



4

Esbozo del contenido del PDIPS

4. ESBOZO DEL CONTENIDO Y OBJETIVOS PRINCIPALES

4.1. Ámbito de actuación y alcance temporal

El Plan Director del Puerto de Santander circunscribe su alcance al Dominio Público Marítimo Portuario, cuyo titular es la Autoridad Portuaria de Santander. Asimismo, las actuaciones planificadas sólo afectan a espacios de la lámina de agua de interés portuario y dentro de la Zona I de aguas interiores del Puerto, definidas en la Ley 48/2003 como *“las aguas abrigadas naturalmente que comprenden las dársenas destinadas a operaciones portuarias, incluyendo las zonas necesarias para maniobras de atraque y reviro, y los espacios de agua incluidos en los diques de abrigo”*.

Tanto los terrenos como la lámina de agua objeto del PDIPS presentan una ubicación central dentro de las áreas de uso portuario comercial, muelles y superficies de almacenamiento de mercancías y áreas industriales.

En cuanto al alcance temporal, el Plan Director se debe desarrollar en un horizonte temporal de 10 años, con un periodo de explotación óptimo de al menos 35 años a partir de la finalización de las obras y puesta a disposición de las infraestructuras.



Figura 4.1. Ámbito de actuación del PDIPS.

4.2. Objetivos generales, estratégicos y ambientales

4.2.1. *Objetivos generales*

Los objetivos generales del PDIPS son los que se sintetizan a continuación:

- La definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de al menos 10 años.
- Determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada a la vista de los estudios de evaluación ambiental que procedan.
- La mejor gestión económica de las inversiones y los recursos mediante el análisis financiero y de rentabilidad de las actuaciones que proponga.

4.2.2. *Objetivos estratégicos*

El Plan Estratégico del Puerto de Santander marca los objetivos y líneas de actuación para llegar a configurar un puerto de cuarta generación, integrado en su entorno social, económico y ambiental. Dicho Plan, se enmarca a su vez en el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General y enlaza con los objetivos que determina el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte para los puertos españoles y el transporte marítimo y multimodal, a través del Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos.

El PDIPS debe de ser coherente con los objetivos planteados en dichos Planes, favoreciendo la consecución de los siguientes objetivos estratégicos concretos:

- Plan Estratégico del Puerto de Santander
 - Fomentar el desarrollo tecnológico y la iniciativa privada, enfocando la actividad de la Autoridad Portuaria hacia la administración de espacios e infraestructuras, basada en el desarrollo tecnológico y apostando por la promoción y participación de la iniciativa privada, no sólo en la prestación de servicios, sino también en la financiación, construcción y explotación de instalaciones portuarias.
 - Potenciar la especialización, intentando aprovechar las oportunidades de su emplazamiento, adaptando su oferta a las características de la demanda de su hinterland y evitando una oferta demasiado generalista.
 - Integrarse en cadenas logísticas más eficientes y desarrollar una potente zona de actividades logísticas (ZAL) ligadas al puerto, aprovechando las fortalezas de la red de transporte vinculada al Puerto (autovías, ferrocarril), plataformas logísticas (ZAL

portuaria, puertos secos) y el tejido industrial más próximo (polígonos industriales, grandes industrias, etc.). Se considera de especial interés el desarrollo de una ZAL en toda la zona circundante a los muelles, promoviendo la concentración de empresas vinculadas a actividades complementarias del transporte portuario que generen valor añadido en las cargas, así como el desarrollo de las conexiones con los puertos secos que actualmente utiliza el Puerto.

- Mantener e incrementar el compromiso del Puerto de Santander con el desarrollo socio-económico de su entorno, como puerto de Interés General y elemento clave en el transporte intermodal, que posee un importante peso en la economía de la región. Para ello, las capacidades del Puerto deben seguir siendo un elemento generador de riqueza y puestos de trabajo, potenciando el binomio transporte-puerto. Asimismo, el Gobierno de Cantabria está planificando y ordenando áreas en el arco de la Bahía de Santander, para convertirlas en centros de actividades económicas capaces de aprovechar las ventajas competitivas que les ofrece la proximidad del puerto.
- Mantener e incrementar el compromiso con los ciudadanos de Santander, priorizando el respeto a los ciudadanos y la preocupación por mejorar día a día la relación entre el ámbito urbano y portuario. Esta conciencia social se refleja en las múltiples actividades culturales que promueve, con una oferta formativa, deportiva y lúdica que representa su compromiso con el ciudadano.
- Establecer un modelo de explotación basado en:
 - ✓ Óptima gestión de la superficie portuaria, evitando que las limitaciones espaciales afecten a la competitividad de las cadenas logísticas.
 - ✓ Especialización en las operaciones portuarias, lo que requiere el uso de instalaciones y equipos específicos que mejoren la eficiencia de la prestación del servicio.
 - ✓ Terminalización, potenciando el modelo de explotación mediante terminales especializadas de alto rendimiento que mejore la competitividad del puerto, al ofrecer un servicio de calidad y a medida para aquellos tráficos que más aportan al desarrollo portuario.

□ Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos

- Mejorar la competitividad del Sistema portuario de interés general, a través de actuaciones en infraestructuras de carácter estratégico.
- Desarrollar el transporte marítimo de corta distancia, a través de la promoción de sus líneas regulares con el arco Atlántico, la mejora y ampliación de las terminales ro-ro y la creación de una terminal de contenedores para transferir el mayor número de carga pesada de la carretera al modo marítimo contribuyendo a la sostenibilidad del sistema.
- Mejorar el acceso terrestre a los puertos de interés general, a través de un enlace exclusivo viario para la mercancía portuaria y mejorar el rendimiento y explotación de la multimodalidad ferroportuaria.
- Mejorar la integración socioeconómica local y nacional de los nodos portuarios, a través de la creación de una zona de actividades logísticas auxiliares del puerto y la mejora de los accesos terrestres viarios y ferroviarios con los puertos secos de conexión con la meseta castellana y el valle del Ebro.

4.2.3. **Objetivos ambientales**

Uno de los ejes estratégicos del Puerto de Santander es el compromiso con el medioambiente y la sostenibilidad. Este es un eje transversal que debe configurar y dirigir el resto de los objetivos, impregnando toda la planificación y actuación del Puerto de manera que forme parte de la cultura corporativa portuaria.

En consonancia con este planteamiento, se han establecido los objetivos ambientales del PDIPS, así como los principios de sostenibilidad y criterios ambientales derivados de los mismos. A continuación se relacionan dichos objetivos ambientales, los cuáles se analizan en el apartado 6, junto con su coherencia con otros Planes vinculados competencial y territorialmente.

- Desarrollar un modelo de gestión portuaria sostenible
- Reducir las emisiones contaminantes, los niveles sonoros y la probabilidad de accidentes.
- Promover el transporte marítimo de corta distancia y el fomento de las cadenas de transporte más sostenibles.
- Explotar de forma sostenible del espacio portuario.

- Mejorar el nivel de implementación de sistemas de calidad y gestión ambiental en las terminales portuarias.
- Favorecer la integración Puerto-Ciudad y la reordenación de las zonas con usos mixtos urbano–portuario.
- Recuperar y restaurar ambientalmente otras zonas de la bahía directamente afectadas
- Minimizar la alteración de la dinámica marina y compensar la posible afección a largo plazo sobre la sedimentación en la zona del LIC “*Dunas del Puntal y Estuario del Miera*”.
- Minimizar los efectos sobre las zonas de producción de moluscos.
- Conservar el patrimonio histórico-cultural existente en la zona de servicio.

4.3. Descripción de la alternativa seleccionada para el cumplimiento de los objetivos ambientales

Por condicionantes técnicos, financieros, socio-económicos y ambientales, la alternativa óptima para alcanzar los objetivos estratégicos de crecimiento del Puerto de Santander es claramente la ampliación del puerto actual en la margen izquierda de la Bahía de Santander.

La alternativa propuesta propone el crecimiento de la infraestructura portuaria (muelle y superficie de almacenamiento) hacia el fondo de la bahía junto con una ampliación de calado en el conjunto del canal de navegación actual del Puerto de Santander. Estas actuaciones se completan con la reconstrucción y nueva alineación de los muelles de Maliaño, conforme a lo establecido en el convenio de colaboración interadministrativo para la reordenación del Frente Marítimo de la Ciudad de Santander, suscrito por el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado, el Ayuntamiento de Santander y la Autoridad Portuaria de Santander.

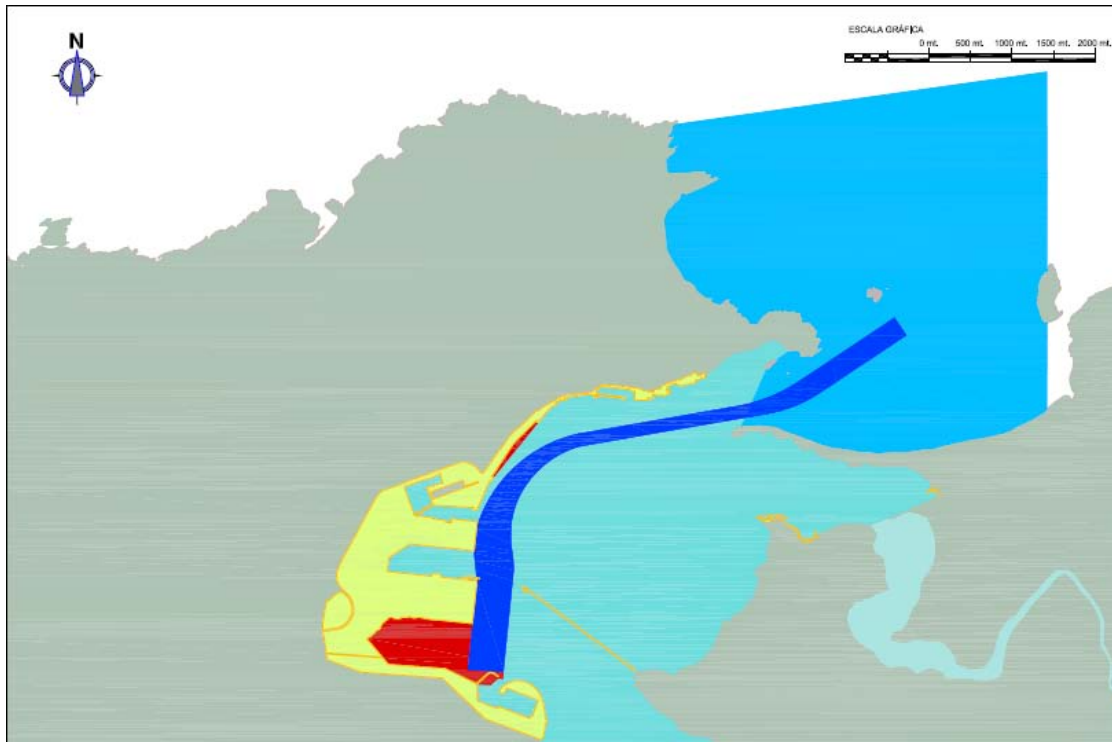


Figura 4.1. Alternativa seleccionada. Nuevas explanadas y muelles (en rojo); dragado (en azul oscuro).

4.3.1. Actuaciones previstas y adecuación a los objetivos del PDIPS

Esta alternativa de ampliación consistirá fundamentalmente en las siguientes actuaciones:

- ❑ El aumento del calado en el canal de navegación hasta la cota -13 m, para permitir la entrada a plena carga de buques portacontenedores de 3ª generación (hasta 5000 TEUs) así como de buques graneleros Panamax de calado máximo, para reforzar así la integración del Puerto de Santander en las cadenas logísticas transoceánicas, fomentando sus posibilidades de desarrollo comercial.
- ❑ La ampliación de la superficie portuaria en la actual dársena sur de Raos, en unos 750 000 m² aproximadamente, mediante el relleno de superficie intermareal y submareal somera, aprovechando los materiales procedentes del dragado del canal de navegación. 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.
- ❑ La nueva capacidad generada en el ámbito de Raos Sur se dedicará a la creación de una terminal multipropósito para contenedores, carga rodada diversa, cargas especiales y de dimensiones excepcionales, equipos eólicos, etc., así como a

ampliar la superficie dedicada al tráfico de graneles líquidos, con el fin de captar tráficos de distribución de biocombustible. Todas estas actividades generan un tráfico de gran valor añadido cuya manipulación y operativa ocasionan los mínimos impactos ambientales negativos.

□ Esta ampliación mejorará la dotación del puerto de Santander en su activo estratégico más importante, que es la disponibilidad de espacio. Debe tenerse en cuenta que en el tráfico portuario actual, y lógicamente en el futuro, el volumen unitario de las operaciones portuarias es cada vez mayor, y además deben efectuarse rápidamente, para minimizar la estadía del buque en puerto. Por esta razón, la disponibilidad de espacio suficiente es una necesidad básica de las operaciones portuarias, mucho más exigente que la disponibilidad de línea de atraque.

Además de las razones operativas que exigen disponer de amplitud suficiente en tierra para realizar las operaciones, la función del puerto como centro de distribución requiere también amplias superficies para las actividades logísticas y de almacenamiento. Por otro lado, las infraestructuras viarias y ferroviarias que requiere la conexión terrestre del puerto demandan también superficies cada vez mayores.

Finalmente, el puerto debe contar con espacios terrestres que le permitan atraer y consolidar actividades logísticas o industriales generadoras de nuevos tráficos portuarios, aprovechando así las oportunidades que se le puedan presentar.

□ La construcción de 1000 m lineales de nueva línea de atraque, que unirán el proyectado muelle de Raos 9 con la escollera del polígono industrial portuario de Actimarsa, también dentro de la zona de servicio del puerto.

□ La nueva alineación de los muelles de Maliaño y la reordenación final de su superficie, para dotar al puerto de una terminal para ferries y cruceros adecuada a las nuevas demandas de este tipo de tráfico, que facilite el desarrollo de los servicios de pasaje y carga rodada con el Reino Unido, tradicionales del puerto de Santander, que constituyen una verdadera autopista del mar entre Santander y los puertos británicos de Plymouth, Portsmouth y Poole.

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 y cuenta con el apoyo de todas las administraciones competentes en el desarrollo de esta área, plasmado en el Convenio Interadministrativo de Colaboración para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, "Proyecto Frente Marítimo Portuario Santander", suscrito con fecha 19 de

marzo de 2011 por el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Santander.

Desde el punto de vista estratégico esta mejora de los muelles de Maliaño supone la consolidación del tráfico ro-ro y de pasajeros del Ferry que une Santander con diversos puertos del arco atlántico así como la mejora del posicionamiento de Santander y Cantabria como destino del turismo de cruceros. Desde el punto de vista ambiental y social permitirá esponjar y dotar de atractivo a una de las áreas con mayor densidad de población y mayor carencia de equipamientos de la ciudad, generando espacios de uso público para el disfrute del mar y actividades lúdicas y deportivas generando un nuevo paisaje marítimo y urbano con un total protagonismo del ciudadano y del mar.

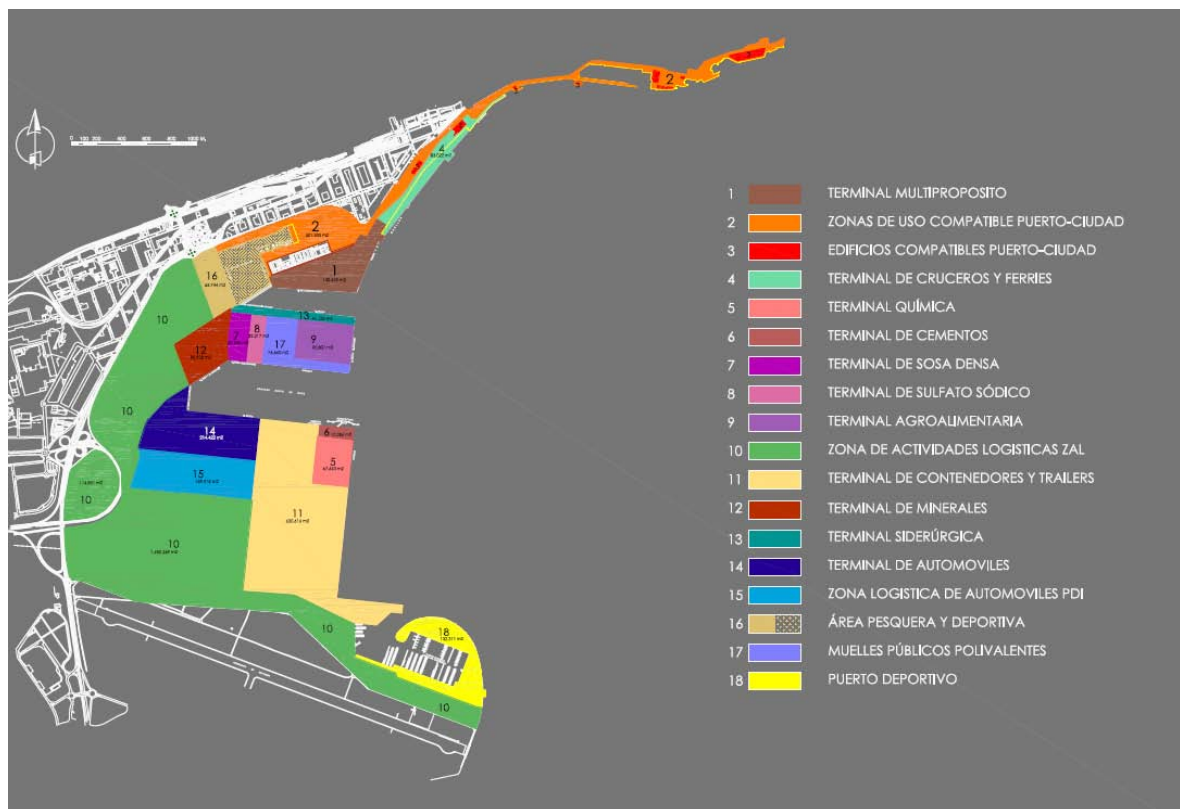


Figura 4.2. Futura zonificación y usos del Puerto de Santander

El desarrollo de infraestructuras se circunscribe a la actual zona de servicio del puerto, que está calificada como “área de reserva portuaria” en el Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios aprobado en 2001. Esta alternativa permite seguir operando en las infraestructuras portuarias actuales aprovechando los accesos viarios, ferroviarios y marítimos existentes y la terminal de mercancías ferroviarias de Muriedas que actualmente desarrollan un intenso tráfico ferroportuario. Además, se prevé la

generación de sinergias con la zona de actividades logísticas e industriales aneja a estos espacios, que conforman en este momento un verdadero cinturón logístico en torno a la zona portuaria y que podrán aprovechar las nuevas oportunidades que abrirá la ampliación de las instalaciones portuarias.

Esta ampliación de capacidad del puerto permitirá el desarrollo de los nuevos tráficos durante un periodo de explotación de al menos 38 años desde la finalización de las obras, recuperándose en este periodo la inversión inicial y con una rentabilidad positiva. El periodo de desarrollo de las obras de ampliación abarca desde 2014 a 2019 y permitirá alcanzar en la siguiente década un tráfico de 9 millones de toneladas. El puerto objetivo propuesto, en un escenario de total productividad de las terminales, con un nivel de servicio óptimo, podrá llegar a mover hasta 19 millones de toneladas.

A su vez, el rápido proceso de desarrollo y puesta a disposición de la obra portuaria, junto con la ejecución del Convenio para la reordenación del frente marítimo, realizará una regeneración de los espacios urbanos del puerto de Santander de manera simultánea a la consecución de los objetivos de crecimiento del Plan Director, lo que conllevará una mejora paisajística y ambiental sustancial en el borde marítimo de la ciudad en un área muy densamente poblada.

En cuanto a la inversión requerida se cifra en unos 266 millones de euros en la zona de la ampliación de Raos, mientras que en el área de Muelles de Maliaño la reconstrucción y alineación del muelle supondrá unos 60 millones de euros financiados a través de la operación de reordenación integral del frente marítimo de Santander.

En el orden de **impacto socioeconómico** se considera que la alternativa de crecimiento propuesta creará en torno a los 179 000 empleos durante el periodo de explotación descrito, en el total de su área de influencia, de los cuales un 13% serán empleos directos. Desde el punto de vista de la riqueza generada, esta actuación permitirá la generación de un VAB de 9000 millones de euros, de los cuales casi un 26% provendrán directamente de las actividades portuarias, llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria y la Comunidad Portuaria de Santander (empresas estibadoras, consignatarias, servicios técnico – náuticos,...). Por tanto podemos concluir que la generación de riqueza y empleo que la inversión inicial genera es una oportunidad única de desarrollo de las comunidades autónomas a las que sirve el Puerto de Santander en particular Cantabria y Castilla León, donde se quedan un 18% y un 65%, respectivamente, de los empleos y VAB que las actividades portuarias crean.

La alternativa de Raos Sur da pues cumplimiento a los requerimientos de accesibilidad marítima y terrestre, disponibilidad de línea de atraque y superficie terrestre, y en definitiva capacidad portuaria, precisos para alcanzar el nivel de servicios que demanda

la captación y consolidación de nuevos tráficos, el desarrollo de los existentes y la función logística del puerto. Todo ello en una actuación sostenible ambientalmente, adecuada técnicamente y financieramente viable.

Se podrán alcanzar así los objetivos estratégicos del Puerto de Santander de integración en cadenas logísticas, especialización a través de terminales, optimización del uso de recursos, diversificación de tráficos y desarrollo socioeconómico tanto local como regional y del conjunto del Hinterland afectado, de acuerdo con los criterios de desarrollo fijados por el PEIT y el Plan Sectorial de Puertos, al intensificar el uso de las infraestructuras viarias y ferroviarias actualmente disponibles.

4.3.2. Impactos ambientales generados

La alternativa seleccionada se ajusta a los objetivos ambientales de optimización del uso del suelo, reducción de impactos negativos en la población limítrofe, regeneración paisajística y desarrollo socioeconómico del frente marítimo.

No obstante, hay que tener en cuenta que esta alternativa se desarrolla en gran parte en el medio acuático, generando los impactos ambientales derivados de cualquier tipo de actuación que afecta directamente a los fondos de zonas estuarinas, los cuales en este caso, se asocian, fundamentalmente, a los rellenos que hay que realizar. Aunque ninguna de las afecciones identificadas por el desarrollo del PDIPS puede considerarse despreciable (ver apartado 8), pueden destacarse como más significativas las que se especifican a continuación:

- ❑ Reducción del 3,8% del prisma de marea y por lo tanto del volumen de agua de la Bahía y la productividad global del estuario.
- ❑ Variación en la morfología de los arenales del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de Dunas del Puntal y Estuario del Miera.
- ❑ Desaparición de 75 ha de hábitats intermareales y submareales someros, que albergan comunidades faunísticas bien estructuradas y una vegetación macrofítica bien conservada, que son utilizadas por la fauna móvil (p.ej. ictiofauna) como zona de refugio, desove o alimentación, y constituyen una de las áreas más importantes para la avifauna que frecuenta la Bahía.
- ❑ Disminución de la superficie considerada hábitat para especies de interés marisquero (40 has).

Hay que considerar que la ampliación de calado se produce en el actual canal de navegación, actualmente sometido a dragados de mantenimiento periódicos.

En lo que respecta al medio terrestre, es clave destacar que la actuación se circunscribe a un ámbito altamente antropizado y modificado, rodeado de actividades urbanas, industriales, comerciales, de ocio, así como de grandes infraestructuras de transporte terrestre, marítimo y aéreo, lo que minimizando la afección al medio, optimiza el uso del suelo y restringe la utilización de recursos. Por ello, las afecciones sobre el medio terrestre no son significativas.

Por último, hay que indicar que el desarrollo de esta alternativa va acompañado de un completo programa de prevención y compensación del impacto ambiental generado, para lo cual se plantean una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias (Apartado 9) así como un seguimiento de los impactos generados por el Plan (Apartado 10).

4.4. Justificación de la alternativa seleccionada

Tal y como se ha desarrollado en el apartado 3, para cubrir las necesidades de crecimiento del puerto de Santander es necesario la ejecución de nuevas infraestructuras que permitan conseguir las siguientes dotaciones mínimas:

1. Canal principal de navegación diseñado para permitir a largo plazo el acceso en pleamar del futuro buque panamax.
2. Terminal de contenedores diseñada para el tamaño del futuro buque panamax.
3. Aproximadamente 6000 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.
4. 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 20 ha. de la superficie actual para desarrollar el proyecto del frente marítimo-portuario en la ciudad de Santander, previo consenso de todas las administraciones competentes.
5. 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 (20 millones de toneladas anuales).

Cada una de las alternativas de ampliación está concebida para alcanzar un tráfico máximo objetivo de 19 millones de toneladas en el periodo de explotación estudiado.

Esta cifra es el máximo que el Puerto de Santander puede alcanzar, desarrollando al máximo las actuales terminales, introduciendo el necesario tráfico de contenedores y consolidándose como puerto de entrada y salida de cargas ro-ro. Para alcanzar esta cifra se considera que la disponibilidad de muelle y superficie de almacenamiento y el correcto dimensionamiento de su acceso marítimo es una condición ineludible.

Así pues, 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 tráficos objetivo.

Por otro lado, se ha puesto de manifiesto el resto de vectores que definen las previsiones de captación de tráfico del Puerto de Santander: potencial de crecimiento del hinterland, posición geoestratégica, desarrollo de las infraestructuras de acceso viario y ferroviario con los centros de producción, tendencias de los mercados internacionales, etc. Por tanto, se considera que una oferta de capacidad superior a la previsión de tráficos potenciales que el puerto de Santander puede captar es ineficiente y no mejora las perspectivas de crecimiento.

4.4.1. Alternativas de ampliación barajadas

El mayor condicionante para el desarrollo del puerto es encontrar zonas con suficiente superficie potencial para ampliar el puerto actual y que, además, permitan alcanzar unos requisitos mínimos de calado y maniobrabilidad para los buques. Dada la ubicación actual del puerto, sólo existen dos opciones posibles:

- Crear un nuevo puerto en el exterior de la zona estuarina, siguiendo un planteamiento similar a lo efectuado en otras zonas portuarias (p.ej. Gijón, Coruña, Pasajes). Esta opción contempla la reubicación de todas las actividades portuarias en el nuevo puerto y, por tanto, la reordenación de la zona urbana de Santander.
- Modificar el actual puerto mediante la ocupación de nuevas superficies en el interior de la Bahía de Santander y el acondicionamiento de las infraestructuras ya existentes o construcción de otras nuevas.

Del análisis de las necesidades de superficies, calados y maniobrabilidad, y del conocimiento previo de las condiciones y usos de las distintas zonas de la bahía de Santander y su entorno, surgieron tres posibles alternativas, a las que hay que añadir la alternativa 0 de no actuación:

- ❑ 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.

La alternativa 1, de ampliación en la margen izquierda de la Bahía, es la seleccionada para el desarrollo del PDIPS, tal y como se ha descrito en detalle en el apartado 4.3. A continuación se describen en detalle y se analizan las restantes alternativas estudiadas, considerando fundamentalmente el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales del PDIPS. El análisis ambiental detallado de todas las alternativas se recoge en el apartado 7.

4.4.2. Alternativa 0: No ampliación de capacidad.

La alternativa cero consiste en mantener las infraestructuras actuales, sin ampliación alguna. Esto impedirá alcanzar la capacidad necesaria para captar nuevos tráficos y consolidar los actuales, perdiendo la capacidad de generación de empleo, riqueza y actividad económica dependiente del crecimiento de la actividad del Puerto de Santander.



Figura 4.3. Vías y accesos actuales al Puerto de Santander.

Actualmente el potencial de crecimiento de la infraestructura actual está agotado y todo el espacio disponible se utiliza actualmente para el desarrollo de los tráficos consolidados. Dichos tráficos han seguido un proceso de terminalización que ha requerido la optimización del uso del suelo y la mejora en las técnicas de manipulación, recepción y expedición de las mercancías portuarias.

En apartados anteriores se ha puesto de manifiesto la necesidad del puerto de Santander de consolidar su posición en las cadenas logísticas internacionales de mercancía general, tanto contenerizada, como ro-ro y de aprovechar la oportunidad de desarrollo del uso de los biocombustibles para la ampliación de la terminal de granel líquido. Así mismo, se ha descrito el proyecto existente para la regeneración urbana del frente marítimo y la importancia de la mejora de los muelles urbanos de Maliaño para consolidar el tráfico estratégico de Ferry y los cruceros. Estos objetivos solamente se pueden alcanzar ampliando la capacidad actual del puerto, ya que aunque se optimizase al máximo el uso de muelles y superficie terrestre, no se conseguiría la capacidad suficiente para la captación y consolidación de nuevos tráficos, el desarrollo de los tráficos actual y el fomento de la atracción de actividades generadoras de tráfico a la zona de servicio.

Por otra parte, es fundamental diseñar un acceso marítimo adaptado a las características de la flota actual de buques de mercancías para los tráficos objetivo, ya que sin la correcta accesibilidad marítima cualquier ampliación de capacidad es inútil.

Decantarse por esta alternativa continuista, significaría perder la oportunidad de captar alrededor de 8 000 000 de toneladas de mercancía limpia, cuyo valor añadido es alrededor de 4 veces mayor que el de los tráficos de granel sólido que actualmente constituyen el mayor volumen de tráfico del Puerto de Santander. A este respecto conviene tener presente el efecto que ha tenido en el tráfico del puerto la crisis del sector de la construcción y la política de subvención del carbón térmico nacional, que ha supuesto la desaparición de las importaciones de clinker y una considerable reducción de las de carbón, reduciéndose el tráfico portuario en más de un millón de toneladas anuales. Es por ello muy conveniente fomentar la presencia de tráficos más estables, operados por líneas regulares, como es la carga rodada en la que el puerto de Santander está altamente especializado. Lógicamente, el desarrollo y consolidación de tales tráficos requiere unas disponibilidades de superficie impensables sin llevar a cabo la ampliación de las actuales instalaciones.

No llevar a cabo ampliación alguna de las instalaciones portuarias tendría como consecuencia una situación de debilidad competitiva, que se ve además acrecentada por el desarrollo de los puertos competidores del Puerto de Santander en la Cornisa Cantábrica, que o bien ya han llevado a cabo grandes obras de ampliación de su capacidad o están culminando su ejecución, como son los puertos de Bilbao y Gijón, tradicionales competidores del puerto de Santander y que operan sin restricciones de calado o superficie.

La opción de no ampliación supone, además, perder la oportunidad de regeneración urbana del frente marítimo de Santander, ya que si no se lleva a cabo la rectificación de los Muelles de Maliaño, las posibilidades de reordenación de espacios y abandono de suelos de uso portuario para su uso ciudadano se hace inviable desde el punto de vista de la operativa portuaria.

En el documento de referencia se han hecho algunas sugerencias para ampliar la capacidad portuaria sin acometer obras de infraestructura, como muelles y rellenos, que se comentan a continuación:

- Utilización de los suelos de Actimarsa como superficie de almacenamiento. En la actualidad estos suelos están destinados a una variada serie de actividades industriales, logísticas y de servicios y su posible utilización para almacenamiento portuario requeriría previamente la reubicación de más de 180 empresas, que actualmente desarrollan ahí su actividad al amparo de la correspondiente concesión.

Además, esta solución no resolvería realmente el problema de aumento de capacidad, salvo que se construyese la necesaria línea de atraque. Esta superficie de Actimarsa está suficientemente alejada de los muelles actuales o futuros como para poder descartarla para un uso de almacenamiento portuario, sin dejar de reconocer el interés que tiene como zona para actividades logísticas generadoras de tráfico portuario.

- Construcción de silos verticales para incrementar la capacidad de almacenamiento de vehículos nuevos. Las operaciones portuarias con el tráfico, recepción, tránsito y almacenamiento de vehículos nuevos, así como las operaciones portuarias asociadas (instalaciones PDI), son importantes consumidoras de espacio en la zona de servicio del puerto. Una de las razones fundamentales por las cuales el puerto de Santander tiene un papel relevante en la distribución de automóviles y en la exportación de los mismos al mercado exterior es que hasta la fecha ha podido ofrecer a los distintos operadores de este tráfico superficies adecuadas para el desarrollo de sus actividades. Esta disponibilidad ha sido la principal fortaleza del puerto, lo que ha permitido la consolidación de una importante actividad en el tráfico de automóviles, con unos elevados estándares de calidad. Sin reunir estas excelentes condiciones, en un puerto alejado de cualquier factoría de automóviles, como es el de Santander, no se hubiera podido desarrollar tan importante tráfico.

Por otro lado, el almacenamiento de vehículos en silos verticales, aunque reduce la necesidad de espacio, presenta serias desventajas operativas, debido a la merma de calidad en las operaciones, a la necesidad de manipulaciones adicionales, al incremento de los tiempos de manipulación, incremento de la probabilidad de accidentes, etc. La merma de calidad que ello acarrearía sería una seria desventaja competitiva para el desarrollo de este tráfico y para la consolidación de tráficos futuros.

- Utilización de los espacios industriales que el Gobierno de Cantabria tiene previsto poner en actividad en otras zonas de la región, situados a una distancia de unos 20 ó 25 km del puerto. La operativa portuaria y las operaciones de recepción, almacenamiento y distribución que lleva asociadas deben realizarse en la zona de servicio del puerto, ya que su traslado a un área próxima al puerto conlleva un incremento de los costes de manipulación y no presenta ninguna ventaja para facilitar la penetración del puerto en su hinterland. A este respecto, es necesario recordar la distinción conceptual entre un puerto seco y una CAE, ya que sus funciones, en lo que respecta a un puerto marítimo, son absolutamente distintas. El puerto seco es una plataforma logística situada en el interior del hinterland del puerto marítimo, comunicada con él mediante un servicio regular ferroviario, que permite un flujo masivo de mercancías entre ambos utilizando un medio de transporte de gran

capacidad y bajo coste, como es el ferrocarril. Sin embargo, una CAE, situada a una distancia de 20 ó 30 Km, no realizaría bajo ningún concepto las funciones de distribución de mercancías del puerto que tiene un puerto seco, y supondría un incremento de los costes de manipulación de las mismas, que harían perder competitividad al puerto de Santander.

En definitiva, el resultado a largo plazo de la no ampliación de capacidad del Puerto, o el desarrollo de alguna de las tres sugerencias expuestas y comentadas en los párrafos anteriores, tendría como consecuencia un progresivo empeoramiento de la competitividad del Puerto de Santander, al no poder ofertar el servicio que requieren los tráfico y los operadores portuarios y logísticos. Todo ello acarrearía el progresivo deterioro del tejido empresarial de su hinterland, así como del sector industrial y logístico que está ligado a esta infraestructura.

En términos de **impacto socioeconómico** no solo supondría perder la inversión directa en construcción de la infraestructura portuaria del sector público y las futuras inversiones privadas en el desarrollo de las terminales propuestas, sino que el papel del Puerto de Santander en la economía regional perdería importancia, redundando en una menor generación de valor añadido neto y puestos de trabajo.

Desde el **punto de vista ambiental**, la no ampliación de capacidad no va a suponer mejora ambiental alguna del área afectada, por cuanto se mantendrá la actividad en el espigón central de Raos sin que se pueda llevar a cabo la reordenación de los muelles de Maliaño, clave para el proyecto de regeneración del frente marítimo portuario puesto en marcha en 2009. Así mismo, la alternativa cero no supone la mejora ambiental de otras áreas del estuario expuestas a la actividad portuaria. A esto hay que añadir que el canal de navegación seguirá siendo dragado con la periodicidad actual, generando los mismos impactos que hasta ahora se han venido manifestando.

Por último, hay que hacer notar que los accesos viarios al actual puerto, incluso en el escenario de no ampliación de capacidad, deberán ser mejorados debido a que su utilización intensiva por el tráfico portuario y urbano generan notables interferencias entre ambos tipos de tráfico que perjudican tanto a la movilidad urbana como a la portuaria.

4.4.3. Alternativa 2: Ampliación de las actuales infraestructuras en la margen derecha de la Bahía de Santander

La alternativa 2 constituye una de las posibilidades de alcanzar la capacidad necesaria para el desarrollo portuario dentro del estuario de la Bahía de Santander. En este caso, el crecimiento de la infraestructura portuaria se realizaría en la margen derecha del

Estuario, en terrenos de Dominio Público Marítimo Terrestre ubicados en el municipio de Marina de Cudeyo y no pertenecientes a la zona de servicio del Puerto de Santander.

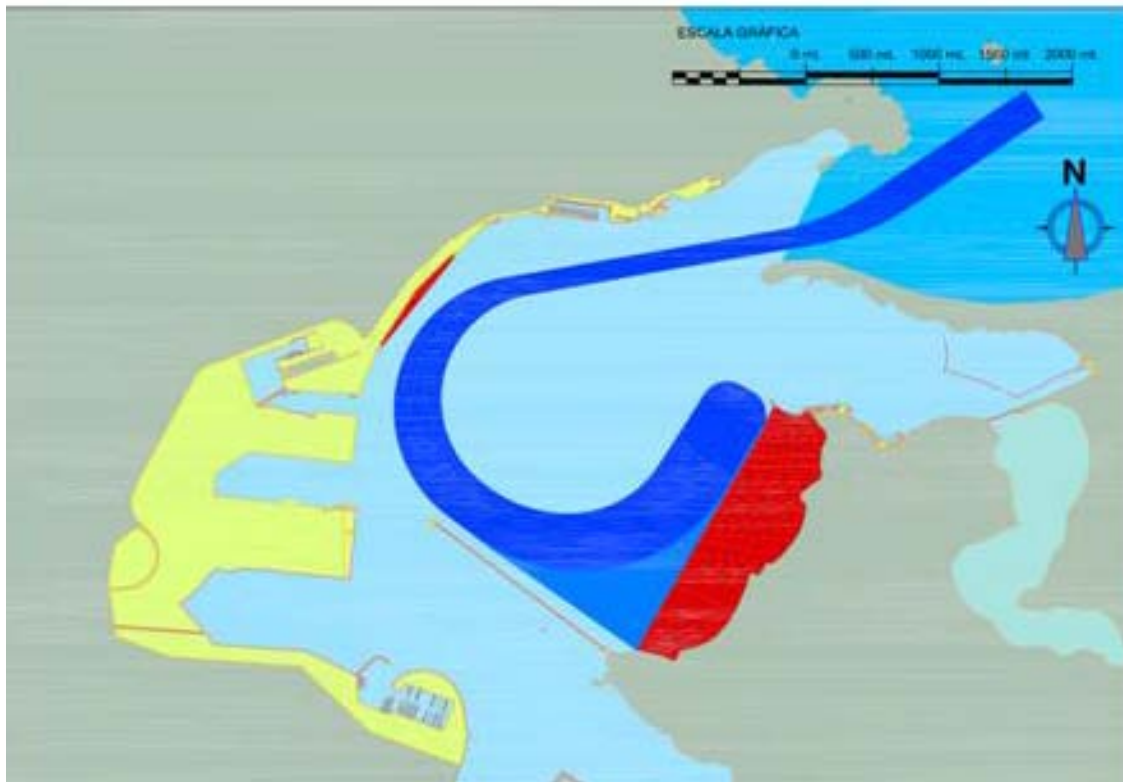


Figura 4.4. Alternativa 2 situada al sur del puerto deportivo de Pedreña (rojo: configuración en planta, azul: zona a dragar).

La ampliación prevista serviría para la ubicación de las nuevas terminales CON-RO y líquidos. En este caso, el futuro Puerto de Santander se extendería por ambas márgenes de la bahía de Santander, ya que a su emplazamiento actual se sumaría el nuevo desarrollo portuario.

Desde el punto de vista funcional, como en los casos anteriores, se ha dimensionado la ampliación de infraestructura para dar respuesta a las necesidades de crecimiento del Puerto de Santander y, por tanto, la capacidad de la infraestructura diseñada en esta ubicación junto con el resto de la zona de servicio, para el periodo de explotación estudiado es de alrededor de los 19 millones de toneladas.

Las características básicas de esta actuación son:

- Relleno de 1 000 000 m² de lámina de agua, entre el actual Puerto Deportivo de Pedreña, cuyo titular es la Autoridad Portuaria de Santander, y el pantalán portuario de Repsol, con un ancho de entre 300 y 570 m.

- 2000 m lineales de muelle nuevo en la nueva zona de servicio que, junto con la zona de servicio actual, permitirían poner en servicio 7700 m lineales de muelle.
- Dragado del actual canal de navegación hasta la cota -13 y dragado de fondos no modificados para conseguir el acceso marítimo óptimo a los nuevos muelles. Dicha actuación supondría un volumen de dragado de alrededor de 20 000 000 de m³.

Esta alternativa también contempla la reordenación del Frente Marítimo Portuario urbano con la generación de muelle y superficie de manipulación para tráfico de pasajeros en el área de muelles de Maliaño.

Respecto al acceso terrestre, actualmente este enclave no tiene buena conexión ni con la red de autovías ni con la línea de ferrocarril. Por tanto, para que esta alternativa fuera operativa sería necesario el paralelo desarrollo de nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias de acceso portuario, que deberían quedar en servicio en la primera fase de construcción. Además, presenta una mala conexión con el resto de la zona de servicio que obligaría a duplicar servicios e incrementar los desplazamientos del personal portuario.

En cuanto a su viabilidad financiera, esta alternativa supone un coste de 468 millones de euros, cifra que duplica la inversión propuesta en la alternativa de Raos Sur (alternativa 1). Esta circunstancia supone que el proyecto no sea financieramente viable con el escenario de ingresos propuesto y en el periodo de explotación estudiado, arrojando una rentabilidad menor que la ofrecida por el mercado.

En cuanto a las **afecciones ambientales** producidas por esta alternativa, las más significativas serían las siguientes:

- La desaparición de la 2500 m de línea de costa natural
- La ocupación mediante relleno de 100 Ha de zona intermareal
- La ocupación de una zona de producción de moluscos
- La afección al prisma de marea y a la dinámica sedimentaria, pudiendo producir una alteración en la morfología del LIC Dunas del Puntal y Estuario del Miera
- Afecciones 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)

- La afección al paisaje, al situarse sobre un páramo intermareal localizado frente a un paseo marítimo y sin elementos discordantes significativos en la actualidad.

En consecuencia, esta alternativa se descarta por su mayor coste económico, sus desventajas funcionales y sus mayores repercusiones negativas sobre el medioambiente y sobre el sector marisquero.

4.4.4. *Alternativa 3: Abandono de las actuales infraestructuras y construcción de un puerto exterior en la costa norte del municipio de Santander.*

Ante la inminente necesidad de desarrollo del puerto de Santander y el valor ecológico del estuario de la bahía de Santander se ha barajado como alternativa la construcción de un nuevo puerto exterior, tal como se ha propuesto y puesto en marcha en otros puertos del mar cantábrico, como A Coruña, Bilbao y Pasajes (actualmente en fase de evaluación ambiental estratégica).

Para la elección de la mejor alternativa de nueva ubicación del Puerto de Santander, en 2007 se realizó el "*Estudio de las Zonas Potenciales para la Ampliación del Puerto de Santander*", elaborado por el Grupo de Ingeniería Oceanográfica y de Costas (GIOC) de la Universidad de Cantabria. Se estudiaron 5 emplazamientos posibles para albergar el puerto de Santander en la costa cántabra, con base en criterios funcionales, económicos, medioambientales y físicos, descartándose 4 de ellas por problemas físicos y económicos. Finalmente se escogió la ubicación más cercana al actual puerto de Santander, situada en el litoral norte del municipio de Santander en el área comprendida entre la Virgen del Mar y la Punta Vergajo.

Para el diseño de la alternativa de puerto exterior se partió de la premisa del cumplimiento a los requisitos de calado, longitud de amarre y superficie útil indicados previamente para alcanzar las metas funcionales y operacionales establecidas por el Plan Director de Infraestructuras.

Asimismo, la obra portuaria se concibe capaz de resistir con seguridad las acciones ambientales que puedan actuar sobre ella, teniendo una durabilidad adecuada en relación a su vida útil y a los programas de mantenimiento previstos.

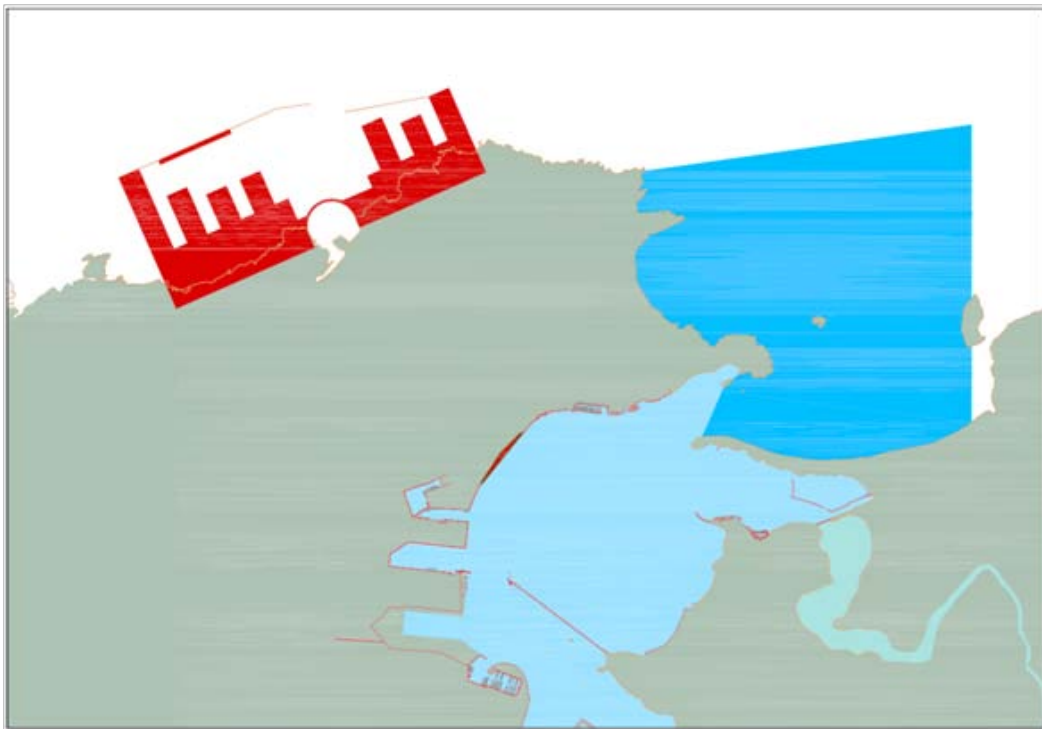


Figura 4.5. Alternativa exterior.

Como resultado, la alternativa de construcción de un nuevo puerto parte de las siguientes características:

- 7000 m lineales de muelles con anchuras medias de 450 a 550 m.
- 5300 m lineales de diques de abrigo necesarios.
- Superficie portuaria para uso comercial 430 ha.
- Ocupación de una superficie de 3 000 000 de m² de lámina de agua necesaria para la creación de zonas de abrigo y dársenas portuarias

Esta alternativa también contempla la reordenación del Frente Marítimo Portuario urbano con la generación de muelle y superficie de manipulación para tráfico de pasajeros y ro-ro en el área de muelles de Maliaño.

El desarrollo de las infraestructuras portuarias en la costa norte del municipio conlleva en paralelo el desarrollo de nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias de acceso portuario, que deberían quedar en servicio en la primera fase de construcción, lo que, además del correspondiente sobrecoste de la inversión necesaria, generaría un fuerte impacto ambiental y social, al tener que desarrollarse en terrenos urbanos o de futura expansión urbana.

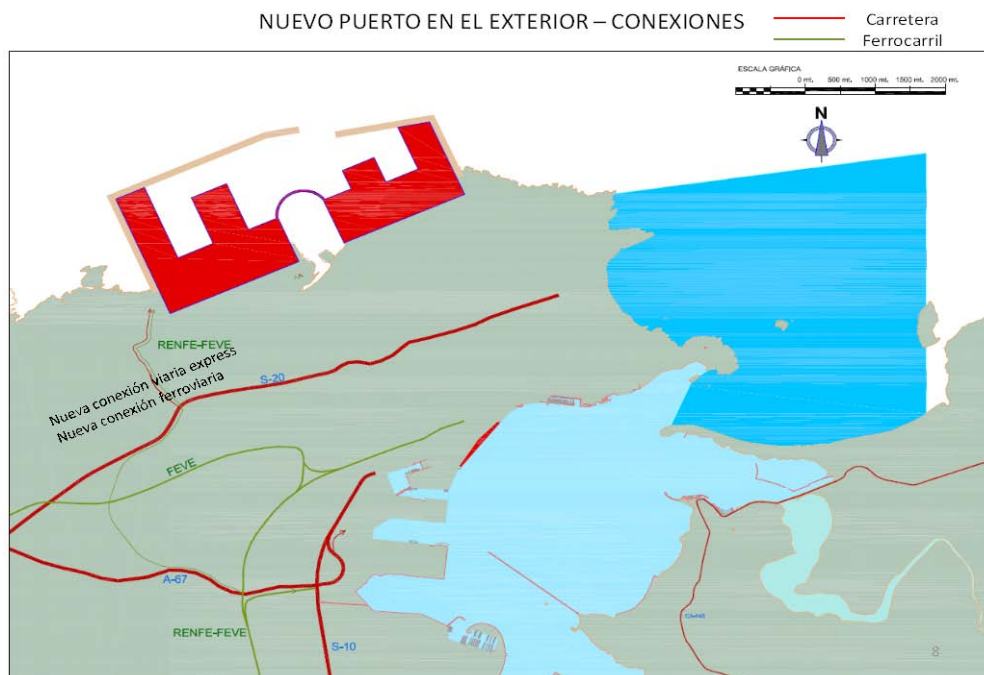


Figura 4.6. Vías principales y acceso potencial a la alternativa exterior.

El diseño de esta alternativa se ha hecho en función de la capacidad máxima esperada en el periodo de explotación estudiado y con los mismos tráficos objetivo, dado que el resto de condicionantes de mercado se mantienen. Por tanto, el puerto exterior, al igual que el resto de las alternativas, tiene una capacidad de 19 millones de toneladas que se irían alcanzando en fases consecutivas a medida que se pusiera en servicio la infraestructura portuaria y sus accesos.

La principal ventaja funcional de esta alternativa es la no existencia a priori de restricciones a futuras ampliaciones de capacidad, pudiendo establecerse espacios de reserva suficientes, y constituirse, por lo tanto, en la ubicación definitiva para el Puerto de Santander. La no restricción de calados es otra de las virtudes de esta opción, a la vista de las previsiones de tamaño de buques operativos en comercio internacional.

Por el contrario, hay que tener en cuenta las serias limitaciones que pueden suponer para el establecimiento y desarrollo de servicios marítimos regulares las limitaciones de acceso y operativas en determinadas condiciones de temporales marítimos, de acuerdo con la experiencia reciente de grandes ampliaciones portuarias en otros lugares de la fachada atlántica y cantábrica.

En cuanto a su viabilidad financiera, se trata de una operación cuyo coste está sobre los 1800 millones de euros, cifra que multiplica casi por 7 el coste de la alternativa elegida, sin incluir la inversión necesaria para los nuevos accesos. Además, desde el punto de

vista financiero, esta cifra de inversión es inasumible para los recursos propios de la Autoridad Portuaria y su capacidad de endeudamiento, lo que hace que el proyecto sea económicamente inviable, sin recurrir a subvenciones públicas.

Desde el punto de vista del impacto socioeconómico de esta alternativa, dado que se trata de comparar la sostenibilidad de las diferentes opciones, únicamente se tiene en consideración la creación de riqueza y empleo vinculada a la actividad portuaria generada por cada una de ellas. En consecuencia, dado que los tráfico y la capacidad generada son los mismos, la riqueza y el empleo generados en el período de explotación del nuevo Puerto será el mismo que en las demás alternativas de crecimiento.

Sin embargo, se considera que se verá incrementado el impacto socioeconómico vinculado a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias debido al superior coste de la inversión. Este impacto positivo de la inversión inicial será temporal y se ve moderado por la necesidad de financiación presupuestaria y los problemas de financiación de otras infraestructuras y servicios públicos prioritarios que generará.

Respecto a las **afecciones ambientales asociadas** a esta alternativa, los impactos ambientales más significativos serían los siguientes:

- La desaparición de 4000 m de la línea de costa natural
- La necesidad de un elevado volumen de material de relleno, dado que el que se utilizaría sería procedente de cantera en su totalidad afectando al uso de los recursos naturales
- La 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
- La 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.
- La afección a núcleos urbanos debido a la ejecución de accesos desde la vía principal hasta la nueva configuración portuaria y en las fases de ejecución y explotación del puerto.

Hay que destacar que actualmente el área está ambientalmente protegida por el Plan de Ordenación del Litoral y calificada en el PGOU de Santander como reserva verde del Municipio y afectaría al desarrollo del "Parque Norte del Litoral" una de las actuaciones urbanísticas relevantes propuestas en el mencionado PGOU.

Estos impactos ambientales negativos se verían compensados por la oportunidad de regeneración de los espacios portuarios en el estuario de Santander, que podrían ser utilizados para usos urbanos o para su levantamiento y devolución a su situación original. No obstante, dado su coste y magnitud, no podría ser financiada por el Puerto de Santander.

En conclusión, se ha descartado esta alternativa de ampliación, debido a su excesivo coste económico, las dificultades para la obtención de suelos, la construcción de infraestructura portuaria y dotación de accesos y su elevado impacto ambiental en una de las zonas mejor conservadas del municipio de Santander.

4.4.5. Comparación de las alternativas estudiadas en función del cumplimiento de los objetivos del plan

En una primera fase de decisión se descarta la alternativa 0 de “no ampliación de las infraestructuras portuarias”, debido a que esta alternativa no permite el crecimiento esperado de los tráficos portuarios, ni la captación y consolidación de nuevos tráficos, que es el objetivo fundamental del PDIPS. Como se ha explicado anteriormente, esta alternativa tendría como consecuencia la pérdida de una clara oportunidad de desarrollo socioeconómico, no solo en el ámbito local, si no en todo el área de influencia del Puerto de Santander. Según el estudio de impacto económico obtenido, la no ampliación del Puerto de Santander supondría perder la generación de alrededor de 66 000 empleos y de casi 3400 millones de euros de VAB en el conjunto del área de influencia del Puerto de Santander.

El resto de alternativas de ampliación cumplen los objetivos estratégicos de capacidad y adaptación de nuevos tráficos, teniéndose que valorar conjuntamente la sostenibilidad económica, social y ambiental de las tres propuestas.

Desde el punto de vista financiero, las alternativas 2 y 3 suponen un coste mucho más elevado de inversión en infraestructura portuaria y aún mayor en el desarrollo de accesos terrestres, ya que actualmente carecen de conexión adecuada tanto viaria como ferroviaria. Esto supone que financieramente no sean viables sin aportación de dinero público presupuestario. Por tanto, desde el punto de vista financiero se prefiere la alternativa 1 Raos Sur, que resulta la única cuya financiación puede abordarse con los recursos propios y capacidad de endeudamiento de la Autoridad Portuaria de Santander.

Desde el punto de vista socioeconómico, se considera que todas las opciones de ampliación son mejores que la alternativa de no actuación. La no ampliación de capacidad del Puerto de Santander supondría un pesado lastre para el desarrollo económico del conjunto del hinterland, por restringir severamente la capacidad de

generación de actividades económicas, riqueza y empleo, y en síntesis de desarrollo económico, que constituye el papel esencial de los puertos.

Respecto al resto de alternativas se considera que el impacto de la generación de actividad portuaria es similar en las tres alternativas de desarrollo, por cuanto que alcanzan la misma capacidad portuaria con el mismo mix de tráfico en el mismo periodo. En cuanto al impacto económico de la inversión inicial, se considera un impacto de carácter temporal, (mientras se realizan las obras) y, por tanto, de menor importancia en la selección de alternativas, debiendo mencionarse, además, la imposibilidad de financiar las alternativas del Puerto Exterior y del margen derecho de la Bahía, salvo que se reciba financiación de los Presupuestos Generales del Estado o subvenciones públicas de elevada cuantía. Así pues, dado que todas las alternativas de ampliación producen el mismo impacto durante el periodo de explotación estudiado y que la alternativa de Raos Sur es la única financieramente viable para los recursos propios y capacidad de endeudamiento de la Autoridad Portuaria, se considera esta alternativa la preferible desde el punto de vista social y económico.

Asimismo, tras la **valoración ambiental** de las alternativas planteadas (ver apartado 7) se concluye que la alternativa 1, ***Ampliación de las infraestructuras portuarias existentes en la margen izquierda de la bahía de Santander***, es la más viable desde el punto de vista ambiental, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Conlleva una menor afección al paisaje al situarse en una zona portuaria e industrial
- Se sitúa cerca de una vía principal de manera que necesita un esfuerzo menor en ejecución de infraestructuras y, por tanto, menor interferencia con las actividades urbanas
- No se encuentra en una zona de producción de moluscos, por lo que la afección al sector marisquero sería la menor en términos relativos
- La afección a la dinámica marina y la ocupación del lecho marino es inferior a las otras dos alternativas.

4.5. Descripción del sistema de seguimiento y evaluación del PDIPS.

La ejecución de un programa de seguimiento ambiental, mediante el cual se supervisen los indicadores ambientales establecidos para el seguimiento, permite disponer de información actualizada sobre los mismos y, por tanto, sobre la incidencia ambiental del PDIPS, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación de las nuevas infraestructuras.

La información que se recogerá, relativa a la evolución del PDIPS y a los resultados de la supervisión de los indicadores ambientales será la siguiente:

- Estado de las obras y de las actividades del PDIPS.
- Grado de cumplimiento de los objetivos ambientales.
- Magnitud de los efectos ambientales producidos por el PDIPS, tanto los previstos en la valoración de impactos como los no previstos inicialmente.
- Eficacia de las medidas correctoras establecidas sobre los impactos previstos y las establecidas sobre los impactos no previstos inicialmente.

El programa de seguimiento planteado se desarrolla en el apartado 10, en el cual se especifican los indicadores ambientales seleccionados y la periodicidad de su medición. Inicialmente, se plantea la realización de informes anuales, recogiendo una síntesis de los resultados obtenidos con los diferentes indicadores medidos. Lógicamente, aquéllos que se miden con una periodicidad mayor únicamente se describirán en la anualidad que corresponda.

En todos los casos se hará un análisis de la evolución temporal de cada indicador, incorporando progresivamente los datos anuales que se vayan generando con la implementación del programa. Asimismo, se efectuará un análisis comparativo específico con la situación preoperacional. Toda la información recopilada se representará gráficamente y se efectuará el tratamiento estadístico de los datos más apropiado en cada caso.

4.6. Análisis económico de la aplicación del Plan

En el apartado de evaluación de impacto económico (Apartado 11) se cuantifican los efectos de las variables económicas más importantes que las inversiones de las diferentes alternativas de desarrollo del PDIPS van a tener en la Comunidad Autónoma de Cantabria y en su Hinterland. Se valoran los impactos económicos sobre la producción, la renta y el empleo relacionados con el aumento de la actividad económica asociada a las alternativas.

Las conclusiones que se desprenden de la evaluación del impacto macroeconómico de las alternativas de desarrollo del Puerto de Santander son las siguientes:

- ❑ La alternativa 0 no supone inversión en ampliación de capacidad portuaria ni en mejora de acceso terrestre, por ello no es comparable financieramente con el resto de alternativas de ampliación.

- ❑ La alternativa 1 de 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. Así mismo, la Autoridad Portuaria de Santander es capaz de asumir el coste de la ampliación con recursos propios generados por el propio proyecto sin necesidad de acudir a subvenciones públicas. De esta manera, el proyecto arroja una cifra de rentabilidad del 6,59 %, positiva y superior al coste de capital requerido para el proyecto (6 %). Así pues, se prefiere esta alternativa al resto por ser la única financieramente viable y generar el mismo impacto económico positivo en su área de influencia que el resto de alternativas de ampliación sin necesidad de acudir a financiación pública.

- ❑ La alternativa 2, *Margen derecha de la Bahía de Santander*, y la alternativa 3, *Puerto Exterior*, suponen cifras de inversión en infraestructura portuaria muy altas, prefiriéndose la alternativa de Pedreña a la del Puerto Exterior, al conseguirse la misma capacidad con menor coste. Desde el punto de vista de la inversión pública en infraestructuras de acceso terrestre 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. Financieramente ninguna de ellas es viable en el periodo estudiado, con el escenario de generación de ingresos supuesto. Por ello, se descartan desde el punto de vista financiero al ser inversiones que ofrecen una rentabilidad nula, en el caso del Puerto Exterior, o muy inferior a la ofrecida por el mercado, en el caso de la ampliación en la margen derecha de la Bahía de Santander (4,84 %). Por otro lado, desde el punto de vista de su impacto económico ambas ofrecen una generación de empleo y riqueza similar, equivalente al generado por la alternativa de ampliación en Raos Sur, por lo que este dato no puede considerarse un criterio de selección. En definitiva, ambas alternativas se descartan por ser financieramente inviables y exigir una mayor inversión pública para alcanzar la misma capacidad.