



1

Introducción

1. INTRODUCCIÓN

El Puerto de Santander es un puerto de bahía enclavado en el frente marítimo de la ciudad de Santander, cuyo núcleo urbano ha ido creciendo al compás del desarrollo portuario. Asimismo, el Puerto también tiene presencia en el resto de municipios que forman el arco de la Bahía: Camargo, Astillero y Marina de Cudeyo. Se conforma así la zona de servicio del Puerto actual, donde además de las propias actividades portuarias, se observa un conglomerado de usos tradicionalmente localizados en su entorno: pesca, marisqueo, náutica deportiva, disfrute de las playas, transporte, astilleros... Del mismo modo, la influencia del Puerto de Santander en la región de Cantabria ha sido clave para el desarrollo de sus infraestructuras de transporte, así como para la ubicación de empresas en las vías de comunicación con la meseta y en el mismo arco de la Bahía de Santander.

Por otro lado, nos encontramos ante un puerto declarado de Interés General del Estado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Esta afirmación explicita la importancia del Puerto como motor económico, no ya de la región o de los municipios en que se ubica, sino que su desarrollo es clave para la generación de riqueza en una zona más amplia del territorio español. En particular, el Puerto de Santander ha sido y sigue siendo, a tenor de los resultados de los estudios de impacto económico realizados durante los últimos 10 años, de vital importancia para la industria e internacionalización de la economía de Castilla y León, llegando a extenderse su hinterland hasta el área central de la Península.

Como se deduce de lo expuesto anteriormente, la convivencia del Puerto y la ciudad ha sido durante siglos simbiótica y generadora de riqueza para ambas entidades, aunque esta tendencia de convivencia en espacios compartidos se ha visto invertida en el último tercio del S.XX. Por una parte, el incremento de la actividad portuaria por el aumento del ritmo de desarrollo de la economía y del comercio español y mundial, la introducción de nuevos medios de producción intensivos en capital y las continuas mejoras en los sistemas de seguridad, calidad y gestión sostenible de todos los servicios y espacios portuarios, han obligado a la operativa portuaria a alejarse de las zonas urbanas más pobladas y céntricas. Por otra parte, la ubicación del Puerto en el área central de la ciudad ha supuesto una continua presión de la ciudadanía por utilizar el frente marítimo para su disfrute.

Para responder a estas nuevas necesidades, tanto de la actividad portuaria como de la propia población urbana, el Puerto ha ido creciendo hacia espacios del frente marítimo de

carácter más industrial, situados dentro de la propia Bahía, dejando los muelles tradicionales para usos compatibles con la ciudad, tales como zonas de paseos, náutica deportiva, cruceros y tráficos de pasajeros. Actualmente, y en paralelo a la tramitación del Plan Director, se están llevando a cabo las actuaciones necesarias para la regeneración urbana de todo el frente marítimo portuario, a través de una estrategia de colaboración institucional que tiene como objetivo la reordenación urbanística de la zona de interfaz de las actividades urbanas y portuarias.

Gracias a este crecimiento hacia dentro del estuario, el Puerto de Santander ha conseguido mantenerse como referente de la economía regional y como el puerto de entrada y salida de mercancías castellanas por excelencia, en competencia con el resto de puertos de la cornisa cantábrica, en particular Bilbao y Gijón, inmersos ya desde hace años en grandes proyectos de ampliación de sus infraestructuras.

De esta manera, tras dos décadas de crecimiento continuado en la demanda de espacios portuarios y con las perspectivas de incrementos futuros, la Autoridad Portuaria de Santander (APS) ha puesto en marcha los mecanismos de planificación contemplados en la Ley 48/2003, de Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General: el "*Plan Estratégico del Puerto de Santander*", elaborado en 2008 y que introduce los objetivos estratégicos portuarios; y el "*Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santander (PDIPS)*", que desarrolla las actuaciones en infraestructuras derivadas de dichos objetivos. Cabe recordar que conforme a la Ley 48/2003 se debe redactar o modificar el Plan Director cuando se proceda a la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, a la ampliación de uno existente o a la realización de obras de infraestructura que afecten significativamente a los límites físicos exteriores en el lado marítimo del puerto.

Estos instrumentos son los encargados de planificar el desarrollo del Puerto de forma sostenible a lo largo del tiempo, compatibilizando y equilibrando la generación de riqueza y empleo procedente de los nuevos tráficos y oportunidades empresariales, con la generación de bienestar social, el uso eficiente de recursos y el respeto al medio ambiente. Es decir, definen las líneas estratégicas que conformarán la identidad del Puerto a lo largo de los próximos años, asegurando su perdurabilidad y continuidad en la generación de riqueza y empleo en la región y en el hinterland. Se trata, por lo tanto, de abordar la planificación desde una doble óptica, actuando para cubrir las necesidades a corto plazo, a la vez que trabajando con los conceptos de capacidad de anticipación y potenciación de la resiliencia o adaptación a los cambios.

El Puerto de Santander destaca indudablemente por su competitividad en tráficos especializados, con una oferta logística de alta calidad. Lo que se pretende a través del PDIPS es aprovechar sus condiciones y potenciar dichos tráficos. En particular, se quiere

potenciar la captación de tráficos de mercancía general contenerizada a través de líneas regulares, un mayor volumen de graneles líquidos y fomentar el tráfico ro-ro. Este último supone la consecución del objetivo europeo de descongestión de las carreteras y reducción de emisiones asociadas, al trasvasar el tráfico rodado a medios más sostenibles, además de tener un alto valor añadido y ser una importante fuente de generación de empleo.

El PDIPS no solamente debe tener como objetivo la potenciación de los tráficos actuales y la captación de otros nuevos, si no que, además, debe proponer la creación de los espacios portuarios necesarios para que el Puerto de Santander pueda atraer nuevas actividades a su zona de servicio y aprovechar las oportunidades de negocios, generadoras de tráfico y actividad, que surgen y fructifican cuando el Puerto cuenta con espacio suficiente para su desarrollo. La implantación de las instalaciones para la logística del automóvil (PDIs), iniciada a finales de la década de los ochenta, gracias a la disponibilidad de espacio terrestre en el puerto, ha sido el germen de la posterior especialización y desarrollo del tráfico de automóviles en el Puerto de Santander, y es un claro ejemplo de captación y desarrollo de un tráfico que unos pocos años antes no se contemplaba en las previsiones del puerto. Por lo tanto, la creación y desarrollo de nuevos espacios portuarios resulta un elemento esencial para que el puerto pueda desempeñar su papel estratégico en el desarrollo económico y en la creación de riqueza y empleo en su zona de influencia.

Todas estas líneas de actuación requieren un desarrollo importante de la infraestructura portuaria, para lo cual el PDIPS debe proponer la alternativa de crecimiento más adecuada desde el punto de vista económico, productivo, social y ambiental.

Desde el punto de vista ambiental, la apuesta del Puerto de Santander por los tráficos limpios tiene que ver con el proceso de mejora continua de sus procedimientos y operativas para hacer la gestión global del Puerto más sostenible. Para ello, se ha procedido a incrementar las exigencias ambientales a los tráficos con más impacto con la creación de terminales especializadas ambientalmente sostenibles, como la terminal de Granel Sólido Mineral, y se han dirigido sus esfuerzos comerciales e inversores a la captación de cargas más sostenibles y con mayor valor añadido.

Por último, y dado que el suelo es el activo principal y más escaso de los puertos, resulta clave su uso optimizado. A este respecto el objetivo marcado por la Autoridad Portuaria en su proceso de crecimiento es la concentración de la generación de impactos adversos sobre el medio en las zonas que actualmente ya soportan esta actividad, y por tanto, gozan de un menor grado de naturalidad y mayor aislamiento de poblaciones cercanas.

En resumen, partiendo de los objetivos estratégicos marcados por el Plan Estratégico y la necesidad de desarrollo de infraestructuras, la APS ha elaborado el PDIPS, cuya finalidad es planificar las infraestructuras necesarias y acometerlas de manera sostenible con criterios de eficiencia operativa, respecto al medio ambiente, viabilidad económica e integración social.