



12

Resumen no técnico

12. RESUMEN NO TÉCNICO

□ Antecedentes

El Puerto de Santander es un puerto de bahía enclavado en el frente marítimo de la ciudad de Santander, aunque también tiene presencia en el resto de los municipios que forman el arco de la Bahía. Su influencia 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. Asimismo, tiene un gran valor como motor económico de la región y es, a la vez, de vital importancia para la industria y economía de Castilla y León.

El Plan Estratégico del Puerto de Santander 2010-2020 propone una serie de actuaciones de modernización y crecimiento, alineadas con los objetivos estratégicos del Puerto que se desarrollan en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santander (PDIPS), objeto de este informe, teniendo siempre en cuenta criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social.

El Puerto de Santander destaca por su competitividad en tráficos que requieren una oferta logística de alta calidad y el PDIPS pretende aprovechar su aptitud y condiciones para este tipo de tráficos especializados y utilizarlas para el desarrollo de nuevos tráficos con mayor generación de valor añadido y potencial de crecimiento, en particular mercancía general contenedorizada, tráfico ro-ro (roll-on/roll-off), cargas especiales (high&heavy cargo) y granel líquido ligado a la producción de biocombustibles.

□ Objetivos y necesidades de crecimiento del Puerto de Santander

Como puerto de Interés General, el Puerto de Santander se plantea tres objetivos a medio plazo, tanto en su área de influencia (Hinterland) como en su área de conexiones marítimas con otros puertos (Foreland):

- ✓ Ampliar el mercado cautivo del Puerto de Santander, que ronda los 2 millones de habitantes en el hinterland natural o su área de influencia, de Cantabria y Castilla-León, hasta alcanzar un mercado de 10 millones de habitantes, incluyendo las áreas más pobladas de Madrid y el corredor del Ebro.
- ✓ En cuanto a sus conexiones marítimas con otros puertos europeos del atlántico norte, necesita ofertar un nivel de servicio acorde con los estándares de las infraestructuras portuarias europeas. Para ello, es fundamental poder dar servicio a buques panamax con 14 m de calado y ofrecer espacio en tierra suficiente para prestar un correcto nivel de servicio para este tipo de buque.

- ✓ En la fachada cantábrica de la península ibérica el Puerto de Santander debe competir por posicionarse en las cadenas logísticas de tráfico de contenedores y permitir la operativa de buques con mayores calados, poniéndonos en el nivel de servicio óptimo para tener una oferta competitiva entre las diferentes opciones de los Puertos Cantábricos.

Estos objetivos se traducen en alcanzar una capacidad de tráfico de 19 millones de toneladas. Para alcanzar esta cifra se considera que la disponibilidad de muelle y superficie de almacenamiento, así como el correcto dimensionamiento de su acceso marítimo es una condición ineludible.

Considerando estos aspectos, para alcanzar las metas planteadas a medio plazo, el Puerto de Santander necesita las siguientes dotaciones de infraestructura:

- ✓ Canal principal de navegación diseñado para permitir a largo plazo el acceso en pleamar del futuro buque panamax (L=365 m y d=15,2 m).
- ✓ Terminal de contenedores diseñada para el tamaño del futuro buque panamax.
- ✓ Aproximadamente 5000 metros lineales de atraque, que permitirán contar con 25 puestos de atraque para buques mercantes, ferries y cruceros, además de los actuales muelles pesqueros y marinas.
- ✓ Superficie terrestre útil superior a 3 200 000 m² (al menos 1 800 000 m² se destinarán a las terminales portuarias, 1 200 000 m² para actividades logísticas y 200 000 m² para el conjunto del área pesquera y deportiva. Se plantea liberar 200 000 m² de la superficie actual para desarrollar el proyecto del frente marítimo-portuario en la ciudad de Santander, previo consenso de todas las administraciones competentes.
- ✓ Accesos terrestres por carretera con capacidad para una IMDP=7000, correspondiente a un flujo medio diario de 50 000 toneladas de mercancía (importación + exportación), que supone casi el 80% del tráfico portuario previsto para la máxima capacidad del puerto (19 millones de toneladas anuales).

□ **Alternativas de crecimiento planteadas**

Para conseguir esas infraestructuras, el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santander plantea tres alternativas de proyecto, además de la alternativa 0 o de no actuación. En todos los casos se considera que las alternativas de crecimiento estudiadas cumplen los objetivos funcionales del Plan Director y son capaces de dar un correcto servicio a estos tráfico objetivo. El ámbito de actuación de las alternativas se localiza en

la Bahía de Santander en el caso de las alternativa 1 y 2 y en la costa exterior (al oeste de la Bahía) en el caso de la alternativa 3.

Las **actuaciones que plantea cada alternativa** son las siguientes:

Alternativa 0, o de no intervención

- Se mantiene la configuración del Puerto actual

Alternativa 1. Ampliación del Puerto de Santander en la margen izquierda de la Bahía.

- Se propone ampliar el Puerto actual en la margen izquierda de la Bahía, consolidando el ámbito de ampliación histórica del Puerto de Santander mediante el relleno de superficies intermareales y submareales someras en la dársena Sur de Raos.
- Contempla la adecuación de los muelles de Maliaño-Albareda para el tráfico de ferries/ro-ro y cruceros.

Alternativa 2. Ampliación del Puerto de Santander en la margen derecha de la Bahía

- Se propone la ampliación de las infraestructuras portuarias en la costa de Pedreña, Ayuntamiento de Marina de Cudeyo, mediante el relleno de superficies intermareales y submareales someras entre el puerto deportivo Marina de Pedreña y el pantalán de líquidos de Repsol, manteniendo la actividad actual en la zona de servicio ya consolidada.
- Contempla la adecuación de los muelles de Maliaño-Albareda para el tráfico de ferries/ro-ro y cruceros.

Alternativa 3. Construcción de un nuevo puerto en la costa exterior

- Se propone la construcción de un nuevo puerto en la costa exterior, permitiendo la liberación de los actuales terrenos portuarios en la Bahía de Santander.
- Contempla la adecuación de los muelles de Maliaño-Albareda para el tráfico de ferries/ro-ro y cruceros.

Es de señalar, que la mejora de los muelles de Maliaño se propone en todas las alternativas de ampliación de capacidad, por cuanto que es una actuación inscrita en un proyecto de regeneración urbana y paisajística integral del frente marítimo portuario urbano de la ciudad de Santander.

□ **Impactos ambientales generados por cada alternativa**

Las afecciones ambientales de cada alternativa se diferencian en función de los factores ambientales que definen su localización y su zona de afección (apartado 5, Diagnóstico ambiental).

Los impactos ambientales más significativos asociados a cada una de ellas son los siguientes:

▪ **Alternativa 1**

- ✓ Desaparición de la línea de costa actual, la cual está constituida por muelles.
- ✓ Ocupación mediante relleno y ejecución de muelles de 75 Has de zona intermareal. El relleno se realiza mediante material procedente del dragado hasta la cota +4 CP y de material de cantera hasta la cota +6,5 CP.
- ✓ Generación de turbidez durante el dragado en la fase de obra, que puede dispersarse a una zona más amplia a la de la localización del dragado en sí.
- ✓ Afección al prisma de marea y a la dinámica sedimentaria, modificando la morfología de los arenales del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) "*Dunas del Puntal y Estuario del Miera*".

Es de señalar que el lecho marino de la zona de actuación contiene especies de interés marisquero (ver apartado 5 diagnóstico ambiental) aunque la zona no esté considerada como zona de producción de moluscos (ZPM).

▪ **Alternativa 2**

- ✓ Desaparición de 2500 m de línea de costa natural.
- ✓ Ocupación mediante relleno de 100 Has de zona intermareal. El relleno se realiza mediante material procedente del dragado hasta la cota +4 CP y de material de cantera hasta la cota +6,5 CP.
- ✓ Ocupación de parte de una zona de producción de moluscos.
- ✓ Generación de turbidez durante la fase de obra que puede dispersarse en una zona más amplia a la de la localización del dragado en sí.

- ✓ Afección al prisma de marea y a la dinámica sedimentaria, modificando la morfología de los arenales del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) "*Dunas del Puntal y Estuario del Miera*".
 - ✓ Afección a la calidad del aire, niveles de ruido y calidad de vida de la población debido a la ejecución de nuevas vías de comunicación, atravesando suelo urbano, para acceder tanto a la obra (fase de explotación) como a los nuevos muelles (fase de explotación), para enlazar las nuevas infraestructuras con la autovía más cercana (A-8) al sur de la Bahía.
 - ✓ Afección al paisaje teniendo en cuenta que la zona es un páramo intermareal situado al sur de Pedreña, enfrente de un paseo marítimo y sin elementos discordantes significativos en la actualidad.
- **Alternativa 3**
- ✓ Desaparición de 4000 m de la línea de costa natural por ocupación.
 - ✓ El gran volumen de material de relleno que se utilizará será procedente de cantera en su totalidad, afectando al uso de los recursos naturales.
 - ✓ Afección a la dinámica marina local, al eliminar por ocupación el arenal costero de la playa del Bocal de, aproximadamente, 300 m de longitud de línea de costa, y al abrigar mediante el puerto exterior las playas de la Maruca y de Rosamunda.
 - ✓ Afección a la calidad del paisaje al tratarse de un área con un grado de naturalidad importante, poco antropizada en la actualidad, con la presencia de acantilados bajos, playas y núcleos urbanos poco densos.

□ **Selección de alternativas**

El análisis ambiental de las alternativas se realizó mediante la comparación relativa de las afecciones o impactos ambientales de las mismas, con base en unos indicadores ambientales seleccionados a tal efecto. El resultado de dicho análisis se detalla en el apartado 7, y concluye que la alternativa de ampliación en la margen izquierda (Alternativa 1. Muelle y Explanada en Raos) es la más viable desde el punto de vista ambiental. Este resultado es consecuencia, fundamentalmente, de la menor afección al paisaje y a los accesos e interferencia con la actividad urbana, dado que se desarrolla en una zona antropizada y limítrofe con las actuales infraestructuras portuarias. Además, también se valora el hecho de no desarrollarse sobre una zona de producción de moluscos, al contrario que en el caso de las otras dos alternativas, por lo que la afección al sector marisquero es la menor en términos relativos. Asimismo, la afección a la

dinámica marina y la ocupación del lecho marino es inferior a las otras dos alternativas, mientras que su posible afección a los espacios o especies protegidas es equiparable a la estimada por la alternativa planteada en la zona de Pedreña, siendo reversible mediante la aplicación de medidas correctoras.

Desde el punto de vista del impacto económico, las alternativas 2 y 3 (Margen derecha de la Bahía de Santander y Puerto Exterior) suponen cifras de inversión en infraestructura portuaria muy altas, prefiriéndose la alternativa de Pedreña a la del Puerto Exterior, dado que con menor coste se consigue la misma capacidad. Ambas suponen la necesidad de crear nuevos accesos, tanto viarios como ferroviarios, para el servicio de las nuevas ubicaciones del puerto de Santander, incrementando la necesidad de dinero público del proyecto. Desde el punto de vista financiero, el Puerto Exterior ofrecería una rentabilidad nula y en el caso de la ampliación en la margen derecha de la Bahía de Santander muy inferior a la ofrecida por el mercado. Por otro lado, ambas ofrecen una generación de empleo y riqueza similar entre ellas y a la alternativa de ampliación en Raos Sur, por lo que este dato no es un elemento diferenciador entre ellas.

La Alternativa 1 Raos Sur supone una inversión en capacidad portuaria de 266 millones de euros. Esta alternativa minimiza la necesidad de inversión pública en accesos terrestres ya que no precisa de nuevas vías de acceso viario y ferroviario, sino de incrementos en la capacidad de las actuales. El proyecto arroja una cifra de rentabilidad del 6,59 %, positiva y superior a la rentabilidad mínima requerida por el mercado (6%). Por lo tanto, desde el punto de vista financiero, también se prefiere esta alternativa al resto, de forma que, siendo el impacto económico similar para las tres alternativas, la alternativa 1 es la más viable económicamente.