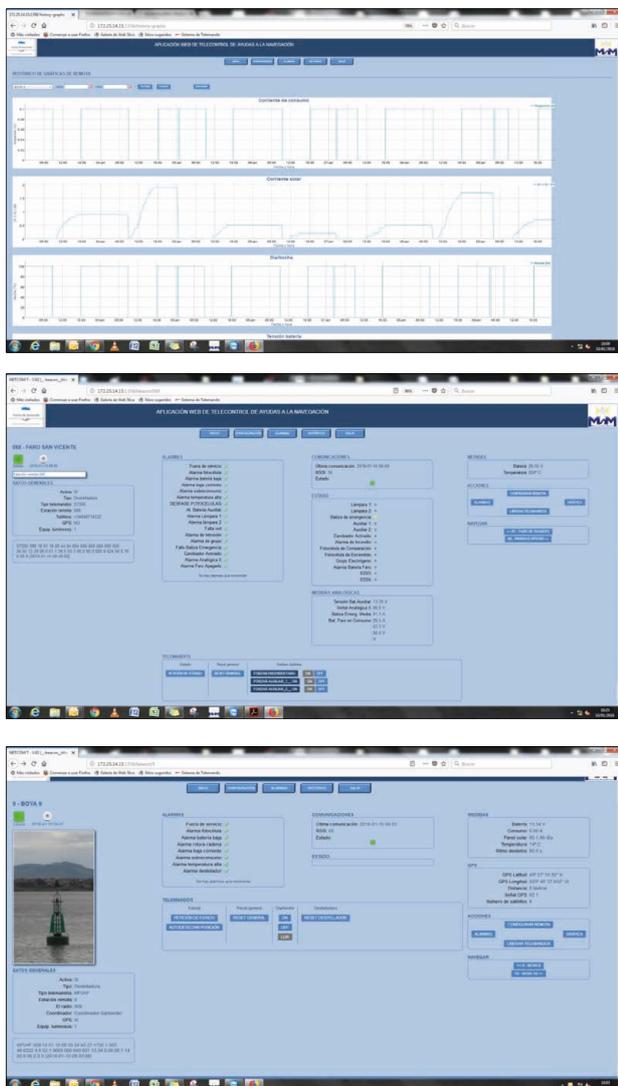
Todos los controles se realizarán manualmente con ayuda de los equipos que estime la Dirección Técnica. Todos los trabajos que no superen los controles se repetirán hasta su perfecta ejecución. La D.T. podrá modificar los controles y tolerancias en caso necesario.

ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA DE TELECONTROL DE LAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Actualización de la Unidad Coordinadora de mensajes VHF y del Software GLOBAL NET-COM del sistema de Gestión.

- Aplicación Web para acceso LAN o internet desde múltiples dispositivos.
- Comunicaciones con el Concentrado de mensajes y distintos recursos de comunicación.
- Mapa GIS de la zona (Google Earth con posicionamiento dinámico).
- Pantallas individualizadas para cada Estación Remota.
- Envío de alarmas a usuarios por medio de correo electrónico y SMS.
- Presentación de históricos, graficas e informes.
- Cálculo automático de las horas de ortos/ocazos para determinar el estado día7noche.
- Versión LINUX Ubuntu 16.04 LTS.





dujeron fuertes deformaciones en el sistema de guiado de la rampa, tanto en la guía carril fija al muelle, como en la horquilla guía fija a la rampa flotante.

Además de lo expuesto, la fuerte colisión del buque contra la rampa y el muelle dio lugar al desprendimiento de la parte alta del hormigón del muelle y a la rotura de las dos defensas situadas a la altura de los norayes N°26 y 27 de dicho muelle.



REPARACIÓN DE LA RAMPA RO-RO Y RENOVACIÓN DE DEFENSAS, EN EL MUELLE DE RAOS N°8 DEL PUERTO DE RAOS

El pasado 20 de enero de 2017, durante la maniobra de atraque el buque "AUTOSKY" colisionó fuertemente con la rampa Ro-Ro del muelle de Raos 8, del Puerto de Santander. Como consecuencia del fuerte golpe se produjeron daños en el costado del lado del mar, zona de apoyo de la rampa al buque, de la sección este de la bi-rampa. También, debido al fuerte golpe del buque sobre la rampa, se pro-



PINTADO DEL PUENTE



REPARACIÓN Y PINTURA DE LAS TORRES 77, 78, 79, Y 80



REFLOTAMIENTO DE LA RAMPA RAOS-8 ESTE

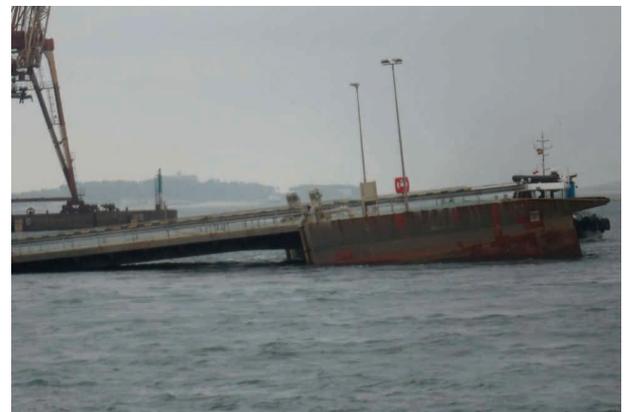
La rampa Ro-Ro flotante de Raos 8 Este recibió el impacto de un buque en el extremo de su cofferdam en Enero de 2017. El accidente provocó el rasgado de una soldadura en la cubierta del tanque seco y una rotura lateral en la zona atornillada del carro guía. Con la rampa lastrada las zonas afectadas se convirtieron en vías de agua durante las bajamareas vivas de finales de marzo. Las vías de agua en el cofferdam y tanque seco sumergió la cubierta y entró agua por juntas de escotillas, tornillos pasantes y venteos.

El sábado 1 de abril de 2017 a las 15:00 se hundió la rampa. Se inundó completamente el tanque seco y tanque de lastre.

El 5 de abril, a propuesta de la Dirección de la

APS, se resolvió por la Presidencia la actuación de emergencia para el reflotamiento de la rampa, conforme a lo dispuesto en la Regla 2.4 de la Orden FOM 4003/2008, modificada por la Orden FOM 1698/2013 que aprueba las normas generales de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Una vez constituido un grupo de trabajo para coordinar las actuaciones de la emergencia, y tras barajar varias opciones, se decide reflotar la rampa mediante la inyección de aire comprimido en los tanques de lastre. Para ello se requieren varios trabajos previos submarinos, con el objeto de garantizar una estanqueidad suficiente. Se planifica el sellado de tubos de venteo, ajuste de nuevas tapas de escotilla más rígidas, colocación de juntas, soldaduras de las placas de asiento de las bombas, e instalación de globos para ayudar en el despegue del fondo y frenar posteriormente la aceleración de la rampa en su ascenso.



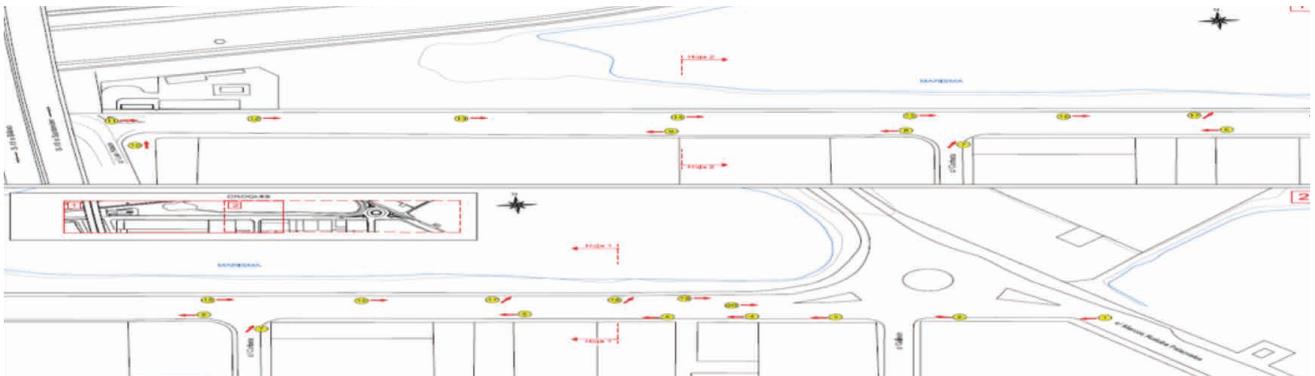
PAVIMENTACION DE LA CALLE MARCOS RUILOBA

El área de actuación del proyecto se encuentra situada en el área de normativa urbanística 12.1 “Polígono Industrial de Actimarsa”, de conformidad con lo dispuesto en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Santander, con uso global “Complementario Industrial”.

El proyecto consiste en la pavimentación del vial existente de acceso al polígono industrial de Actimarsa, con trazado paralelo a las primeras manzanas de naves al norte del polígono industrial mencionado. A su vez, el vial delimita por su arcén norte una zona de aguas someras situada dentro de la zona de servicio del puerto.

El vial objeto del proyecto aparece en el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario (PEOP) del Puerto de Santander, calificado con uso pormenorizado “Red viaria secundaria”, destinado exclusivamente a la circulación de vehículos y peatones sin que formen parte de la red viaria principal.



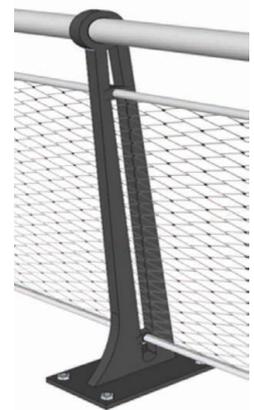
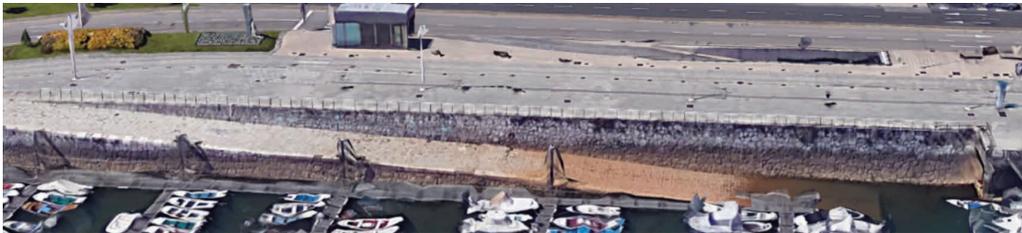


BARANDILLAS PROTECCIÓN EN PUERTOCHICO

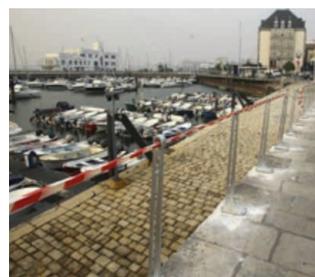
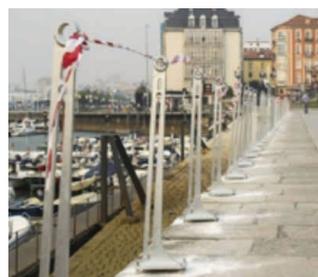
En el mes de octubre se inicia la colocación de nuevas barandillas de protección a lo largo del cantil del muelle en la dársena norte de Puertochico.

La barandilla modelo APS de 180 metros.

Primer tramo.



Segundo tramo.





RENOVACIÓN DE ESTORES EN EL CITAP (NOVIEMBRE 2017)



ACTIVIDADES CORPORATIVAS

07



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

7.1 Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria. CITAP



7.1.1 Introducción

El Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria es una iniciativa impulsada en 2009 por las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y la Autoridad Portuaria de Santander, académicamente integrada en “Cantabria Campus Internacional” a través del “Campus del Agua y la Energía” que, surgida con la misión de erigirse en un operador de conocimiento del sector portuario, enfoca sus actividades preferentemente a la capacitación de su capital humano y el impulso de la I+D+i.

En continuidad con los años anteriores, la labor desarrollada durante 2017 por dicho Centro, se ha enfocado tanto hacia iniciativas de carácter docente como, en menor medida, de investigación e innovación.

En este capítulo del presente documento se resumen las tareas más destacadas efectuadas por CITAP durante 2017, para lo cual su contenido ha sido estructurado en cinco secciones, incluida la presente introducción.

7.1.2 Gestión Institucional y Corporativa: Gobernanza

7.1.2.1 Comisión Gestora

Durante 2017 la Comisión Gestora de CITAP ha estado configurada por los siguientes miembros:

Universidad Internacional Menéndez Pelayo
D. Eduardo Vázquez de Castro Vicerrector de Internacionalización y Campus de Las Llamas
D. Rodrigo Martínez-Val Peñalosa Vicerrector de Innovación y Desarrollo de Proyectos

Universidad de Cantabria
Dña. Marta Pascual Saez Vicerrectora de Coordinación de Acciones Estratégicas
Dña. Consuelo Arranz de Andrés Vicerrectora de Estudiantes y Emprendimiento

Puertos del Estado
D. Santiago N. Díaz Fraile Jefe de Área de Coordinación de Recursos Humanos
D. José Damián López Maldonado Jefe de Dpto. de Tecnología de Infraestructuras

Autoridad Portuaria de Santander
D. Jaime Santiago González López Presidente
Dña. Cristina López Arias Directora de la Autoridad Portuaria de Santander
Secretario D. Francisco Javier Álvarez, Jefe Dpto. de Administración General y Servicio Jurídico

Gobierno de Cantabria Consejería de Innovación, Industria, Turismo y Comercio
 GOBIERNO de CANTABRIA
Dña. Mónica de Berrazueta Sánchez de Vega Secretaria General
D. Jorge Muyo López Director General de Innovación, Desarrollo Tecnológico y Em- prendimiento Industrial

7.1.3 Docencia

7.1.3.1 Cursos, seminarios y jornadas



MASTER UNIVERSITARIO EN INGENIERÍA COSTERA Y PORTUARIA

Especialidad: Ingeniería Portuaria.

Asignatura: Conocimiento General del Sistema Portuario y del Puerto de Santander.

Dirección:

Doña Cristina López Arias.

Directora de la Autoridad Portuaria de Santander.

Lugar: IH Cantabria. PCTCAN.
C/ Isabel Torres, 15. Santander

Fechas: 8 de mayo - 9 de junio.

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

Cantabria, Universidad Internacional Menéndez Pelayo y Universidad de Cantabria.



A través de CITAP, la Autoridad Portuaria de Santander viene colaborando con el “Máster en Ingeniería Costera y Portuaria” de la Universidad de Cantabria, impulsado por el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria, concretamente, en la asignatura denominada “CONOCIMIENTO GENERAL DEL SISTEMA PORTUARIO Y DEL PUERTO DE SANTANDER.



II ENCUENTRO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA

Dirección:

Don Thorsten Hülsmann.

CEO EffizienzCluster Management GmbH Fraunhofer-Institut for Material Flow and Logistics IML.

Don Jaime González López.

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander.

Lugar: Paraninfo de la Magdalena de Santander.

Fechas: 29 - 30 junio.

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

El II Encuentro Internacional de Logística tuvo como principal propósito interrogarse por el presente y futuro del sector; actuar como plataforma de diálogo y reflexión tanto sobre las prácticas, procesos y problemáticas que están transformando su actual “modus operandi”, como sobre los desafíos, tendencias y dinámicas de cambio que están llamadas a perfilar su porvenir. En definitiva, explorar la evolución y retos del sector, especialmente en el ámbito del transporte, y brindar visiones y experiencias que ayuden a comprender mejor el contexto de cambio acelerado, incertidumbre y competitividad creciente en el que hoy se desenvuelve.

El diseño y planteamiento de esta segunda edición contó con un enfoque similar al que rigió la primera: congrega a un conjunto de expertos nacionales e internacionales de primer nivel para analizar, reflexionar, contrastar puntos de vista y debatir, en diálogo abierto con la audiencia, a cerca de cinco temas articulados en formato mesa redonda.

El Encuentro se inició con la presentación en España del Duo Trailer Ewals Cargo Care, después de su exhibición en primicia mundial en la feria Transport Logistic en Múnich. Un vehículo que combina un camión que remolca dos tráileres de 13,6 metros unidos por una plataforma rodante, y presenta importantes ventajas ambientales, de reducción de costes, utilizando al máximo la intermodalidad.

La primera de las mesas se centró en las tendencias de logística del automóvil a través de la confrontación de las visiones de distintos actores que participan en la misma. La segunda mesa abordó una de las múltiples facetas de la ola de innovación tecnológica que está transformando el sector: los efectos de la digitalización en los procesos logísticos.

El trabajo en el mundo de la logística está cambiando de tal manera que se hacen necesarias renovadas estrategias tanto para la captación de talento, como para su capacitación y profesionalización. Ésta fue la temática alrededor de la cual giró la tercera mesa redonda del Encuentro.

La siguiente se focalizó en el ferrocarril, modo de transporte que de un tiempo a esta parte se encuentra a la búsqueda de un nuevo paradigma. Hoy, prácticas, tecnologías y modos organizativos clásicos conviven tanto con innovaciones dirigidas a mejorar y revitalizar el modelo existente, como con iniciativas y proyectos que persiguen introducir cambios radicales, incluso en constituirse en alternativa.

Las circunstancias por las que atraviesa la logística del transporte marítimo de mercancías, tanto en el “deep sea” o tráfico desarrollado en líneas transcontinentales, como en el “short sea” o tráfico marítimo de corta distancia, fueron el eje temático al que se dedicó la última mesa redonda.

Adicionalmente, se ofreció una charla sobre logística militar, ámbito operativo inspirador de interesantes praxis en el campo empresarial.

El Encuentro estuvo dirigido a directivos y ejecutivos de empresas y organizaciones del sector logístico, a profesionales que desarrollan su actividad en el ámbito del transporte de mercancías, ya sea en funciones técnicas, comerciales, de innovación o de gestión.

Asimismo, estuvo dirigido a personas interesadas en incorporarse laboralmente al sector logístico; a estudiantes universitarios que desean formarse y especializarse en este campo; a emprendedores y “startups” impulsoras de nuevas ideas de negocio, servicios y tecnologías enfocadas a la gestión y distribución físi-

ca de mercancías; al personal de centros universitarios y de investigación que desarrollan iniciativas de I+D+i en este campo; a técnicos de las administraciones públicas con responsabilidades en la industria logística.



UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL PARA CANTABRIA

Dirección:

D. Ramón Tamames.

Catedrático de Estructura Económica. Universidad Autónoma de Madrid.

D. Jaime González López.

Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander.

Lugar: Santander. Palacio de la Magdalena.

Fechas: 31 de julio - 2 de agosto.

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Autoridad Portuaria de Santander, Coated Solutions Santander, Grupo Gof.



Bajo la dirección de Ramón Tamames, Catedrático de Estructura Económica, y de Jaime González López, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, la UIMP acogió este Curso en el que a través de distintas ponencias de expertos y líderes políticos y mesas redondas, se abordaron cuestiones tales como las estrategias para el desarrollo, potenciando los recursos de la Región y su apertura en la globalización, el desarrollo en un contexto de avance tecnológico, sinergias y potencialidades de una integración inteligente puerto/ciudad en Santander, Una visión global económica y tecnológica de Cantabria, en el contexto de la recuperación económica de España,

También se efectuaron análisis de los distintos sectores productivos, tratándose cuestiones tales como el desarrollo agropecuario, de la agroindustria y medio ambiente, los sectores industriales y de servicios, etc.

Otros aspectos tratados en el Encuentro fueron el futuro de las infraestructuras en Cantabria, la contextualización de la economía de Cantabria en la Cornisa Cantábrica, las empresas y la economía digital en el proceso de desarrollo económico, la fiscalidad en Cantabria y competitividad con el País Vasco, etc.



PAISAJES URBANOS. LA IMAGEN ARTÍSTICA DE LAS CIUDADES PORTUARIAS ATLÁNTICAS (SIGLOS XVI-XXI)

Dirección:

D. Luis Sazatornil Ruiz.

Catedrático de Historia del Arte. Universidad de Cantabria.

Secretaría:

D. Fernando Villaseñor Sebastian.

Profesor Ayudante Doctor. Universidad de Cantabria.

Lugar: Santander. Palacio de la Magdalena.

Fechas: 21 - 23 de agosto.

Entidades: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Autoridad Portuaria de Santander y Gobierno de España a través de los Ministerios de Educación, Cultura y Deporte y de Economía y Competitividad.

Las ciudades portuarias suponen una singular categoría de urbes, como realidades cambiantes en el tiempo que albergan relaciones complejas entre las funciones urbanas y portuarias. Desde los años setenta, las investigaciones han ido progresando en el análisis histórico-social y cultural de la vida portuaria, superando la visión estricta del puerto como paisaje geográfico y espacio económico, para poner el acento en los aspectos sociales y culturales que han participado en la construcción y recreación de las ciudades portuarias.

Los puertos vienen actuando como un potente agente morfogenético y motor de cambio de las ciudades, influyendo tanto en su estructura y modus vivendi como en sus rasgos formales. De hecho, la fisonomía de este interfaz, su extraordinaria capacidad de sugerencia y significado, ha sido objeto constante de la mirada de los artistas que, desde la corografía al vedutismo y a través de diversas formas de producción de imágenes (atlas geográficos, libros de viajes, óleos, series litográficas, colec-

ciones de vistas de ciudades, etc.), han construido la iconografía portuaria.

Los puertos son, en definitiva, un potente estímulo creativo dotado de una gama de recursos capaz de generar un enorme muestrario de creaciones que, además de contribuir a forjar la identidad cultural de estos núcleos, constituyen una fuente esencial para su estudio histórico.



Bajo este planteamiento el seminario pretendió presentar de forma coordinada una actualización sobre los retos metodológicos a los que se enfrentan los historiadores del arte, de la técnica y de la cultura en el análisis y gestión actual de los "Paisajes portuarios" históricos: las relaciones puerto-ciudad, las ten-

siones tierra-mar, el descubrimiento estético de los ámbitos acuáticos, la actuación de los ingenieros y las infraestructuras portuarias, la delimitación del espacio público y el privado, la proyección territorial de los puertos, la construcción de una identidad urbana, la gestión urbanística y la actualización de los frentes marítimos, la reorientación de los nuevos patrimonios ligados al mundo marítimo, las nuevas demandas turísticas y culturales, la reconversión en barrios artísticos o el papel de la ciudadanía y del arte público.

Hay que destacar que en la tarde del martes 21 se realizó una visita guiada al frente marítimo de Santander y el miércoles se celebró el panel “Los Waterfronts atlánticos y las relaciones puerto-ciudad en el siglo XXI” con la participación del Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Jaime González; el Director del grupo de Planificación Urbana de ARUP Europa, Flavio Tejada; Guy Saupin, de la Universidad de Nantes; y el arquitecto Ibón Areso, ex-Alcalde de Bilbao y ex-Concejal Delegado del Área de Urbanismo y Coordinador de Políticas de Planificación Urbana.

III ENCUENTRO DE DERECHO PORTUARIO Y MARÍTIMO

Dirección:

Don José Antonio Morillo-Velarde del Peso.

Jefe de la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado.

Don Fernando Bárcena Ruiz.

Abogado y Presidente de la Asociación Internacional de Derecho Portuario.

Lugar: Palacio de la Magdalena de Santander.

Fechas: 7 - 8 de septiembre.

Entidades: Entidades que promueven el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, CITAP: Autoridad Portuaria de Santander, Puertos del Estado, Gobierno de Cantabria, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Universidad de Cantabria; y la Asociación Internacional de Derecho Portuario.

En su III edición el Encuentro focalizó el contenido de sus exposiciones y debates alrededor de un conjunto de temas clave de la actualidad jurídica portuaria. En primer lugar, se abordó la necesidad de tratar el nuevo marco jurídico de los servicios portuarios en la legislación nacional a results de la aprobación del Reglamento UE 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de Servicios Portuarios en la Unión Europea.





En segundo lugar, se analizaron las implicaciones jurídicas de las relaciones Puerto-Ciudad, a través de la planificación, las autorizaciones, las concesiones y los convenios administrativos, que exigen disponer de soluciones técnicas y jurídicas coordinadas y eficaces dentro del Sistema General urbanístico portuario.

El análisis del régimen jurídico de los puertos autonómicos, que en el ejercicio de las competencias asumidas en sus respectivos estatutos de autonomía han aprobado las Comunidades Autónomas con puertos autonómicos, al igual que el practicaaje, los procedimientos de competencia en el otorgamiento de concesiones dentro del dominio público portuario, la actual situación de la normativa de la contratación en las Autoridades o el abandono y remoción de las embarcaciones de recreo, fueron igualmente asuntos objeto de análisis y reflexión.

EL COMERCIO INTERNACIONAL: TRANSPORTE MARÍTIMO Y OPERATIVA PORTUARIA.
MÓDULO: LOS PUERTOS COMO CENTROS INTERMODALES Y CENTROS LOGÍSTICOS.



Modalidad: On-Line.

Fechas: 2ª edición; 6 de marzo - 21 de mayo.

Fechas: 3ª edición; 2 de octubre - 10 diciembre.

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

Impartido a través del campus virtual de ICEX-CECO, articulado alrededor de cuatro módulos temáticos, y dotado de una duración de ocho semanas y una carga lectiva de 120 horas, el curso "El Comercio Internacional: Transporte Marítimo y Operativa Portuaria" está dirigido a operadores de comercio internacional y empresas que sean activas, o vayan a iniciarse en el comercio exterior, así como compañías de transportes, transitarios y otros operadores logísticos, a las que se ofrece un enfoque de la exportación vista, no desde una perspectiva puerta a puerta, sino estudiada tomando como punto de partida el puerto.



Módulos y Contenidos	Duración (semanas)
Módulo 0: Formación en Herramientas e-learning. Campus Virtual	1
Módulo 1: Los Puertos como Nodos Intermodales y Centros Logísticos	2
Módulo 2: Los Incoterms	2
Módulo 3: Las Aduanas	2
Módulo 4: Puertos y Contratos de Transporte	2
Semana de recuperación	1
Total duración lectiva del Programa on-line	120 horas

El diseño y confección de los contenidos del módulo titulado “Los Puertos como Nodos Intermodales y Centros Logísticos”, y la posterior impartición y evaluación fue encargada a la Autoridad Portuaria de Santander, responsabilizándose de tal tarea Cristina López Arias, Directora de la Autoridad Portuaria de Santander, con el apoyo del Dpto. de Actividades Corporativas.

Durante 2017 se llevaron a cabo dos ediciones del referido curso, junto con las correspondientes sesiones y visitas técnicas efectuadas al Puerto de Santander asociadas al mismo. La primera, correspondiente a la 2ª edición, se llevó a cabo el 11 de enero, mientras que la relativa a la segunda se efectuó el 22 de junio.

SEMINARIO-TALLER “RELACIONES PUERTO-CIUDAD EN PERÚ. PROCESOS, RETOS Y OPORTUNIDADES

Diseño, dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso.

Jefe del Dpto. de Actividades Corporativas, Autoridad Portuaria de Santander.

D. Elar Salvador Granda.

Jefe Unidad de Capacitación Portuaria, Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

D^a Patricia Saco Cabrera.

Asistente de la Gerencia General, Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

Lugar: Centro Cultural de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Avenida Camino Real 1075, San Isidro, Lima 27. Perú.

Fechas: 27 y 28 de noviembre de 2017.

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

La organización del Seminario-Taller “Relaciones Puerto-Ciudad en Perú. Procesos, Retos y Oportunidades” se inscribe en el marco del “Acuerdo Internacional no Normativo” suscrito entre la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú y la Autoridad Portuaria de Santander (APS) a comienzos de 2016, al que se hace referencia en otro capítulo de este informe.





Destinado a cerca de una treintena de miembros del equipo técnico de la APN, dicho evento fue concebido con un doble propósito. En primer lugar, proveer a los participantes de un modelo explicativo del complejo entramado de vínculos e interrelaciones que se manifiestan entre los puertos y su entorno, expresado a través de la identificación y definición de los principales agentes o “stakeholders” que la protagonizan, junto con una descripción de los ámbitos y escalas fundamentales de interacción; en definitiva, proporcionar un contexto y marco conceptual que les facilite el acercamiento y la interpretación de la particular casuística peruana.

En segundo lugar, promover e inspirar una reflexión interna sobre la singular problemática a la que se enfrentan las relaciones puerto-ciudad en Perú, y construir consensuadamente un mapa preliminar propio, es decir, elaborado desde el punto de vista de la APN, respecto de:

1.- El estado actual de dichas relaciones, mediante la determinación, identificación y valoración tanto de los aspectos positivos como negativos que hoy las caracterizan.

2.- El porvenir de las referidas relaciones, a través de la creación de una visión compartida de su mañana, la delineación de una situación imaginaria ideal sobre cómo la APN desea que sea dicho futuro en un horizonte temporal de cinco o más años.

Finalmente, esbozar una estrategia que, alineada con las respuestas resultantes al cuestionamiento del presente y futuro de las relaciones puerto-ciudad, permita fijar metas y retos, orientar los esfuerzos y priorizar iniciativas para tratar de pasar de la situación actual a la visión deseada.



CURSO-TALLER DESARROLLO DE LAS HABILIDADES DEL TRABAJO EN EQUIPO

Profesor:

Alba Álvarez.

Directora de Delegate - Solutions.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda. Autoridad Portuaria de Santander.

Fechas: 29 - 30 de noviembre.

Entidad: Autoridad Portuaria de Santander.

El trabajo en equipo es una forma organizada de realizar proyectos y actividades mediante el compromiso, la implicación, la colaboración y la responsabilidad compartida de un conjunto de personas con metas y objetivos comunes.

Cuando se trabaja en equipo, se suman las capacidades, aptitudes, ideas y destrezas de

los miembros, se incrementan sus esfuerzos, se reduce el tiempo invertido en las labores, crece la eficacia y mejora la solidez de los resultados.

Pero, además, el trabajo en equipo, comporta otros muchos aspectos positivos: motiva a las personas, aumenta el empoderamiento y el compromiso de los miembros; incentiva el aprendizaje, la creatividad, la innovación; favorece el desarrollo de las relaciones interpersonales, el compañerismo y el sentido de pertenencia; potencia valores como la solidaridad, el respeto, etc.

Por todo ello, las organizaciones valoran cada vez más las competencias del buen trabajo en equipo, tratando de fomentarlas internamente o requiriéndolas explícitamente como una exigencia clave en los procesos de atracción y reclutamiento de nuevo talento.



La Autoridad Portuaria de Santander, consciente de la relevancia y efectividad del trabajo colaborativo, estimó conveniente impartir para sus empleados un “Curso-Taller” focalizado en el aprendizaje y desarrollo de habilidades y capacidades para la cooperación y el trabajo en

equipo; y la generación en el seno de éstos de comportamientos y motivaciones que inviten a la innovación, al logro de metas, a una mejor toma de decisiones, etc.



ENCUENTRO-TALLER: “PAITA. DIRECTRICES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO DE CONVIVENCIA URBANO PORTUARIA SOSTENIBLE

Diseño, dirección y conducción:

D. José Ramón Ruiz Manso.

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

D. Elar Salvador Granda.

Jefe Unidad de Capacitación Portuaria, Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

D^a Patricia Saco Cabrera.

Asistente de la Gerencia General, Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

Lugar: Salón de Actos de la Municipalidad Provincial de Paíta, calle Jr. San Martín N° 130 Paíta, Perú.

Fechas: 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2017

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

Este Encuentro-Taller, enmarcado también en el “Acuerdo” suscrito entre la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú, fue ideado como un instrumento desde el que propiciar por parte de la APN un primer acercamiento puerto-ciudad a través de un “caso piloto”, siendo casuística de Paíta, ciudad en la que se encuentra ubicado el principal puerto del norte peruano y segundo en el ranking nacional.



Teniendo presente este objetivo genérico, alrededor del Coloquio-Taller se plantearon los siguientes objetivos específicos:

En primer lugar, brindar a los participantes un

modelo conceptual genérico de las relaciones puerto-ciudad que les proporcionase un marco de aproximación, contextualización e interpretación a la particular casuística de Paita. En segundo lugar, ofrecer a los asistentes la oportunidad de explorar, reflexionar, idear y debatir conjuntamente sobre:

1.- El estado actual de las relaciones puerto-ciudad en Paita: identificación y valoración de los aspectos positivos y negativos que hoy las caracterizan.

2.- El porvenir de las referidas relaciones, a través de la creación de una visión compartida de su mañana, la delineación consensuada de una situación imaginaria ideal sobre cómo desean que sea dicho futuro en un horizonte temporal dado.

3.- El diseño de unas directrices estratégicas que, alineadas con las respuestas resultantes al cuestionamiento del presente y futuro, permitiesen formular criterios y líneas de intervención para la construcción de un modelo sostenible de integración y convivencia urbano – portuaria en Paita.

El evento congregó a los principales actores, con sus distintos roles, involucrados en la relación puerto-ciudad en Paita: representantes de las administraciones y organismos públicos de carácter local, regional y estatal con competencias en la gestión de los entornos urbano y portuario; miembros de la comunidad portuaria, delegados de asociaciones empresariales y sindicales; Cámara de Comercio; centros formativos, asociaciones profesionales (colegio de arquitectos, colegio de ingenieros, de economistas, etc.); entidades culturales (museos, etc.); organizaciones ciudadanas (asociaciones de vecinos, grupos ecologistas y de conservación del patrimonio, etc.); medios de comunicación, líderes de opinión, etc.



7.1.3.2 Pasantías y prácticas profesionales

7.1.3.2.1 Becas pasantías para Técnicos Portuarios

En el marco del Acuerdo Internacional No Normativo suscrito entre la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua y la Autoridad Portuaria de Santander el 30 de marzo de 2017, se concedió una beca para la realización una pasantía a Doña Dalila Navarrete, responsable de Gestión Ambiental de la referida entidad.



Dicha pasantía se llevó a cabo en las dependencias de la Autoridad Portuaria de Santander, desde el lunes, 20 de noviembre, hasta el viernes, 1 de diciembre, conforme a la agenda de trabajo establecida, enfocada a la formación de capacidades y el conocimiento de

experiencias, herramientas y buenas prácticas en el ámbito de los Sistemas de Gestión Ambiental Portuaria.



7.1.3.2.2 Prácticas profesionales

Durante 2017 CITAP continuó con su labor de coordinar la realización de estancias en prácticas de estudiantes en distintos servicios y departamentos de la Autoridad Portuaria de Santander, contribuyendo así a facilitarles la adquisición de habilidades y experiencias para su desarrollo profesional y laboral.

De este modo, durante el año realizaron prácticas en el Puerto de Santander un total de 9 alumnos procedentes de distintos niveles educativos y centros docentes.

Nombre	Fechas	Procedencia	Departamento prácticas
Nora Zuhoski	5/09/2016 17/02/2017	Ingeniería Oceanográfica University of Rhode Island. USA	Área de Infraestructura y Mantenimiento
Eduardo Bedia Compostizo	03/10/2016 25/01/2017	Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo Escuela Técnica Superior de Náutica Universidad de Cantabria	Dpto. de Operaciones y Servicios Portuarios
Montserrat Cubría Piris	01/02/2017 30/07/2017	Máster de Patrimonio Histórico y Territorial Universidad de Cantabria	Centro de Documentación
Laura Rodríguez Dosal	15/02/2017 31/05/2017	Grado de Relaciones Laborales y Recursos Humanos Universidad de Cantabria	RR. HH. y Relaciones Laborales
Guillermo Álvarez Blanco	13/03/2015 13/07/2017	Grado Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo Escuela Técnica Superior de Náutica Universidad de Cantabria	Dpto. de Operaciones y Servicios Portuarios
Candela Obregón Salazar	27/03/2017 23/06/2017	Ciclo Formativo de Grado Medio Preimpresión Digital IES La Albercía	Dpto. de Actividades Corporativas
Juan López de Abechuco	07/04/2017 12/06/2017	Máster en Comercio, Transporte y Comunicaciones Internacionales Universidad de Cantabria	Dpto. de Compras
Shalva Khotenashvili	23/05/2017 22/08/2017	Máster en Comercio, Transporte y Comunicaciones Internacionales Universidad de Cantabria	Estudios Comercial y Graneles
Lucía Moreno González-Páramo	03/07/2017 30/08/2017	Máster en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos Universidad de Cantabria	Dpto. de Infraestructuras y Planificación

7.1.3.3 Visitas Institucionales y Universitarias

7.1.3.3.1 Descripción de eventos

Como consecuencia de la aprobación a mediados de febrero de 2017 de la “Definición de funciones de las áreas, departamentos, divisiones y unidades de la Autoridad Portuaria de Santander”, la gestión de las visitas de los centros educativos a pasado a ser desempeñada por el Gabinete de Presidencia.

7.1.3.3.2 Visitas institucionales y técnicas

En cuanto a la organización de visitas de técnicos y colectivos institucionales, interesados en conocer “in situ” distintas facetas y aspectos del Puerto, CITAP atendió durante el 2017 a las siguientes visitas:

Calendario de visitas institucionales y técnicas	
Fecha	Visita
24 de mayo	PUERTO BAHÍA BLANCA (BUENOS AIRES. ARGENTINA) Carlos Echeverría Jefe de RRHH del Consorcio
11 de enero 22 de junio	CURSO ICEX El Comercio Internacional: Transporte Marítimo y Operativa Portuaria
23 de septiembre	ACEFAM. Asociación Cántabra de la empresa familiar

El jueves, 25 de mayo visitó el Puerto de Santander D. Carlos Echeverría, Jefe de RRHH del Consorcio Gestión Puerto Bahía Blanca. Tras ser recibido por el Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Jaime González, mantuvo reuniones de trabajo con el Jefe del Dpto. de Recursos Humanos y Relaciones Laborales, Carlos González, y con el Jefe del Dpto. de Dominio Público y Puerto-Ciudad, Mariano Revestido.

En la tarde de ese día, realizó una visita guiada a las instalaciones del Puerto, visitando las terminales de Noatum Terminal Graneles Santan-

der; la Terminal de Graneles Agroalimentarios de Santander (TASA); y la Terminal Pública de Automóviles y PDI (Pre Delivery Inspection) de Bergé Marítima Santander.

El viernes 26, el Sr. Echevarría acompañó a los alumnos de la XVII edición del Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental a la visita técnica realizada a las instalaciones del Puerto de Bilbao y a Noatum Container Terminal.



Visita del Puerto Bahía Blanca (Buenos Aires. Argentina) al Puerto de Santander.



Visita del Puerto Bahía Blanca (Buenos Aires. Argentina) y alumnos de la XVII edición del Curso Iberoamericano al Puerto de Bilbao.

Con motivo de dar a conocer de primera mano de los distintos agentes que operan en el puerto en los procesos que afectan al tránsito de bienes y mercancías por los puertos, alumnos de la segunda y tercera edición del Curso Comercio Internacional: Transporte Marítimo y Operativa Portuaria de ICEX-CECO, visitaron el 22 de junio las instalaciones del Puerto de Santander, así como las del Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) y de las Terminal de Graneles Agroalimentarios (TASA).



Visita de los alumnos Curso ICEX-CECO a las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Santander.

Tras la asistir a una presentación del Puerto de Santander, los asistentes al IV ENCUENTRO FORUM ACEFAM, de la Asociación Cántabra de la empresa familiar, realizaron una visita el 22 de septiembre a las instalaciones del Puerto de Santander así como a la Terminal de Graneles Agroalimentarios (TASA).



Visita de asistentes del IV ENCUENTRO FORUM ACEFAM.

Fueron acompañados por miembros del Dpto. Comercial y Proyectos Europeos de esta Autoridad Portuaria, quienes se encargaron de efectuar las explicaciones y responder a las preguntas de los empresarios.

7.1.3.3 Visitas universitarias

El Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria se responsabiliza también de atender las visitas al Puerto de Santander de colectivos universitarios. Así, a lo largo de 2017 se recibieron un total de cinco visitas de este carácter, que en conjunto, supusieron 114 personas.

Calendario de visitas universitarias		
Fecha	Visita	Nº Asistentes
24 de febrero	1º Curso del Grado en Geografía y Ordenación del Territorio. Asignatura: "Territorio y Paisaje. Iniciación a la Observación de Campo". Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Cantabria.	18
20 de marzo	Máster Universitario en Ingeniería de Telecomunicación. Asignatura: Sistemas Interdisciplinares de Telecomunicación. Universidad de Cantabria.	19
6 de abril	Grado de Ingeniería de Organización Industrial, y Administración de Empresas. Universidad Europea del Atlántico.	45
5 de mayo	Alumnos Máster en International Business. Escuela de Negocios de la Cámara de Valladolid.	17
16 de mayo	Aula Dédalo de Formación para el Empleo. Curso de Logística y Transporte.	15
Total		114



Grado en Geografía y Ordenación del Territorio. UC



Máster Universitario en Ingeniería de Telecomunicación. UC



Ingeniería de Organización Industrial y Admon. de Empresas. Universidad Europea del Atlántico



Máster en International Business. Escuela Negocios Cámara Comercio de Valladolid

7.1.3.4 Otras Actividades Docentes: colaboraciones

Además de atender la organización de sus propias actividades, en 2017 CITAP colaboró en la organización de acciones formativas promovidas por otras entidades.

7.1.3.4.1 Colaboraciones con la Universidad de Cantabria

Por lo que respecta a la colaboración con Universidad de Cantabria, ésta se concretó en las siguientes iniciativas:



MÁSTER UNIVERSITARIO EN INGENIERÍA COSTERA Y PORTUARIA

La colaboración con este Máster, a la que se alude en otra sección de la presente memoria, en concreto, con su especialidad en Ingeniería Portuaria, se materializó en el diseño e impartición de la asignatura “Conocimiento General del Sistema Portuario y del Puerto de Santander”.



MÁSTER UNIVERSITARIO EN COMERCIO, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INTERNACIONALES

Como en ediciones precedentes, la colaboración con este Máster se tradujo en la aportación de profesorado, la realización de la visita técnica a las instalaciones portuarias, así como la concesión de becas para la asistencia de sus alumnos, al II Encuentro Internacional de Logística, y al “III Encuentro de Derecho Portuario y Marítimo”.

7.1.3.4.2 Colaboraciones con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo

7.1.3.4.2.1 Intervenciones en cursos, seminarios y talleres

BREXIT: UN ANTES Y UN DESPUÉS EN LA HISTORIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Dirección:

D^a Inma Valencia.

Directora de la Oficina del Gobierno de Cantabria en Bruselas.

Secretaría:

D. José Antonio Valles Cavia.

Profesor de Derecho Internacional Público, Universidad de Cantabria.

Lugar: Santander. Palacio de la Magdalena.

Fechas: 24 - 25 de agosto.

Entidades: Universidad Internacional Menéndez. Consejería de Presidencia y Justicia del Gobierno de Cantabria y CEARC, Centro de Estudios de la Administración Regional de Cantabria.

Este curso de verano de la UIMP contó con la intervención del Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Jaime González López.

7.1.3.4.2.2 Acogida de actividades docentes en las instalaciones del Faro de la Cerda.

Al igual que años anteriores, las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Santander en el Faro de la Cerda actuaron como sede de actividades docentes estivales de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, acogiendo en sus dependencias los siguientes cursos y seminarios:

EL YO COMO ESPACIO VITAL: POÉTICAS DE LA IDENTIDAD FEMENINA EN ESPAÑOL EN EL SIGLO XX

Dirección:

D^a Raquel Lanseros Sánchez.

Poeta, traductora e investigadora. Universidad West Florida.

Secretaría:

D^a Ana Merino Norverto.

Poeta, dramaturga y catedrática. Universidad de Iowa.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fechas: 26-28 de junio



LA CANCIÓN EN DISPUTA ENTRE LA MÚSICA Y LA LITERATURA. HOMENAJE A LEONARD COHEN

Dirección:

D^a Marcela Romano.

Profesora Adjunta. Universidad Nacional de Mar de Plata.

Secretaría:

D^a. Sabrina Riva Larralde.

Profesora e investigadora. Universidad Nacional de Mar de Plata y CONICET.

D^a María Clara Lucifora.

Profesora e investigadora, Universidad Nacional de Mar de Plata. Directora de Departamento, Universidad FASTA.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda.

Fechas: 24-27 de julio.

Entidades: UIMP.



LA EVALUACIÓN EN HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES: RETOS Y PARADOJAS

Dirección:

D. José Antonio Berenguer Sánchez.

Coordinador del Área de Humanidades y Ciencias Sociales.

Secretaría:

D^a Sylvia Fernández Gómez.

Técnica Especializada. Unidad de Apoyo a la Gestión Científica.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda.

Fechas: 10 - 14 de julio.

Entidades: UIMP y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC.





TALLER DE INTELIGENCIA EMOCIONAL Y MINDFULNESS PARA LAS ORGANIZACIONES DEL SIGLO XXI

Dirección:

D^ª Montserrat Grañeras.

Doctora en Psicología. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

D. Rafael Cobo Calleja.

Instituto Mindful Leading.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda.

Fechas: 31 de julio - 4 de agosto.

Entidades: UIMP y Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.



EL DIBUJO COMO PENSAMIENTO SOLITARIO

Dirección:

D. Eduardo Gruber.

Pintor.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda.

Fechas: 7 - 11 de agosto.

Entidad organizadora: UIMP.



TALLER DE FOTOGRAFÍA

Dirección:

D. Andrés Magal.

Fotógrafo.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda.

Fechas: 28 de agosto - 1 de septiembre.

Entidad organizadora: UIMP.



7.1.4 Jornadas y Reuniones Técnicas y Profesionales



Reunión Smart Port City

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 15 de febrero



Reunión Ecotrans

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 23 de marzo



Reunión Transfesa. COEX Offsite

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 24-25 de mayo



Reunión Consejo y Junta General de Accionistas

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 24-25 de mayo



IV Encuentro Forum ACEFAM (Asociación Cántabra de la Empresa Familiar)

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 23 de septiembre



Reunión abierta de la junta directiva de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (Short Sea Shipping)

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 25 de octubre



Reunión del Consejo de Administración de UECC

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 28 de noviembre



Reunión BMW

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 13 de diciembre



Reunión Grupo de Trabajo de Logística de Automoción

Lugar: Santander. Faro de la Cerda

Fecha: 14 de diciembre

7.1.5 Innovación, investigación: informes y proyectos

Workshop Smart Port/City

Una de las acciones que se había previsto organizar en 2017 era un workshop con dos propósitos: reflexionar en torno a los factores y parámetros clave que están definiendo y están llamados a definir a las urbes portuarias como territorios inteligentes; y proporcionar un marco exploratorio para impulsar el arranque del diseño de un proyecto destinado a transformar el espacio comprendido entre la terminal de ferries y cruceros y el Depósito Franco en un “distrito puerto-ciudad smart”.

Para ello, durante el mes de febrero se efectuó, con carácter preliminar, el trabajo de diseño y conceptualización del workshop y su correspondiente programa. Finalmente, distintas circunstancias aconsejaron suspender la realización de esta iniciativa y aplazarla fechas posteriores.

Perú, puertos y ciudades portuarias: relaciones y dinámicas en un mundo globalizado

Durante 2017 las labores de I+D+i se han centrado básicamente en el diseño y producción una investigación realizada conjuntamente con la Autoridad Portuaria Nacional de Perú, focalizada en el ámbito de las relaciones puerto-ciudad en dicho país, al amparo de un Acuerdo Internacional no Normativo suscrito en 2016.

Dichos trabajos se iniciaron a mediados de octubre de 2017, estando prevista su conclusión para marzo de 2018, concretada en de la redacción de un informe-memoria en el que se especifiquen las ideas, planteamientos, propuestas, inquietudes, cuestionamientos, recomendaciones y conclusiones resultantes del mismo.

Digitalización fondos documentales de la Autoridad Portuaria de Santander

En el proceso de digitalización de los fondos documentales históricos de la APS que viene desarrollándose desde 2005. En 2017 se abordó la digitalización de 405 expedientes conformados por 43.266 páginas, 2.354 planos menores de Din A0, 599 superiores, 4.818 pliegos de papel (hojas de tamaño superior a DinA4, y/o encuadernadas) y 168 fotografías. En el capítulo dedicado al Centro de Documentación también se hace referencia a estas tareas.

7.2 Cantabria Campus Internacional

7.2.1 XVII Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos

Dirección:

D. Ignacio Arrondo Perals.

Director de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado.

Dña. Cristina López Arias.

Directora de la Autoridad Portuaria de Santander.

D. Íñigo Losada Rodríguez.

Catedrático de la Universidad de Cantabria.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda.

Fechas: 12 de mayo - 08 de junio.

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





El Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos se trata de una iniciativa de capacitación fruto de un esfuerzo de cooperación internacional promovido por Puertos del Estado, en representación del sistema portuario español, y la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos, en estrecha colaboración de la Autoridad Portuaria de Santander y las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, que se enmarca dentro de la programación académica de “Cantabria Campus Internacional” de ambas universidades.

En su formato actual, se configura como un “Curso de Especialización” presencial, de cuatro semanas de duración, dotado de 260 horas de carga lectiva (10,4 Créditos ECTS), configurado por más de 100 temas articulados en 19 unidades temáticas; que incluye, asimismo, la realización de visitas técnicas a puertos, terminales e instalaciones portuarias de distinto tipo, así como a centros docentes y de investigación relacionados con los materiales de estudio del Curso.

Actualmente, su programa ofrece al participante una especialización selectiva en función de su perfil académico y desempeño profesional, pudiendo optar entre dos áreas de conocimiento: “OPERACIONES PORTUARIAS” y “GESTIÓN AMBIENTAL”.

Hoy día, su claustro de profesores está formado por más de 70 expertos y especialistas de larga trayectoria profesional, procedentes del mundo académico (laboratorios y centros de investigación y formación especializada); y profesional público (directivos de Autoridades Portuarias, Puertos del Estado, etc.) y privado (altos ejecutivos de distintos ámbitos del sector: operadores de terminales, consultores, empresas constructoras, etc.).

En su XVII edición, el Curso contó con un total de 20 participantes, de variado perfil técnico, oriundos de un amplio espectro de países latinoamericanos: Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay.

7.3 Relaciones Internacionales

7.3.1 Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua



En marzo de 2017, el Ministerio de Fomento autorizó la firma del Acuerdo entre ambas instituciones de conformidad con lo dispuesto en la Orden de 14 de septiembre de 2005 sobre “tramitación y registro de convenios de colaboración y acuerdos internacionales celebrados por el Ministerio de Fomento”.

Así con fecha 30 de marzo de 2017 se firmó el “Acuerdo Internacional No Normativo” por

parte del Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Don Jaime González López, y por Don Virgilio Rommel Silva, Presidente de la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua.

Una vez rubricado el Acuerdo, a través de video-conferencia se han mantenido distintas sesiones de trabajo destinadas a intercambiar información entre ambas entidades, así como para concretar la concesión de una beca para la realización una pasantía en el ámbito de la Gestión Ambiental a Doña Dalila Navarrete, cuestión a la que se alude en otro apartado de este documento.



Imágenes de video-conferencias mantenidas entre el Puerto de Santander y la Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua.

7.3.2 Autoridad Portuaria Nacional de Perú



En el marco del “Acuerdo Internacional no Normativo” suscrito entre la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú y la Autoridad Portuaria de Santander (APS) a comienzos de 2016, a lo largo de 2017 la Comisión de Trabajo constituida para impulsar y coordinar las iniciativas derivadas del desarrollo del Acuerdo, programaron un conjunto de sesiones destinadas al intercambio de información y, en ese contexto, se identificó el tema de las “relaciones puerto-ciudad” como uno de los ámbitos relevantes y prioritarios de colaboración.

A tal efecto, la APN se interesó por abordar la ideación e implementación de un modelo de convivencia y colaboración beneficioso y sostenible para puertos y ciudades contando para ello con los más de 30 años de experiencia del Puerto de Santander en el ámbito de las relaciones Puerto-Ciudad.



Imágenes de video-conferencias mantenidas entre el Puerto de Santander y la Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

Para ello, durante el último trimestre de 2017, enmarcadas en la iniciativa denominada “PERÚ, PUERTOS Y CIUDADES PORTUARIAS: RELACIONES Y DINÁMICAS EN UN MUNDO GLOBALIZADO”, se llevaron a cabo dos eventos.

En primer lugar, el Seminario-Taller “Relaciones Puerto-Ciudad en Perú. Procesos, Retos y Oportunidades”, concebido como una acción con dos propósitos: de una parte, promover e inspirar un análisis y reflexión interna sobre la singular problemática la que se enfrentan las relaciones puerto-ciudad en Perú; y, de otra, tratar de esbozar un enfoque estratégico general para la mismas.

En segundo lugar, el Coloquio-Taller “Paita: Directrices para la Construcción de un Modelo de Convivencia Urbano-Portuaria Sostenible”, ideado como un instrumento desde el que propiciar un primer acercamiento a un caso concreto.

En efecto, paralelamente a la labor de aproximación a la casuística peruana puerto-ciudad y a la producción de pensamiento táctico y estratégico global, la APN consideró conveniente promover el desarrollo de un “caso piloto” que, a modo de laboratorio experimental, proporcionase la generación del “know-how” y la “expertise” necesarias para enfrentarse a las casuísticas específicas de otras ciudades portuarias peruanas.

Con tal propósito, Paita fue la ciudad seleccionada por la Autoridad Portuaria Nacional como modelo de estudio, localidad situada en el puesto número 26 en el ranking de población de las urbes peruanas, y que cuenta con el segundo puerto más importante del país en cuanto volumen de tráfico.

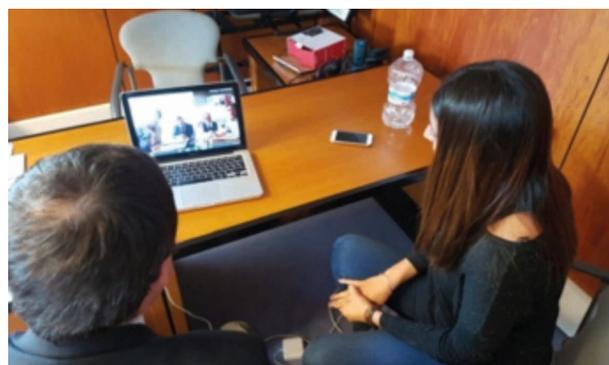
Ambas acciones formativas, y el trabajo de in-

vestigación asociado a esta iniciativa, se describen en otros apartados de este documento.

7.3.3 Empresa Portuaria Coquimbo (Chile)



El 29 de mayo, en el marco de la celebración del la XVII edición del Curso Iberoamericano de Tecnología Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, y a petición de Marcela Díaz Pizarro, una de las alumnas del referido curso y representante del Puerto de Coquimbo (Chile), se llevó a cabo una video-conferencia con un equipo de jurídicos para conversar sobre distintos aspectos relacionados con las leyes portuarias de Chile y España. La Autoridad Portuaria de Santander estuvo representada en la video-conferencia por Francisco Javier Álvarez, Jefe del Dpto. de Admón. General y Servicios Jurídicos.



Imágenes de la video-conferencia mantenida entre el Puerto de Santander y Puerto Conquimbo (Chile).

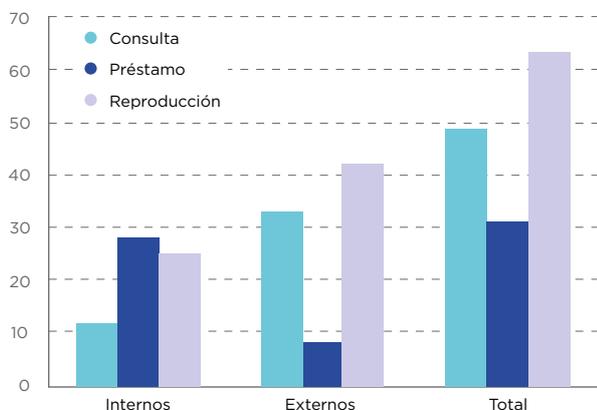
7.4 Centro de documentación

7.4.1 Gestión de fondos. Áreas de servicio

El Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Santander lo forman el Archivo General administrativo, la Biblioteca, la Hemeroteca, y el Servicio de Publicaciones editadas por la Autoridad Portuaria.

En cuanto a los servicios internos, además de formar parte del engranaje administrativo de la APS, durante 2017 ha colaborado activamente con “Actividades Culturales” para organización de la exposición sobre la Grúa de Piedra que se llevó a cabo con motivo de su rehabilitación.

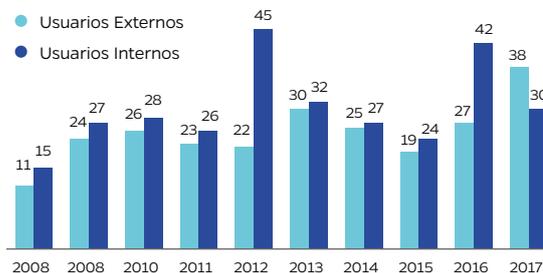
Servicios del Archivo del Puerto



Por lo que se refiere a servicios externos, se ha colaborado con la Fundación ENAIRE, entidad cultural dependiente del Ministerio de Fomento que, en virtud del acuerdo suscrito con la Autoridad Portuaria de Santander, utilizará las dependencias del propio Centro de Documentación para la exhibición de sus fondos de arte contemporáneo; y algunos estudios de arquitectura participantes en la licitación para el concurso de rehabilitación de dichas instalaciones.

También se ha colaborado con la Fundación Juanelo Turriano para una exposición en el Centro Cultural Conde Duque de Madrid, denominada, “Maquetas y modelos históricos. Ingeniería y construcción”; y se aportaron imágenes para un reportaje del programa de Televisión Española “Aqué en la Tierra”.

Usuarios



Por último hay que destacar la contribución de imágenes para el recién creado Centro de Interpretación de la Caseta de Bombas del Duque de Gamazo. En total solicitaron los servicios del Centro 38 investigadores, lo que representa un significativo aumento con respecto a años anteriores.

ÁREAS DE SERVICIO CENTRO DOCUMENTACIÓN			
ARCHIVO GENERAL	Documentación General	Registros	21.308 expedientes
		En 2017	1.046 nuevos expedientes
	Planos		1.803 unidades
	Fotografías digitalizadas	Registros	10.221 imágenes
En 2017		720 nuevas imágenes	
BIBLIOTECA		Registros	7.414 títulos
		En 2017	417 nuevos libros
HEMEROTECA	Revistas		318 títulos
	Prensa digitalizada	Registros	25.820 artículos
		En 2017	1.292 artículos nuevos
FONDO DE PUBLICACIONES		Registros	228 libros
		En 2017	8 nuevos títulos

7.4.1.1 Archivo General

En el Archivo del Puerto de Santander se conserva la documentación producida por la administración portuaria desde la creación de la Junta de Obras del Puerto de Santander, en 1872.

Comprende también un fondo documental de la antigua OTP (Organización de Trabajos Portuarios) y otro fondo con parte de la documentación producida por la Cofradía de Pescadores como entidad gestora de la antigua Lonja de Pescado. Los dos depósitos que albergan el Archivo contienen 21.308 expedientes en 8.314 unidades de instalación, de manera que, en las 25 transferencias gestionadas durante 2017 se han registrado 1.046 nuevos expedientes. Tal y como se indicado en otro capítulo de este informe, en 2017 se ha llevado a cabo la IX Fase de Digitalización, Concesiones 3.



7.4.1.2 Archivo fotográfico

En 2017 se ha podido avanzar en el proceso de digitalización de imágenes y su registro en la base de datos, de manera que se han incorporado 720 nuevas fotografías pertenecientes al Fondo Moderno, fundamentalmente aquellas imágenes posteriores al año 1975, y al Fondo Antiguo, las anteriores a este año. La base de datos apclmatge donde se registran las imá-

genes, consta de 3.314 fichas descriptivas.

7.4.1.3 Biblioteca - Hemeroteca

A la Biblioteca se han incorporado 417 nuevas obras, muchas de ellas recibidas en años anteriores, por donaciones u otras vías, que ahora, gracias a la incorporación de personal, se han podido catalogar.

En la hemeroteca, que cuenta con 318 títulos registrados, es donde se ha llevado a cabo durante 2017 un trabajo muy avanzado para la reordenación y descripción del fondo mediante fichas cárdex (fichas con el detalle de las existencias de cada título). Aunque se realizó durante el año aproximadamente la mitad de esta tarea, se espera que durante los primeros meses del próximo año pueda estar finalizada.

Dentro de los trabajos de hemeroteca, se realiza la selección, digitalización y registro informático de los artículos de prensa referida al Puerto de Santander publicados en los diferentes medios de prensa en papel; en la base de datos ad hoc se han incorporado 1.292 nuevos artículos.

7.4.1.4 Fondo de Publicaciones del Puerto

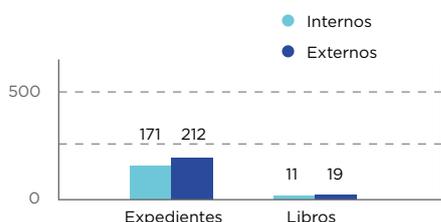
El servicio de publicaciones ha incorporado ocho nuevos títulos a la Biblioteca y al fondo para su distribución, todos ellos relacionados con las exposiciones y actividades del Palacete del Embarcadero y el Faro de Cabo Mayor: "Caer en la Cuenta" de José Luis Mazarío; "Specular Sapace" de Pilar Cossío; "¡Que sea mar!" de José González Billón; "Desde el otro lado del Atlántico", fotografía de Uruguay Histórica y Contemporánea; "Gozar lo Vintage" de Henry Eric; "Colección de Arte de la APS",

catálogo; “Palace of the holy animals” de Okuda San Miguel; y finalmente “Con Viento Fresco”, de Isaac Cuende.

7.4.2 Gestión de Servicios a Usuarios

En cuanto a la consulta externa, en 2017 se han atendido 83 peticiones a 38 usuarios, quienes han solicitado 212 expedientes y 19 libros. Mientras que el servicio de consulta interno, ha atendido 63 peticiones de 30 usuarios de distintos servicios, sobre 171 expedientes y 11 libros. 27 de estos servicios han requerido el traslado de la documentación, y en 23 se ha solicitado algún tipo reproducción, todas ellas digitales y resueltas a través de la propia red del Puerto.

Documentación consultada por tipo de usuario



7.5 Otras actividades

7.5.1 Espectáculo: Faro

Compañía: Las Minas Flamenco Tour.
Lugar: Santander. Faro de la Cerda.
Fecha: 19 de agosto.

La compañía “Las Minas Flamenco Tour” presentó en el Faro de la Cerda su producción “FARO”; un espectáculo del bailaror Eduardo Guerrero donde el flamenco más racial emotivo y palpitante se desarrolla alrededor de la figura poética del faro. Un espectáculo creado expresamente para una gira por los faros de nuestro país, donde la poesía, el incomparable marco del faro y el arte flamenco se darán la mano para crear una noche única alrededor de la emoción, la singularidad y la calidad artística de esta obra.

En efecto, dicho show fue presentado en algunos de los Faros más emblemáticos de España. Concretamente, y durante el mes de agosto, se representó en Castillo Santa Catalina, Cádiz; Muelle de Costa del Tinglado 1 del Puerto de Tarragona; Explanada del Edificio del Reloj de Valencia; Muelle de Alfonso XII en el Puerto de Cartagena; Faro de Sacratif, Motril; Faro de Chipiona, Cádiz; Paseo Marítimo de el Rompido en Cartaya de Huelva; Muelle Pesquero de Avilés; Faro de Peñas de Asturias; Además de en el Faro de la Cerda de Santander.



Una actuación de baile flamenco donde se fundieron la caña, tangos, seguidillas, zambras y alegrías, entre otros, acompañada de cena ligera posterior con meet&greet con los artistas.



7.5.2 XXIV de su Congreso Anual de la Red de Teatros Alternativos

Entidad: Red de Teatros Alternativos + Encuentros de Creación en la Magdalena.

Lugar: Santander. Faro de la Cerda.

Fecha: 27 al 29 de noviembre.

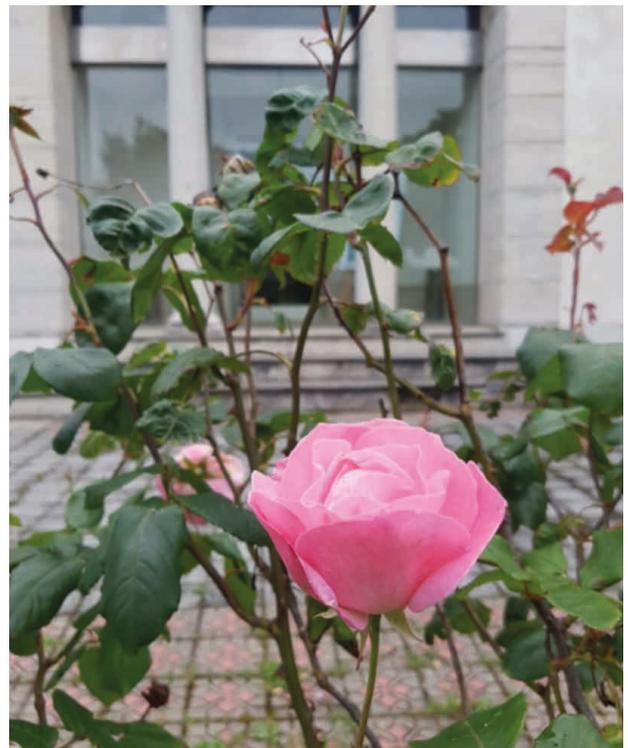
Entidades: Red de Teatros Alternativos, Ayuntamiento de Santander.

La Red de Teatros Alternativos, asociación que agrupa 44 salas y teatros de pequeño y mediano formato de todo el territorio estatal, celebró del 27 al 29 de noviembre en el Palacio de la Magdalena de Santander la edición XXIV de su Congreso Anual.

Asociado a este evento, también se desarrollaron en la Magdalena los Encuentros de Creación, en los que 13 intérpretes y creadores trabajaron durante más de 10 días alrededor de cuatro proyectos diferentes, donde lo escénico, el intercambio y el diálogo, son clave de esta iniciativa pionera en el país, que pone el foco en la creación de alianzas transversales de investigación, en contraposición a la lógica imperante en el mercado actual centrada en las fases separadas del proceso (producción,

distribución, exhibición).

La presentación final de estos procesos de creación estuvo abierta al público y, además de desarrollarse en el Palacio de la Magdalena, el Faro de la Cerda también fue escenario de estas representaciones.



GESTIÓN CULTURAL

08



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

Una de las mayores preocupaciones de la Autoridad Portuaria en el ámbito cultural, es la conservación y rehabilitación de su patrimonio. Situada en el centro de la ciudad, en los antiguos muelles comerciales, la Grúa de Piedra es una infraestructura en desuso, emblemática tanto para el puerto como para la ciudad. Tras un proceso de recuperación y reparación de elementos dañados con el paso del tiempo, en el mes de junio se presentó a la ciudadanía su nuevo estado para lo cual se desarrollaron una serie de actos; exposición en el Palacete del Embarcadero con imágenes históricas y diversas obras artísticas que la utilizaron como referencia iconográfica, la edición de una serie de tarjetas postales conmemorativas y la organización de un evento el día de su nueva presentación en su entorno que consistió en una actuación musical y una proyección de video mapping sobre la propia grúa.

Destacable dentro de la programación de actividades de este año fue la realización, durante el primer trimestre, de tres exposiciones en el Palacete y una en el Centro de Arte Faro Cabo Mayor englobadas en un ciclo que se denominó “La Naturaleza. El Entorno y el Paisaje” que pretendió presentar diversas maneras de acercarse a la problemática medioambiental y que fueron acompañadas con breves charlas de artistas y especialistas en el estudio del cambio climático.

Durante los meses de verano se prosiguió con la habitual colaboración con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP), propiciando otra nueva entrega de los fondos del Archivo Lafuente que en esta ocasión giró sobre “Diego Lara y la revista Poesía”. La colaboración institucional con la UIMP se cerró este año con la importante muestra de Eduardo Gruber “Purgatorio”, a la que se realizaron varias visitas guiadas.

El punto final al 2017 lo puso el artista cánta

PALACETE, 13 EXPOSICIONES, 54.000 VISITANTES EN 2017

bro Okuda con su espectacular muestra “Palace of the holy animals”, que concentró uno de los mayores números de visitantes, más de 18.000, que ha tenido una exposición en esta sala. Abierta al público hasta el 6 de enero de 2018, tuvo su prolongación en el exterior con la colocación en el Dique seco de Gamazo una estrella multicolor de grandes dimensiones que presidió las navidades.

En total se realizaron en el Palacete 13 exposiciones, cuatro más que año pasado, superando los 54.000 visitantes lo que supuso un incremento de más del 70% .

En el Faro de Cabo Mayor se muestra de manera permanente la colección propiedad de la familia Sanz-Villar, que generosamente la han cedido para su exhibición. Esta colección está conformada por sus propias obras pictóricas junto a numerosos cuadros de otros artistas y a una variada recopilación de objetos y documentos, todos ellos fundamentados en la iconografía del mar y de los faros. La parte más importante de esta colección es la constituida por las propias obras de Eduardo Sanz.

Al comienzo el verano se renovó la selección de obras expuestas de otros artistas que integran la colección y que se muestran en la sala Cabo Menor del Centro.

Se realizó asimismo a lo largo del año 6 exposiciones temporales, destacando la del

pintor José Luis Mazarío, con obras realizadas en el entorno del Faro de Cabo Mayor en los meses anteriores, las colaboraciones institucionales, con el Gobierno de Cantabria en la realización de dos muestras pertenecientes al proyecto Orbital Residency, y la realizada el 5 de mayo con el Ayuntamiento de Santander dentro de su programa “ la Noche es Joven”.

El número total de visitantes en el 2017 superó las 30.000 personas, aumentando un 20% con relación al año anterior

Durante este año se completó y actualizó el inventario de la colección de arte de la Autoridad Portuaria que consta de 111 obras entre pinturas, dibujos, escultura/instalaciones y obra gráfica. Una de las piezas “Habitación anónima” de Victoria Civera, fue cedida para su exposición al Centro de Arte de Alcobendas.

EXPOSICIONES

Palacete del Embarcadero. 13 exposiciones. Visitantes en el año 2017: 54.250			
	<p>“Una llamada a la humanidad” Berta Jayo</p>	Autoridad Portuaria de Santander	Del 13 de enero al 5 de febrero
	<p>“Dos mundos dos planetas”</p>	Dirección General de Innovación y Centros Educativos y Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria Autoridad Portuaria de Santander	Del 8 al 26 de febrero
	<p>“Friluftsliv” Olympia Velasco</p>	Institut Estudis Balearics Autoridad Portuaria de Santander	Del 2 al 19 de marzo
	<p>“IH Cantabria I+D+i”</p>	Universidad de Cantabria Autoridad Portuaria de Santander	Del 30 de marzo al 30 de abril
	<p>“Gozar lo vintage” Henry Eric</p>	Autoridad Portuaria de Santander	Del 5 de mayo al 4 de junio

Palacete del Embarcadero. 13 exposiciones. Visitantes en el año 2017: 54.250			
	"Rehabilitación de la Grúa de Piedra"	Autoridad Portuaria de Santander	Del 8 al 18 de junio
	"Las mujeres que rompieron el silencio" Concha Casajús	Universidad Internacional Menéndez Pelayo Autoridad Portuaria de Santander	Del 21 de junio al 12 de julio
	"Espacio versus espacio" Ministerio de Fomento Fundación En Aire-UIMP-APS	Ministerio de Fomento Fundación En Aire Universidad Internacional Menéndez Pelayo Autoridad Portuaria de Santander	Del 16 al 30 de julio
	Diego Lara y Revista Poesía	Archivo Lafuente Universidad Internacional Menéndez Pelayo Autoridad Portuaria de Santander	Del 3 de agosto al 3 de septiembre
	"Purgatorio" Eduardo Gruber	Universidad Internacional Menéndez Pelayo Autoridad Portuaria de Santander	Del 5 al 27 de septiembre
	Puerto de Montevideo. Pasado - Presente	Institución Académica de Artes Visuales Centro de Fotografía de Montevideo (Uruguay) Autoridad Portuaria de Santander	Del 29 de septiembre al 5 de noviembre
	"Tipos" II Certamen de Diseño Gráfico	Fundación Santander Creativa Autoridad Portuaria de Santander	Del 1 al 19 de diciembre
	"Palace of the holy animals" Okuda San Miguel	IAM Ayto. Santander Gobierno de Cantabria Autoridad Portuaria de Santander	Del 22 de diciembre al 7 de enero de 2018

Centro de Arte Faro Cabo Mayor. 6 actividades temporales. Exposición permanente; Colección Sanz-Villar. Visitantes en el año 2017: 30.772			
	"Solar Storm" Andrea Juan	Autoridad Portuaria de Santander	Del 18 de marzo al 21 de mayo
	"¿Qué tenemos aquí? Ah, la piedra que marca el camino" Empar Buxeda y Loids Carnero	Orbital Residency Gobierno de Cantabria Autoridad Portuaria de Santander	Del 5 al 30 de mayo
	Specular Space (Ardent Mirrors)" Pilar Cossío	Autoridad Portuaria de Santander	Del 14 de julio al 15 de agosto
	"Caer en la cuenta" José Luis Mazarío	Autoridad Portuaria de Santander	Del 18 de agosto al 1 de octubre
	"¡Que sea mar!" José Gonzalez Billón	Autoridad Portuaria de Santander	Del 31 de octubre al 26 de noviembre
	"La Nariz" Bernice Nauta	Orbital Residency Gobierno de Cantabria Autoridad Portuaria de Santander	Del 2 de diciembre al 3 de enero de 2018

Sala de exposiciones de la Escuela Superior de Náutica. Universidad de Cantabria. Visitantes: 3.382			
	"Operación Líbano"	Ministerio de Defensa. Gobierno de España Autoridad Portuaria de Santander	24 de agosto al 11 de septiembre del 2016
	"Delicias cárnicas" Jesús González de la Vega	Autoridad Portuaria de Santander	24 de agosto al 11 de septiembre del 2016

EVENTOS

Centro de Arte Faro Cabo Mayor	Organizadores	Fechas
	"LA NOCHE ES JOVEN. El faro del terror. El cabo del miedo" Ayuntamiento de Santander Autoridad Portuaria de Santander	5 de mayo
	"Cosmic Children Festival" Jornada y encuentro del mundo del surf Cosmic Children Autoridad Portuaria de Santander	16 de junio
Palacete del Embarcadero	Organizadores	Fechas
	Presentación del libro "Con viento fresco" Isaac Cuende Dentro de las actividades realizadas con motivo de la rehabilitación de la Grúa de Piedra Autoridad Portuaria de Santander	15 de junio
	Presentación de la línea de contenedores CLdN Autoridad Portuaria de Santander	24 de octubre

PUBLI- CACIONES

	<p>Con Viento Fresco Con el Mar a Cuestas Desnudos Isaac Cuende</p> <p>14 x 21 cm / 86 pág.</p>
	<p>Specular Space (catálogo de exposición) Pilar Cossío</p> <p>Caja de 16 x 21 cm conteniendo dos despleables de 20 x 56 cm</p>
	<p>Caer en la cuenta (catálogo de exposición) José Luis Mazario</p> <p>20 x 20 cm / 32 pág.</p>
	<p>Desde el otro lado del Atlántico Fotografía de Uruguay histórica y contemporánea (catálogo de exposición)</p> <p>19 x 219 cm / 92 pág.</p>
	<p>Que sea Mar José Luis González Billón (catálogo de exposición) Raúl Hevia</p> <p>22 x 25 cm / 108 pág.</p>
	<p>Colección de Arte Autoridad Portuaria de Santander</p> <p>15 x 21 cm / 48 pág.</p>

EXPANSIÓN COMERCIAL

09



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

Durante el año 2017, la Autoridad Portuaria de Santander ha continuado la línea de anteriores ejercicios y ha promovido la interacción con diferentes asociaciones empresariales y actores del mundo portuario participando en la creación de grupos de trabajo, organizando encuentros en los que intercambiar ideas y proyectos y tomando parte en ferias de diferentes sectores económicos.

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 (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones), Puertos del Estado y la Comunidad Portuaria de Santander. A resultas de lo cual, se puso en marcha el sello de Calidad ANFC-Puertos del Estado. La APS fue la primera Autoridad Portuaria en obtener dicha certificación. En el 2017 el puerto de Santander sigue ostentando dicho sello de calidad y será renovado. Igualmente, los procedimientos y el referencial de calidad de dicho sello son actualizados y mejorados tomando como referencia 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 repetido como el puerto mejor valorado por los miembros de la asociación en el estudio que se publicó en el mes de septiembre de 2017. El informe de "Valoración de la Logística Marítimo-Portuaria" editado por ANFAC otorga al Puerto de Santander una puntuación de 4,2 puntos sobre un total de 5, manteniéndose, de esta forma, como el puerto español mejor valorado.

Desde el punto de vista comercial, durante el año 2017, la APS ha establecido, entre otras medidas, la aplicación de bonificaciones a

las tasas devengadas por tráficos y servicios considerados sensibles, prioritarios o estratégicos. Para ello, se han seguido las siguientes directrices:

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

Por otro lado, se sigue trabajando en el proyecto Core Hive, que tiene como objetivo final dotar a España y Portugal de una red operativa e

infraestructuras necesarias para el suministro de LNG a las cadenas logísticas integradas en los corredores Atlántico y Mediterráneo.

FERIAS

A lo largo del año 2017 la Autoridad Portuaria de Santander participó en las siguientes ferias:

- “Seatrade” de Hamburgo (Sector cruceros).
- “SIL” de Barcelona (Sector logístico).
- “Breakbulk” de Amberes.(Sector logístico, portuario y naval).
- “Fruit Attraction”, Madrid.

Asimismo, organizó el 26 de octubre, de la mano de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), su jornada anual bajo el lema “Nuevos Retos y Oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia” en la que se debatió con los expertos sectoriales, la Administración española y los protagonistas directos del TMCD, es decir, las navieras que prestan los servicios marítimos y los operadores de transporte por carretera que los utilizan, cuáles son sus puntos de vista, los obstáculos y las dificultades que perciben en este nuevo marco de trabajo, las medidas posibles para compensar su coste, como el llamado Ecobono, y su facilidad o complejidad de implantación y, sobre todo, cuál puede ser el resultado neto esperado para la sociedad y los ciudadanos.

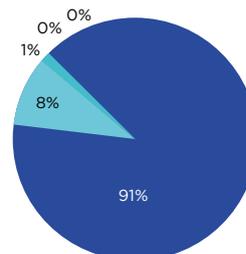
SAC

El Servicio de Atención al Cliente pone a disposición de los usuarios un formulario en la página web del Puerto en internet para presentar a la APS sugerencias, quejas o peticiones de información. A lo largo del año 2017, a través de la cuenta de correo dedicada a tal

fin, sac@puertosantander.com, se registraron 68 entradas. De ellas, 63 fueron solicitudes de información, en su mayoría sobre conexiones con otros puertos del mundo y sobre tasas y tarifas por determinados servicios y 5 fueron quejas de usuarios de los servicios o instalaciones del Puerto. El SAC es atendido por personal del Departamento Comercial. A fin de mejorar el servicio, se ha establecido un indicador, consistente en el tiempo medio de respuesta, que quedó establecido en el año 2017 en 1,05 días.

TIPO DE REGISTRO	2017
Queja	5
Reclamación	0
Incidencias SPC	1
Sugerencia	0
Consulta/solicitud	58
Total registros	64

■ Queja ■ Reclamación ■ Incidencias
■ Consulta/solicitud ■ Sugerencia



CRUCERO

El Puerto participó en la mayor Feria de cruceros de Europa: Seatrade Hamburgo en Alemania. Como en ediciones anteriores, el Puerto participó con otros puertos españoles que forman el stand conjunto de Puertos del Estado. Durante la Feria además de reuniones de las Asociaciones de Puertos en las que el Puerto

pertenece (Cruise Europe y Costa Verde Cruise) se organizaron encuentros con representantes de navieras del sector para dar a conocer nuestro puerto y así concretar nuevas escalas en el puerto.

El Puerto participó también en el Summit que organiza Cruise News Media Group en Madrid, únicas Jornadas especializadas en la industria de cruceros que se celebren en España.

Este año fueron once los cruceros que hicieron escala en Santander. Se entregó una metopa para conmemorar su primera escala en nuestro puerto a los cruceros: Oriana (de P&O), Boudicca (de Fred Olsen) y Aurora (de P&O).