

Documento propuesta
Mayo 2008



Plan Estratégico de Transportes de Cantabria «PETC» 2007-2015



Consejería de Industria y Desarrollo Tecnológico.
Dirección General de Transportes y Telecomunicaciones



Antecedentes

En el marco del Acuerdo de Concertación Social 2005-2007, se constituyó el 29 Junio de 2005 la Mesa Sectorial de Transportes, integrada por cuatro miembros de la Administración Autonómica, cuatro representantes de la CEOE-CEPYME, dos de UGT y dos de CC.OO., estando presidida por el Director General de Transportes y Comunicaciones.

La Mesa Sectorial de Transportes se marcó como primera tarea la elaboración de un *Plan Estratégico de Transportes para Cantabria*, que incluyese el conjunto de acciones y medidas posibles a desarrollar en materia de transportes, de aplicación en Cantabria, a partir de un informe previo preparado por la Dirección General con el apoyo del Centro de Innovación del Transporte (CENIT), Strategy Planning Implementation Management, S.L. (SPIM), el Departamento de Economía de la Universidad de Cantabria (UC) y el Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria (CTL).

El método seguido ha consistido en la celebración de sucesivas reuniones, donde la Mesa Sectorial realizaba aportaciones a los documentos que la Dirección General presentaba, para posteriormente validar aquellas partes que componen el *Plan Estratégico de Transportes de Cantabria*: Movilidad y Sistemas de Transportes, Diagnóstico de la situación existente, Formulación Estratégica, Líneas Estratégicas, Ejes de Actuación, Plan de Acción, Medidas y Puesta en Marcha y Seguimiento.

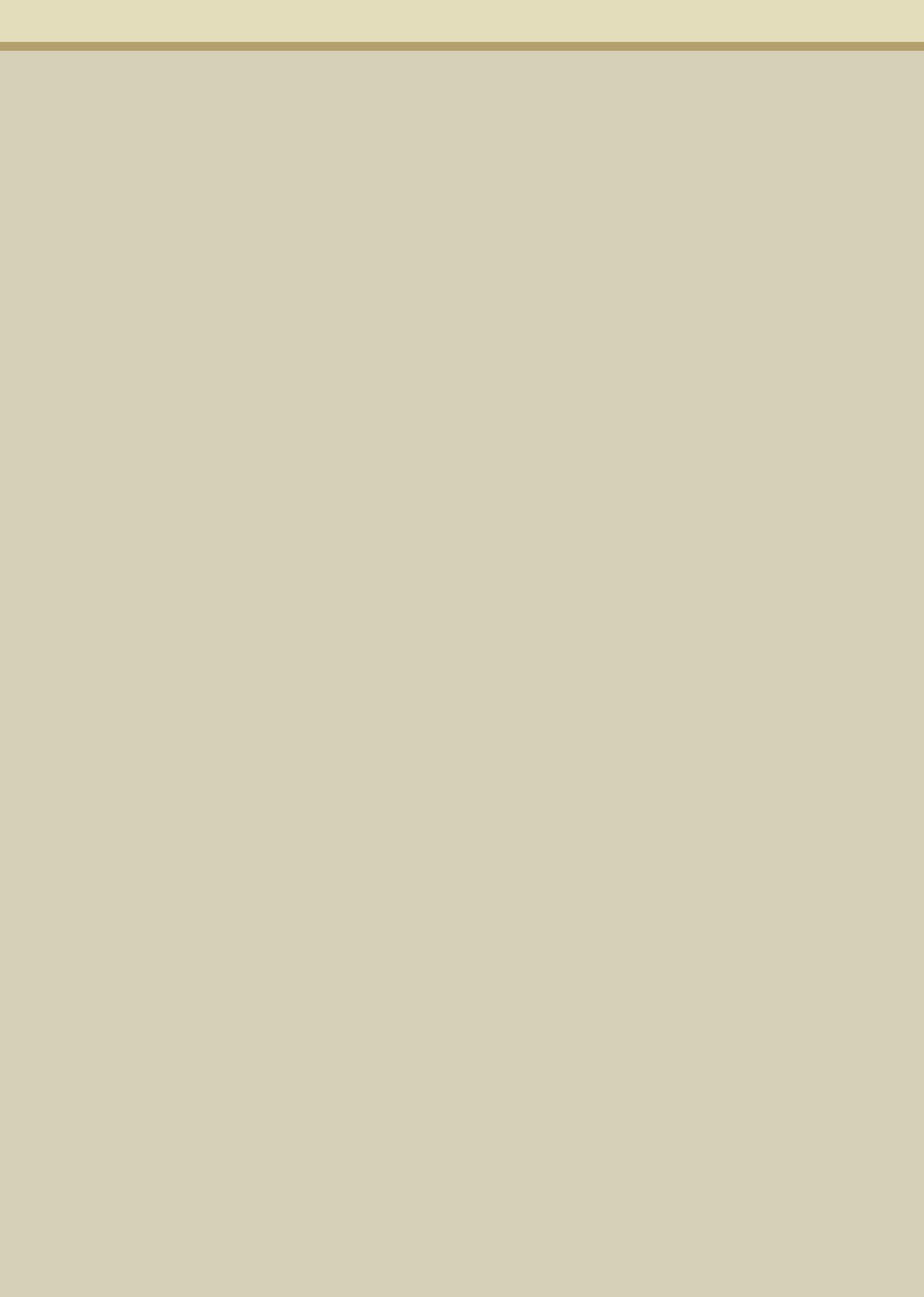
Los representantes de los diversos sectores representados en la Mesa Sectorial han ido variando con el transcurso del tiempo, desde su creación hasta la actualidad; han participado en éste trabajo los siguientes:

-Por el Gobierno de Cantabria: D. Ricardo de Andrés, D. Maximino Valle, D. Juan M. Castanedo, D. Manuel Ballesteros y D. Jesús Souto.

-Por la CEOE-CEPYME: D. Pedro Nalda, D. Gerardo Pontón, D. Luis García Panizo, D. Ignacio del Castillo, D. César Bárcena y D. Gregorio Fuentecilla.

-Por UGT: D. Jesús Aguado, D. José Luis Hernando, Dña. Dolores Torres y D. Antonio García Díaz.

-Por CC.OO.: D. Jesús Puente y D. Aurelio Nieto.



Índice

1º Movilidad y Sistemas de Transportes	5
La mejora de la movilidad, objetivo de las actuaciones en Transportes	6
Dinámicas de movilidad europeas que afectan a Cantabria	8
Principales acciones del PEIT que afectan a Cantabria	12
Directrices del Plan de Gobernanza de Cantabria en materia de transportes	17
Red y sistemas de Transportes en Cantabria	19
<hr/>	
2º Diagnóstico del Sistema de Transportes	35
Diagnóstico del Sistema de Transportes de Viajeros	37
Diagnóstico del Sistema de Transportes de Mercancías	44
Líneas de actuación prioritarias	55
<hr/>	
3º Formulación Estratégica: Líneas Estratégicas y Ejes de Actuación	57
Transporte Ferroviario	58
Transporte por Carretera	61
Transporte Aéreo	69
Transporte Marítimo y Puerto	70
Transporte Intermodal	74
Áreas Estratégicas	76
<hr/>	
4º Plan de Acción: Medidas correspondientes a cada Eje de Actuación	77
Líneas Estratégicas del Transporte Ferroviario	78
Líneas Estratégicas del Transporte por Carretera	88
Líneas Estratégicas del Transporte Aéreo	126
Líneas Estratégicas del Transporte Marítimo y Puerto	130
Líneas Estratégicas del Transporte Intermodal	138
<hr/>	
5º Puesta en Marcha y Seguimiento	149

Presentación

El transporte de viajeros y mercancías es un sector económico de una enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas; sin embargo, a menudo se desconoce el valor de su aportación a la mejora y al equilibrio de la economía de Cantabria. Un sector del transporte fuerte, abierto y competitivo puede ser un instrumento clave para evitar que Cantabria se convierta en un mero destino turístico, pase a retener la actividad económica y a generar otras nuevas en el contexto de la Europa de las regiones, de intercambios por vía marítima y aérea en el Arco Atlántico y ser puerta de entrada a las mercancías producidas en terceros países, especialmente en China, extremo Oriente y América Latina. Para que, en suma, Cantabria en el contexto español y europeo pueda aprovechar sus bazas como plataforma logística europea e internacional.

El modelo territorial de Cantabria, al igual que el europeo y el español, se caracteriza por el contraste entre la concentración de población de las áreas metropolitanas y la baja densidad en las zonas rurales, produciéndose grandes desequilibrios en la oferta de servicios de transporte entre ambas áreas. En Cantabria, el eje Arco de la Bahía de Santander-Torrelavega concentra una población superior al 55% y define el mayor área metropolitana-industrial de la región, su sistema de transportes soporta la movilidad propia de dicho área, y además, por su situación en el eje central y en la franja costera debe soportar la movilidad no obligada del sector turístico, que cruza Cantabria de este-oeste y norte-sur.

La intermodalidad es, fundamentalmente, soluciones a un problema de nodos, en Cantabria la alta concentración de población e industria en el eje Arco de la Bahía de Santander-Torrelavega, con varios sistemas de transporte: ferroviario (FEVE-RENFE), carretera, puerto y aeropuerto; estos no pueden actuar como redes independientes y separadas, se debe mejorar la interoperabilidad de todo el sistema de transporte en área metropolitana con terminales, estaciones intermodales e intercambiadores, que eviten los desequilibrios entre los diversos modos de transporte y se limite la congestión en alguno de ellos.

El transporte debe contribuir al desarrollo y a la sostenibilidad del sistema económico y social de Cantabria; para ello, existe la necesidad de cambiar las pautas de movilidad y la intermodalidad debe intentar hacer compatible transporte y sostenibilidad. El Plan Estratégico de Transportes de Cantabria debe ser el elemento de reflexión previo a la toma de decisiones.





Movilidad y
Sistemas de
Transportes

La mejora de la movilidad, objetivo de las actuaciones en Transportes



El reto de la movilidad

El crecimiento de la movilidad, en todos los ámbitos, requiere la puesta en práctica de políticas y medidas con un doble objetivo:

Competitividad, mediante un sistema de transporte en red eficiente, coordinando los diversos subsistemas de transporte (carretera, ferrocarril, aéreo y marítimo), con infraestructuras adecuadas y un marco organizativo que lo regule.

Sostenibilidad, promocionando los modos de transporte más adecuados para cada tipo de transporte o desplazamiento, impulsando la intermodalidad y el reequilibrio de los repartos modales. En este sentido, se interpreta que una actuación es sostenible cuando es:

- **Ambientalmente limpia.**
- **Socialmente justa.**
- **Económicamente viable.**

La preocupación por la movilidad ha provocado el establecimiento de directrices desde la Unión Europea

El Libro Blanco de Transportes, presentado por la comisión en septiembre de 2001 es el documento que recoge las directrices básicas de la política europea de transportes al 2010.

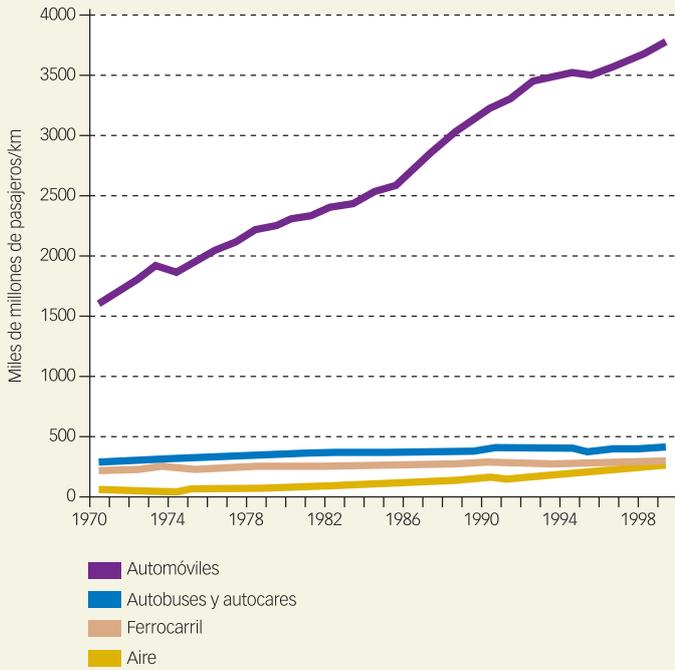
Su objetivo principal es conciliar el desarrollo económico y las exigencias de una sociedad que demanda calidad y seguridad al efecto de fomentar un transporte competitivo, eficiente y sostenible.

En la actualidad se está revisando el Libro Blanco de Transportes para reorientar las políticas iniciadas, reclamándose más colaboración entre modos y operadores para alcanzar los objetivos fijados en el Libro Blanco.

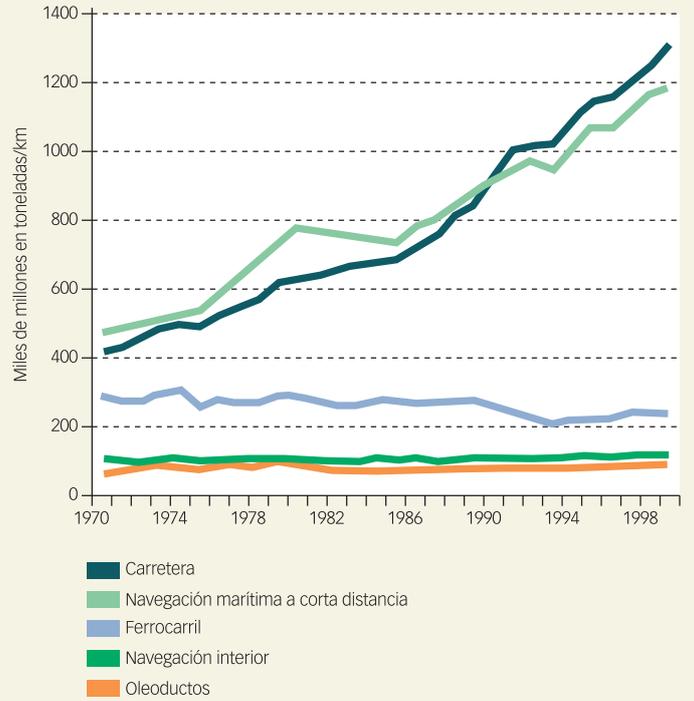


Evolución del tráfico por modo de transporte en la UE-15 (1970-1999)

Transporte de Pasajeros

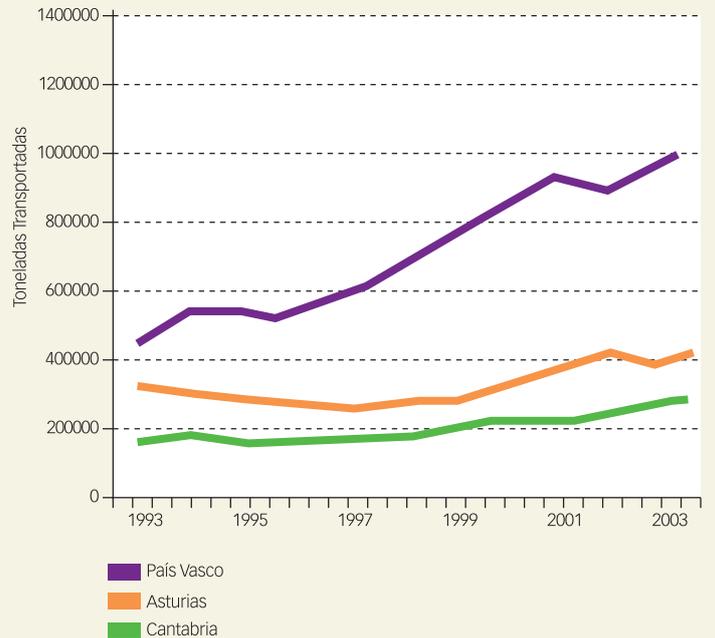
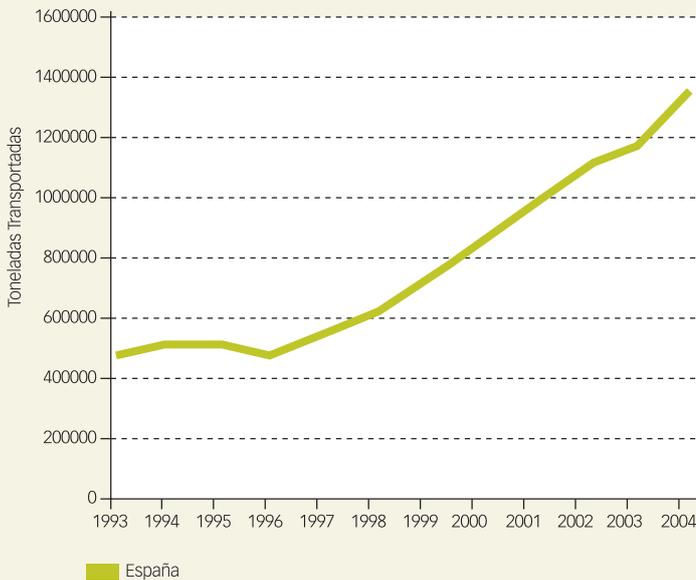


Transporte de Mercancías



Evolución del tráfico de mercancías en España y en la Cornisa Cantábrica

Transporte de Mercancías



Dinámicas de movilidad europeas que afectan a Cantabria

Dinámicas demográficas y de intercambios en el Arco Atlántico

Cantabria se sitúa en un espacio intermedio en crecimiento demográfico, próximo al área metropolitana del País Vasco que disminuye en población (al Este) y al área metropolitana en equilibrio de Asturias (al Oeste).

Los principales ejes de intercambio son a través de la Cornisa Cantábrica, hacia la Meseta y el Valle del Ebro.

Dinámica demográfica de los sistemas urbanos:

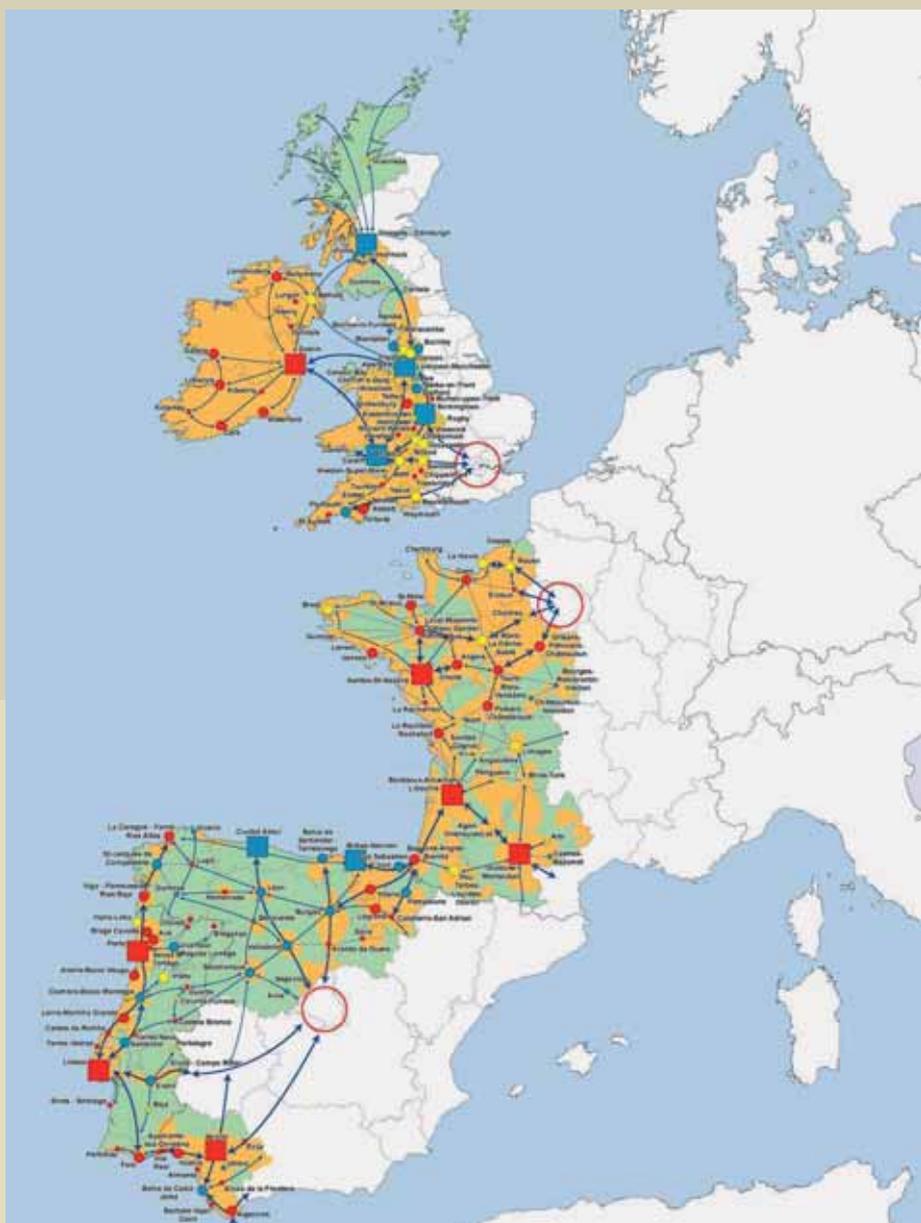
- Ciudad media.
- Sistema intermedio.
- Área metropolitana.
- Crecimiento de población.
- Equilibrio.
- Disminución de la población.

Principales ejes de intercambio*:

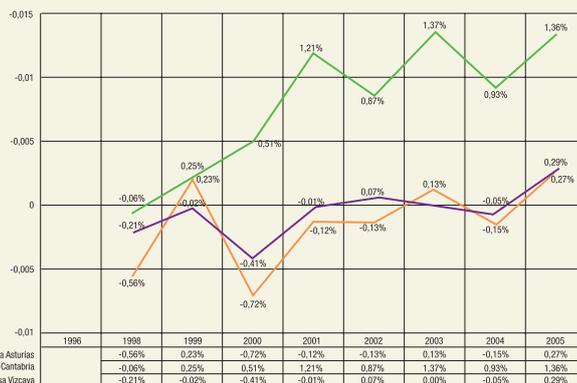
- ↔ Flujo dominante.
- ↔ Flujo intermedio.
- ↔ Flujo secundario.

Dinámica demográfica:

- Espacios en crecimiento.
- Espacios menos dinámicos.



Tasa de variación de la población de Asturias, Cantabria y Vizcaya





Un espacio Atlántico heterogéneo que comprende los subespacios motores y de integración

La zona oriental de Cantabria esta en un subespacio motor en crecimiento. La zona occidental es un subespacio de integración con gran potencial de crecimiento y la zona suroriental es un espacio de integración más difuso.

Dinámica demográfica de los sistemas urbanos:

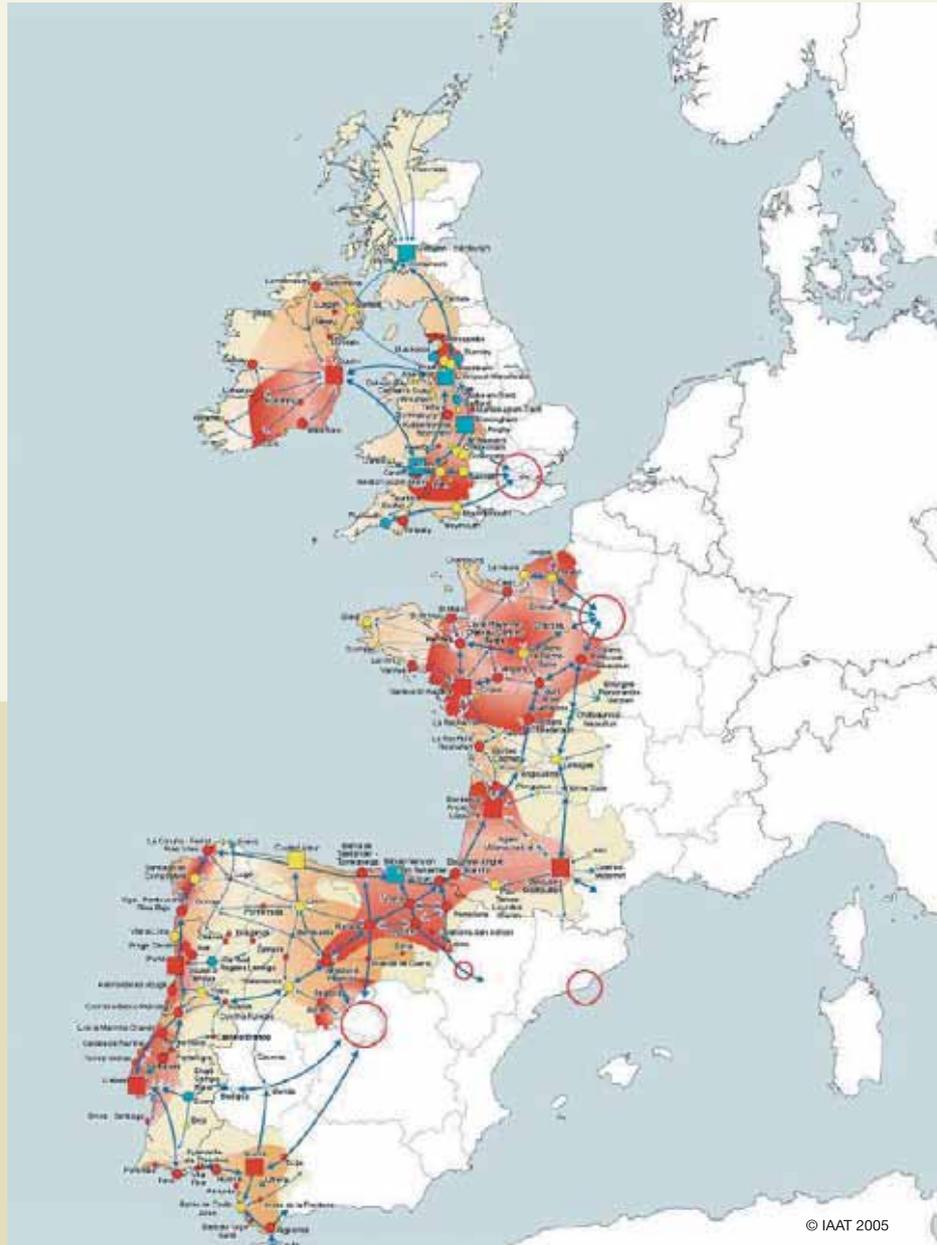
- Ciudad media.
- Sistema intermedio.
- Área metropolitana.
- Crecimiento de población.
- Equilibrio.
- Disminución de la población.

Principales ejes de intercambio*:

- ➡ Flujo dominante.
- ↔ Flujo intermedio.
- ↔ Flujo secundario.

Espacios motores y de integración:

- Subespacio motor.
- Subespacio de integración de gran potencial.
- Espacio de integración más difuso.



© IAAT 2005

* Los principales ejes de intercambios resultan del análisis cruzado de las moviidades pendulares, por los ejes de transportes por carretera, ferroviarios y aéreos.



Flujos entre España y los países vecinos europeos (Evolución entre 1997 y 2010)

El tráfico transfronterizo por carretera de vehículos pesados, entre el País Vasco y Aquitania aumenta a un ritmo medio anual de entre el 5 y el 7%, lo que permite predecir una duplicación del tráfico en los umbrales de 2010.

Con el Reino Unido e Irlanda

Con Francia

Con Portugal

duplicación del tráfico entre 1997 y 2010
Toneladas en 2010



Proyectos europeos en el espacio Atlántico

Proyectos incluidos en los principales ejes y proyectos de Essen llamados proyectos específicos

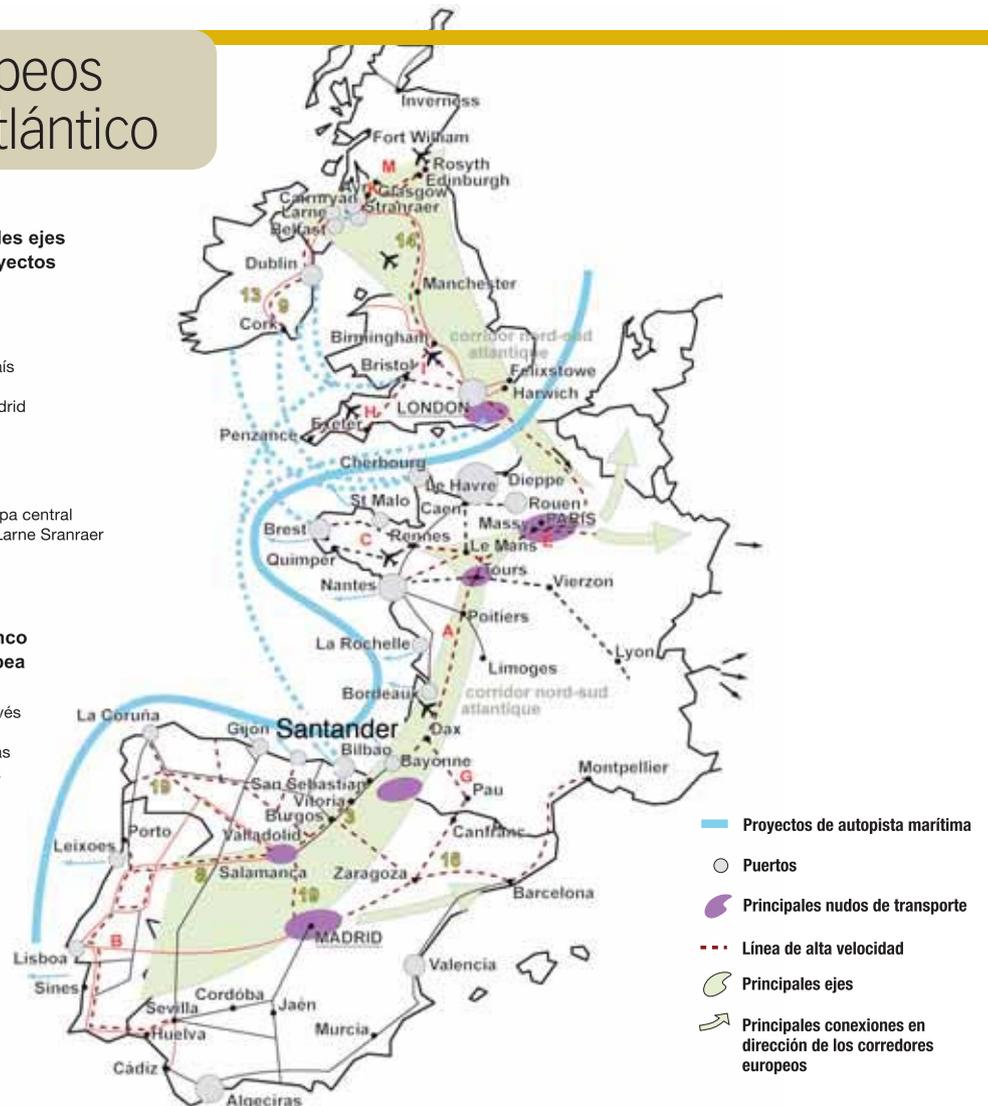
- A. Proyecto de Alta velocidad Sur Europa Atlántica
- B. Proyecto TGV (TAV) Bretaña- País de la Loira
- C. Conexión ferroviaria Lisboa-Madrid

Proyectos de Essen

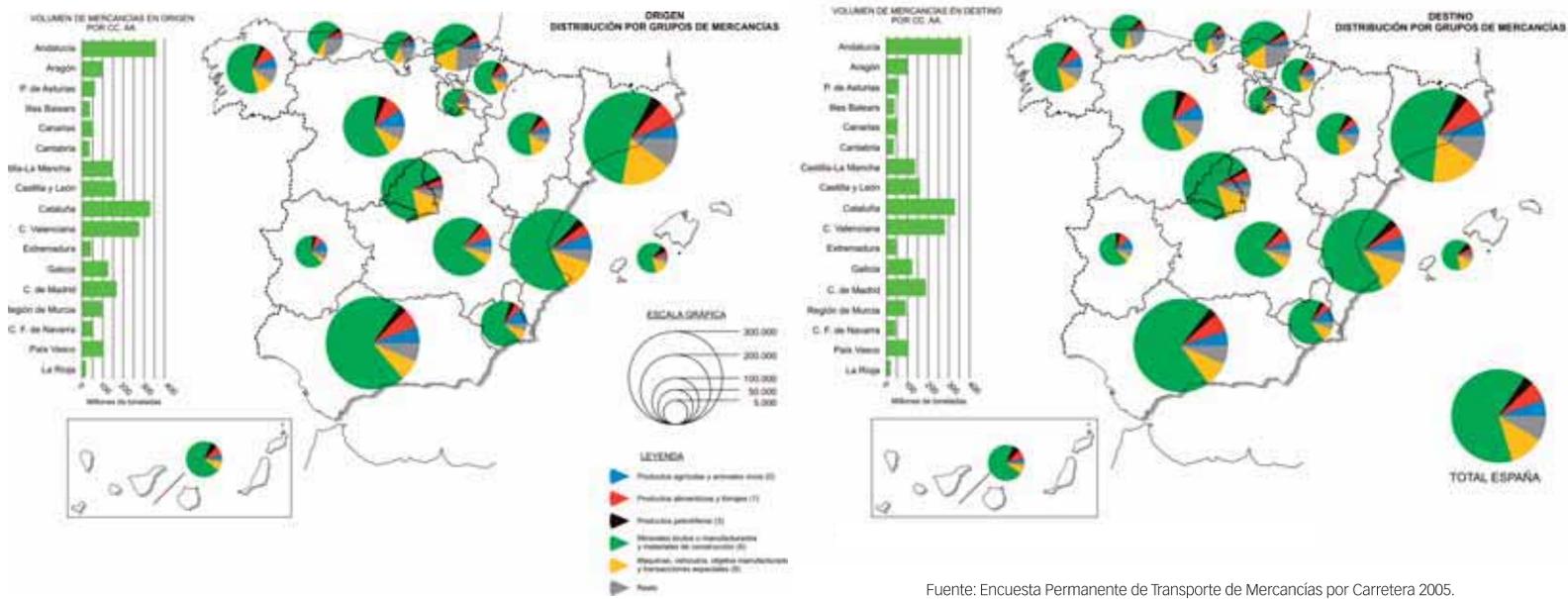
- 3. Tren de Alta Velocidad Sur.
- 8. Enlace multimodal Portugal-España-Europa central
- 9. Carril convencional Cork-Dublín-Belfast-Larne Sranraer
- 13. Comunicación por carretera Irlanda / Reino Unido / Benelux
- 14. Línea principal de la costa occidental

Proyectos incluidos en el Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea

- 16. Línea ferroviaria de alta capacidad a través de los Pirineos
- 19. Interoperabilidad de las líneas ferroviarias de alta velocidad en la Península Ibérica

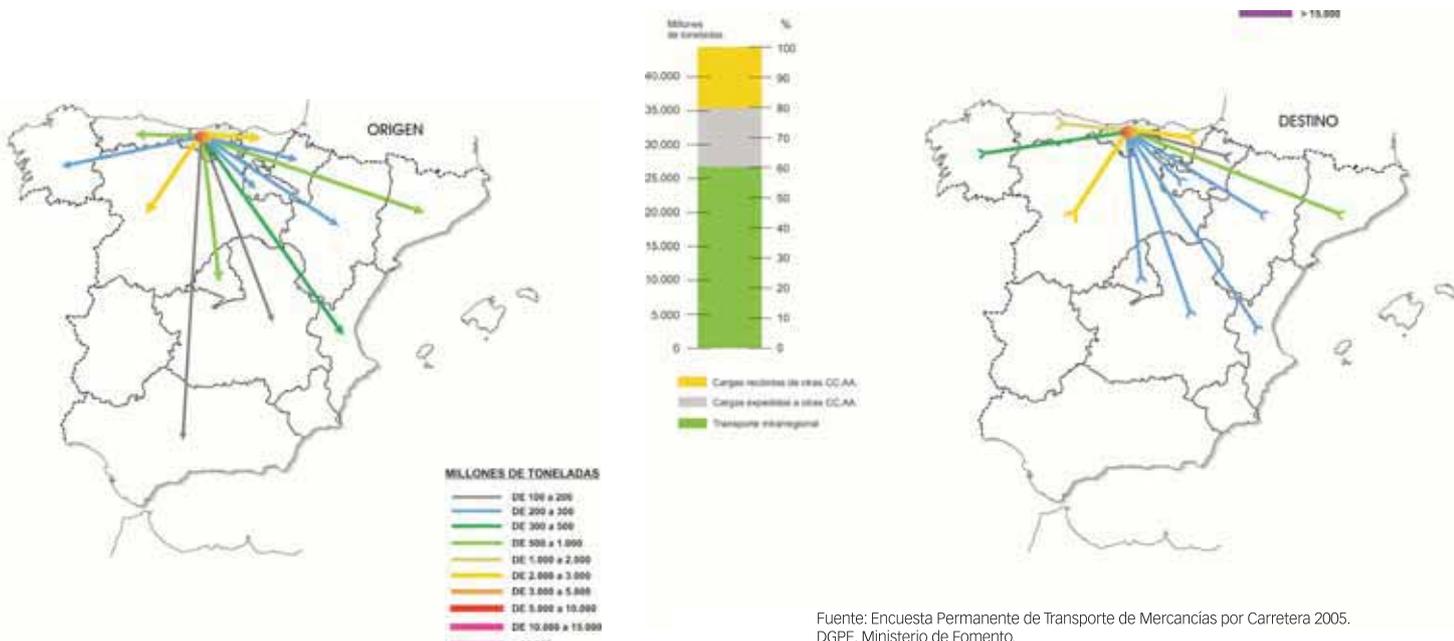


Mercancías transportadas con origen y destino en cada comunidad autónoma



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2005. Ministerio de Fomento.

Flujos interregionales de Cantabria



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2005. DGPE. Ministerio de Fomento.



Principales acciones del PEIT que afectan a Cantabria

Principales objetivos del PEIT

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del M^o de Fomento (PEIT) establece la planificación estratégica como instrumento en el que enmarcar las actuaciones del Ministerio a medio plazo, tiene carácter estratégico y establece como objetivos:

- A. Mejorar la eficiencia del sistema**
- B. Fortalecer la cohesión social y territorial**
- C. Contribuir a la sostenibilidad general del sistema**
- D. Impulsar el desarrollo económico y la competitividad.**



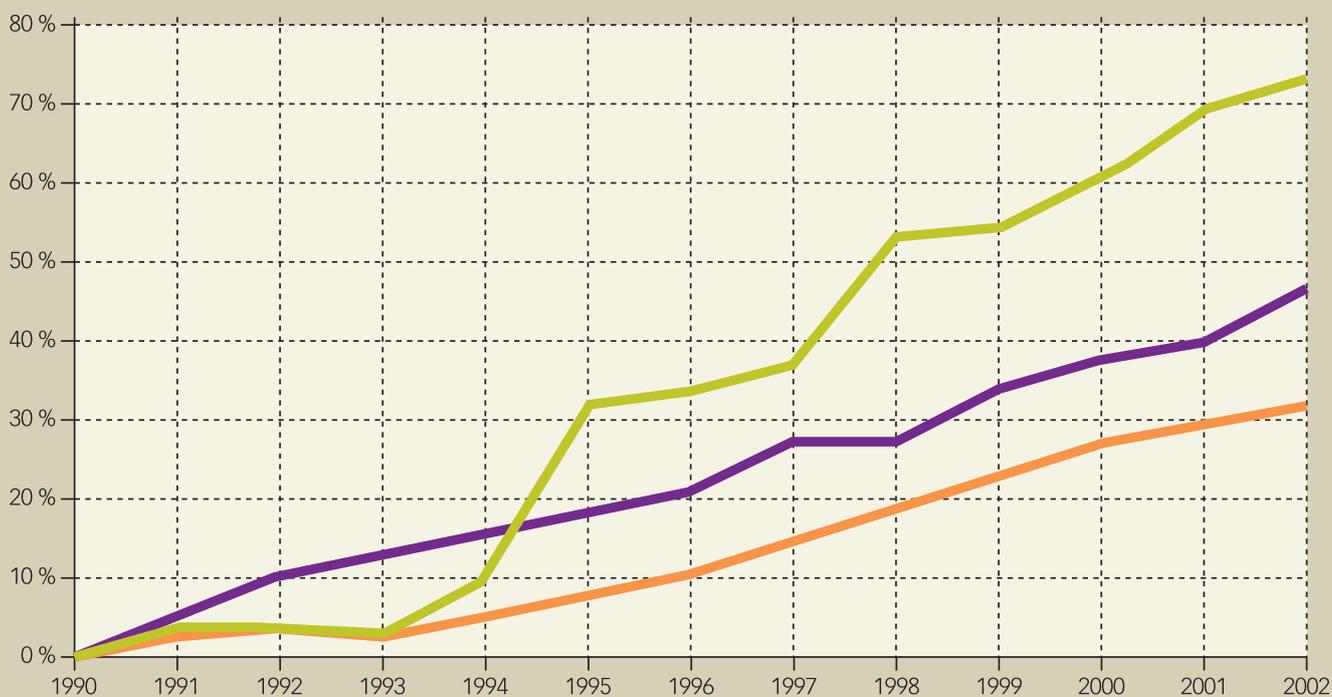
Transporte de Pasajeros



Transporte de Mercancías



PIB real



Evolución de la demanda y el PIB en España
Fuente: PEIT 2004

PORCENTAJE DE CRECIMIENTO

- Demanda de transporte de Mercancías
- Demanda de transporte de Viajeros
- PIB real



Situación actual, intensidades medias diarias de viajeros en la red de carreteras y los principales corredores de transporte de mercancías por carretera.

Red de carreteras del Estado

Red de carreteras SITUACIÓN ACTUAL



Intensidades medias diarias DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO (2003)



Intensidades medias diarias DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO (2003)

Cantabria estará suficientemente comunicada con Asturias (cuando se finalice la autovía Unquera-Llanes) y con La Meseta (cuando se concluya la autovía de La Meseta). Su comunicación con el País Vasco presenta alta densidad de tráfico.

Principales corredores de transporte DE MERCANCÍAS POR CARRETERA





Red de ferrocarriles del Estado

Situación actual, circulaciones medias diarias de viajeros en la red de ferrocarriles y los principales corredores de transporte de ferrocarril.

Red de ferrocarriles SITUACIÓN ACTUAL



Principales corredores de transporte DE MERCANCÍAS FERROCARRIL



Circulaciones medias diarias EN LA RED DE RENFE

Ferrovariamente Cantabria se conecta a la red general en ancho ibérico a través de Valladolid y Venta de Baños, con la vía única electrificada con catenería sin compensar.





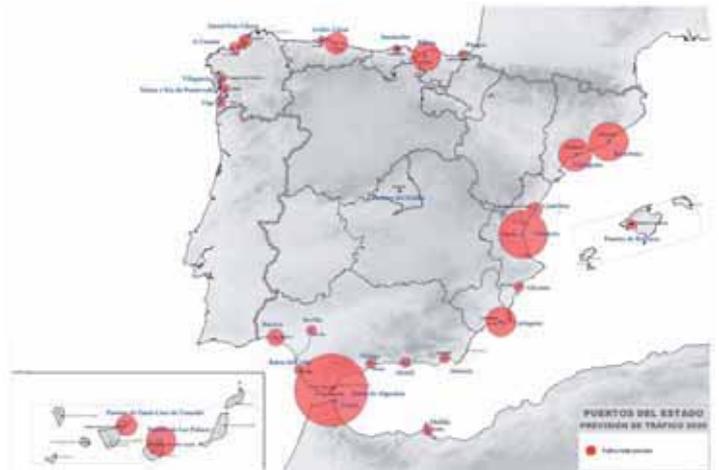
Evolución de la Red de Puertos del Estado

El Puerto de Santander mantendrá su consideración de Puerto intermedio entre Gijón y Bilbao

Red actual de puertos DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO



Red de puertos DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO PREVISIÓN DE TRÁFICO A 2020



Evolución de la Red de Aeropuertos

El Aeropuerto de Santander crecerá, igualando a Asturias y Coruña, con tráficos superiores a San Sebastian y Vitoria

Red actual de aeropuertos DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO



Red de aeropuertos DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO PREVISIÓN DE TRÁFICO A 2020

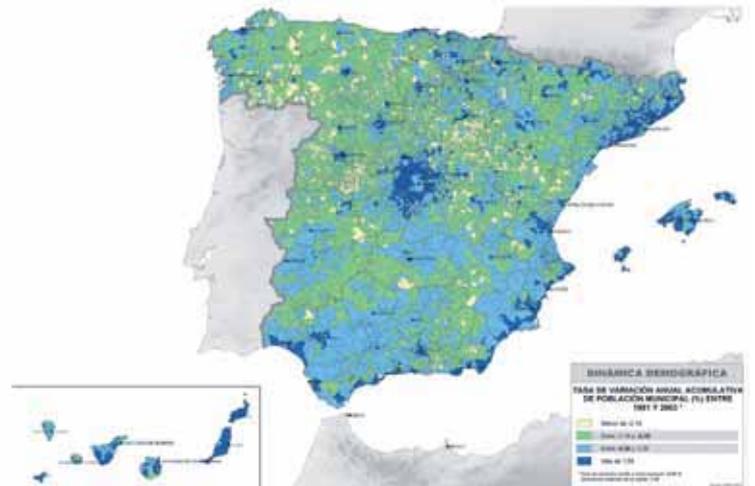




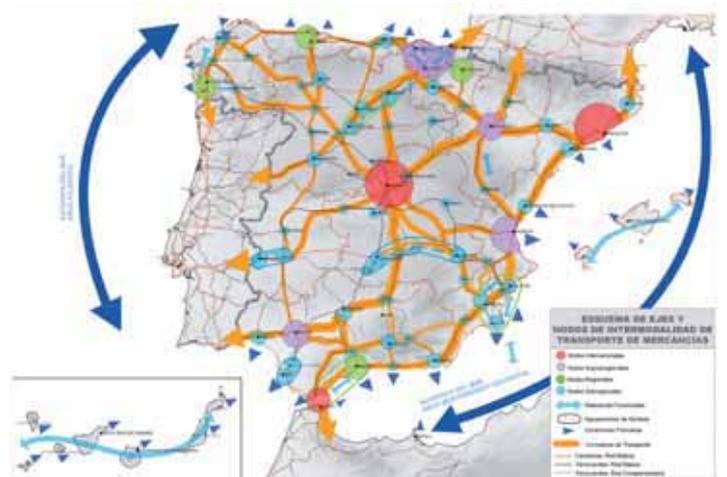
Dinámicas demográficas

Densidad de población municipal
AÑO 2003

Dinámica demográfica
TASA DE VARIACIÓN ANUAL ACUMULATIVA



Esquemas de la Red de Nodos e Intermodalidad de Viajeros y Mercancías



Directrices del Plan de Gobernanza de Cantabria en materia de transportes



Tendencias en Cantabria

El Plan de Gobernanza de Cantabria 2004-2007 establece directrices generales en todos los ámbitos del gobierno, en particular para “Infraestructuras y transportes”

En él se presentan de forma somera los principios de actuación en materia de transportes, unas directrices estratégicas y se establecen diversos compromisos.

Entre las herramientas estratégicas se considera la elaboración de un Plan de Transportes de Cantabria, que incluirá una serie de medidas para fomentar el transporte público en las zonas rurales y mejorar la movilidad en las áreas metropolitanas; medidas que mejoren la articulación social y económica de Cantabria.



Objetivos

El Plan Estratégico de Transporte que se propone, debe establecer la estrategia general de transportes para la Comunidad Autónoma de Cantabria.

El Plan debe actuar como marco del los planes subsectoriales correspondientes a la vez que establece la necesidad de su redacción.

El Plan debe establecer los principios estratégicos que permitan una coordinación de acciones y de políticas entre los diversos modos y entre infraestructuras, gestión, información y tarificación.

En particular, el Plan debe abordar las políticas necesarias para alcanzar los siguientes objetivos:

- Obtener una mayor eficacia económica y social de los recursos públicos.
- Garantizar el derecho a la accesibilidad individual al mayor número posible de personas.

Para ello el Plan debe incluir medidas destinadas a:

- Potenciación del transporte colectivo, en particular en la movilidad obligada.
- Mejora de la accesibilidad a las poblaciones de Cantabria.
- Fomento de la intermodalidad.

Siendo algunos de los beneficios globales:

- Una mejor estructuración del sistema de transporte.
- La potenciación y dinamización económica de Cantabria.

Finalmente, la elaboración del Plan debe contribuir a la racionalización de la movilidad con criterios de eficiencia que pasan por:

- Implementación de nuevas tecnologías.
- Cambio de hábitos personales.
- Coordinación y gestión de los distintos modelos de tráfico.

A su vez, se determinará un plan de actuaciones:

- Incluyendo las actuaciones ya en curso.
- Determinando nuevas actuaciones.
- Estableciendo una priorización de actuaciones.
- Recomendando la elaboración de los estudios subsectoriales más detallados que, fruto del estudio, se estimen convenientes.

El Plan Estratégico de Transportes

El Plan Estratégico de Transportes de Cantabria (PETEC), entre otros, tiene los siguientes objetivos:

Mejorar la accesibilidad interna y externa que asegure la vertebración del territorio de Cantabria, en condiciones de capacidad, calidad y seguridad adecuadas y proporcionadas a la movilidad de personas y el flujo de las mercancías.

Desarrollar un Sistema Integrado de Transportes en aras de buscar la redistribución más óptima de los distintos modos contribuyendo de ésta manera a la sostenibilidad general del sistema incentivando el transporte intermodal en los desplazamientos de larga distancia de viajeros y mercancías.

Contribuir al desarrollo económico y social de la Comunidad Autónoma, buscando la máxima eficiencia del Sistema para lo que es necesario:

- Integrar la funcionalidad de las áreas urbanas y metropolitanas de Cantabria con el conjunto del territorio de la Comunidad Autónoma.

- Reforzar las relaciones transfronterizas, integrando a Cantabria en el ámbito peninsular y en el ámbito europeo.

- Fomentar el desarrollo de los programas de I+D+i y los avances tecnológicos aplicados a la gestión y explotación de infraestructuras y servicios de transporte.



Líneas Estratégicas del PETEC

El Plan Estratégico de Transportes (PETEC), en su formulación estratégica define las siguientes Líneas Estratégicas:

Sistema de transporte ferroviario.

Sistema de transporte aéreo.

Sistema de transporte marítimo.

Sistema de transporte por carretera.

Sistema de transporte intermodal.

diferenciando:

• **Intermodal de viajeros.**

• **Intermodal de mercancías.**

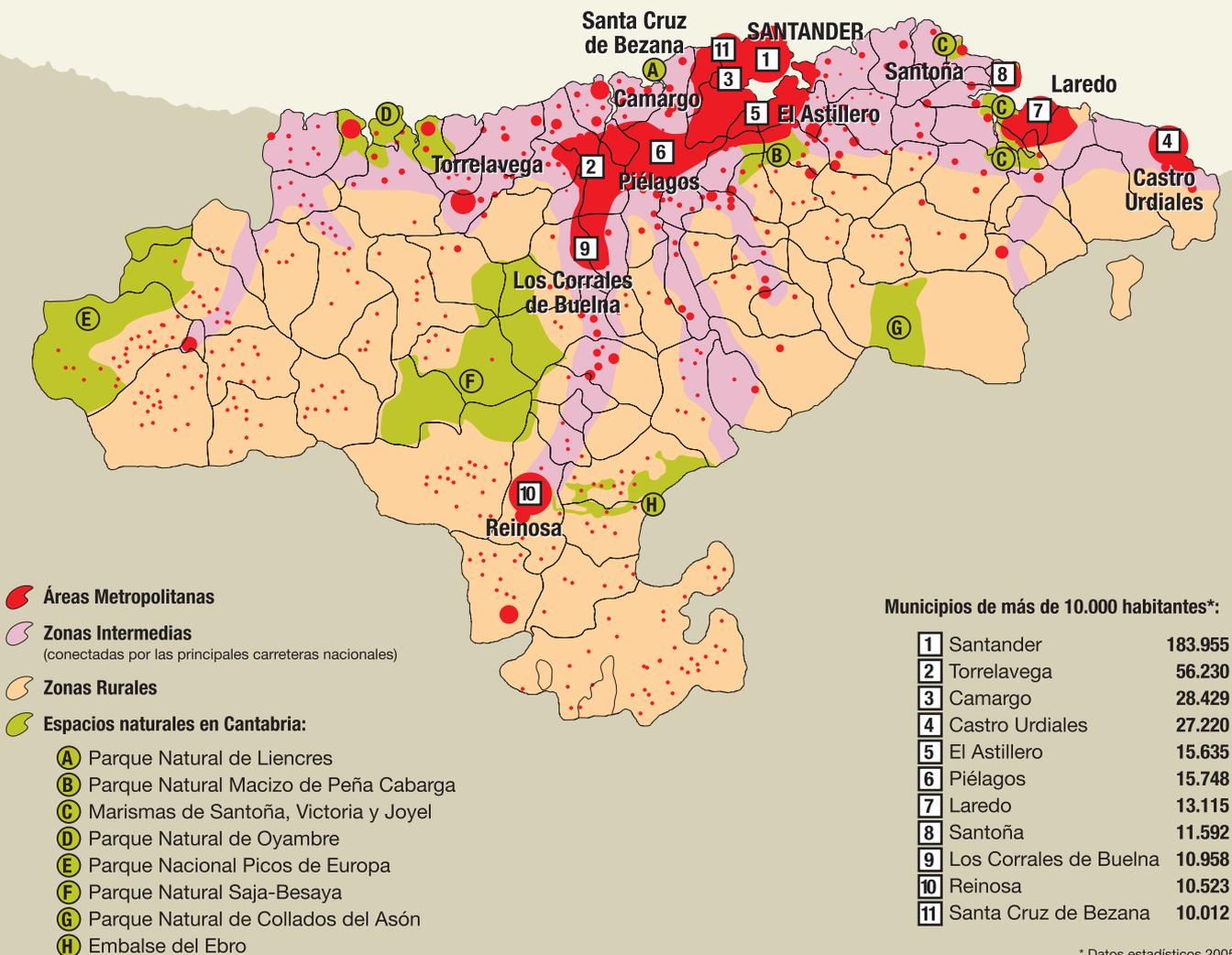
Las actuaciones en materia de Transportes, durante el período 2007-2015, se han desarrollado en base a cada línea estratégica y diferenciando actuaciones de infraestructuras y servicios, así como las específicas del transporte de viajeros y de mercancías.

Red y sistemas de Transportes en Cantabria



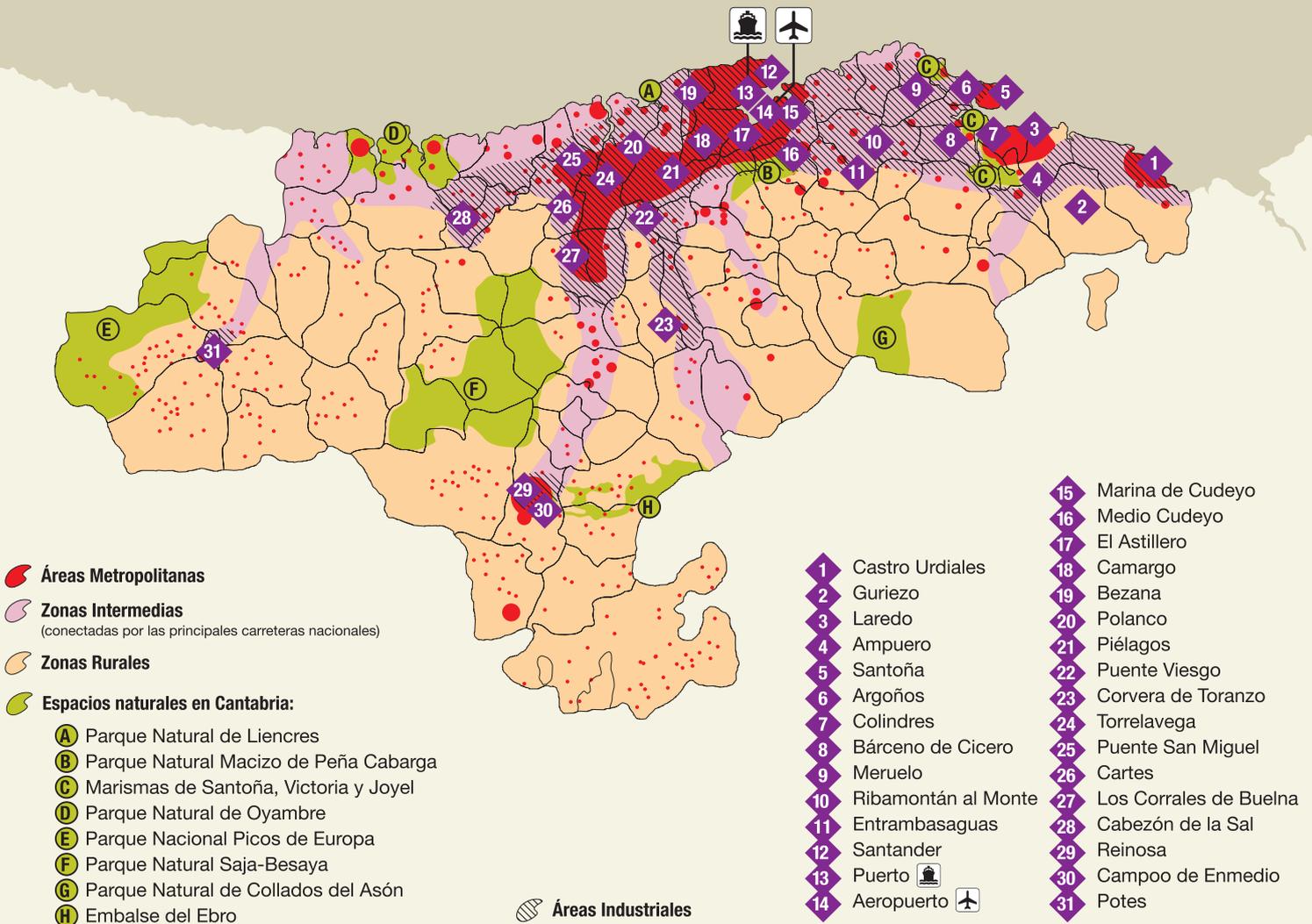
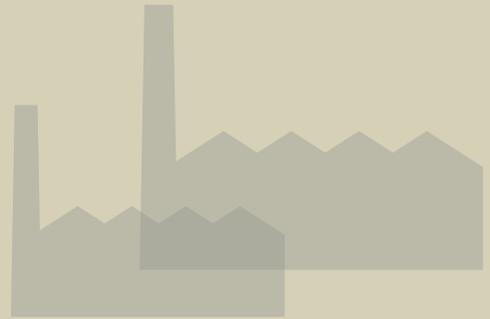
Espacios Demográficos Generadores de Movilidad en Cantabria

En el área metropolitana del eje Santander-Torrelavega, que comprende los términos municipales de Santander, Torrelavega, Camargo, El Astillero, Piélagos y Bezana, se concentra más del 55% de la población total de Cantabria.

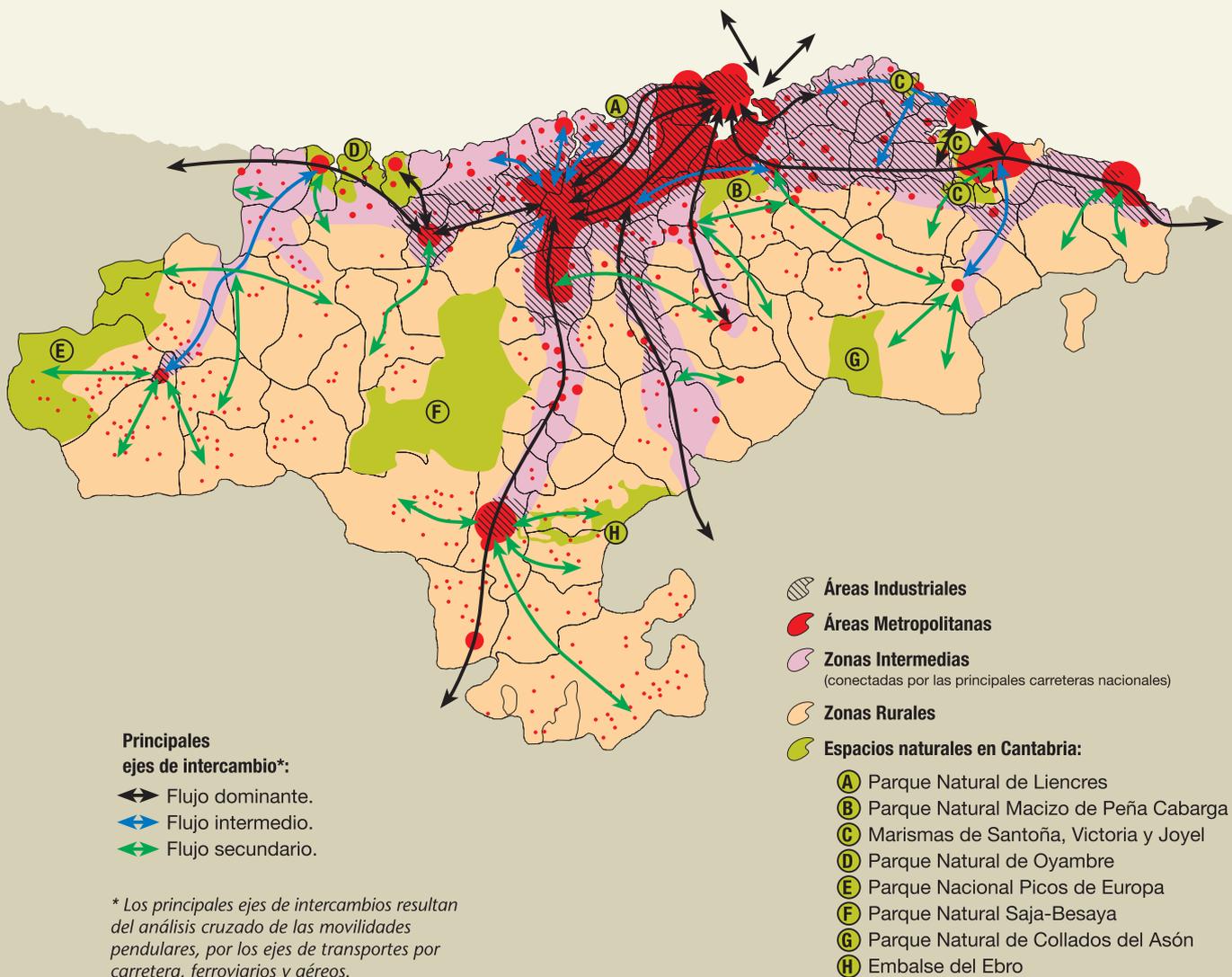


* Datos estadísticos 2005

Mapa Industrial y de Polígonos Industriales de Cantabria



Dinámicas Demográficas y de Intercambios en Cantabria



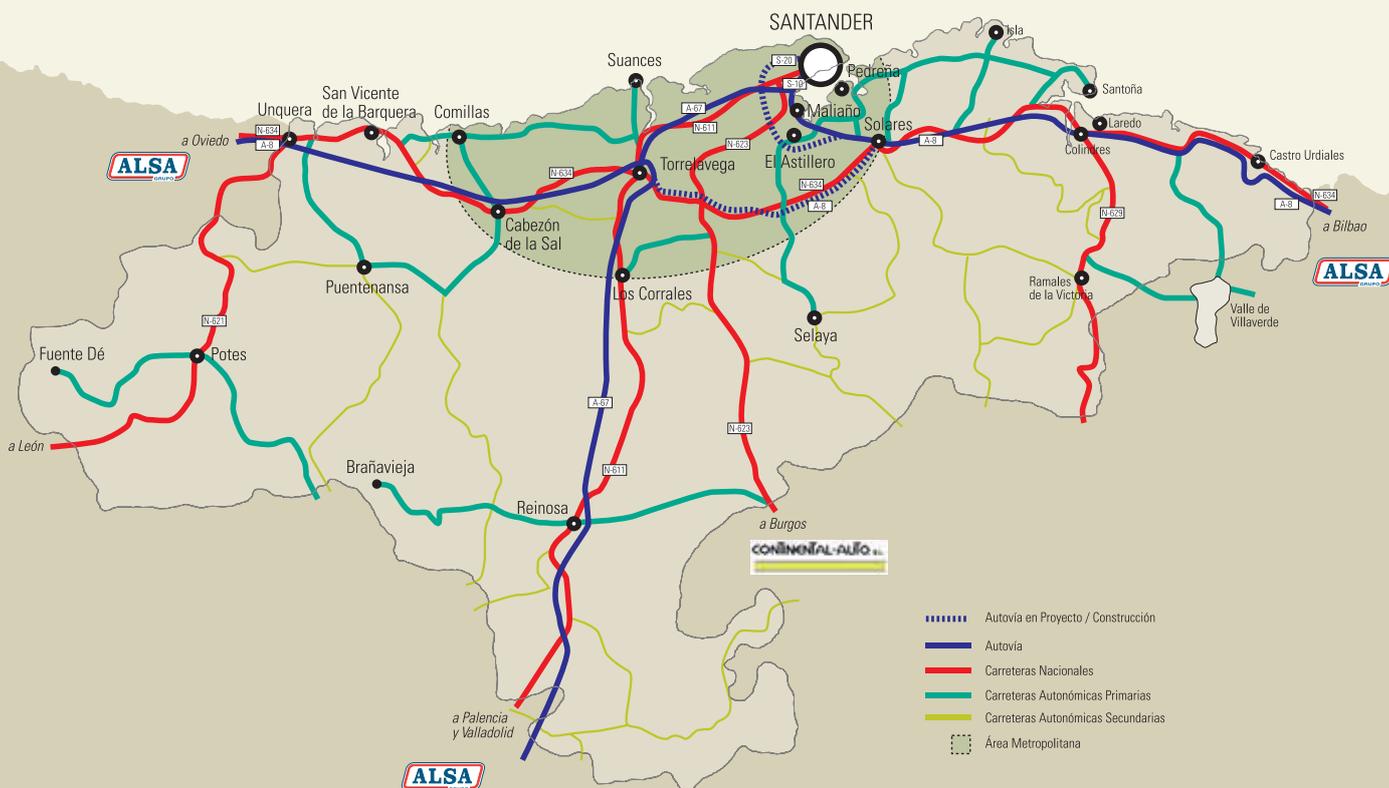
Red de Carreteras en Cantabria



El servicio interregional de transporte de viajeros por carretera, recorre:

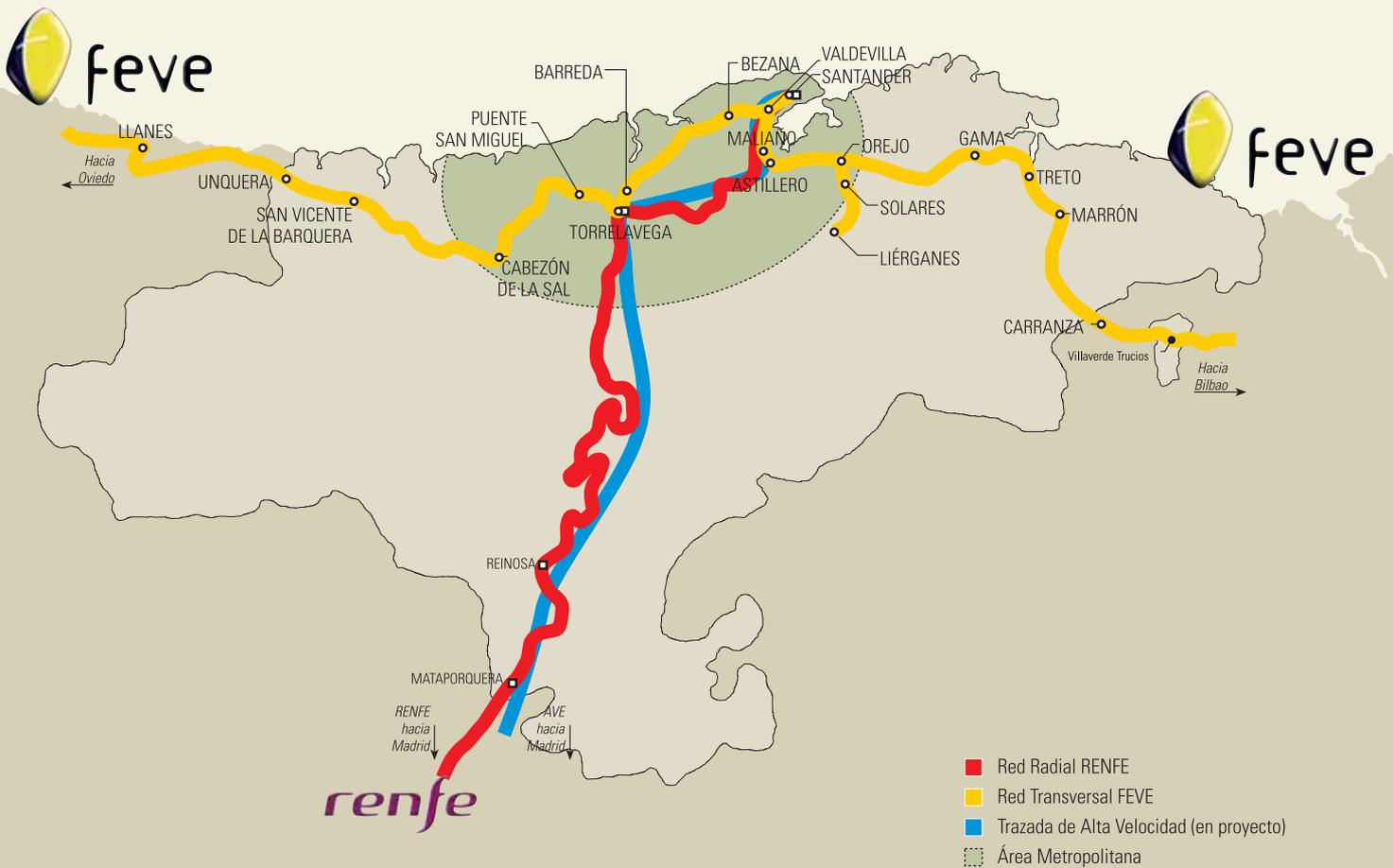
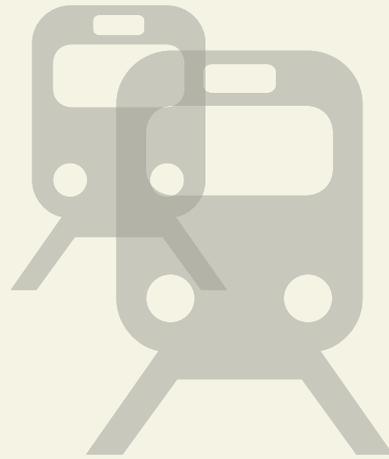
- El eje transversal de Cantabria (de este a oeste) comunicándonos con Asturias y País Vasco con el servicio de ALSA.
- El eje radial con Burgos y Madrid con servicio de CONTINENTAL - AUTO.

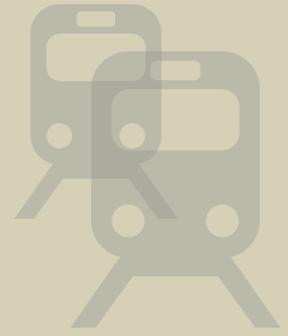
El flujo dominante de mercancías por carretera recorre Cantabria de este a oeste por la A-8 y radialmente hacia Valladolid y Madrid por la A-67.



Red Ferroviaria en Cantabria

El flujo interregional de transporte de viajeros por ferrocarril en Cantabria está atendido por los generadores ferroviarios FEVE (eje transversal) y RENFE (eje radial).





Red de RENFE en Cantabria

La red de servicios de cercanías está operada por RENFE en el núcleo de cercanías entre Reinosa y Santander diferenciándose dos áreas:

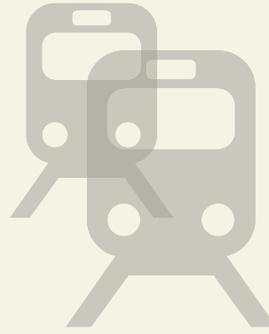
METROPOLITANA entre Santander y Torrelavega, cuyas estaciones de mayor interés son: Santander-Muriedas Bahía, Maliaño-Renedo.

DÉBIL TRÁFICO entre Torrelavega y Mataporquera.

Además, éste corredor conecta a Cantabria con la red general nacional hacia Madrid y el resto de España con los servicios regionales y grandes líneas de RENFE.

La red ferroviaria de viajeros está compartida con los servicios de mercancías, que permite la entrada/salida de los productos industriales y mercancías portuarias de Cantabria.





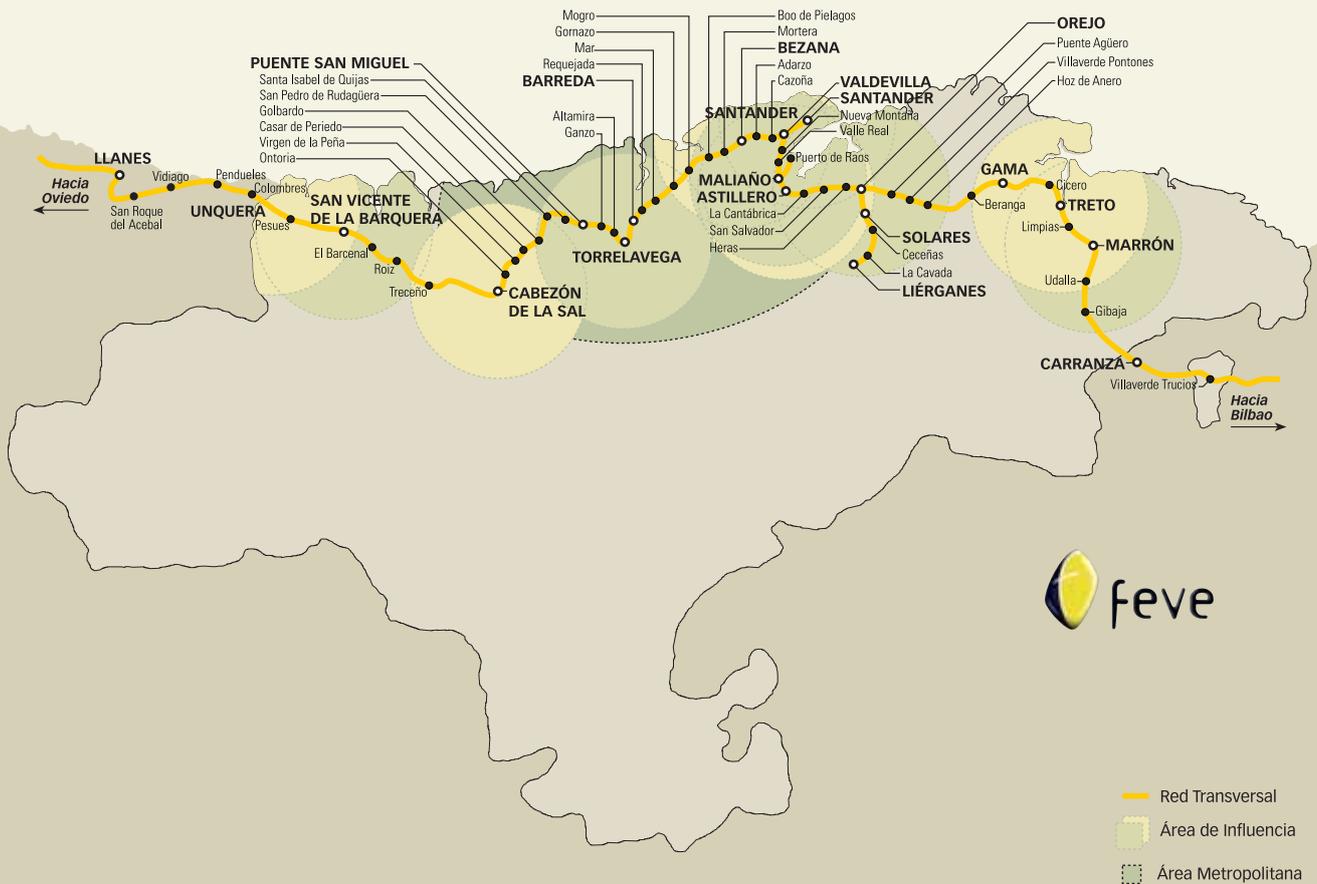
Red de FEVE en Cantabria

La red de servicios de cercanías de FEVE dispone de las siguientes líneas:

-F1: Santander-Cabezón de la Sal.- hacia el oeste con las estaciones de mayor interés: Santander-Bezana-Torrelavega-Puente San Miguel-Cabezón de la Sal.

-F2: Santander-Liérganes.- hacia el este con las estaciones de mayor interés: Santander-Maliaño-Astillero-Solares-Liérganes.

Además el corredor ferroviario de FEVE conecta transversalmente a Cantabria con Asturias y País Vasco, ofertando servicios interregionales de viajeros y servicios de mercancías.



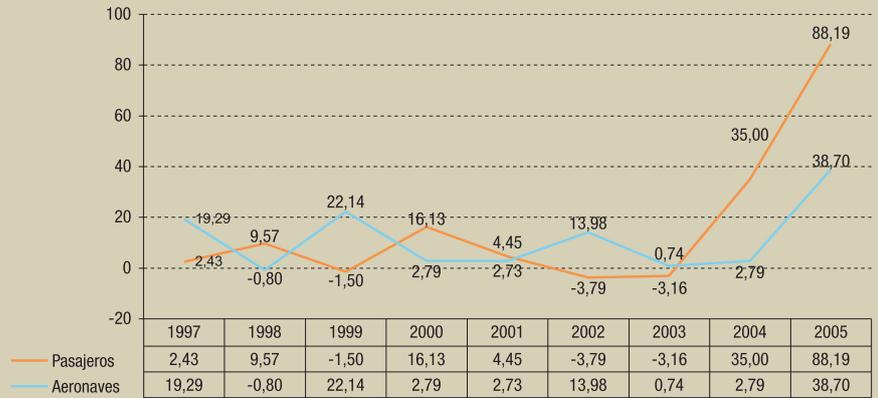
- Red Transversal
- Área de Influencia
- Área Metropolitana



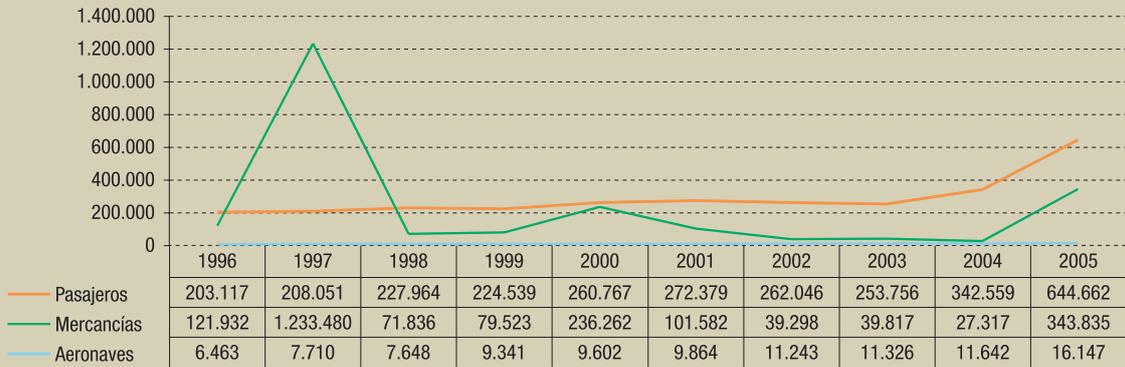
Aeropuerto de Santander

En 2005, el Aeropuerto de Santander llegó a mover 644.662 pasajeros, alcanzando una cifra record.

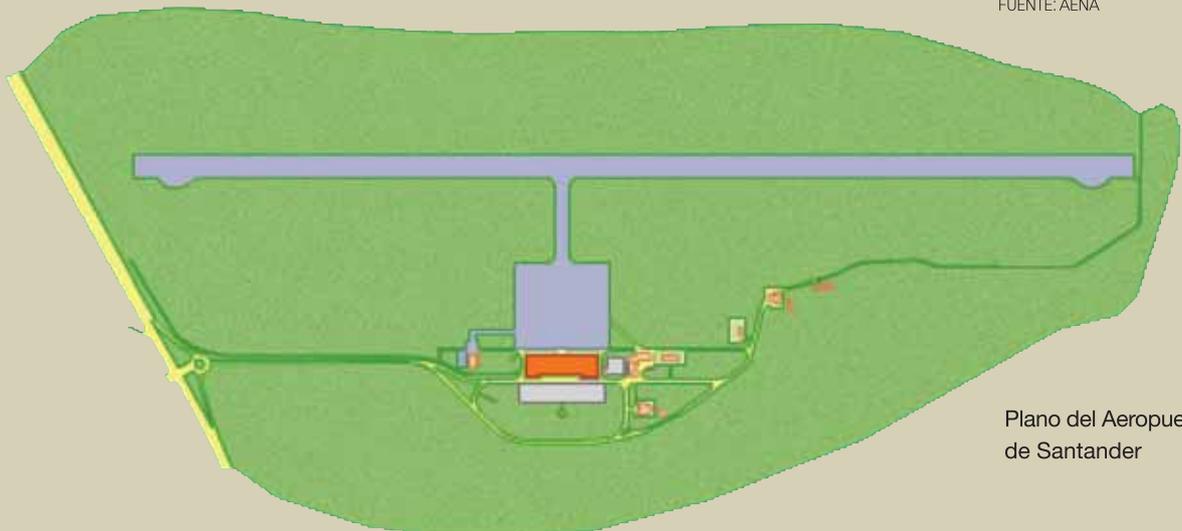
EVOLUCIÓN DE LAS TASAS DE VARIACIÓN DE PASAJEROS Y AERONAVES. AEROPUERTO DE SANTANDER



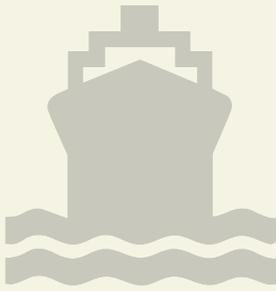
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS, AERONAVES Y MERCANCÍAS. AEROPUERTO DE SANTANDER



FUENTE: AENA



Plano del Aeropuerto de Santander



Puerto de Santander

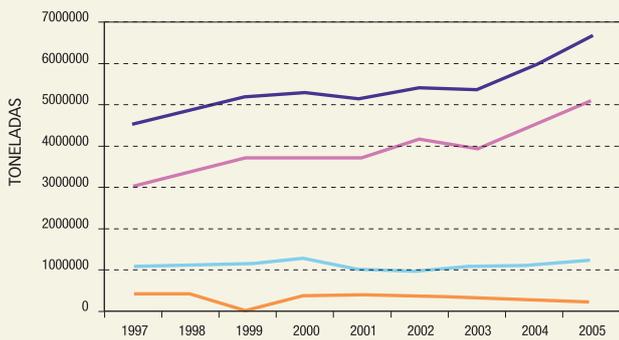


EVOLUCIÓN DE LAS MERCANCÍAS (TONELADAS) Y DEL NÚMERO DE PASAJEROS DEL PUERTO DE SANTANDER

Año	Total	Graneles sólidos	Graneles líquidos	Mercancía general	Pasajeros
1997	4.496.988	3.017.464	422.037	1.057.487	140.651
1998	4.838.666	3.323.028	404.798	1.110.840	134.117
1999	5.173.325	3.693.002	35.385	1.126.473	136.542
2000	5.261.800	3.642.889	378.525	1.240.386	119.150
2001	5.096.229	3.668.742	418.149	1.009.338	130.524
2002	5.410.323	4.107.711	371.347	931.265	130.099
2003	5.370.352	3.961.087	354.835	1.054.430	118.888
2004	5.913.663	4.515.841	341.027	1.056.795	138.167
2005	6.636.688	5.139.652	277.558	1.219.478	163.398

FUENTE: AP SANTANDER

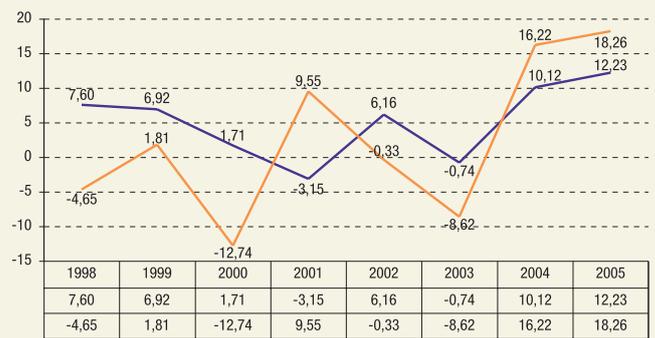
EVOLUCIÓN DE MERCANCÍAS DEL PUERTO DE SANTANDER



FUENTE: AP SANTANDER

Graneles líquidos Total
Mercancía general Graneles sólidos

EVOLUCIÓN DE LAS TASAS DE VARIACIÓN DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS. PUERTO DE SANTANDER



FUENTE: AP SANTANDER

Total
Pasajeros

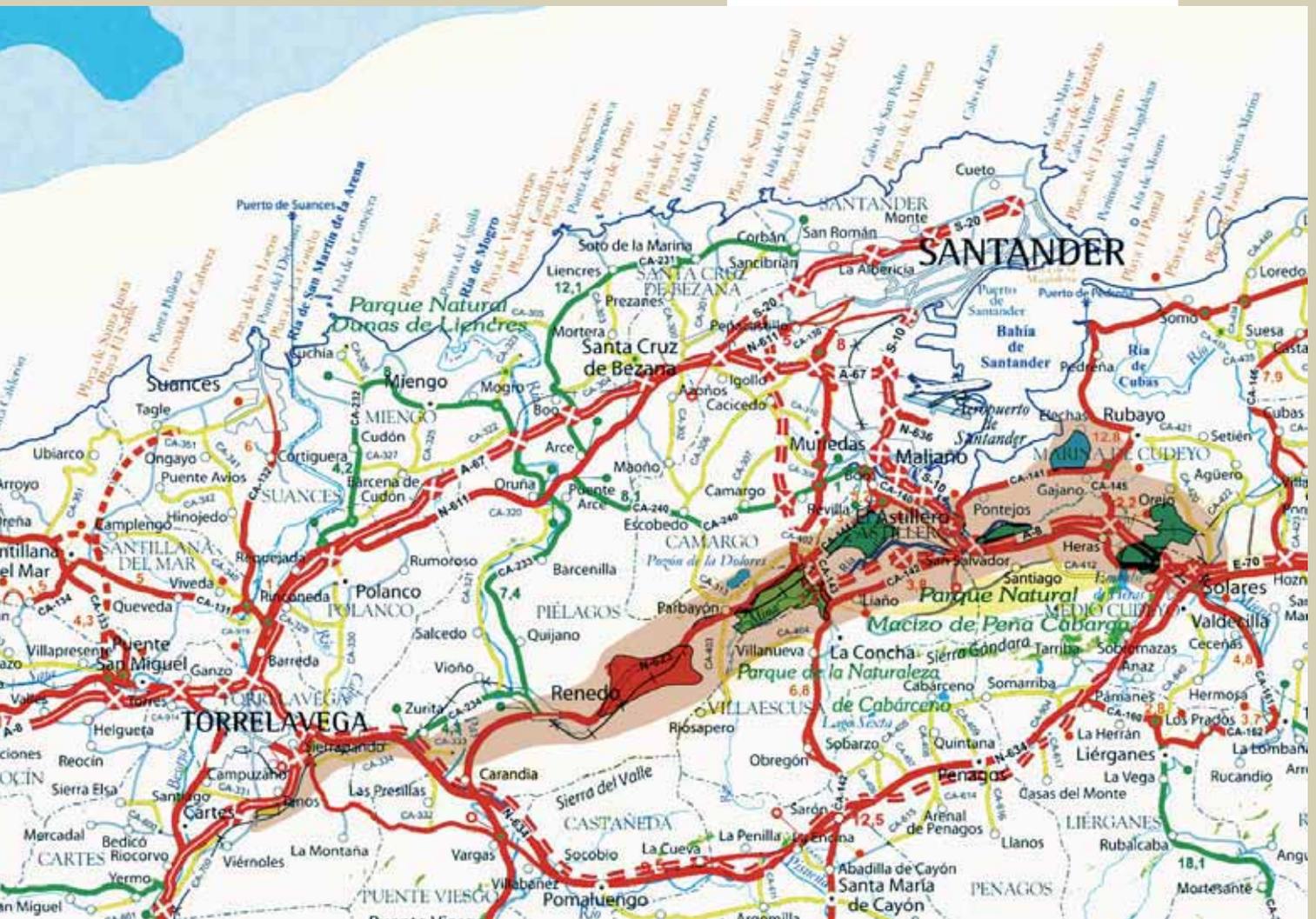


Ordenación del Transporte de Mercancías en Área Metropolitana



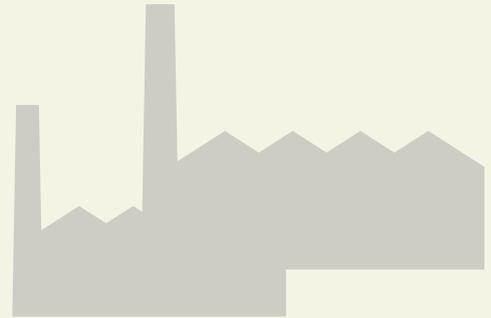
El área Santander-Torrelavega es la zona de mayor concentración demográfica y de la actividad económica de Cantabria.

El Plan de Ordenación del Litoral (POL) establece las zonas protegidas en la franja costera y paralelo a ella por el interior, un espacio para el desarrollo de actuaciones integrales estratégicas productivas a modo de corredor logístico industrial entre Santander y Torrelavega.



Las áreas consideradas como espacio determinado para el desarrollo de actuaciones integrales estratégicas productivas son: Marina-Medio Cudeyo, Complejo Petroquímico de Gajano, Polígono Industrial de Heras, Polígono Industrial de Guarnizo-Morero, Piélagos-Villaescusa, Llano de La Pasiega, Zona Industrial de SNIACE-SOLVAY y Polígono Industrial de Tanos-Viérnoles.

Corredor logístico Industrial de Cantabria



DE NUEVA CREACIÓN:

- **Núcleo 1:** Área de Marina-Medio Cudeyo. Su superficie aproximada de 145 ha. Está incluido en el POL y calificada como Área de Actuación Integral Estratégica.
- **Núcleo 2:** Área de Piélagos - Villaescusa. Su superficie aproximada de 165 ha. está incluido en el POL y calificada como Área de Actuación Integral Estratégica. Actualmente tiene aprobación inicial el PSIR que lo desarrolla.
- **Núcleo 3:** Área Llano de la Pasiega. Su superficie aproximada de 273 ha. No está incluida dentro del POL, pero está declarada de interés regional.

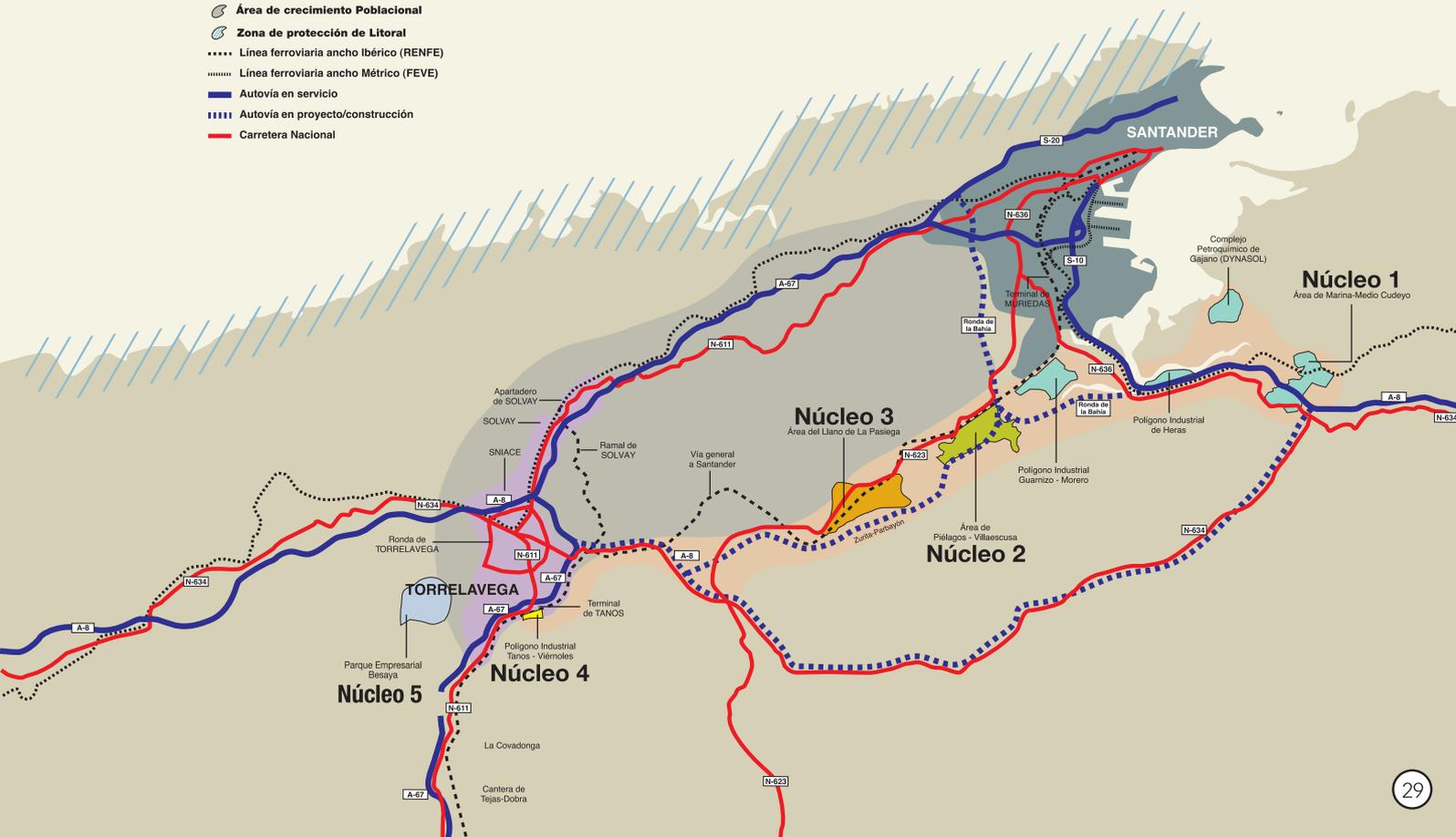
CON ACTIVIDAD:

- **Núcleo 4:** Polígono Industrial Tanos – Viérnoles (317.721m²), se ha adjudicado las obras y está en construcción.
- **Núcleo 5:** Parque Empresarial Besaya (831.075m²), en ejecución.

EXISTENTES:

- **Polígonos de Guarnizo y Morero:** El primero de ellos, de 5,6 ha, ya se encuentra completo, y el segundo, de 63,8 ha, está urbanizándose en la actualidad, y completamente comercializado.
- **Complejo Petroquímico de Gajano.**
- **Polígono Industrial de Heras (336.000m²).**

- Área Metropolitana e Industrial de la Bahía de Santander
- Área Metropolitana e Industrial de Torrelavega
- Nuevo Corredor Logístico-Industrial
- Área de crecimiento Poblacional
- Zona de protección de Litoral
- Línea ferroviaria ancho Ibérico (RENFE)
- Línea ferroviaria ancho Métrico (FEVE)
- Autovía en servicio
- Autovía en proyecto/construcción
- Carretera Nacional



Llano de la Pasiega

El Proyecto de CAE “Llano de La Pasiega”, declarado de interés regional, se concreta en unas 273 ha. en el municipio de Piélagos, por reunir el suelo las condiciones de clasificación idóneas para desarrollar un Proyecto Singular de Interés Regional, conforme a los requisitos de clasificación del suelo que exige la Ley 2/2001 de Cantabria. La delimitación del ámbito es la siguiente:

- Al Norte, con la ladera del Campo Verde en el entorno de la cota 75.
- Al Este, con el límite de la divisoria de la cuenca del Pas.
- Al Sur, con la autopista proyectada de Zurita-Parbayón..
- Al Suroeste, con El Encinal.
- Al Noroeste, con la falda del Cerro de La Lustra, aproximadamente en la cota 60.

El ámbito del proyecto cuenta con una buena accesibilidad actual definida por:

- Accesibilidad por carretera desde la N-623, que atraviesa el ámbito.
- Accesibilidad por ferrocarril desde la línea Santander-Madrid operada por RENFE, que circula en paralelo a la carretera N-623, al sur de ésta.

La ordenación responde a una respuesta física a los siguientes factores determinantes de la misma:

- Demanda concreta de uso industrial en sus distintas tipologías.
- Condicionantes físicos de la parcela y accesibilidad.

En ésta ordenación se incluye:

- Centro logístico empresarial.
- Polígono de actividades agroalimentarias.
- Polígono de actividades complementarias.
- Terminal ferroviaria.
- Centro logístico industrial, portuario e intermodal.
- Dotacional y servicios.
- Realojos.

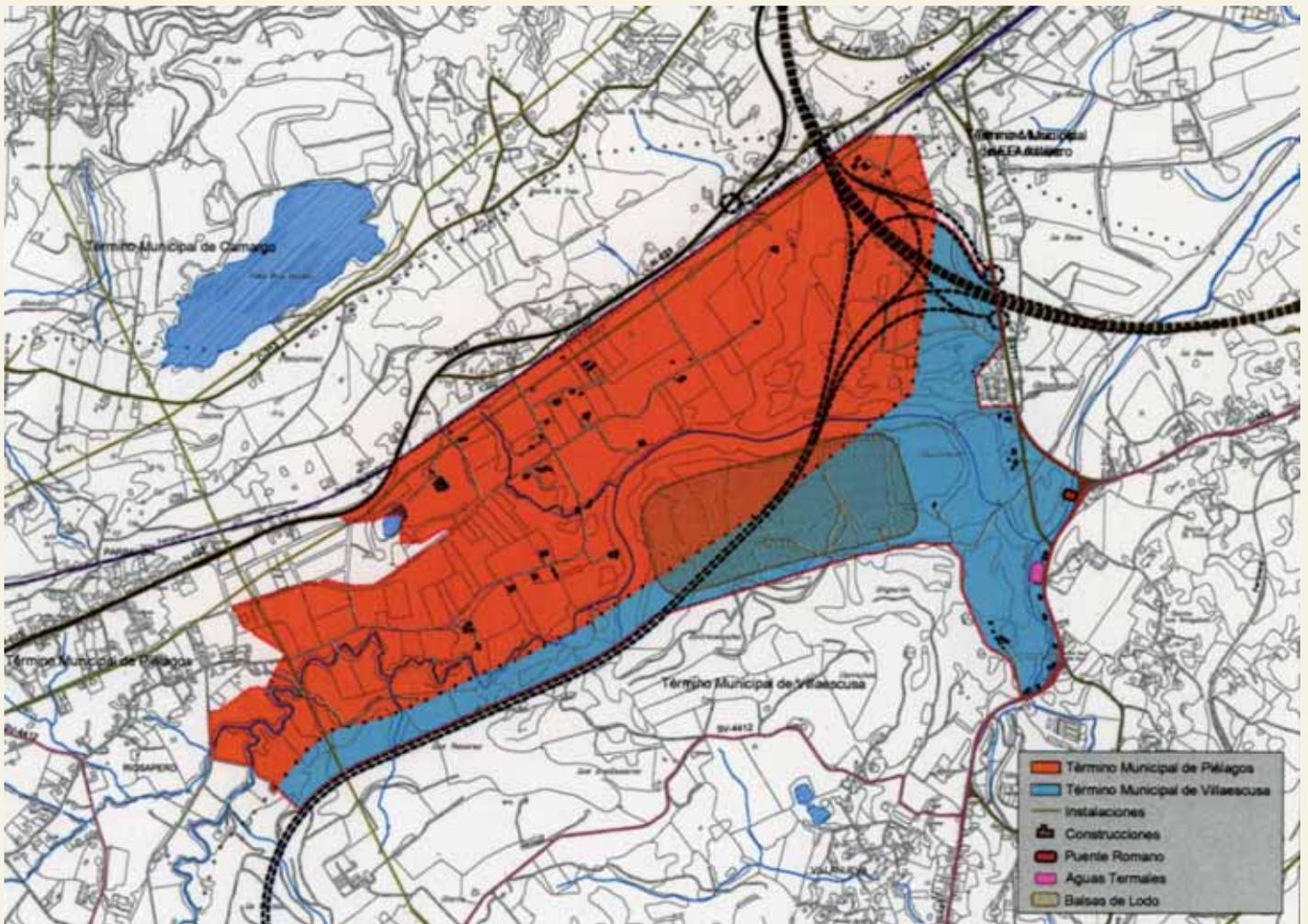


SUBTOTALES POR ZONAS		
ZONA	SUPERFICIE m2	% SOBRE TOTAL
C.LOGÍSTICO E INDUSTRIAL	614.799	22,49%
C.LOGISTICO- EMPRESARIAL	196.264	7,18%
CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS	114.725	4,20%
SERVICIOS TÉCNICOS	16.711	0,61%
P.ACTIVIDADES AGROALIMENTARIAS	196.832	7,20%
P. ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	82.593	3,02%
EQUIPAMIENTO COMERCIAL	19.115	0,70%
EQUIPAMIENTO SOCIAL	35.532	1,30%
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	55.426	2,03%
REALOJOS	44.425	1,63%
VIARIO INTERIOR	287.015	10,50%
NUCLEO RURAL	36.539	1,34%
TOTAL SUPERMANZANAS	1.699.976	62,19%
VIARIO PÚBLICO	265.062	9,70%
ESPACIOS LIBRES DE USO PÚBLICO	768.587	28,12%
TOTAL PSIR LLANO DE LA PASIEGA	2.733.625	100%

n
núcleo **2**

Piélagos - Villaescusa

El CAE Piélagos-Villaescusa, con una superficie de 165 ha., corresponde al desarrollo de una de las Zonas Estratégicas Productivas recogidas en el Anexo III de la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral y actualmente se encuentra pendiente de desarrollo.



Marina-Medio Cudeyo

El Proyecto Singular de Interés Regional de Marina de Cudeyo – Medio Cudeyo, corresponde al desarrollo de una de las Zonas Estratégica Productivas recogidas en el Anexo III de la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral y actualmente tiene Aprobación Inicial por parte de la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo. También se ha obtenido la Declaración de Impacto Ambiental, requisito previo a la Aprobación Provisional por parte de la CROTU.

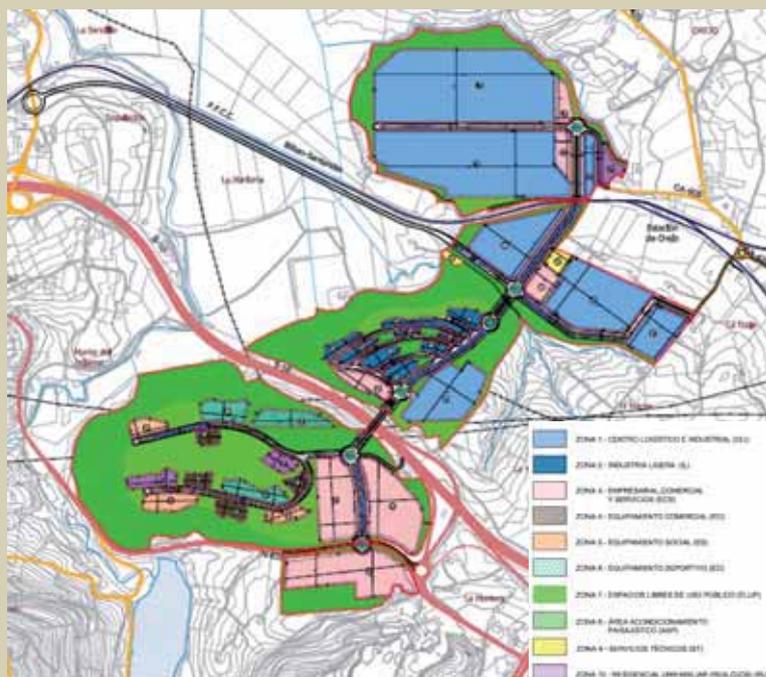
El ámbito del proyecto ocupa una superficie de 145,23 Ha. pertenecientes aproximadamente el 56% de la superficie al municipio de Marina de Cudeyo, y el 44%

al término municipal de Medio Cudeyo. El ámbito de actuación se encuentra dividida en tres áreas por las infraestructuras de comunicación existentes:

- Área Norte, limita al sur con la línea ferroviaria de FEVE Santander-Bilbao.
- Área Central, limita al norte con la línea ferroviaria de FEVE Santander-Bilbao, y al sur con la autovía S-10. Por su parte central cruza el río Refriego, segregando a su vez el Área Central en dos subáreas Norte y Sur.
- Área Sur, limita al norte con la autovía S-10, y al sur con la carretera N-635.

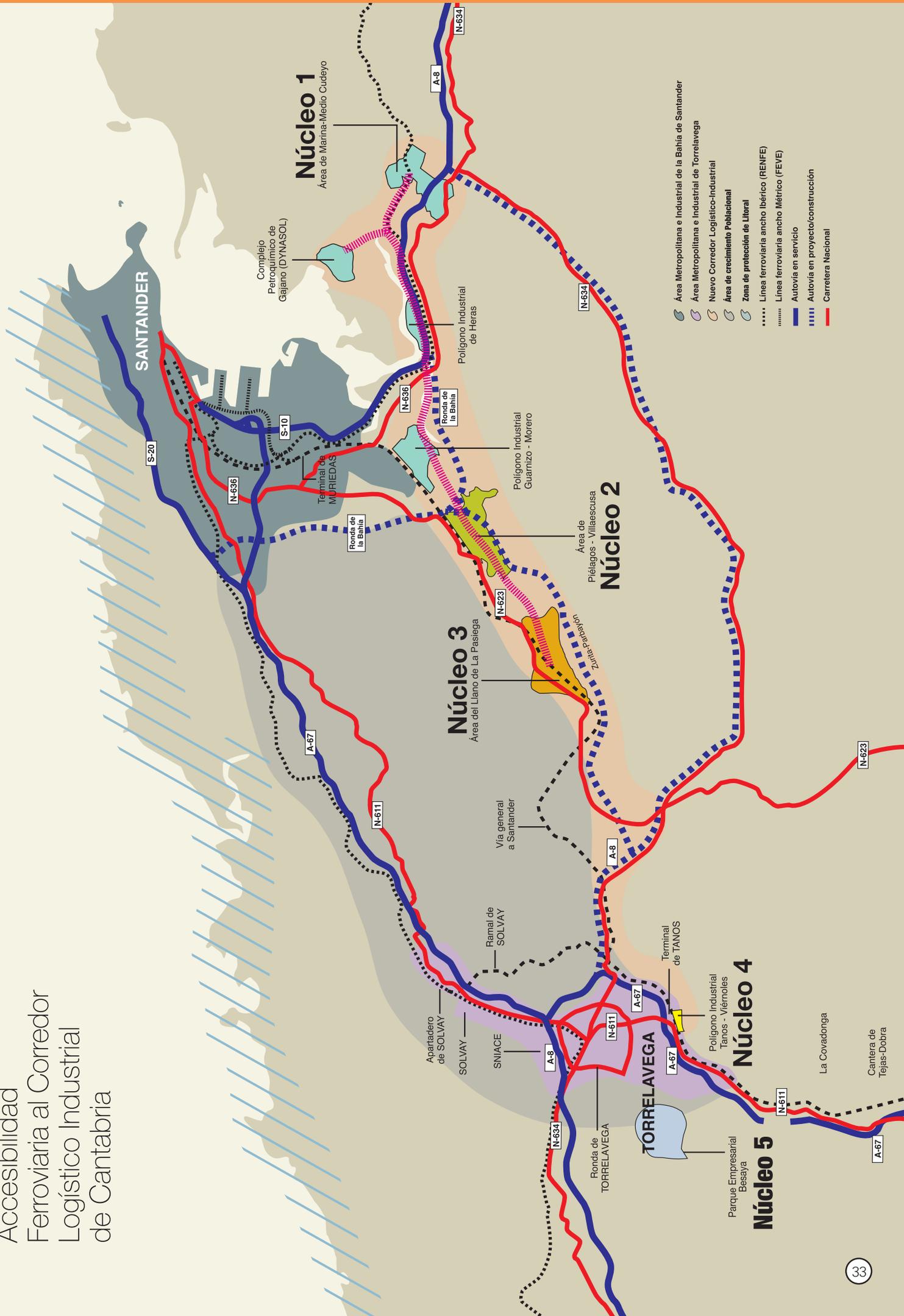
En ésta ordenación se incluye:

- Centro logístico empresarial.
- Industria Ligera.
- Centro empresarial y comercial.
- Equipamientos.
- Espacios libres de uso público.
- Espacios de Acondicionamiento Paisajístico.
- Servicios técnicos.
- Realojos.



SUBTOTALES POR ZONAS		
ZONA	SUPERFICIE m2	% SOBRE TOTAL
C. LOGÍSTICO E INDUSTRIAL	416.106	28,65%
C. EMPRESARIAL, COMERCIAL Y SERVICIOS	155.263	10,69%
INDUSTRIA LIGERA	37.255	2,57%
SERVICIOS TÉCNICOS	6.621	0,46%
RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (REALOJOS)	18.971	1,31%
EQUIPAMIENTO COMERCIAL	18.134	1,25%
EQUIPAMIENTO SOCIAL	21.596	1,49%
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	34.190	2,35%
TOTAL SUPERMANZANAS	708.135	48,76%
AREAS DE ACONDICIONAMIENTO PAISAJISTICO	427.051	29,40%
VIARIO PÚBLICO	171.925	11,84%
ESPACIOS LIBRES DE USO PÚBLICO	145.281	10,00%
TOTAL PSIR MARINA-MEDIO CUDEYO	1.452.392	100,00%

Accesibilidad Ferroviaria al Corredor Logístico Industrial de Cantabria



- Área Metropolitana e industrial de la Bahía de Santander
- Área Metropolitana e industrial de Torrelavega
- Nuevo Corredor Logístico-Industrial
- Área de crecimiento Poblacional
- Zona de protección de Litoral
- Línea ferroviaria ancho Ibérico (RENFE)
- Línea ferroviaria ancho Métrico (FEVE)
- Autovía en servicio
- Autovía en proyecto/construcción
- Carretera Nacional





T

Diagnóstico
del Sistema
de Transportes

Análisis DAFO



El diagnóstico del sistema de transportes analizado:

INFRAESTRUCTURAS

DEMANDAS DE SERVICIOS

OFERTAS DE SERVICIOS

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO





Diagnóstico del Sistema de Transportes DE VIAJEROS



Transporte de Viajeros por Carretera

INFRAESTRUCTURAS



DEBILIDADES

• **Infraestructuras viarias limitadas por una orografía escarpada:** Como se ha puesto de manifiesto anteriormente en este documento, el sistema de transportes en Cantabria en líneas generales adolece de ciertas carencias en lo que se refiere a las relaciones entre esta Comunidad y el resto de España, circunstancia que se encuentra condicionada por la orografía escarpada de la región.

Esta constatación conduce a que las conexiones por carretera obliguen a trayectos de más de 2 horas hacia las capitales de las provincias vecinas, a excepción de Vizcaya. Por consiguiente, los tiempos de viaje son mejorables, especialmente en la conexión de Cantabria con la Meseta de Castilla a través de la Cordillera Cantábrica.

• **Necesidad de una elevada capilaridad de la red para poder atender a una población dispersa:** Dentro de Cantabria, se aprecia que gran parte de los municipios de la Comunidad están a menos de 1 hora de trayecto por carretera de los dos núcleos más importantes, Santander y Torrelavega. Sin embargo, el carácter diseminado de la población dificulta la eficiencia del transporte público (no sólo en el eje Santander-Torrelavega sino también en el eje Astillero-Santander, donde se concentra gran parte de la población) y gran parte de la movilidad se canaliza a través del transporte privado.

En el reparto modal, Cantabria ofrece unos valores medios a favor del vehículo privado superiores respecto a la media estatal.

Sin embargo, la necesidad de un sistema de transporte público capaz de ser una alternativa suficientemente válida al transporte privado se pone de manifiesto en los problemas de congestión en las principales poblaciones de Cantabria, en la voluntad de reducir los costes externos del transporte y en el elevado porcentaje de habitantes que no tienen acceso al vehículo privado: como se expresó en el análisis descriptivo de la situación actual, el porcentaje de viviendas de Cantabria que no disponen de vehículo privado asciende a un 26%, cifra que es elevada aunque se encuentra por debajo de la media española. No obstante, sobre este particular debe tenerse en cuenta que el 44% de la población cántabra no tiene acceso al transporte público urbano (la distribución de la población no permite tener una mayor presencia de transporte público), cuando ese porcentaje en España se reduce en valores medios a un 31%.

• **No existe suficiente vinculación del Sistema de Transportes de Cantabria (STC) con la ordenación del territorio,** vinculación imprescindible en la creación de cualquier infraestructura de transportes.

• **Existe una falta de tecnología del sector,** en lo referente a sistemas de posicionamiento GPS, monética con medios de pago avanzados, etc., así como una falta de tecnología en infraestructuras como información en tiempo real en las EEAA y principales paradas de cercanías.

Transporte de Viajeros por Ferrocarril



INFRAESTRUCTURAS



DEBILIDADES

• **Infraestructuras ferroviarias con parámetros de trazado poco favorables:** En el caso del ferrocarril, el efecto barrera anteriormente comentado se agudiza, implicando una oferta de transporte muy reducida que se concreta de forma competente únicamente en el eje Santander – Palencia – Valladolid – Madrid – Albacete – Alicante. Las conexiones ferroviarias con Bilbao o con Oviedo suponen unos tiempos de viaje que no son competitivos con los tiempos ofrecidos por la carretera (el ferrocarril llega a tardar más del doble de lo que tarda el autobús).

Esta situación del ferrocarril contrasta con la extensión de las infraestructuras ferroviarias, que presentan unas relaciones respecto a la población y a la superficie claramente superiores en Cantabria en comparación con los valores medios del total de España. Sin embargo, la dureza del trazado impuesto por la orografía y la existencia de un elevado porcentaje de vía única implican unas



condiciones de explotación poco favorables para la obtención de tiempos de viaje y frecuencias de trenes competitivas con la carretera.

• **La ausencia de vía doble** dificulta e incluso imposibilita una cadencia de servicios buena (frecuencia elevada), imprescindible para los servicios de cercanías.

• **Cantabria no tiene conexiones ferroviarias directas con el Mediterráneo**, a excepción del servicio de Alicante, **ni con la mayoría del resto de Comunidades Autónomas**, con lo cual el transporte público presenta limitaciones importantes, que obligan a hacer trasbordo. Además, carece también de comunicaciones ferroviarias efectivas a través de la Cornisa Cantábrica.

• **Los servicios de cercanías de FEVE al oeste sólo llegan hasta Cabezón de la Sal:** los últimos pueblos no disponen de servicio de cercanías como consecuencia de las infraestructuras en vía única y sin electrificar.



Transporte de Viajeros por Carretera



INFRAESTRUCTURAS



FORTALEZAS

- **Emplazamiento estratégico de Cantabria** en la cornisa atlántica de la Península.
- La relación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias respecto a la superficie e incluso a la población superan los valores medios estatales.
- **La extensa (en términos relativos) red de carreteras favorece que el nivel de congestión sea reducido.** Cantabria dispone además de un elevado porcentaje de vías de altas prestaciones, lo que permite desplazarse desde Santander a gran parte de la provincia en tiempos inferiores a un hora.



Transporte Aeromarítimo y Ferroviario de Viajeros



INFRAESTRUCTURAS



FORTALEZAS

- **Cantabria se encuentra**, geográficamente hablando, a distancias en donde el ferrocarril de altas prestaciones puede desarrollar su máximo potencial de captación de tráfico (relaciones interregionales y de larga distancia).
- **La ubicación de las estaciones ferroviarias terminales de RENFE y FEVE en el centro de la ciudad de Santander** refuerzan las posibilidades de los servicios de cercanías en presencia de una oferta de calidad.
- **El Puerto de Santander está dotado con un excelente servicio de ferries y cruceros**, con una

importante terminal de Pasajeros ubicada en el centro de la ciudad.

- **El Aeropuerto de Santander está situado a 5 Km de la ciudad**, lo que supone disponer de una infraestructura aeroportuaria urbana.

- Instalaciones aeroportuarias con unas condiciones estructurales, operativas, de accesibilidad y precios que **satisfacen los requerimientos de las compañías** tanto convencionales como del segmento "de bajo coste".

Transporte de Viajeros por Carretera



OFERTAS DE SERVICIOS



DEBILIDADES

• **Escasa intermodalidad:** El uso del vehículo privado se ve favorecido en gran medida por la escasa intermodalidad posible dentro de Cantabria y la mejora de las carreteras de la red autonómica. En efecto, no existe propiamente una coordinación entre los distintos modos de transporte público (faltan herramientas que favorezcan la intermodalidad y el trasbordo: por ejemplo, integración tarifaria, coordinación de horarios, etc.), aspecto que incide negativamente en gran medida en el ensamblaje del transporte regional y el transporte urbano. Asimismo no se dispone de adecuados centros intermodales que permitan cambiar de un modo de transporte a otro de forma cómoda y rápida. Se entiende entonces que el movimiento de personas desde Santander o Torrelavega a las restantes localidades de Cantabria o viceversa se canalice a través del transporte privado y no existan alternativas suficientemente atractivas que disuadan de utilizar el coche para en su lugar optar por el transporte público. La mejora de este trasvase de via-

jeros de un sistema a otro (rebajando el coste global del viaje y adecuando el tiempo del desplazamiento, minimizando tiempos de espera) es un elemento clave para afrontar los problemas de congestión de Santander o Torrelavega y, en particular, en el área metropolitana de Santander.



Transporte Aeromarítimo y Ferroviario de Viajeros



OFERTAS DE SERVICIOS



DEBILIDADES

• **El transporte público se canaliza en gran medida a través de los servicios de autobús, mientras que el ferrocarril se limita a cercanías:** Esta distribución se acentúa especialmente en la movilidad obligada, como consecuencia de los tiempos de viaje poco competitivos que ofrece el ferrocarril: en trayectos desde Santander hasta el extremo de la provincia, el tiempo de viaje que comporta el ferrocarril supone un incremento aproximado del 60% respecto a la carretera.

• **Iberia mantiene en el aeropuerto de Santander un monopolio que repercute en los precios,** considerablemente altos, y en que otras compañías no puedan operar libremente.

• **Incertidumbre de las compañías "Low Cost":** El fomento de las infraestructuras aeroportuarias se realiza sobre la base de compañías de bajo costo, hecho que



Transporte por Carretera, Aeromarítimo y Ferroviario de Viajeros

OFERTAS DE SERVICIOS



FORTALEZAS

• **Importante puerto generador de una gran actividad económica:** El puerto está dotado de excelentes instalaciones al servicio de ferries y cruceros, entre las que se encuentra una Terminal de Pasajeros ubicada en el centro de la ciudad de Santander.

• La experiencia en otras Autonomías con la mejora de los servicios de **cercanías por ferrocarril**, ha puesto de manifiesto la **enorme capacidad de este modo de transporte para incrementar rápidamente su demanda de tráfico.**

• La **frecuencia de servicios es uno de los principales factores sobre los que actuar para atraer a la demanda** que, en la actualidad, utiliza mayoritariamente el vehículo privado.

DEMANDAS DE SERVICIOS



DEBILIDADES

• **Existe un déficit de formación del personal en nuevas tecnologías:** la necesidad y obligación de dar formación (conductores, taquilleros, personal de EEAA, jefes de tráfico, etc.) no reciben la consideración que requieren.

• **No existe ningún plan de movilidad ni para empresas ni para polígonos industriales.**



FORTALEZAS

• Creciente **actividad turística.**

• **Reacción positiva de la demanda** a una mejora notable de la oferta de servicios aéreos, especialmente en los desplazamientos internacionales.

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO



DEBILIDADES

• **Afectación de las condiciones meteorológicas adversas:** Sin duda la Cordillera Cantábrica constituye una barrera física de gran relevancia, que se torna más severa bajo las condiciones meteorológicas de invierno.

• **El transporte por carretera** constituye un **factor de contaminación por emisión de CO²** muy importante.



FORTALEZAS

Transporte por Carretera, Aeromarítimo y Ferroviario de Viajeros



INFRAESTRUCTURAS



AMENAZAS

- Los índices demográficos de otras regiones más pobladas obligan a destinar más recursos para atender la construcción de nuevas infraestructuras de transporte (al emplearse criterios basados en la magnitud de la población). Ello crea sinergias: regiones favorecidas experimentan un mayor crecimiento de población que a la vez favorece nuevas inversiones. En Cantabria, la planificación de nuevas infraestructuras se debe basar en criterios poblacionales, pero a la vez en criterios estratégicos territoriales.

- Si no se reordenan las actuales estaciones ferroviarias de Santander (RENFE – FEVE) y Estación de Autobuses se imposibilita el desarrollo de la intermodalidad en el centro de Santander.

- Si no se reubican los Talleres de RENFE y FEVE fuera del casco urbano de Santander no se liberará suelo ferroviario y no se podrán reordenar los sistemas de transportes metropolitanos.



OPORTUNIDADES

- La política europea y española en materia de transporte constituyen una oportunidad de primera magnitud para impulsar la construcción de nuevas infraestructuras de transporte y definir nuevos servicios que atiendan la movilidad creciente de viajeros en Cantabria.

- La reordenación de las actuales estaciones ferroviarias de Santander (RENFE– FEVE) y Estación de Autobuses es una necesidad para que el AVE llegue hasta el centro, y de esta manera se mejore el tráfico rodado de acceso/salida a Santander, creando una estación intermodal en el centro de Santander.

- La reubicación de los Talleres de RENFE y FEVE fuera del casco urbano de Santander permitirá la liberalización de suelo urbano y una nueva ordenación de los sistemas de transportes metropolitanos.

- La ejecución del by-pass para la unión directa de las líneas actuales de FEVE mejorará sus condiciones de explotación.

OFERTAS DE SERVICIOS



AMENAZAS

- El incremento de costes de combustibles está poniendo en peligro el equilibrio económico de los operadores debido a la regulación tarifaria.

- La incertidumbre ante el vencimiento de las concesiones supone una desincentivación del empresario a invertir, con lo que si la situación se prolonga se irá produciendo un envejecimiento de flota y un empeoramiento del servicio de transporte, que redundará en que los usuarios no utilicen el transporte público.

- La incertidumbre social ante el vencimiento de las concesiones puede generar conflictos sindicales, ante la falta de seguridad de los trabajadores en sus empleos.



OPORTUNIDADES

- La implantación de vuelos regulares de bajo coste supone una importante oportunidad para el desarrollo del tráfico de pasajeros. Este hecho queda evidenciado con el crecimiento de tráfico total de pasajeros registrado entre 2003 y 2004 (crecimiento del 35%), atribuible en gran medida a la implantación de vuelos regulares de bajo coste operados por la compañía Ryanair, cuya actividad en el aeropuerto de Santander comenzó en septiembre de 2004.

- La implantación de un consorcio con el apoyo del Gobierno Regional permitiría la integración de tarifas y posibilitaría transbordos entre diferentes operadores, así como la introducción de medios de pago únicos y con descuentos atractivos para favorecer el transporte público, que permitirían combatir el uso del vehículo privado.



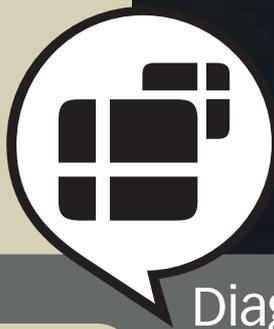
DEMANDAS DE SERVICIOS**AMENAZAS****OPORTUNIDADES**

• El tráfico de pasajeros constituye uno de los segmentos de actividad representativos y con mejores perspectivas del Puerto de Santander: Recientemente se ha llevado a cabo una remodelación del atraque del ferry para su adaptación al buque Pont Aven, y las Autoridades Portuarias de Santander, Gijón, A Coruña y Bilbao han puesto en marcha el Crucero Costa Verde con el fin de impulsar el tráfico de cruceros.

**INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO****AMENAZAS****OPORTUNIDADES**

• La realización de campañas de mentalización y sensibilización de los beneficios del transporte público (menor contaminación acústica y ambiental, eliminación de atascos y accidentes, etc.) por parte de Administración y operadores puede tener un gran éxito en el contexto actual.





Diagnóstico del Sistema de Transportes **DE MERCANCÍAS**



Transporte de **Mercancías por Carretera**



INFRAESTRUCTURAS



DEBILIDADES

• A pesar de la elevada dotación de carreteras, ésta **no está distribuida uniformemente a lo largo de región** debido tanto a la configuración geográfica de la cornisa cántabra, como al escaso desarrollo que han tenido las infraestructuras de transporte en determinadas zonas.

• Continúa **sin estar finalizados las principales vías de comunicación** de Cantabria: la Autovía de la Meseta, la Autovía del Cantábrico, Autovía Dos Mares así como la Ronda de la Bahía.

• El tráfico desde Cantabria con Aragón/Levante, a través de Miranda de Ebro **desemboca directamente en las infraestructuras de Euskadi** que sufren en diversos puntos saturación.

• El **mal estado de la carretera N- 621** considerada como una de la carreteras más deficientes de la red nacional de Cantabria, debido al peligro de desprendimientos, las bajas condiciones de visibilidad, las retenciones, etc.

• Inadecuada comunicación ejes transversales:

- Los Corrales de Buelna – Puente de Viesgo (CA-170)

- Solares – Torrelavega (N-634)

• Inadecuada conexión viaria con **el Puerto**.

• Inexistencia de comunicación **entre Reinosa y Potes**.

• Inexistencia de **Red de Áreas de descanso y aparcamientos vigilados de vehículos pesados**.

• Carencia de **zonas reservadas al estacionamiento del Transporte de Mercancías Peligrosas**.

• **Poca accesibilidad terrestre** adecuada al transporte de mercancías peligrosas.

• **Carencia** en espacios reservados a la ubicación de **Centros Logísticos de Transporte**.



FORTALEZAS

• La red de carreteras de Cantabria se puede describir de **aceptable en cuanto a su calidad**.

• Si se tienen en cuenta los proyectos planificados para los próximos años, se puede concluir que **las perspectivas para la red de carreteras regional son optimistas**.

• La tendencia de utilización de calzadas de ancho superior y de superficies de rodaduras basadas en aglomerado asfáltico hacen que las carreteras cántabras se adecuen progresivamente al tráfico de vehículos ligeros y pesados, **decreciendo su sensibilidad al deterioro**.

• La inversión en carreteras por kilómetro y por habitante es **mayor en la provincia** que la media estatal.

OFERTAS DE SERVICIOS



DEBILIDADES

- Tradicional aislamiento de Cantabria con la Meseta, debido a la **falta de conexión adecuada por carretera** ha perjudicado a la apertura de su tejido empresarial y del sector industrial de la Comunidad.
- Elevada **atomización empresarial** en el empesariado de mercancías por carretera.
- Incremento acelerado del coste del gasóleo, principal coste de explotación en este modo.
- Necesidad de mejorar la eficacia del transporte por carretera en materia de seguridad.
- **Mínima especialización** de los servicios de transporte.
- **Formación profesional insuficiente.**
- **Escasa aplicación de las nuevas tecnologías.**
- **Incertidumbre sobre la permanencia en el sector** por la nula rentabilidad.
- **Facilidad de entrada de la competencia** en el sector
 - Es necesario establecer **criterios de reducción de costes, así como criterios logísticos y de almacenaje.**
 - **Incapacidad de abordar la prestación de servicios más amplios funcionalmente, tales como los servicios logísticos**, donde el transporte es un eslabón (importante pero parcial) de una cadena más compleja.



FORTALEZAS

- Gran **dinamismo y capacidad de los operadores** de este modo para satisfacer las necesidades de los cargadores.
- Progresiva **incorporación de Nuevas Tecnologías de la información (TIC)** a este sector.
- Progresiva **tendencia a la concentración empresarial** en el sector de transporte de mercancías por carretera.

DEMANDAS DE SERVICIOS



DEBILIDADES

- **Elevado tráfico de vehículos pesados** en carreteras básicas: la A-8; A-67 y la N-635, donde sus intensidades medias diarias rondan entre los 2.000 y 5.000 vehículos pesados diarios.
- **Restricciones de tráfico.** Incentivo artificial a otros modos de transporte en detrimento de la carretera y elevación del factor riesgo en accidentes al confluir mayor número de vehículos en un periodo de tiempo inferior.
- Excesiva **dependencia del transportista en su relación con el cargador.**
- Inaplicación de los Códigos de Buenas Prácticas.



FORTALEZAS

- El transporte de mercancías por carretera es un sector de actividad con un **peso cada vez mayor dentro de Cantabria**. Esta importancia creciente del sector ha venido acompañada por el incremento de su actividad en España y en la UE.
- En el tráfico de mercancías se observa un **incremento en el volumen de toneladas recibidas y expedidas**, tanto del transporte internacional como interior.
- El escaso desarrollo del ferrocarril en España, permite una **elevada cuota de transporte a la carretera**.

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO



DEBILIDADES

- **Insuficiente parque de vehículos ecológicos.**
- Abandono de los municipios en su responsabilidad integradora de espacios reservados al transporte.
- **Dependencia de la ordenación del territorio** a la hora de crear cualquier infraestructura de transporte por carretera.
- El transporte de mercancías por carretera es un **factor de contaminación por emisión de CO²**.



FORTALEZAS

INFRAESTRUCTURAS



AMENAZAS

- Incumplimiento de los plazos previstos en la realización de las obras en curso.
- No abordar las débiles infraestructuras detectadas.
- No avanzar al mismo ritmo de desarrollo de infraestructuras que las Comunidades limítrofes.



OPORTUNIDADES

- La futura Autovía entre Aguilar de Campoo (Palencia) y Burgos, salida de Cantabria hacia Castilla y hacia Madrid servirá para **complementar las comunicaciones con el centro y sur de España** junto con la Autovía de la Meseta a través de Palencia.
- El futuro Distribuidor de La Marga (Santander) **agilizará las comunicaciones** entre Santander y Torrelavega.
- **Acondicionamiento de la carretera N-621** considerada como una de la carreteras más deficiente de la red nacional de Cantabria, debido al peligro de desprendimientos, las bajas condiciones de visibilidad, las retenciones, etc.
- Si se potencian las conexiones con el resto del Estado y con Europa se mejorará la movilidad de las mercancías.

OFERTAS DE SERVICIOS



AMENAZAS

- Las empresas de transporte por carretera se verán **obligadas a soportar el coste real de sus actividades** (internalización de costes externos).
- Dependencia elevada de la rentabilidad de explotación de un **coste como el gasóleo sujeto a grandes variaciones**.
- La liberalización de la oferta nacional y la entrada de transportistas con menores costes (internacional y futuro cabotaje) de los nuevos países de la UE, generarán **sobre-capacidad de oferta y peores rentabilidades**.
- **Falta de “cultura” y capacidad tecnológica** de los actuales transportistas para desarrollar la intermodalidad.
- Incapacidad del control de la competencia desleal.
- Liberalización incontrolada de los servicios de transporte.



OPORTUNIDADES

- Dependencia de la carretera para los servicios puerta a puerta: **potencial de captación de cuota de mercado por este modo**.
- Los **programas europeos que priman la colaboración entre operadores** de diferentes modos para desarrollar la intermodalidad.

DEMANDAS DE SERVICIOS



AMENAZAS

- Desarrollo del transporte combinado, especialmente el terrestre (carretera-ferrocarril). La Comisión Europea **espera triplicar la cuota de mercado** de este tipo de transporte en la próxima década.
- Desarrollo del tráfico marítimo de cabotaje en la Unión Europea, que **influirá en la distribución modal de tráfico**, en especial el de carretera.
- Políticas de desarrollo artificial de otros modos.
- Presión abusiva de los cargadores sobre las empresas de transporte.



OPORTUNIDADES

- Con la construcción de la Autovía de la Meseta, la Autovía del Cantábrico, y la Ronda de la Bahía, se **evitará la entrada en Santander del tráfico Asturias/País Vasco** que colapsa el tráfico Santander/Torrelavega.

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO



AMENAZAS

- Las exigencias medioambientales establecidas por la Comisión Europea obligaron a utilizar **vehículos menos contaminantes y más seguros**, lo que implica nuevas inversiones en flota.
- Establecimiento de Tasas por Uso de Infraestructura.
- Imagen deformada de la realidad del transporte por carretera, en el entorno medioambiental.

Transporte de Mercancías por Ferrocarril



INFRAESTRUCTURAS



DEBILIDADES

- En la actualidad Cantabria se comunica con Madrid y otras regiones con una red ferroviaria en ancho ibérico de vía única, electrificada sin compensar. Esta red **no es adecuada para atender a las necesidades** de una estrategia de transporte de mercancías por este modo.

- En las Líneas de Cercanías RENFE en el tramo de Renedo a Los Corrales de Buelna, de 20 Km. de longitud, sólo se dispone de un único punto de cruce o apartadero de trenes, situado en Torrelavega, **generando problemas de capacidad**.

- En las Líneas de Cercanías FEVE existe un **cuello de botella entre Nueva Montaña Maliaño**, en el que sólo existe vía única de 4 Km. Con el agravante de que todas las mercancías de FEVE del puerto salen a través de la estación de Maliaño y han de retornar hacia Santander o Torrelavega por ese tramo de vía única.

- En las Líneas Regionales RENFE y Grandes Líneas RENFE: destaca el tramo común con el servicio de Cercanías, por la **saturación de un tramo de vía única** y desde Mataporquera a Palencia por el **sistema de señalización de la línea** .

- **El Puerto de Santander** tiene actualmente un **cuello de botella en su servicio ferroviario** (coordinación de gestión RENFE-FEVE, conexión con la Meseta, otros...)

- **Deficiencias en las infraestructuras para potenciar la intermodalidad:** falta una conexión adecuada entre las terminales de RENFE y FEVE en Mataporquera.

- La conexión entre las líneas oriental y occidental de FEVE implican **la utilización de las instalaciones ubicadas en el centro de la ciudad**.

- Falta de accesibilidad ferroviaria a los polígonos industriales, lo que va en contra de la potenciación de utilización de este modo por las empresas cántabras.



FORTALEZAS

- Elevada **capacidad de desarrollo** si se llevan a cabo determinadas actuaciones infraestructurales previstas. Entre ellas cabe señalar:

- Se encuentran previstas los distintos tramos del tren de Alta Velocidad de Cantabria a Madrid, que sustituirán al actual servicio de Grandes Líneas: Madrid-Valladolid, prevista su puesta en servicio en 2007, Valladolid-Palencia, prevista su puesta en servicio en 2009 y Palencia-Alar del Rey, que en 2007 tendrá proyecto constructivo y se podrá licitar obra para su construcción y dentro de la Comunidad el estudio informativo del tramo Alar del Rey-Guarnizo, sólo pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental.

- Se encuentra en proceso de redacción la línea de Alta Velocidad de Ferrol-Asturias-Cantabria-Bilbao (Corredor cántabro), que posibilitará una mayor captación de tráficos y conexiones a mayores núcleos de población y por tanto a otros modos de transporte.

- Posibilidad de estudiar en vez del desarrollo del AVE un tren de altas prestaciones que pueda combinar el transporte de mercancías y de pasajeros.

- Necesidad de **menores inversiones en material móvil** que la carretera en materia de transporte combinado (absorción de menores recursos financieros).

OFERTAS DE SERVICIOS



DEBILIDADES

- La maniobra adolece de falta de disponibilidad de tracción entre la Estación de Clasificación en Muriedas y los muelles del Puerto.
- La falta de servicio de maniobra implica restricción horaria y limitación del número de trenes operados diariamente en el Puerto.
- La calidad del servicio no responde a las demandas actuales en el transporte de mercancías lo que produce pérdida de competitividad frente a la carretera.
- Deficiencias en las condiciones actuales de explotación ferroviaria en Santander:

Entrada separada de la red ferroviaria RENFE/FEVE al casco urbano.

Talleres y zonas de mercancías RENFE/FEVE en el casco urbano.

-Tramos de vía correspondientes a otros usos ferroviarios, sin función en la actualidad y muy deteriorados.

Zonas de talleres y andenes sin servicio ferroviario en el casco urbano, algunos en estado de abandono.

-Áreas de aparcamiento y almacenes alquilados a empresas privadas, no relacionadas con el sector ferroviario.

- La carencia de instalaciones logísticas adecuadas para la organización de los transportes y las deficiencias en la conexión con otros modos de transporte constituyen un factor limitante para el uso ferroviario.



FORTALEZAS

- **Independencia de las nuevas restricciones sociales** (tiempos de trabajo, escasez de profesionales de la conducción) y de circulación viaria que las existentes en la carretera.
- Gran **capacidad excedentaria de las actuales terminales ferroviarias**, algunas de ellas actualmente no están siendo utilizadas.
- Capacidad de **competir en costes con la carretera** si se racionalizan los costes ferroviarios.
- Menor dependencia que la carretera de la modificación **al alza de los costes energéticos**.

DEMANDAS DE SERVICIOS



DEBILIDADES

- Ante el fuerte crecimiento de los municipios de la Bahía de Santander y del eje Santander-Torrelavega **se hace imprescindible la modernización y duplicación de los tramos de las Líneas de Cercanías**, sobre todo para la creciente salida de tráficos provenientes del Puerto de Santander, evitando interferencias con el tráfico de mercancías.



FORTALEZAS

- Tendencias de **uso del transporte combinado** por parte de grandes operadores de la carretera y de servicios logísticos, así como de determinados grandes fabricantes industriales.
- Importante **uso actual del ferrocarril por los tráficos relacionados con el Puerto de Santander**, con vocación de incrementar el uso de este modo.

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO



DEBILIDADES

- El almacenamiento de **mercancías peligrosas en la estación de TANOS** (Torrelavega) genera riesgo para la citada ciudad, y produce un fuerte rechazo social de la misma.
- Dependencia de la ordenación del territorio a la hora de crear cualquier infraestructura de transporte por ferrocarril.



FORTALEZAS

- **Menor impacto ambiental** frente a los otros modos de transporte. La internacionalización de los costes externos por los que aboga la Comisión Europea favorecerá al ferrocarril frente a la carretera y el transporte aéreo en los trayectos cortos.

INFRAESTRUCTURAS**AMENAZAS**

- **Incumplimiento de los plazos** previstos en la realización de las obras en curso.
- **No abordar las debilidades en infraestructuras detectadas.**
- **No avanzar al mismo ritmo de desarrollo** de infraestructuras que las **Comunidades limítrofes.**

**OPORTUNIDADES**

- La futura actuación del tren de Alta Velocidad de Cantabria a Madrid y del Cantábrico conseguirá una mejor comunicación con el resto de España y la **posibilidad de liberar capacidad de la red actual** para transportar mercancías.
- Los desarrollos previstos en diversas áreas del **CAE de Cantabria ofrecerá nuevas y modernas ubicaciones** para diversas funcionalidades de RENFE y FEVE.

OFERTAS DE SERVICIOS**AMENAZAS**

- El papel de Santander como nodo que articula la red de Transporte, choca con la configuración ferroviaria actual en línea urbana, con la entrada de un nuevo servicio ferroviario AVE a Cantabria **se deben modificar las condiciones actuales de explotación ferroviaria.**
- La liberalización del sector de la carretera ha provocado un aumento en el número de transportistas que operan en el transporte de mercancías lo que ha generado una **reducción del precio de transporte por carretera y el aumento de la cuota de mercado** de este modo.

**OPORTUNIDADES**

- La nueva Ley del Sector Ferroviario (39/2003) permite el **acceso de nuevos operadores ferroviarios** en el transporte ferroviario, lo que generará mayor competencia interna y posibilitaría el incremento de tráficos ferroviarios.

DEMANDAS DE SERVICIOS**AMENAZAS**

- La mejora de las comunicaciones ferroviarias de Asturias y Vizcaya con la zona centro peninsular es un factor de potencial **desubicación industrial en Cantabria**, y de menor uso del puerto de Santander que otros puertos competidores.

**OPORTUNIDADES**

- Un pilar básico de las políticas de transporte de la Unión Europea es el **fomentar el desarrollo del transporte intermodal**, lo cual generará mayor cuota de este modo.
- Existen propuestas europeas de **apoyo al transporte ferroviario** de gran interés
- El desarrollo de las **redes ferroviarias de alta velocidad** permitirá competir con el transporte aéreo en cortas y medias distancias.
- La actual saturación de las carreteras obliga a **buscar modos alternativos de transporte**, beneficiando al ferrocarril.

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO**OPORTUNIDADES**

- La **mayor siniestralidad del transporte por carretera**, unido al **elevado impacto ambiental**, hace que desde las diversas instituciones se apoye el desarrollo del transporte por ferrocarril.



Transporte Marítimo de Mercancías



INFRAESTRUCTURAS



DEBILIDADES

- **Déficit de suelo portuario** para satisfacer las necesidades de almacenamiento, logística e intermodalidad que requiere el tráfico actual y el previsto, derivado de la **cercanía la ciudad del puerto, que impide su ampliación.**

- **Falta de algunas terminales especializadas** para optimizar el tratamiento de determinados tráficos.

- **Deficiente comunicación viaria y ferroviaria** con su hinterland medio y lejano, lo que penaliza la captación de nuevos tráficos.

- **Problemas en determinadas accesos viarios y ferroviarios** del puerto con las redes exteriores en el ámbito urbano.



FORTALEZAS

- **Situación estratégica** en relación con el aérea castellano-leonesa y el centro peninsular.

- Ubicación **bahía protegida**, con acceso poco dependiente de condiciones meteorológicas adversas.

- Las **conexiones puerto-ferrocarril han mejorado** considerablemente en los últimos años.

- Disponibilidad de **numerosas instalaciones para tráfico ro-ro.**

OFERTAS DE SERVICIOS



DEBILIDADES

- **Descoordinación en la explotación de la red ferroviaria interior y de acceso al puerto** por parte de los dos operadores existentes (RENFE y FEVE).



FORTALEZAS

- **Coexistencia de los dos operadores ferroviarios** básicos en transporte de mercancías (RENFE y FEVE) en el puerto.

- **Existencia de numerosos operadores logísticos** asociados al tráfico ro-ro.

- **Comunidad Portuaria con buena organización e** importante dinamismo.

- **Importantes avances en materia de actuaciones de calidad y ambiental** (certificaciones ISO 9.000 y 14.000, certificación de ANFAC al tráfico de vehículos...).

- **Actuaciones operativas internas** (grúas y otras) que han permitido **notables mejoras en la productividad** de los servicios prestados.

- Prestaciones de **servicios telemáticos avanzados** en relación con los tráficos portuarios.



DEMANDAS DE SERVICIOS**DEBILIDADES**

- Ubicación en el puerto de determinadas **actividades no portuarias**, que impiden su utilización para funciones de carácter portuario.
- Escaso tráfico de contenedores.

**FORTALEZAS**

- Importante **dinamismo en la captación de tráficos**.
- El Puerto de Santander es uno de los puertos con **mayor cuota de transporte por ferrocarril** en sus conexiones terrestres.

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO**DEBILIDADES**

- **Impactos medio-ambientales en la zona urbana próxima** derivados de ciertos tráficos.
- Dependencia de la ordenación del territorio a la hora de crear cualquier infraestructura de transporte marítimo.

**INFRAESTRUCTURAS****AMENAZAS**

- **Fuerte competencia con los puertos más próximos** (Gijón, Bilbao...) por las instalaciones portuarias de los mismos, tanto actuales como en construcción.
- Existencia de **actuaciones de mejora a corto/medio plazo en la conexión ferroviaria** de los puertos próximos citados con el centro peninsular.
- Utilización futura de mayores buques, que **precisan nuevas inversiones en infraestructuras y equipamientos** portuarios.

**OPORTUNIDADES**

- El Puerto de Santander estará **conectado con Castilla.-León por autovía** a finales del año 2008.
- Actuaciones previstas a corto plazo para **mejorar la accesibilidad viaria y ferroviaria** con las redes exteriores
- Existencia de **ampliaciones de espacios previstas** en el Plan Director del puerto.
- Previsión de construcción de **nuevas terminales especializadas**.

OFERTAS DE SERVICIOS



AMENAZAS

- Fuerte dinamismo de los puertos competidores en el desarrollo de una red interior de Puertos Secos (Zaragoza-Barcelona/Bilbao, Venta de Baños y la Robla/Gijón, Miranda-Rivabellosa/Bilbao, Madrid-Coslada/Bilbao y otros puertos...)



OPORTUNIDADES

- Posibilidad de reubicar determinadas concesiones no portuarias en el previsto CAE de Santander, **liberando superficies** para actividades logístico-portuarias
- Avanzados **proyectos de servicios telemáticos avanzados** (Port on Line y otros) en relación con los tráficos portuarios.

DEMANDAS DE SERVICIOS



AMENAZAS

- **Lentitud en el desarrollo normativo** que permita un rápido crecimiento de nuevos tráficos de SSS y Autopistas del Mar.



OPORTUNIDADES

- Decidido **impulso de la política de transportes de la UE al transporte marítimo**, con especial incidencia en el SSS, en el cual el puerto de Santander presenta una gran capacidad competitiva.
- Posibilidad de **captar tráficos en base a la red interior de puertos secos** en los que participa el puerto de Santander (Luceni, Azuqueca).
- Gran pro-actividad de la comunidad portuaria en la **utilización del modo ferroviario**.
- **Buenas expectativas de crecimiento de tráfico**, inclusive en tráfico de mercancía general contenerizada.
- Priorizar del cabotaje o planificar la captación de mercancías pueden hacer más competitivo al Puerto de Santander frente al de Bilbao y Gijón.



INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO

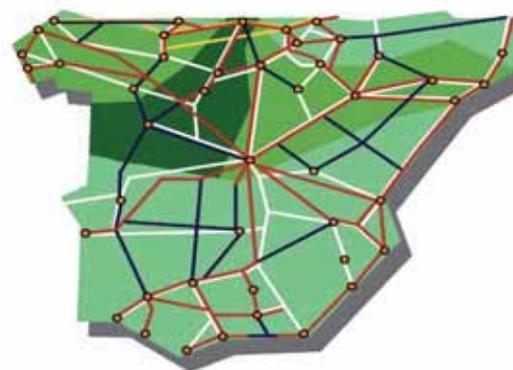


AMENAZAS

- Crecientes **restricciones normativas en materia de impactos ambientales**, que pueden afectar determinados tráficos del puerto.



OPORTUNIDADES



Hinterland
del Puerto
de Santander

Transporte Aéreo de Mercancías



INFRAESTRUCTURAS

D DEBILIDADES

F FORTALEZAS

• Infraestructuras preparadas para ofrecer capacidad de **instalaciones y servicios de calidad** a operadores de aviación comercial de mercancías.

OFERTAS DE SERVICIOS

D DEBILIDADES

• La existencia en áreas próximas de otros aeropuertos con capacidad operativa equivalente al de Santander (Bilbao, Asturias...), suponen una clara alternativa al desarrollo de nuevos tráficos de personas y de carga en Santander.

• La inexistencia de conexión con los grandes aeropuertos gestores de carga aérea en Europa transoceánicas, derivan a otros aeropuertos españoles (habitualmente mediante camión aéreo) al tráfico de carga aérea generado en el área de Santander.

• Inexistencia de una actitud pro-activa en las instituciones políticas, económicas y sociales de constituir una iniciativa de apoyo al desarrollo de la carga aérea en Santander.

F FORTALEZAS

• Bajo nivel de restricciones en las operaciones por causas meteorológicas.

• La pertenencia a la red del Ente Público Aena, garantiza altos standards de seguridad en las operaciones aeroportuarias y en la disponibilidad de tecnologías aplicadas al transporte aéreo

DEMANDAS DE SERVICIOS

D DEBILIDADES

• Mayores potencialidades en la **generación de carga aérea del área de Vizcaya-Guipúzcoa**, servida por el aeropuerto de Bilbao.

• Las previsiones del Plan Director, aún siendo moderadas, es posible que **no se desarrollen en los plazos previstos**, a pesar del importante incremento del tráfico de viajeros (que no de carga) experimentado recientemente.

F FORTALEZAS

• Incremento en estos últimos meses de **nuevas relaciones de tráfico aéreo** con espacio en bodega susceptible de ser utilizado en carga aérea.

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO

D DEBILIDADES

• Dependencia de la ordenación del territorio a la hora de crear cualquier infraestructura de transporte aéreo.

F FORTALEZAS

• **Bajo nivel de impacto acústico** derivado del tráfico aéreo, que lo hace **operativo en amplios horarios**.



INFRAESTRUCTURAS



AMENAZAS

• **No avanzar al mismo ritmo de desarrollo** de infraestructuras que las **Comunidades limítrofes**.



OPORTUNIDADES

• Si se mantiene el crecimiento de tráfico de pasajeros ya iniciado, es posible situar al aeropuerto de Santander dentro del grupo de aeropuertos considerados turísticos peninsulares o metropolitanos con conexiones internacionales, lo que, además de poder **acarrear un adelanto de las principales inversiones previstas en el Plan Director**, abriría conexiones que podrían ser utilizadas para la carga aérea.

OFERTAS DE SERVICIOS



AMENAZAS

• La configuración del subsistema aeroportuario del Cantábrico oriental (Bilbao, Vitoria, San Sebastián, Pamplona, Asturias) puede favorecer una **estrategia de concentración de operadores de viajeros y carga en un Aeropuerto "Hub o principal"**, que podría ser Bilbao, en detrimento de los tráficos del de Santander.



OPORTUNIDADES

• El tráfico de carga aérea del aeropuerto se encuentra apenas sin explotar, con un **potencial teórico de desarrollo**, existiendo en las relaciones de tráfico servidas

actualmente un potencial de transporte de carga aérea en bodega, a desarrollar mediante la implantación de empresas captadoras y gestoras de carga aérea, en línea de lo realizado en Foronda-Vitoria.

• El aeropuerto tiene un **importante potencial** por la zona en la que se ubica (social e industrialmente), y el cambio en los sistemas de gestión podría permitir la ampliación del tráfico de mercancías y la operación de vuelos charter.

• Como consecuencia del proceso de liberalización del transporte aéreo, y la aparición de nuevas compañías aéreas utilizadoras de aeropuertos regionales, y en línea de lo realizado con Ryanair y Air Nostrum, se podrían establecer con estas u otras compañías **nuevos enlaces aéreos** con otros aeropuertos específicos.

DEMANDAS DE SERVICIOS



AMENAZAS

• Se observa una tendencia creciente de **concentración de bases operacionales de compañías aéreas en el Aeropuerto de Bilbao** (Air Europa, Spanair). Lo que ha hecho descender el tráfico que en años anteriores operaban esas compañías desde Santander.

• El **incremento notable de la oferta de vuelos del Aeropuerto de Bilbao**, en un contexto de competencia entre compañías aéreas (precios, frecuencias, destinos), ejerce un factor de atracción mayor a los potenciales operadores de su zona de influencia.

• La próxima **finalización de la autovía de la Meseta** puede incidir en la reducción de vuelos en la **relación Santander-Madrid**.

• El proyecto del **futuro TAV**, tendría indudablemente mayor incidencia en la captación del tráfico que actualmente se mueve por **vía aérea con Madrid**.





Líneas de actuación **PRIORITARIAS**

- 1.** Mejorar la accesibilidad a cualquier punto de la Comunidad en términos de tiempo, alcanzando una oferta de transporte adecuada, en frecuencia y horarios, a las necesidades de los ciudadanos y de las empresas.
- 2.** Mejorar la accesibilidad de Cantabria con el resto de España y países extranjeros, por su relevancia en el desarrollo económico de la Comunidad, tanto en lo que se refiere a la movilidad de las personas (ya sea movilidad obligada por razones de trabajo, ya sea la que se debe al turismo u otras formas de movilidad), como en lo que se refiere a la movilidad de las mercancías, potenciando el corredor Cantábrico.
- 3.** Aumentar la seguridad, poniendo especial énfasis en reducir el cómputo de daños personales que se producen en el transporte por carretera.
- 4.** Ofrecer unos servicios de transporte de mayor calidad, que resulten más cómodos, eficientes y fiables para el usuario o cliente.
- 5.** Fomentar el uso del transporte público en las zonas urbanas y optimizar la gestión del tráfico de mercancías, con el propósito de hacer más eficiente la red de calles en la gestión de la movilidad, reducir la contaminación y mejorar la calidad ambiental de las personas que viven, trabajan o simplemente se encuentran en la ciudad.
- 6.** Potenciar el transporte para las personas de movilidad reducida, diseñando adecuadamente los vehículos y las estaciones de ferrocarril y autobús (no debe pasar desapercibida la elevada proporción de gente anciana usuaria cautiva de transporte público).
- 7.** Coordinar eficientemente los distintos medios de transporte, para reducir los tiempos de espera debidos al trasbordo o a la intermodalidad (teniendo especial relevancia la coordinación entre los servicios regionales o de cercanías y los servicios de carácter urbano, en el caso de viajeros; y la coordinación entre distintos modos de transporte, en el caso de mercancías, para agilizar su transferencia modal).
- 8.** Dotar al ferrocarril de mayor competitividad para descongestionar el transporte por carretera, reducir los costes externos de este último modo de transporte e independizar la movilidad de las condiciones meteorológicas adversas de invierno, especialmente en la conexión de Cantabria con la Meseta y el Valle del Ebro.
- 9.** Compatibilizar la creación de nuevas infraestructuras con una afectación mínima razonable del entorno, desde el punto de vista del medio ambiente y del uso del territorio para otras actividades económicas.
- 10.** Favorecer el equilibrio territorial, evitando la despoblación de las zonas rurales de montaña e incentivando su economía local, promocionando por una parte la red de transporte público y por otra parte fomentando la creación de infraestructuras de transporte asociadas al desarrollo de actividades económicas (por ejemplo, futura creación del Complejo de Actividades Económicas de Cantabria).





T

Formulación
Estratégica:
Líneas
Estratégicas
y Ejes de
Actuación

Formulación Estratégica



En función de los pilares básicos y de las directrices globales del Plan se plantean en este capítulo una serie de Líneas Estratégicas de Actuación, en diversos campos, para conseguir un adecuado desarrollo del Sistema de Transportes de Cantabria. Estas se desagregan a su vez en Ejes de Actuación que las concretan, abarcando cada Eje un conjunto de posibles medidas que permitirían la configuración de un Plan de Acción concreto que pueda llevarse a la práctica.

Las Líneas Estratégicas a desarrollar se agrupan siguiendo la estructura realizada en el presente documento, es decir, según cada modo de transporte:

- Sistema de transporte ferroviario.
- Sistema de transporte por carretera.
- Transporte marítimo y puertos.
- Transporte aéreo.
- Transporte Intermodal

Para cada modo se diferenciarán las Líneas estratégicas de Infraestructuras y Servicios diferenciando las específicas del Transporte de Viajeros y de Mercancías.

Transporte Ferroviario Formulación Estratégica

INFRAESTRUCTURAS



Línea Estratégica 1:

Inversiones en infraestructuras lineales e instalaciones de la Red Ferroviaria para mejorar la accesibilidad interna de Cantabria.

La red ferroviaria cántabra posee un elevado porcentaje de líneas en vía única (89% frente al 71% de la media del conjunto de España; eje Santander-Reinosa de RENFE y el 83% de la red de FEVE), hecho que condiciona la capacidad de transporte, implicando una limitación en aquellas zonas que demandan un tráfico elevado, como pueden ser las zonas de cercanías en las proximidades de Santander.

Con el objetivo de revitalizar el ferrocarril, permitiendo un reequilibrio de los modos de transporte, el PET de Cantabria establece realizar inversiones en infraestructuras lineales e instalaciones de la Red Ferroviaria para mejorar la accesibilidad interna de Cantabria.

Dentro de esa línea estratégica se incluyen tres ejes de actuación:



Comunes a Viajeros y Mercancías

- **Eje de Actuación 1.1:**
Mejoras en la red de ferrocarriles de vía estrecha (FEVE)
- **Eje de Actuación 1.2:**
Mejoras en la red de ferrocarriles de cercanías y regionales de vía ancha (ADIF)
- **Eje de Actuación 1.3:**
Definición de actuaciones en el medio urbano para mejorar la inserción del ferrocarril en su entorno



Mercancías

- **Eje de Actuación 1.4:**
Definición de una red de transporte ferroviario de mercancías.

Línea Estratégica 2:

Inversiones en infraestructuras lineales e instalaciones de la Red Ferroviaria para mejorar la accesibilidad externa de Cantabria.

Como se ha señalado precedentemente, para las conexiones externas de Cantabria por ferrocarril cabe considerar los tres corredores mencionados con anterioridad (Cantábrico, Central y Mediterráneo).

Para que el ferrocarril sea competitivo con la carretera en dichas conexiones se necesitan tiempos de viaje por ferrocarril inferiores o iguales a dos tercios de la duración del mismo trayecto en vehículo rodado. En cuanto a la frecuencia de servicios, debería lograrse que:

$$T_{v.fc.} \leq T_{v.carretera} + T_{espera}$$

(entre 2 trenes consecutivos)

Para conseguir estas prestaciones se requiere disponer de doble vía (garantía de buena frecuencia de servicio) y la eliminación de la velocidad máxima de 120km/h hoy día vigente, ya que teniendo en cuenta que la velocidad media del vehículo privado es de unos 100km/h, sólo aumentando la velocidad máxima del ferrocarril se conseguirá verificar la expresión precedente, que garantiza

la competitividad del modo ferroviario en los desplazamientos extremos de Cantabria frente al transporte por carretera.

Actualmente, los servicios externos por ferrocarril no son competitivos a nivel de tiempo con el modo carretera ni permiten una buena conexión con las cuatro líneas de conexión exteriores básicas. Por consiguiente, el PET de Cantabria prevé inversiones en infraestructuras lineales e instalaciones de la Red Ferroviaria para mejorar la accesibilidad externa de Cantabria. Estas inversiones estarán encaminadas a desarrollar los tres ejes de actuación.

Para el establecimiento de las prestaciones con las que dotar a las nuevas infraestructuras e instalaciones, se seguirá como criterio de referencia los indicadores de la calidad del servicio de una relación ferroviaria de ida y vuelta durante el mismo día. Éstos deberán ser de calidad buena o muy buena en las relaciones de 400-500Km de distancia, y aceptable en las relaciones de unos 800Km (Santander-Sevilla).

INDICADORES DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DIURNO DE UNA RELACIÓN FERROVIARIA DE IDA Y VUELTA

TIEMPO EN DESTINO	TIEMPO TOTAL DE TRANSPORTE/ TIEMPO ÚTIL EN DESTINO
Muy bueno: > 7h.	Muy bueno: > 0,7h.
Bueno: de 5 a 7h.	Bueno: de 0,7 a 1h.
Aceptable: de 3 a 5h.	Aceptable: de 1 a 1,4h.
Malo: 3h.	Malo: >1,4h.



Comunes a Viajeros y Mercancías

• Eje de Actuación 2.1:

Potenciación del eje Cantábrico para desplazamientos ferroviarios

• Eje de Actuación 2.2:

Potenciación de la conexión por ferrocarril con el Mediterráneo y el resto de Europa vía el corredor Atlántico

• Eje de Actuación 2.3:

Potenciación de las conexiones por ferrocarril con la Meseta Central, Andalucía y Extremadura

Transporte Ferroviario

Formulación Estratégica

SERVICIOS



Línea Estratégica 3:

Mejora de las condiciones de prestación de servicio ferroviario de viajeros y mercancías.

La política de revitalización del ferrocarril debe contemplar las condiciones de prestación del servicio de los operadores de los modos concurrentes al mercado (y muy especialmente de la carretera, que de manera permanente aumenta su cuota de mercado en el ámbito nacional e internacional), y de las exigencias que los clientes fijan para seleccionar al modo de transporte.

Conceptos tales como calidad global, fiabilidad, plazo, flexibilidad, información, contingencia ante incidencias, etc..., constituyen parámetros sin los cuales en multitud de ocasiones ni se considera por el cargador el factor precio del servicio.

La mejora de las condiciones de prestación del servicio ferroviario se articula en nueve ejes de actuación, tres comunes a viajeros y mercancías, dos específicos de viajeros y 4 específicos de mercancías.



Comunes a Viajeros y Mercancías

- **Eje de Actuación 3.1:**
Mejora de los sistemas de explotación y gestión y de los operadores ferroviarios.
- **Eje de Actuación 3.2:**
Integración ambiental del ferrocarril.
- **Eje de Actuación 3.3:**
Atención prioritaria al mantenimiento de la red ferroviaria mediante la dotación de los recursos necesarios, estimados con criterios de seguridad y eficacia.



Viajeros

- **Eje de Actuación 3.4:**
Impulsar la innovación y modernización del material móvil ferroviario
- **Eje de Actuación 3.5:**
Establecimiento de servicios ferroviarios de frecuencia elevada con coordinación de horarios y facilitación de intercambio con otros servicios ferroviarios y de carretera.



Mercancías

- **Eje de Actuación 3.6:**
Plan de mejora en la calidad de prestación de los servicios por ferrocarril.
- **Eje de Actuación 3.7:**
Nuevos sistemas de comercialización de servicios por ferrocarril.
- **Eje de Actuación 3.8:**
Plan de mejoras de gestión de los operadores ferroviarios actuales.
- **Eje de Actuación 3.9:**
Impulsar la mejora en los sistemas de información a los clientes.



Transporte por Carretera Formulación Estratégica

INFRAESTRUCTURAS



Línea Estratégica 4:

Inversiones en la Red Viaria de Cantabria que posibiliten la plena integración espacial y funcional de su territorio a nivel interno.

En base a los distintos niveles de movilidad interna, se han desarrollado dos ejes de actuación orientados a posibilitar la plena integración espacial y funcional del territorio cántabro a nivel interno.

Como se indicó en la fase de diagnóstico, la movilidad viaria interna en Cantabria se realiza a dos niveles: urbano y regional.

Para responder a las necesidades de movilidad regional se dispone de las infraestructuras viarias.

Estas infraestructuras viarias mencionadas no tienen una funcionalidad exclusivamente interna, al servir también para conectar Cantabria con León, Palencia y Burgos, lo que incentiva más la urgente implementación de la modernización que se propone.

Por consiguiente, las actuaciones previstas a nivel interno son de dos tipos:

- Creación de variantes que eviten la circulación de tráfico de paso por los municipios.
- Mejora de carreteras secundarias (ampliación de plataforma, rectificación de trazo, refuerzo del firme, renovación del drenaje, etc).



Comunes a Viajeros y Mercancías

• Eje de Actuación 4.1:

Mejora de la movilidad urbana.

• Eje de Actuación 4.2:

Potenciación de la red viaria de referencia para mejorar los desplazamientos regionales.

En la base de los distintos niveles de movilidad interna, se han desarrollado dos ejes de actuación orientados a posibilitar la plena integración espacial y funcional del territorio cántabro a nivel interno.

Como se indicó en la fase de diagnóstico, la movilidad viaria interna en Cantabria se realiza a dos niveles: urbano y regional.

Para responder a las necesidades de movilidad regional se dispone de las infraestructuras viarias: A-8, A-67, N-611, N-623 y N-629.

Línea Estratégica 5:

Inversiones en la Red Viaria de Cantabria que posibiliten la plena integración espacial y funcional de su territorio con el exterior.

En base a las cuatro líneas de conexión externa de Cantabria el PET de Cantabria establece cuatro ejes de actuación:



Comunes a Viajeros y Mercancías

• Eje de Actuación 5.1:

Potenciación del eje Cantábrico por carretera.

• Eje de Actuación 5.2:

Potenciación de la conexión con el Mediterráneo por carretera.

• Eje de Actuación 5.3:

Potenciación de las conexiones por carretera con la Meseta Central y Andalucía.

• Eje de Actuación 5.4:

Potenciación de las conexiones por carretera con la red europea.

Línea Estratégica 6:

Mejora de las condiciones de Seguridad de las Carreteras Cántabras.

El objetivo de esta línea estratégica es la mejora de la seguridad de las carreteras mediante la implantación de medidas que desarrollen actuaciones en materia de seguridad vial; así como la implantación de criterios que permitan adecuar los trazados viarios al medio ambiente, consiguiendo la máxima integración ambiental, desarrollando además actuaciones destinadas a completar el equipamiento de las carreteras.



Comunes a Viajeros y Mercancías

• Eje de Actuación 6.1:

Impulsar una política de seguridad, conservación y explotación de las redes de infraestructuras viarias.

Línea Estratégica 7:

Inversiones en infraestructuras viarias para fomentar el uso del transporte urbano.

El marco normativo a nivel europeo, concretado en el Libro Blanco del Transporte, define como una de sus principales líneas de actuación desarrollar una política de transportes al servicio de los usuarios.

En esta línea, el Libro Blanco propone fomentar las buenas prácticas, siguiendo una serie de estrategias de promoción del transporte público en detrimento del transporte privado.

Dentro de la misma línea de actuación del marco europeo, se enmarcan las inversiones en infraestructuras para fomentar el uso del transporte urbano de viajeros.

Esta línea estratégica se estructura en los siguientes ejes de actuación referidos a viajeros:

- En cuanto al transporte urbano de mercancías la **utilización de las infraestructuras urbanas y metropolitanas para la realización de la distribución física** constituye un elemento de sustancial importancia en esta

materia. La aparición de los **problemas de congestión del tráfico en las ciudades**, derivada del conjunto de vehículos que por ella circulan (cuyo mayor porcentaje lo constituyen los vehículos privados), ha impulsado a las administraciones municipales a dictar **ordenanzas que integran organizar adecuadamente la movilidad de los vehículos de mercancías, y sus operaciones de carga y descarga**, normalmente con una fuerte tendencia a las limitaciones de dichas operaciones, en lo relativo a las infraestructuras viarias a utilizar, y las áreas de carga y descarga.

- Es obvio que existe una casi total **limitación de desarrollo de nuevas infraestructuras viarias** (e inclusive de aparcamientos especializados) en un tejido urbano consolidado. Por lo tanto, para ordenar cuestiones como la Distribución Urbana de Mercancías (DUM o TUM, Transporte Urbano de Mercancías, como lo denomina AECOC) es preciso acudir a actuaciones que permitan aprovechar diversas áreas del mismo para albergar de manera racional **áreas donde realizar las Operaciones de Carga y Descarga (OCD)**.

- Como continuación de lo anterior, y para las nuevas ampliaciones urbanas, debe considerarse la **necesidad de planificar adecuadamente las necesidades de infraestructuras físicas** que posibilitarán una distribución urbana más eficiente. Carriles especializados, áreas de carga/descarga en su diversa tipología, obligaciones a los nuevos locales de contar con áreas de recepción, otras instalaciones auxiliares que permitan una distribución eficiente, naturalmente dentro de los diversos rangos y tipologías de puntos a servir, son algunos de los aspectos que deben modificarse en las ordenanzas futuras a fin de prevenir los actuales problemas existentes en la actualidad. Antes de la construcción de nuevas zonas urbanas, son cuestiones que deben solucionarse. En el tejido urbano consolidado, es prácticamente imposible bordar estas actuaciones.

- Evidentemente, una labor previa (o por lo menos complementaria) a cualquier actuación en el área urbana se centra en descargar a este área de tráfico de paso que la congestionan y la degradan ambientalmente sin ninguna ventaja para los que en ella habitan.

- En este sentido, las comunicaciones de Santander han mejorado notablemente en los últimos años, especialmente en lo que se refiere a los accesos por carretera desde la autovía del cantábrico, sobre todo a partir del proyecto de construcción de la S-30 (Autovía Ronda de la Bahía) y el tramo A-8 Solares-Torrelavega, que permitirá desviar buena parte del tráfico procedente de Torrelavega y la zona occidental de Cantabria, que anteriormente tenía casi como punto obligado de entrada la zona Sur de la ciudad, también mejorada recientemente, donde se concentra además el tráfico portuario.

- No obstante, aún es necesario realizar algunas mejoras importantes en las infraestructuras de transporte por carretera de manera que se **desvíe del centro de la ciudad todo el tráfico de entrada o salida de la ciudad** que ocasione congestiones y elevación de los niveles de contaminación atmosférica. En particular, la conclusión de los trabajos del denominado **«Distribuidor de La Marga»** contribuirá de forma muy positiva a aligerar el tráfico que hoy se ve obligado a atravesar la ciudad. No obstante, es necesario complementarla con otras actuaciones pendientes como la futura **Ronda de la Bahía** y también de forma muy especial para el Sur del municipio, el **desvío del tráfico pesado que tiene su origen o destino en las instalaciones del Puerto de Santander** a través de Marqués de la Hermida, pasando por el futuro Puente de Raos.

- Este es el objetivo de esta Línea estratégica referida al transporte urbano de mercancías.



Viajeros

- **Eje de Actuación 7.1:**
Eliminación de barreras arquitectónicas.
- **Eje de Actuación 7.2:**
Establecimiento de carriles de uso exclusivo de autobuses y/o taxis.



Mercancías

- **Eje de Actuación 7.3.:**
Áreas específicas para la realización de las operaciones de carga/descarga.

Línea Estratégica 8:

Promoción de mejores condiciones de habitabilidad de las ciudades.

El PET de Cantabria prevé el desarrollo de Planes Integrales de Movilidad urbana, que deben centrar sus ejes de actuación en los siguientes puntos:



Viajeros

- **Eje de Actuación 8.1:**
Creación de zonas peatonales en los centros de las

poblaciones garantizando una suficiente oferta de transporte público y adecuados aparcamientos en la periferia de dichas zonas.

- **Eje de Actuación 8.2:**
Creación de carriles bici con condiciones suficientes de seguridad y con características de red y construcción de estacionamientos para bicicletas.
- **Eje de Actuación 8.3:**
Creación de corredores peatonales.
- **Eje de Actuación 8.4:**
Introducción del car-sharing como modo promotor de la utilización racional de los medios de transporte.

Línea Estratégica 9:

Inversiones en infraestructuras para fomentar el uso del transporte colectivo interurbano.

Se centrará en el transporte de viajeros en tres ejes de actuación:



Viajeros

- **Eje de Actuación 9.1:**
Construcción de nuevas estaciones de autobuses de carácter comarcal.
- **Eje de Actuación 9.2:**
Mejora de las paradas de los autobuses.
- **Eje de Actuación 9.3:**
Eliminación de barreras arquitectónicas para personas de movilidad reducida.



Transporte por Carretera

Formulación Estratégica

SERVICIOS



Línea Estratégica 10:

Mejora de las condiciones de prestación de servicio de transporte interurbano por carretera.

El desarrollo de un sistema de transporte sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético ha de contar necesariamente con la **colaboración activa del transporte por carretera, que absorbe cuotas de gran relevancia con respecto al resto de los modos.**

El medio ambiente es cada vez un factor de mayor importancia. En un futuro próximo esto tendrá una influencia en el sector en forma de:

- Inversiones en vehículos ecológicos
- pagos de los operadores por los costes ambientales generados

Existe una **amplia gama de medidas a través de las cuales los impactos medioambientales del transporte de mercancías por carretera pueden reducirse.** Entre estas medidas cabe señalar las siguientes:

- Combustibles y vehículos menos contaminantes.
- Apoyo al transporte intermodal y al transporte combinado.
- Apoyo a la incorporación de las nuevas tecnologías en las empresas del transporte por carretera.
- Programas de formación en conducción eficiente para los conductores profesionales y de información para la adquisición de los vehículos de transporte.

En cuanto a la siniestralidad, se puede reducir a través de la tecnología de los vehículos y por medio de la formación de los conductores.

En conclusión esta línea estratégica tiene como objetivo principal reducir los impactos ambientales del transporte de mercancías por carretera y propiciar un uso más racional de la energía.



Comunes a Viajeros y Mercancías

- **Eje de Actuación 10.1:**
Impulso de la contribución del transporte por carretera a la mejora del medio ambiente y de la eficiencia energética.
- **Eje de Actuación 10.2:**
Coordinación entre las diferentes Administraciones.
- **Eje de Actuación 10.3:**
Implantación de sistemas inteligentes de transportes.



Viajeros

- **Eje de Actuación 10.4:**
Utilización de autobuses con mayor grado de confort y seguridad (control de la edad de los vehículos) para servicios interurbanos.
- **Eje de Actuación 10.5:**
Adecuación de los vehículos de transporte público interurbano para personas de movilidad reducida.
- **Eje de Actuación 10.6:**
Coordinación de líneas y revisión de las concesiones de las mismas, para ofrecer un mejor servicio.



Mercancías

- **Eje de Actuación 10.7:**
Implantación de nuevas tecnologías.
- **Eje de Actuación 10.8:**
Mejora de las condiciones de seguridad en el transporte de mercancías por carretera.

Línea Estratégica 11:

Mejora de las condiciones de prestación de servicio de transporte urbano por carretera.

• Once ejes de actuación desarrollarán las mejoras de las condiciones de prestación de servicio para promover una mayor sostenibilidad del sistema de transporte urbano y su adaptación a las necesidades de la sociedad:



Viajeros

- **Eje de Actuación 11.1:**
Utilización de autobuses no contaminantes.
- **Eje de Actuación 11.2:**
Adecuación de los vehículos de transporte urbano para personas de movilidad reducida.
- **Eje de Actuación 11.3:**
Facilitación de la accesibilidad en transporte público a los centros administrativos y a los centros sanitarios.
- **Eje de Actuación 11.4:**
Coordinación de líneas y revisión de las concesiones de las mismas, para ofrecer un mejor servicio.



Mercancías

- **Eje de Actuación 11.5:**
Gestión especializada del viario urbano.
- **Eje de Actuación 11.6:**
Planificación de las rutas de distribución urbana.
- **Eje de Actuación 11.7:**
Utilización flexible de los horarios.
- **Eje de Actuación 11.8:**
Tipología adecuada de los vehículos.
- **Eje de Actuación 11.9:**
Utilización de Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS).
- **Eje de Actuación 11.10:**
Desarrollo y uso de medios auxiliares adecuados.
- **Eje de Actuación 11.11:**
Impulsar la colaboración entre instituciones y agentes intervinientes en la distribución física por carretera.



Línea Estratégica 12:

Mejora de la Oferta de Servicios de transporte interurbano de viajeros por carretera.

El objetivo estratégico para promover el transporte interurbano de viajeros consiste en conseguir que el 75% de la población de Cantabria se encuentre a menos de 1 hora de viaje en transporte público regular del centro de Santander o Torrelavega.

La caracterización de la oferta de transporte desde el punto de vista de utilidad para el usuario deberá responder a lo establecido en el mapa de idoneidad de la oferta de transporte.

Para promover el transporte público interurbano de viajeros se desarrollarán siete ejes de actuación.

Mejora de la Oferta de Servicios de transporte interurbano de mercancías por carretera.

En cuanto al transporte de mercancías el Plan Estratégico para el transporte de Mercancías por Carretera (PETRA), con un horizonte temporal que comprende el periodo 2.000-2.005, constituye un marco de referencia en el que se organizan las actuaciones conjuntas para el sector del transporte de mercancías por carretera, con el fin último de alcanzar su modernización y, con ello, un mejor posicionamiento competitivo.

EL PETRA engloba multitud de acciones comunes para el transporte nacional e internacional de mercancías por carretera, por lo tanto, el objetivo de esta línea estratégica coincide con los perseguidos por diversas líneas de actuación y proyectos incluidos en ese Plan. En

esta Línea Estratégica se incluirán Ejes de Actuación y Medidas específicas orientadas a mejorar la competitividad del transporte de mercancías por carretera en Cantabria, contemplando algunas de las contenidas en el PETRA en la medida que mantengan su vigencia y aplicabilidad para este sector en Cantabria, y añadiendo otras de carácter específico que permitan un desarrollo más eficiente del transporte de mercancías cántabro.

Las actuaciones en el ámbito de mejorar la oferta de servicios de transporte de mercancías por carretera se desarrollan a través de la revisión de la normativa específica, de su cumplimiento a través de una política de inspección eficiente y selectiva sobre las posibles bolsas de ilegalidad, y propiciando la cooperación entre los operadores de este sector y de modos complementarios.

Entre las actuaciones a emprender se encuentran las siguientes:

- Actuaciones en el ámbito regulador del transporte por carretera.
- Refuerzo del control del cumplimiento de las normas que regulen el desarrollo de la actividad.
- Desarrollo de un nuevo marco formativo para los empresarios y trabajadores del transporte por carretera.
- Impulso de procesos de concentración y colaboración empresarial.
- Incentivar la internacionalización de las empresas.
- Actuaciones socio-laborales.



Mapa de idoneidad de la oferta de transporte

Nomenclatura	Oferta de transporte	Régimen de viajes posible al día
A	Trayecto puerta inferior a 30' e intervalo de paso inferior a 5'	4
B	Trayecto puerta inferior a 60' e intervalo de paso inferior a 10'	2
C	Trayecto puerta inferior a 90' e intervalo de paso inferior a 30'	2



Viajeros

- **Eje de Actuación 12.1:**
Implementación de sistemas de ayuda a la explotación para facilitar la información al usuario y controlar la puntualidad del servicio y la frecuencia de paso.
- **Eje de Actuación 12.2:**
Implementación de servicios de transporte a la demanda en zonas rurales de baja densidad.
- **Eje de Actuación 12.3:**
Instauración de terminales “Hub” de autobuses en las distintas comarcas para optimizar la capilaridad del servicio.
- **Eje de Actuación 12.4:**
Redefinición de líneas, horarios y tarifas para fomentar el transporte público entre la población universitaria.
- **Eje de Actuación 12.5:**
Establecimiento de redes de transporte nocturnas en fines de semana y festivos.
- **Eje de Actuación 12.6:**
Establecimiento de líneas de transporte para polígonos industriales y empresas.

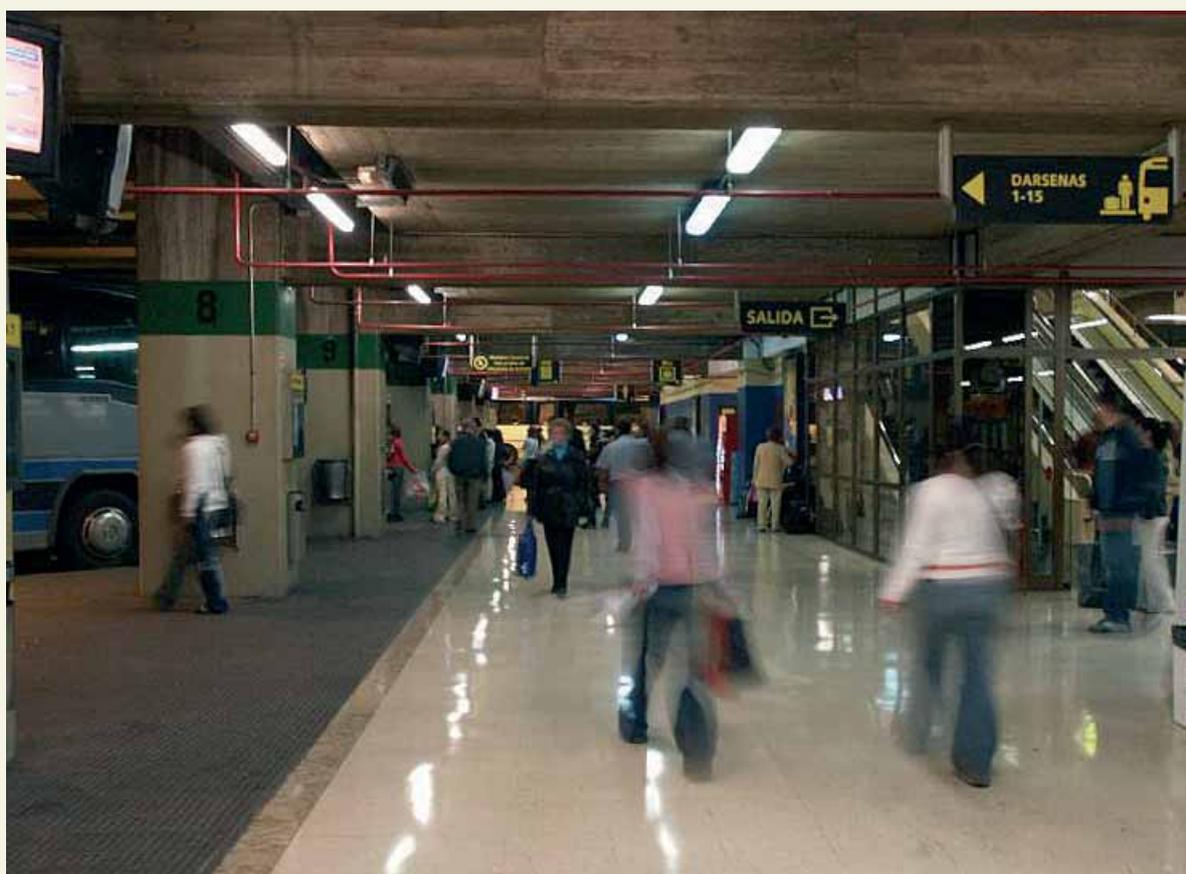
- **Eje de Actuación 12.7:**

Promoción de la formación del personal del transporte público.



Mercancías

- **Eje de Actuación 12.8:**
Actuaciones en el ámbito regulador del transporte de mercancías por carretera.
- **Eje de Actuación 12.9:**
Control del cumplimiento de la normativa.
- **Eje de Actuación 12.10:**
Impulsar la formación para los empresarios y trabajadores del transporte de mercancías por carretera.
- **Eje de Actuación 12.11:**
Impulso a los procesos de concentración y colaboración empresarial.
- **Eje de Actuación 12.12:**
Incentivar la expansión exterior de las empresas del sector.
- **Eje de Actuación 12.13:**
Actuaciones socio-laborables.



Línea Estratégica 13:

Mejora de la Oferta de Servicios de transporte urbano por carretera.

La línea estratégica referida al transporte urbano de viajeros se enmarca dentro del marco normativo a nivel europeo, concentrado en el Libro Blanco del transporte, y define como una de sus principales líneas de actuación a desarrollar una política de transportes al servicio de los usuarios.

En esta línea, el Libro Blanco propone fomentar las buenas prácticas, siguiendo una serie de estrategias de promoción del transporte público en detrimento del transporte privado.

Dentro de dicha línea estratégica se prevén cuatro ejes de actuación. Todos ellos se justifican a través de las observaciones puestas de manifiesto en el diagnóstico del sistema de transportes de Cantabria, entre las cuales destacan las siguientes:

- Hay una mayor presencia del modo privado en Cantabria que en la media española: el transporte privado tiene un gran peso frente al transporte público, que representa un 40% del peso del transporte privado (en día medio laborable).

- El transporte privado es más rápido que el transporte público: la potenciación del modo público pasa notablemente por la reducción de los tiempos de viaje y por un aumento de frecuencia de los servicios.



Viajeros

• Eje de Actuación 13.1:

Introducción de medidas de integración tarifaria.

• Eje de Actuación 13.2:

Coordinación de los distintos servicios de transporte público para aumentar su velocidad comercial.

• Eje de Actuación 13.3:

Priorización del paso de los vehículos de transporte público y mejora de la fluidez del tráfico mediante la gestión optimizada del sistema semafórico.

• Eje de Actuación 13.4:

Mejora de la información al usuario.



Mercancías

• Eje de Actuación 13.5:

Nuevas normativas urbanas y metropolitanas.



• Eje de Actuación 13.6:

Sistemas de gestión y control de la normativa de Distribución física.

Línea Estratégica 14:

Promoción de las líneas estratégicas anteriores.

Es importante tener presente que la promoción de las medidas adoptadas es imprescindible para una puesta en marcha exitosa de las medidas técnicas propuestas.

Por ello, dichas medidas deben ir acompañadas de una campaña específica de promoción del uso del transporte colectivo que difunda un logotipo identificativo, horarios de mano para los usuarios y en las paradas, marquesinas e intercambiadores, e información relativa a los servicios mediante una página web, así como mediante soportes publicitarios de refuerzo en los medios de comunicación.



Viajeros

• Eje de Actuación 14.1:

Promoción de las medidas de desarrollo del transporte urbano e interurbano de viajeros para asegurar una puesta en marcha exitosa.



Mercancías

• Eje de Actuación 14.2:

Mejora de la Imagen social del sector y de sus profesionales mediante campañas de comunicación y canales de información.

Transporte Aéreo Formulación Estratégica

INFRAESTRUCTURAS



Línea Estratégica 15:

Mejora de las Infraestructuras aeroportuarias.

Las condiciones aeroportuarias de Santander gozan de buenas condiciones estructurales, operativas, de accesibilidad y de precios, pero si se mantiene el crecimiento de tráfico de pasajeros ya iniciado, pueden resultar insuficientes en un plazo de tiempo próximo.

Es por ello que, en vistas de la evolución previsible, el PET de Cantabria prevé una mejora de las infraestructuras aeroportuarias, centrada básicamente en el aumento de la capacidad del Aeropuerto de Santander.



Comunes a Viajeros y Mercancías

- **Eje de Actuación 15.1:**
Aumento de la capacidad del aeropuerto.



Transporte Aéreo Formulación Estratégica

SERVICIOS



Línea Estratégica 16:

Inclusión del Aeropuerto de Santander en el grupo de aeropuertos considerados turísticos peninsulares con conexiones internacionales.

Si se mantiene el crecimiento del tráfico de pasajeros ya iniciado, es posible situar al Aeropuerto de Santander dentro del grupo de aeropuertos considerados turísticos peninsulares o metropolitanos con conexiones internacionales. Además, sería importante conseguir que el Aeropuerto de Santander se posicione como aeropuerto de bajo coste de la cornisa cantábrica.

Por el interés que supone para Cantabria la inclusión del Aeropuerto de Santander en el citado grupo de aeropuertos, el PET de Cantabria propone una línea

estratégica específica orientada a lograr este objetivo y a desarrollar un eje de actuación para potenciar los vuelos regionales y los vuelos al extranjero mediante el impulso de nuevas líneas aéreas con el fin de mantener el crecimiento notable de tráfico de pasajeros ya iniciado, con la implantación de vuelos regulares de bajo coste operados por la compañía Ryanair, cuya actividad en el Aeropuerto de Santander comenzó en septiembre de 2004.



Comunes a Viajeros y Mercancías

- **Eje de Actuación 16.1:**
Potenciación de los vuelos regionales y de los vuelos al extranjero mediante el impulso de nuevas líneas aéreas.

Línea Estratégica 17:

Potenciación del tráfico aéreo.

El Aeropuerto de Santander tiene un importante potencial por la zona en la que se ubica (social e industrialmente), y el cambio en los sistemas de gestión podría permitir la ampliación del tráfico de mercancías.

A pesar del importante potencial de las instalaciones, se observa la inexistencia de una actitud pro-activa en las instituciones políticas, económicas y sociales de Cantabria, que podría plasmarse en la constitución de una iniciativa de apoyo al desarrollo de la carga aérea en Santander, que queda reflejada en una infra-explotación del tráfico de carga aérea.

Por los beneficios potenciales que pueden suponer para Cantabria el desarrollo de los servicios aeroportuarios, el PET de Cantabria le dedica una línea estratégica, estructurada en dos ejes de actuación.



Comunes a Viajeros y Mercancías

• Eje de Actuación 17.1:

Crear una sociedad de apoyo al aeropuerto para su desarrollo, para conseguir mayores tráficos de viajeros y de mercancía.

• Eje de Actuación 17.2:

Impulsar el potencial teórico de desarrollo del tráfico de viajeros y de carga aérea del Aeropuerto de Santander.

Transporte Marítimo y Puerto Formulación Estratégica

INFRAESTRUCTURAS



Línea Estratégica 18:

Mejorar la accesibilidad viaria y ferroviaria al Puerto de Santander.

Una buena accesibilidad viaria y ferroviaria al Puerto de Santander resulta imprescindible tanto para incrementar el ámbito de influencia y actividad del Puerto (hinterland), como para desarrollar actividades logísticas ligadas a la distribución.

La mejora de la accesibilidad viaria sin duda de relevancia para los múltiples tráficos que utilizan el modo carretera (más del 75% de los tráficos generados y atraídos por el Puerto de Santander), toma singular importancia en el contexto de la producción en régimen JIT (Just in Time) que cada día se impone más en múltiples procesos productivos, en un contexto de servicios logísticos globalizados que buscan la máxima reducción de stocks, y exige de la cadena de transporte (unimodales, Intermodales) la máxima rapidez, además de otros factores (fiabilidad, flexibilidad, coste,...).

En este sentido, el objetivo de convertir el Puerto de Santander como cabecera de líneas RO-RO con la UE, convierte esta línea estratégica en punto crítico de éxito para alcanzar dicho objetivo.

Por otro lado, la importancia y el carácter estratégico de la intermodalidad ferroviaria se va a incrementar a



medio y largo plazo. Las políticas de fomento del ferrocarril, auspiciadas desde la UE (plasmadas en el Libro Blanco de septiembre de 2001 y en el denominado «Segundo Paquete Ferroviario») potenciarán sin duda los tráficos de mercancías en este modo a medio y largo plazo. El Puerto deberá disponer de zonas logísticas portuarias en su entorno, con buena accesibilidad ferroviaria y terminales intermodales ferroviarias dedicadas.

En la misma línea, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT), elaborado por el Ministerio de Fomento, apuesta decididamente tanto por el uso del ferrocarril como por la intermodalidad, previendo



un amplio abanico de actuaciones con elevadas dotaciones presupuestarias para la mejora de las infraestructuras de este modo.

Adicionalmente, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector Ferroviario, abre las expectativas de incorporación de nuevos operadores ferroviarios. Este marco debe ser contemplado por la Autoridad Portuaria de Santander para establecer negociaciones futuras con aquellos nuevos operadores que aporten ventajas competitivas a la actividad del puerto.



Comunes a Viajeros y Mercancías

• Eje de Actuación 18.1:

Mejoras en las infraestructuras viarias de conexión con el hinterland del puerto.

• Eje de Actuación 18.2:

Mejoras en las infraestructuras ferroviarias de conexión con el hinterland del puerto.

• Eje de Actuación 18.3:

Mejoras en la accesibilidad interna del puerto.

Línea Estratégica 19:

Nuevos desarrollos en el Puerto.

La ampliación del Puerto de Santander, prevista en el Plan Director, con actuaciones tan trascendentales como el desarrollo de la Dársena Sur o el puente sobre

la antedársena de Maliaño, aumentará considerablemente la línea de atraque del puerto y la zona de almacenamiento, incidiendo favorablemente en los siguientes aspectos:

-Una nueva oferta de infraestructuras portuarias que permitirá un salto cuantitativo en el desarrollo del puerto.

-El desarrollo de nuevas superficies en el lado tierra, que permitirá la ubicación en ellas de nuevas actividades económicas (logísticas, productivas,...).

-La posibilidad real de diversificación de tráfico y de clientes.

-La captación de nuevas actividades productivas y logísticas y el desarrollo de servicios de valor añadido.

-La aplicación de nuevas fórmulas de colaboración público-privadas.

-Liberación de espacios para nuevos usos y actividades

Por lo tanto, el aprovechar al máximo los recursos físicos del puerto y todas sus potencialidades, es una necesidad prioritaria, dada la situación actual de saturación del espacio del Puerto de Santander. En este área operativa se proponen acciones para abordar en profundidad las posibilidades reales de ampliación de la infraestructura portuaria, con el fin de aprovechar al máximo las potencialidades del puerto actual.

La asignación de suelo portuario a las distintas actividades que lo demanden deberá seguir un criterio muy selectivo, asignando este tipo de suelo a las actividades que con mayor intensidad precisen de sus características, y ofreciendo alternativas a aquellas otras actividades relacionadas con el puerto pero que son susceptibles de desarrollarse en otras áreas.

Línea Estratégica 20:

Desarrollo logístico del Puerto de Santander.

Dado el, ya señalado, carácter privilegiado del suelo portuario y su escasez respecto a la demanda actual y potencial, los criterios de admisión de actividades en el mismo deben ser coherentes con este carácter.

Actualmente, los puertos han dejado de ser considerados como nodos aislados en el transporte desde un punto de origen hasta un punto de destino. Por el contrario, de forma creciente, los operadores aprovechan la ruptura de carga en los puertos para realizar un número cada vez mayor de actividades de valor añadido.

Esta situación obliga a las Autoridades Portuarias a dar un giro a su orientación estratégica y operacional para posicionarse como puntos clave de las cadenas de transporte. Uno de los elementos esenciales de la orientación es la coexistencia de un entorno económico interno y externo complementarios.

El desarrollo de actividades logísticas en los entornos portuarios es hoy en día una tendencia generalizada entre los puertos, que buscan a través de esta estrategia diversos objetivos diferenciados:

-Responder a las nuevas necesidades de las cadenas logísticas y de transporte, y por ende de fabricaciones y

distribuidores, que tienen en los puntos de ruptura de carga y de transbordo modal un punto idóneo en el que desarrollar otras actividades.

-Diferenciarse de sus competidores, constituyéndose en puntos de referencia de la cadena de transporte al ofrecer y prestar una gama de servicios más amplia, favoreciendo la captación de tráficos nuevos y la fidelización de los que ya se tratan.

-Fijar actividad económica en el entorno, contribuyendo de esta manera al desarrollo socioeconómico del área en que se insertan, además de generar valor añadido sobre los tráficos.



Mercancías

• Eje de Actuación 20.1:

Impulsar el desarrollo de áreas logísticas fuera del Puerto de Santander.

• Eje de Actuación 20.2:

Construcción de la ZAL intraportuaria.



Transporte Marítimo y Puerto Formulación Estratégica

SERVICIOS



Línea Estratégica 21:

Conseguir un uso optimizado de las instalaciones del Puerto de Santander.

El modelo de negocio del sistema portuario español ha evolucionado desde un modelo Tool Port hacia un modelo Landlord Port, dando lugar a puertos proveedores de espacios e infraestructuras, capaces de atraer a la iniciativa privada que se convierte en la prestadora del conjunto de servicios que, con anterioridad, eran gestionados por las Autoridades Portuarias.

Teniendo en cuenta que la función básica (obviamente no la única) de una Autoridad Portuaria es la oferta de infraestructuras portuarias adecuadas y con capacidad suficiente para determinados tráficos, se deduce la trascendencia de adecuar dicha oferta, lo máximo posible, a la demanda y anticiparse a su evolución para satisfacerla, convirtiéndola incluso en un argumento de marketing para la captación de nuevos tráficos junto con la fidelización de los actuales.

Es evidente el déficit de suelo portuario para satisfacer las necesidades de almacenamiento, logística e intermodalidad que requerirá el esperado crecimiento del tráfico en el Puerto de Santander. Esta situación se ve agravada por la ubicación del puerto respecto a la ciudad, en un entorno muy valioso desde el punto de vista medioambiental. El puerto se encuentra “aprisionado” por su entorno, con posibilidades de ampliación reducidas, pero con un gran potencial de desarrollo de todas aquellas actividades portuarias y logísticas que requieren prestaciones de alta calidad.

MODELO DE NEGOCIO

TOOL PORT



LANDLORD PORT

- Puerto prestador del conjunto de los servicios portuarios.

- Servicios y actividades internalizadas.

- Puerto proveedor de infraestructuras y espacios, orientado a la satisfacción del cliente.

- Externalización de servicios y actividades no estratégicas.



Mercancías

• Eje de Actuación 21.1:

Estudio de relocalización de las concesiones administrativas del Puerto de Santander.

• Eje de Actuación 21.2:

Optimizar la rotación de la mercancía sobre el suelo portuario.

Línea Estratégica 22:

Conseguir que el Puerto de Santander participe en las rutas de los cruceros y trasatlánticos, aprovechando el potencial turístico de la región.

La región de Santander tiene un importante potencial turístico, por lo que es factible conseguir que el Puerto de Santander participe en las rutas de los cruceros y trasatlánticos.

Para hacer posible esta participación, se llevarán a cabo dos ejes de actuación:

- Potenciación de los servicios de ferry con el Reino Unido a través de campañas de captación de turismo.

- Conseguir que cruceros de lujo incluyan Santander como escala, dentro de la oferta Costa Verde.



Viajeros

• Eje de Actuación 22.1:

Potenciar los servicios de ferry con el Reino Unido a través de campañas de captación de turismo.

• Eje de Actuación 22.2:

Conseguir que cruceros de lujo incluyan Santander como escala.

Línea Estratégica 23:

Aumentar la oferta de servicios de transporte marítimo en el Puerto de Santander.

La Política Comunitaria de Transportes (PCT), cuya última manifestación de relevancia se expone en el Libro Blanco de Transportes de la UE (septiembre 2001), apuesta decididamente por la redistribución modal de tráficos, y en concreto por el crecimiento de la cuota modal del transporte marítimo y del transporte ferroviario, en detrimento de la carrera, en especial para los tráficos incrementales de las próximas décadas. Esta orientación de redistribución modal es plenamente asumida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento.

Además de dicho objetivo prioritario, el citado Libro Blanco de Transportes de la UE apunta diversos instrumentos que ayuden a alcanzar dicho objetivo de redistribución modal de tráficos, entre los que se encuentra el programa Marco Polo, que potencia la transferencia de mercancías desde el modo carretera hasta el modo marítimo.



Mercancías

- **Eje de Actuación 23.1:**
Creación de nuevas líneas de Short Sea Shipping con origen/destino en el Puerto de Santander.
- **Eje de Actuación 23.2:**
Potenciar el Puerto de Santander como plataforma logística internacional en el sector del automóvil.



Transporte Intermodal Formulación Estratégica

INFRAESTRUCTURAS

Línea Estratégica 24:

Desarrollo de las infraestructuras complementarias de apoyo al transporte intermodal de viajeros.

Para fomentar la intermodalidad deberán crearse verdaderos centros intermodales. Para ello se destinarán fondos para la construcción de infraestructuras intermodales (estaciones y park & ride).



Viajeros

- **Eje de Actuación 24.1:**
Implantación de estaciones intermodales de viajeros conectadas a la red ferroviaria y a otros modos de transporte.
- **Eje de Actuación 24.2:**
Implantación de estaciones intermodales conectadas a los distintos modos de transporte.

- **Eje de Actuación 24.3:**
Implementación del Park & Ride en los accesos a las ciudades.



Mercancías

- **Eje de Actuación 24.4:**
Desarrollo de Nodos Intermodales terrestres.
- **Eje de Actuación 24.5:**
Desarrollo de nodos Intermodales específicos ferroviarios.
- **Eje de Actuación 24.6:**
Desarrollo de nodos Intermodales en el Ámbito Portuario.
- **Eje de Actuación 24.7:**
Desarrollo de nodos Intermodales en el Ámbito Aéreo.
- **Eje de Actuación 24.8:**
Impulsar la colaboración entre Administraciones Públicas y agentes económicos implicados.

Transporte Intermodal Formulación Estratégica

SERVICIOS

Línea Estratégica 25:

Aplicación de medidas de gestión para promover el transporte intermodal de viajeros.

La promoción del transporte intermodal pasa por la introducción de medidas de gestión.

El PET de Cantabria propone crear una Autoridad del Transporte Metropolitano e instaurar medidas de integración tarifaria.

Las medidas de integración tarifaria están orientadas a potenciar el uso del transporte público mediante el billete único, que no ha de limitarse al ámbito urbano, de modo que los usuarios puedan viajar en las mismas condiciones económicas dentro de la capital, en los municipios del área metropolitana y de todo el territorio de Cantabria.

La integración tarifaria constituye uno de los objetivos propuestos por la Unión Europea para potenciar el transporte público e intermodal, con el fin de que se convierta en una verdadera alternativa al vehículo particular.

La eficacia de las medidas de integración tarifaria en su papel potenciador del uso del transporte público mediante el billete único ha hecho que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) haya fijado la necesidad de desarrollar sistemas de billetes y tarifas multimodales en la distintas Comunidades Autónomas durante el período 2009-2020. Dado el carácter regional de dicha medida, el PET de Cantabria recoge una serie de medidas para llevar a cabo la introducción de la integración tarifaria.



Viajeros

• **Eje de Actuación 25.1:**

Creación de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Cantabria, con labores de control, planificación y coordinación.

• **Eje de Actuación 25.2:**

Introducción de medidas de integración tarifaria.

Línea Estratégica 26:

Incentivar el desarrollo de los servicios intermodales de mercancías.

Como se ha comentado para el desarrollo idóneo del transporte intermodal de mercancías se necesita además de unas plataformas específicas donde se realice el intercambio modal, de unos **servicios específicos de operadores de la red intermodal y de manipulación de estas cargas.**

Por esta razón en esta Línea Estratégica se va tanto a desarrollar como a incentivar la ampliación de dichos servicios intermodales, con la aplicación de políticas propias de la Unión Europea, entre las que destacan:

-El desarrollo del Short Sea Shipping y las Autopistas del Mar

-Impulso al transporte Combinado carretera -ferrocarril

-Apoyo a nuevos operadores de transporte intermodal.

-Acciones de apoyo a la transferencia de cargas al ferrocarril

-Programas tecnológicos de colaboración entre operadores

-Apoyo a la formación en nuevas técnicas de transporte intermodal.

-Etc



Mercancías

• **Eje de Actuación 26.1:**

Incentivar el transporte combinado carretera - ferrocarril.

• **Eje de Actuación 26.2:**

Incentivar el desarrollo del Short Sea Shipping.

• **Eje de Actuación 26.3:**

Utilización de transporte intermodal en la distribución física de mercancías.

• **Eje de Actuación 26.4:**

Otras actuaciones para el desarrollo del transporte intermodal.



Áreas Estratégicas

Área Estratégica. Inversiones en Infraestructuras lineales e instalaciones de la red para mejorar la accesibilidad interna de Cantabria, fomentar tanto el uso de transporte urbano como interurbano.

Este área estratégica incluirá las líneas estratégicas: 1,4,7 y 9 del texto.

Área Estratégica. Inversiones en Infraestructuras lineales e instalaciones de la red para mejorar la accesibilidad externa de Cantabria.

Este área estratégica incluirá las líneas estratégicas: 2,5,15,18 y 24 del texto.

Área Estratégica. Mejora de las condiciones de prestación de servicios, condiciones de seguridad, mejorar las condiciones de habitabilidad de las ciudades, condiciones de transporte tanto urbano como interurbano.

Este área estratégica incluirá las líneas estratégicas: 3,6,8,10,11,17,19,20 y 21 del texto.

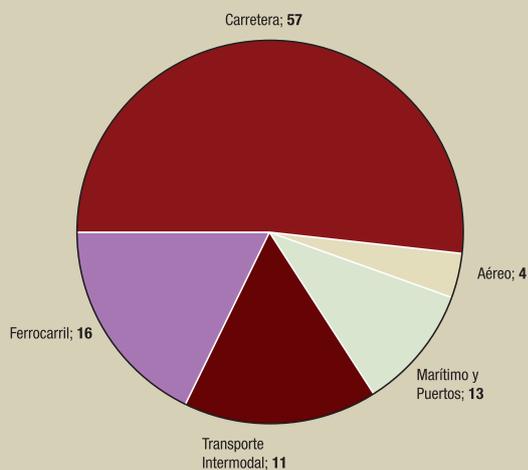
Área Estratégica. Mejora de la oferta de servicios de transporte, tanto del urbano como interurbano.

Este área estratégica incluirá las líneas estratégicas: 12,13,22 y 23 del texto.

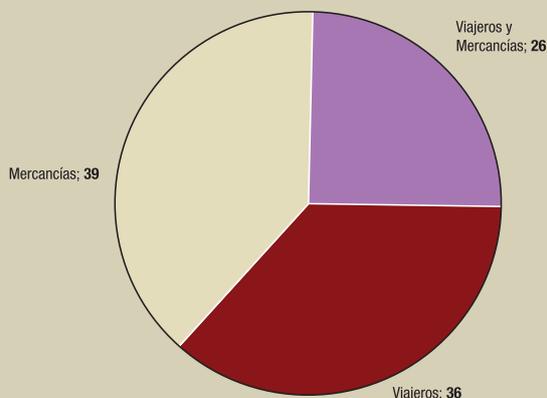
Área Estratégica. Aplicación de medidas de gestión para promover el transporte intermodal de viajeros e incentivar el desarrollo del servicio intermodal de mercancías.

Este área estratégica incluirá las líneas estratégicas: 25 y 26 del texto.

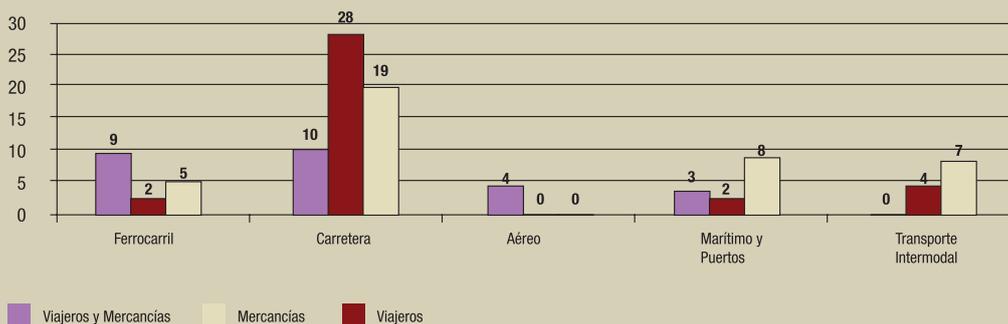
EJES DE ACTUACIÓN POR MODO



EJES DE ACTUACIÓN POR TIPO



EJES DE ACTUACIÓN POR MODO Y TIPO





T

Plan de Acción:
Medidas
correspondientes
a cada
Eje de Actuación

Líneas Estratégicas del Transporte Ferroviario



Línea Estratégica 1



Inversiones en infraestructuras lineales e instalaciones de la **Red Ferroviaria** para mejorar la accesibilidad interna de Cantabria

Eje de Actuación 1.1.

Mejoras en la red de ferrocarriles de vía estrecha (FEVE)

MEDIDA 1.1.1.

Duplicación de vía en área metropolitana de la red FEVE, para potenciar las cercanías con servicios "a frecuencia".

- Para disponer de un servicio de transporte ferroviario de cercanías competitivo con el modo privado es imprescindible ofrecer una frecuencia de servicios elevada, tipo METRO. Para ello, resulta necesario disponer de doble vía, ya que sólo así se puede posibilitar una buena cadencia de servicios en área metropolitana.

- Es por ello que el PETC establece la necesidad de analizar la factibilidad de duplicar la vía (parcial o totalmente) en la red de ferrocarriles de vía estrecha (FEVE) en el contexto de los estudios de integración ferroviaria que actualmente realiza el Mº de Fomento en el Arco de la Bahía de Santander y Torrelavega.

- Actualmente, entre Nueva Montaña y Maliaño existe un tramo de vía única de 4 Km, que produce un cuello botella, ya que todas las mercancías de FEVE del Puerto salen a través de la estación de Maliaño y han de retornar hacia Santander o Torrelavega por ese tramo de vía única.

MEDIDA 1.1.2.

Establecer corredores de viajeros, separados del tráfico de mercancías en área metropolitana.

- La falta de conexión directa (sin pasar por la estación de Santander), entre la línea Santander - Bilbao y la línea Oviedo - Santander imposibilita la efectividad de los desplazamientos intraregionales por ferrocarril en Cantabria

y de cercanías en área metropolitana, porque los trenes de mercancías tienen que entrar a Santander, así como la necesidad de cambiar de tren.

- Con este by-pass se conseguirá que la línea de ferrocarriles de vía estrecha pueda ser utilizada para favorecer la "T" del sistema de transporte cántabro, aumentando la operabilidad del ferrocarril en esta zona.

MEDIDA 1.1.3.

Completar la electrificación de las líneas de FEVE: Santander - Bilbao y Santander - Oviedo

- La mejora de los servicios regionales fuera del área metropolitana se mejorarán completando la electrificación de las dos líneas de FEVE (electrificación de 123 km de línea).

- Además, dicha electrificación permitirá dotar de continuidad a los servicios de transporte y reducir la contaminación producida por las circulaciones de los trenes diesel.

Eje de Actuación 1.2.

Mejoras en la red de ferrocarriles de cercanías y regionales de vía ancha (ADIF)

MEDIDA 1.2.1.

Analizar la factibilidad de duplicación de vía en la red de cercanías de vía ancha en área metropolitana para potenciar su servicio “a frecuencia”.

- Actualmente, los tiempos de viaje en servicios de cercanías y regionales en Cantabria en el eje Santander – Reinosa, así como sus frecuencias ofertadas (número de servicios por día y por sentido) son menos competitivos que los ofrecidos por los otros modos de transporte, tal y como se pone de manifiesto en la tabla adjunta. Este hecho favorece una sobrecarga de la red de carreteras.

- Para descongestionar la carretera entre Santander y Torrelavega, es necesario en este tramo que el servicio de cercanías disponga de doble vía, para ofrecer servicios “a frecuencia”, imprescindible para disponer de un servicio competitivo con el modo privado.

- Al igual que para los ferrocarriles de vía estrecha, se analizará la factibilidad de duplicar la vía en la red de cercanías y se llevará a cabo dicha duplicación en el caso de que sea viable técnica y económicamente, en el contexto de los estudios de integración ferroviaria que el Mº de Fomento a encargado para el Arco de la Bahía de Santander y Torrelavega.



TIEMPOS ACTUALES DE VIAJE

* N° de servicios al día

FERROCARRIL		AUTOBÚS		VEH.PRIVADO
T. VIAJE	FREC.*	T. VIAJE	FREC.*	T. VIAJE
28'	15	30'	36	21'
35'	15	50'	13	34
1h 02'	9	-	-	48
1h 35'	8	1h 25'	11	55

Eje de Actuación 1.3.

Definición de actuaciones en el medio urbano para mejorar la inserción del ferrocarril en su entorno

MEDIDA 1.3.1.

Reforzar la centralidad de la ciudad de Santander y del área metropolitana respecto al resto de la red ferroviaria de Cantabria.

- El fuerte crecimiento de los municipios de la Bahía de Santander y del eje Santander-Torrelavega, hace que en 6 Ayuntamientos (de los 102 de Cantabria) se concentre el casi 60% de la población total de Cantabria; ésta circunstancia hace imprescindible la modernización y duplicación de los tramos de cercanías, sobre todo para la creciente salida de tráfico proveniente del Puerto de Santander y las industrias maduras asentadas en zona metropolitana, para evitar interferencias con el tráfico de mercancías.

MEDIDA 1.3.2.

Construcción y rehabilitación de estaciones, terminales y apeaderos.

- Se rehabilitarán estaciones, terminales y apeaderos, con especial incidencia en los siguientes aspectos:

- Posibilidad de guarecerse de condiciones meteorológicas adversas
- Zonas de aparcamiento
- Disponibilidad de información para el viajero
- Separación de actividades de las terminales de mercancías, de las estaciones de viajeros

Eje de Actuación 1.4.

Definición de una red de transporte ferroviario de mercancías

- Este Eje de actuación se basa en proyectar una red de mercancías que atienda prioritariamente al tejido industrial de Cantabria, y de forma muy especial al tráfico de mercancías del Puerto de Santander y las industrias maduras de Cantabria (GSW, SOLVAY, SNIACE, DYNASOL y otras.) con tráfico ferroviarios, que incluya infraestructuras lineales e instalaciones, con buena accesibilidad a los nodos y plataformas logísticas y a la red ferroviaria europea.

- En Cantabria, como se ha comentado anteriormente el tráfico de mercancías está radicado en las siguientes terminales y estaciones:

- **Terminal de Muriedas**, a 6 kilómetros de Santander, dividida en dos partes iguales, una para tráficos que exijan trasvase ferrocarril – carretera, y la otra que constituye una terminal para el tráfico de contenedores. De la terminal de Muriedas dependen dos ramales: uno conecta directamente la estación con el puerto de Santander (tanto en Raos como en las antiguas de los muelles de Calderón y margen Norte). Otro une la terminal a la factoría de la Global Steel Wire en Nueva Montaña (Santander)

- **Terminal de Torrelavega**, con unas vías deficientemente estructuradas para los actuales tráficos al ser vías culatón o en “cul de sac”, y en la que está ubicada la terminal ferroviaria de contenedores más importante de Cantabria. De la terminal de Torrelavega sale un ramal de unos 6 kms. que une esta estación con la factoría de Solvay en Requejada, terminando en un apartadero propiedad de Solvay con 10 vías para su exclusivo servicio y factoría de Renfe.

- **Terminal de Mataporquera**, con vías excesivamente largas y en culatón, soporta los tráficos afluentes de la fábrica de Cementos Alfa contigua a la estación y recibe el nuevo tráfico de carbón procedente del puerto de Santander para trasvase a los vagones de FEVE con destino la central térmica de Guardo.

- **Estación de Reinosa**: En esta estación, además de una infraestructura viaria suficiente, existe un apartadero titularidad de la fábrica LA NAVAL, con un tráfico esporádico de chatarra. Por otra parte, existe un polígono industrial en desarrollo que podría en el futuro demandar los servicios del ferrocarril.

- **Estación de Los Corrales de Buelna**: Existe varios centros de producción con posibilidades de aportar tráficos al ferrocarril en esta localidad, donde se ubican empresas como TREFILERÍAS QUIJANO, MECOBUSA y FUNDIMOTOR, pero en la actualidad no desarrollan ninguna actividad de tráfico ferroviario.

- En este eje de actuación se delimitan aquellas actuaciones que en el futuro pueden suponer una mejora en la prestación de servicios por la red de terminales, tanto en productividad como en potencialidad de satisfacer las demandas previsibles.

MEDIDA 1.4.1.

Inversiones en el área de la Terminal de Muriedas:

- Nuevo escape de salida entre la vía 2 y la General de Muriedas.
- Construcción de un nuevo haz de vías en el ramal Muriedas-Puerto Raos.
- Posible uso de la actual playa de Muriedas para ubicar nuevas vías en placa.
- Construcción de la vía III en la Estación de Muriedas.

MEDIDA 1.4.2.

Inversiones en el Puerto de Raos:

- Construcción de la 4ª vía para carga y descarga de trenes de autos en Raos
- Construcción de la Terminal de Graneles Sólidos en Raos Norte lo que simplificará las maniobras ferroviarias a realizar en Raos permitiendo terminar con los problemas de compartir vías y zonas de carga que hoy padecen RENFE y FEVE.

MEDIDA 1.4.3.

Inversiones en Raos - Puerto Histórico:

- Unión de los muelles de Raos con el Puerto Histórico mediante un puente levadizo.

MEDIDA 1.4.4.

Inversiones en concesiones Portuarias.

- Duplicación de la vía del apartadero de Cementos Alfa.
- Construcción de una Terminal de Contenedores en el puerto de Raos.

MEDIDA 1.4.5.

Inversiones en el apartadero de G.S.W (duplicación de la vía).

MEDIDA 1.4.6.

Construcción de nuevos ramales o derivaciones a zonas industriales:

- Ramal ferroviario al polígono químico de Gajano.
- Ramal de acceso a Sniace desde Solvay.

TERMINAL DE ADIF EN MURIEDAS



TERMINAL DE ADIF DE TORRELAVEGA





Inversiones en infraestructuras lineales e instalaciones de la **Red Ferroviaria** para mejorar la accesibilidad externa de Cantabria

Eje de Actuación 2.1.

Potenciación del eje Cantábrico para desplazamientos ferroviarios

MEDIDA 2.1.1.

Potenciar el Corredor del Cantábrico con la construcción de la línea de altas prestaciones: Galicia-Asturias-Cantabria-País Vasco.

- Actualmente, existe una precaria conexión por ferrocarril a lo largo del Corredor del Cantábrico, por lo que los desplazamientos desde Cantabria hacia Galicia se realizan casi en exclusividad por carretera y en modo aéreo pasando por Madrid.

- En aras de tender hacia un reequilibrio de los modos de transporte, el PET de Cantabria subraya la importancia

de la construcción de la línea de Alta velocidad Galicia – Asturias – Cantabria a su paso por Cantabria, definida en el PEIT.

- Dicha línea debería permitir velocidades comerciales análogas a las de la línea de alta velocidad Madrid – Sevilla y al previsto en otras regiones de España, ya que éstas permitirían asegurar una buena calidad del servicio a lo largo del Corredor del Cantábrico, entre Cantabria y Galicia

- La futura actuación conseguirá una mejor comunicación con el resto de España y la posibilidad de liberar capacidad de la red actual para transportar mercancías.

Eje de Actuación 2.2.

Potenciación de la conexión por ferrocarril con el Mediterráneo y el resto de Europa, vía el corredor Atlántico.

MEDIDA 2.2.1.

Potenciar la construcción de una salida por ferrocarril hacia el País Vasco como medida para permitir una conexión directa entre Cantabria y el Mediterráneo en condiciones de competitividad con la carretera y reforzar la conexión con el resto de Europa por el Eje Atlántico.

- Actualmente, Cantabria no tiene conexiones ferroviarias directas con el Mediterráneo a excepción del servicio de Alicante, que une Santander con Alicante en unas 10 horas de viaje, con lo que la oferta ferroviaria entre Cantabria y el Mediterráneo no es competitiva.

- Por consiguiente, el PET de Cantabria considera que la conexión con el País Vasco en altas prestaciones (incluido en el PEIT), constituirá un primer enlace con el Mediterráneo.

- A través de la denominada “Y” vasca, Cantabria accedería a la red de alta velocidad de Francia por el Corredor Atlántico.

Eje de Actuación 2.3.

Potenciación de las conexiones por ferrocarril con la Meseta Central, Andalucía y Extremadura

MEDIDA 2.3.1.

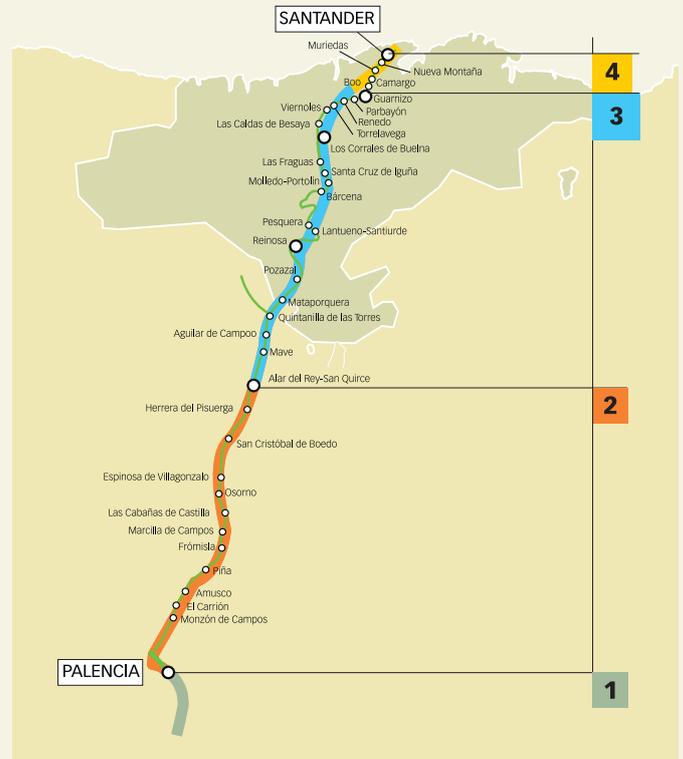
Acelerar la construcción del tramo Palencia - Santander de la línea de Alta Velocidad a Cantabria.

- La aceleración de la implementación de dicho tramo de la línea de alta velocidad que unirá Madrid con Santander adquiere mayor relevancia en la medida en que la nueva línea Madrid – Valladolid ha concluido ya la realización de su tramo de mayor dificultad: los túneles bajo la Sierra de Guadarrama.

- El objetivo final es disponer de servicios de Alta Velocidad que permitan conectar Santander-Madrid con una considerable reducción de tiempo, respecto al actual y más competitivo que el vehículo particular (hecho que permite realizar viajes de ida y vuelta en el mismo día).

- El PEIT prevé que esta línea será de Altas Prestaciones, destinada al tráfico mixto (viajeros y mercancías).

- Hay que destacar que por parte del Ministerio de Fomento se encuentran redactados los proyectos constructivos entre Palencia y Alar del Rey y el Estudio Informativo del tramo Alar del Rey-Guarnizo, sólo pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental.



- 1 Tramo Madrid - Palencia
- 2 Tramo Palencia - Alar del Rey
- 3 Tramo Alar del Rey - Guarnizo
- 4 Tramo Guarnizo - Santander

Línea Estratégica 3.a 

Mejora de las condiciones de prestación de servicio **ferroviario** de viajeros y mercancías

Eje de Actuación 3.1.

Mejora de los sistemas de explotación y gestión de los operadores ferroviarios

MEDIDA 3.1.1.

Introducción de sistemas de ayuda a la explotación (SAE) de los operadores ferroviarios.

- Actualización e informatización del sistema de explotación de los operadores ferroviarios, la utilización del material móvil y la información en tiempo real de los servicios a los usuarios.



Eje de Actuación 3.2.

Integración ambiental del ferrocarril

MEDIDA 3.2.1.

Establecer un programa de actuaciones en materia de integración ambiental.

- Dentro de este programa deberán incluirse actuaciones en materia de control de emisiones o ruido de las circulaciones ferroviarias, integración paisajística, disminución del efecto barrera y de fragmentación.

Eje de Actuación 3.3.

Atención prioritaria al mantenimiento de la red ferroviaria mediante la dotación de los recursos necesarios, estimados con criterios de seguridad y eficacia

MEDIDA 3.3.1.

Dotación de recursos para un mantenimiento integral y preventivo de la red ferroviaria.

- Siguiendo las líneas establecidas por el PEIT, desde el PET de Cantabria se impulsará una atención prioritaria al mantenimiento de la red ferroviaria, con la mejora de

su gestión, mediante la dotación de los recursos necesarios, estimados con criterios de seguridad y eficacia, y la implementación de un sistema actualizado de mantenimiento integral y preventivo.

- Se deberán garantizar niveles adecuados de seguridad, mediante una adecuada conservación y modernización, para asegurar su mantenimiento en el tiempo.

Mejora de las condiciones de prestación de servicio **ferroviario** de viajeros

Línea Estratégica 3.b



Eje de Actuación 3.4.

Impulsar la innovación y modernización del material móvil ferroviario

MEDIDA 3.4.1.

Completar la flota con locomotoras eléctricas compatibles con condiciones de nieve.

- La compleción de la flota con locomotoras compatibles con condiciones de nieve permitirá hacer frente a las condiciones climatológicas adversas.

MEDIDA 3.4.2.

Adquisición de nuevos vehículos para los servicios de cercanías y regionales en la línea Santander - Reinosa, con mejoras de confort para los viajeros y mayores prestaciones.

- La adquisición de nuevos vehículos para los servicios de cercanías y regionales, con mayores prestaciones, es imprescindible para poder reducir los tiempos de viaje y aumentar las frecuencias y, por consiguiente, permitir que el ferrocarril sea una alternativa al eje Santander - Torrelavega.

Eje de Actuación 3.5.

Establecimiento de servicios ferroviarios de frecuencia elevada con coordinación de horarios y facilitación de intercambio con otros servicios ferroviarios y de carretera

MEDIDA 3.5.1.

Coordinar los horarios de los distintos servicios que confluyan en una misma estación o terminal, reduciendo en lo posible los tiempos de trasbordo.

- La reducción de los tiempos de trasbordo busca mejorar las condiciones de prestación de servicio ferroviario, con la finalidad de potenciar dicho modo de transporte.

MEDIDA 3.5.2.

Aumentar la frecuencia de trenes en la zona de cercanías.

- Esta medida debe permitir disponer de servicios de cercanías en las proximidades de Santander y Torrelavega

con elevada frecuencia (en hora punta los intervalos de paso deben estar comprendidos entre los 5 y 10 minutos) y tiempo de viaje competitivo con la carretera. Este tipo de servicio sería válido para todas aquellas localidades que quedan a menos de 45 minutos en tren desde Santander o Torrelavega.

MEDIDA 3.5.3.

Implantar sistemas de control de la puntualidad del servicio.

- Se trata de implantar sistemas de control de la puntualidad del servicio para garantizar una mayor calidad del servicio al usuario.

Mejora de las condiciones de prestación de servicio **ferroviario** de mercancías

Línea Estratégica 3.C

**Eje de Actuación 3.6.**

Plan de mejora en la calidad de prestación de los servicios por ferrocarril

MEDIDA 3.6.1.

Incentivar planes de mejora de la calidad de los servicios prestados (en cuanto a velocidad, puntualidad, tratamiento en terminales...).

- Uno de los factores críticos en el mantenimiento y el incremento de la cuota de mercado ferroviario es el nivel de calidad en la prestación del servicio. En un época donde las exigencias de los cargadores centradas en temas como la rapidez de las entregas, la minimización de stocks, la fiabilidad en los servicios, la prestación de servicio complementario, por citar algunas de las características del nuevo modelo logístico, respecto al cual otros modos, y en especial la carretera, ha avanzado extraordinariamente en su capacidad de adaptación, con entregas puerta a puerta, sometimiento a plazos fijos y

ventanas horarias, servicios justo a tiempo en medias y largas distancias, flexibilidad a la variación de la demanda etc..., es imprescindible que el servicio ferroviario pueda responder con un nivel de calidad mínimo que satisfaga las citadas exigencias de los clientes.



MEDIDA 3.6.2.

Optimización de las condiciones económicas de prestación del servicio.

- Sin ese nivel adecuado de calidad, las políticas orientadas al crecimiento del transporte ferroviario no obtendrán el resultado esperado, ni siquiera con políticas

agresivas de precios operativos, por lo cual tanto la política de infraestructuras, la gestión de las mismas, y la orientación al cliente y a la calidad de los operadores ferroviarios (RENFE y FEVE en Cantabria) son parámetros básicos que deben marcar el funcionamiento de este modo en los próximos años.

Eje de Actuación 3.7.

Nuevos sistemas de comercialización de servicios por ferrocarril

MEDIDA 3.7.1.

Incentivar nuevas fórmulas de comercialización con el desarrollo de servicios complementarios al transporte (servicios logísticos, labor de postventa o atención al cliente etc).

- **El mercado del transporte es un mercado dominado por el comprador de servicios**, no por el ofertante de los mismos. Por tanto, la aproximación de los operadores de transporte a sus clientes debe venir marcada por la calidad, la competitividad en costes, la flexibilidad en la oferta, el uso de las más modernas tecnologías, la adaptación a las nuevas demandas logísticas (transporte y otros servicios), así como a sus características, lo cual implica una nueva dinámica comercial.

- Este proceso de cambio en la cultura de comercialización de los servicios, necesario por la presión de los operadores de otros modos, será para los actuales operadores **ferroviarios de extrema importancia cuando**

en su propio modo existan nuevos ofertantes de servicio, que introducirán nuevas condiciones internas de competencia. Por lo cual, en el período de transición entre los momentos actuales y cuando accedan al mercado estos nuevos operadores, los actuales **deberían adaptar sus estructuras de ventas a las demandas reales del mercado.**

MEDIDA 3.7.2.

Incentivar la cooperación con operadores de otros modos de transporte.

- Cabe resaltar por su especial dificultad la comercialización del transporte internacional, y el seguimiento del mismo una vez comercializado. La intervención de diferentes redes genera en ocasiones una dificultad de relación del cliente con el prestatario del servicio, en especial en caso de incidencias, que en nada ayuda a la captación de nuevos tráficos ferroviarios.

Eje de Actuación 3.8.

Plan de mejoras de gestión de los operadores ferroviarios actuales

MEDIDA 3.8.1.

Establecimiento de horarios flexibles adaptados a las necesidades del servicio planteadas por los clientes.

- La próxima apertura del mercado ferroviario a nuevos operadores que competirán con los actuales, al margen de la propia exigencia del mercado actual sobre la eficiencia y competitividad en la prestación del servicio, hace necesario un nuevo planteamiento en materia de gestión en

estos operadores, por cuanto las condiciones de competencia en este mercado, actualmente ceñidas a una competencia con operadores de otros modos (muy singularmente con la carretera en nacional, y con la carretera y el transporte marítimo internacional), cambiarán sensiblemente.

- En Cantabria concretamente se debería mejorar la gestión actual de los servicios de maniobras en el ámbito portuario ya que la coincidencia de las vías de RENFE y FEVE en la misma plataforma de vía, así como los diferentes

horarios de estas dos compañías, están planteando una serie de conflictos en su explotación, que deben ser adecuadamente resueltos. Aunque se han elaborado normas para la circulación del ferrocarril en la zona de servicio del puerto, actualmente existen disfuncionalidades originadas por los diferentes parámetros de funcionamiento de los dos operadores ferroviarios.

MEDIDA 3.8.2.

Mejora continua del personal y renovación del material móvil.

MEDIDA 3.8.3.

Potenciación y aprovechamiento del CTC en Cantabria.

- La existencia de CTC en Santander, dependiente del Puesto de Mando de Miranda para gestionar el tramo de

Cantabria de vía única (Santander-Mataporquera), debe suponer el máximo aprovechamiento de la red de ancho ibérico, compatible con la seguridad.

- La coordinación en la gestión del CTC y de las diferentes Terminales conseguirá la circulación óptima de los diferentes trenes, aportando a la Terminal de destino solo el material solicitado, deteniendo o aparcando en estaciones intermedias accesibles aquel material que no es de inmediata necesidad.



Eje de Actuación 3.9.

Impulsar la mejora en los sistemas de información a los clientes del ferrocarril

MEDIDA 3.9.1.

Incentivar el uso de herramienta Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) ofreciendo información en "tiempo real" sobre las condiciones actuales de un servicio, o bien suministrando información en conexión directa "on-line" para la planificación del desplazamiento.

- Los nuevos sistemas de fabricación y consumo han puesto en marcha nuevos procedimientos logísticos donde el eslabón transporte, sea cual sea el modo que lo realice, juega un papel sustancial tanto en los procesos físicos como en los de información.

- En este último concepto, la información, relativa al estado de ejecución de un servicio, a la resolución de una incidencia, al tratamiento de la documentación administrativa que acompaña a la mercancía, y ello tanto con el cliente directo como con otros operadores que intervienen en el servicio logístico integral en el que se sitúa el transporte, se ha convertido en una pieza crítica a la hora de elegir un modo de transporte o un operador.

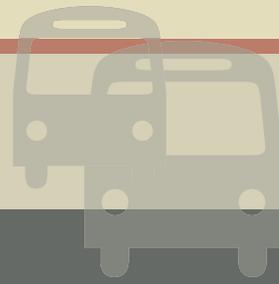
MEDIDA 3.9.2.

Incentivar la integración de los sistemas de información de los clientes y los operadores ferroviarios en búsqueda de la calidad.

- En consecuencia, en este Eje se incluirán cuantas acciones tengan que ver con esta materia, con singular énfasis en el transporte internacional, donde varios operadores de países distintos asumen responsabilidades en la prestación del servicio, buscando sistemas flexibles para interconectarlos con los sistemas de los clientes, que además sean fiables y continuos para permitir conocer la trazabilidad del servicio, y la rotura de ésta en caso de incidencia, que sean generadores de estadísticas a través de indicadores que permitan conocer a posteriori el nivel de calidad alcanzado, prestando, en síntesis, cuantas características se demanden por parte de los clientes y que otros modos estén en condiciones de ofertar.

MEDIDA 3.9.3.

Incentivar la elaboración de evaluaciones de la calidad percibida por los clientes de los servicios ferroviarios.



Líneas Estratégicas del Transporte por Carretera

Línea Estratégica 4



Inversiones en la **Red Viaria** de Cantabria que posibiliten la plena integración espacial y funcional de su territorio a nivel interno

Eje de Actuación 4.1.

Mejora de la movilidad urbana

La realización de las variantes locales en las distintas zonas de los trazados indicadas en el apartado 4.1.1 permitirán incrementar la seguridad de la circulación y reducir los tiempos de viaje.

Concretamente el PET de Cantabria contempla las medidas expuestas a continuación.

MEDIDA 4.1.1.

Construcción de la Ronda de la Bahía de Santander, Autovía S-30.

- La construcción de la Ronda de la Bahía de Santander

permitirá la conexión de Santander con el Arco Sur de la Bahía.

- El 13 de enero de 2005 el Ministerio de Fomento licitó el contrato para adaptar los proyectos de construcción de varios tramos de la S-30 (Ronda de la Bahía de Santander). Los tramos objeto de esta licitación, cuya longitud total es de 12,28 km, son: San Salvador de Heras - Parbayón, Parbayón - Cacicedo y Cacicedo - Peñacastillo.

MEDIDA 4.1.2.

Finalización del Distribuidor de La Marga (Santander).

- La finalización del Distribuidor de La Marga (Santander) facilitará la circulación de entrada y salida de la capital de la Comunidad Autónoma.

MEDIDA 4.1.3.

Establecimiento de carriles de uso exclusivo para vehículos de alta ocupación, pudiendo permitirse el uso de dichos carriles, al menos durante determinadas horas, a los vehículos de distribución urbana.

- Establecimiento de carriles de uso exclusivo para vehículos de alta ocupación con la finalidad de resolver los problemas de congestión circulatoria (aspecto funcional) y los impactos negativos del tráfico (aspecto medioambiental) en los accesos a Santander y Torrelavega.

- Se podrán implantar cuatro tipos de carriles de alta ocupación, en función de las necesidades que se detecten:

- Carriles establecidos sobre infraestructuras específicas.





- Carriles establecidos sobre autopistas, pero separados físicamente de los carriles de tráfico general. Podrán funcionar de forma reversible según el tráfico mayoritario.

- Carriles establecidos sobre autopistas, simplemente reservando un carril (normalmente el izquierdo), para vehículos de alta ocupación, circulando en el mismo sentido que el resto de los carriles.

- Carriles establecidos sobre autopistas, contiguos al resto de los carriles, pero circulando en sentido inverso.

- Podrá permitirse en determinados tramos urbanos o de acceso a las ciudades el uso de dichos carriles, al menos durante determinadas horas a los vehículos de distribución urbana.

Eje de Actuación 4.2.

Potenciación de la red viaria interna de referencia para mejorar los desplazamientos regionales.

MEDIDA 4.2.1.

Acelerar la modernización de las infraestructuras básicas para la movilidad interna.

El diagnóstico realizado sobre estas infraestructuras en el apartado 4.1.1. puso de manifiesto la necesidad de proceder a la modernización de los trazados por los que discurren las citadas carreteras. Por consiguiente se realizarán las siguientes actuaciones:

- **Ampliación a tres carriles de la Autovía Santander – Torrelavega (A – 67):** La necesidad de aumentar la capacidad de la autovía Santander – Torrelavega se presenta como una actuación prioritaria, por afectar directamente a los desplazamientos de cercanías (por carretera) y presentar problemas para hacer frente a los incrementos de la demanda. Su incidencia en las relaciones con el exterior de Cantabria la convierten en una vía vital para la movilidad en Cantabria.

- **Acondicionamiento de la carretera N – 621:**

- La importancia de la actuación de mejora de la N-621 se deduce de la observación de la figura adjunta, que muestra el estado de las principales vías de comunicación previstas en el PEIT, en el horizonte 2020. Se constata, en efecto, como la N-621 se constituirá en la diagonal del rectángulo de autovías Santander – Gijón – León – Osorno.

- Además de la variante de Potes, este acondicionamiento deberá acometer actuaciones en los tramos

Puentellés – La Hermida, La Hermida – Lebeña y Potes – Provincia de León (Pto. San Glorio). El acondicionamiento deberá eliminar el peligro de desprendimientos, las bajas condiciones de visibilidad, las retenciones y la peligrosidad general de la conducción, para que esta carretera deje de ser la más deficiente de la red nacional y uno de los principales puntos negros de las carreteras nacionales.

- **Acondicionamiento de la carretera N – 623:** Se realizarán las variantes de Puente Viesgo, Alceda – Ontaneda y el tramo Ontaneda – Provincia de Burgos mejorando este itinerario directo a través del Puerto del Escudo con el centro del país.

- **Acondicionamiento de la carretera N – 629:** Se acondicionará la carretera N – 629, incluyendo las variantes de Lanestosa y Ramales, y el tramo Lanestosa – Provincia de Burgos.

- **Decidir el punto de partida de la Autopista Dos Mares y acelerar al máximo sus plazos de ejecución, de modo que pueda ejecutarse a “medio plazo”:** Los posibles puntos de partida son Areñas de Iguña, donde existen problemas geotécnicos importantes, y Pesquera.

- **Concluir la unión Torrelavega – Solares para evitar el paso por Santander:** Esta actuación permitirá mejorar la movilidad transversal asegurada por la Autovía del Cantábrico, a la vez que favorecerá la disminución de la congestión en Santander para la movilidad en Cantabria.



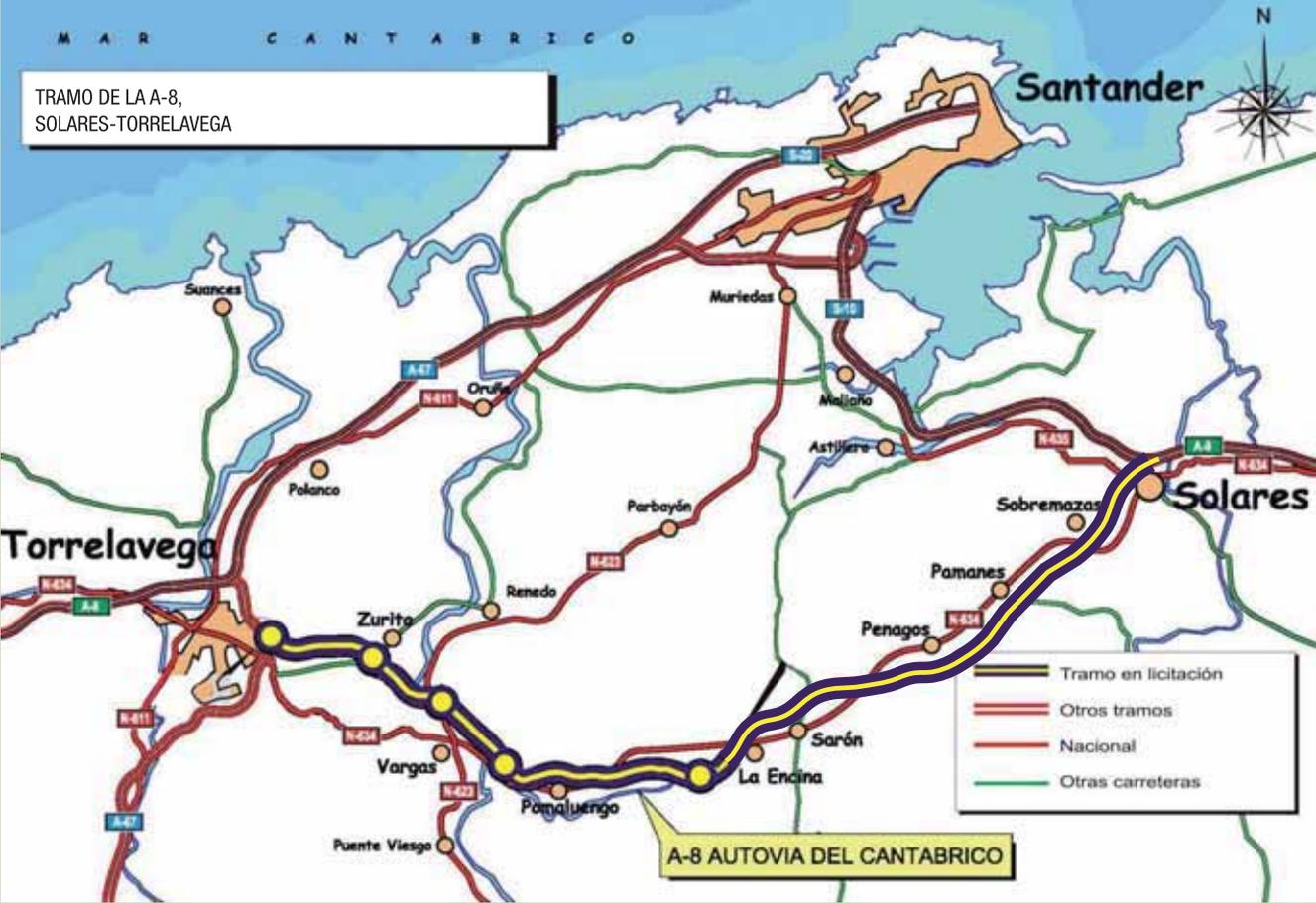
Inversiones en la Red Viaria de Cantabria que posibiliten la plena integración espacial y funcional de su territorio con el exterior

Eje de Actuación 5.1. Potenciación del eje Cantábrico por carretera

MEDIDA 5.1.1.
Construcción del tramo Solares - Torrelavega de la Autovía del Cantábrico, A-8.

• La figura adjunta muestra que la autovía del Cantábrico se encuentra concluida en el tramo que discurre por Cantabria. Sin embargo, los problemas de falta de capa-

cidad, ya mencionados, en la sección Torrelavega – Santander, así como la deseable conexión directa entre Torrelavega y Solares, para fluidificar el tráfico sin parada en la capital cántabra, aconseja concluir en el menor plazo de tiempo posible este enlace (ver figura adjunta). Por consiguiente, se acelerará la construcción prevista por el PEIT del tramo Solares – Torrelavega de la Autovía del Cantábrico.



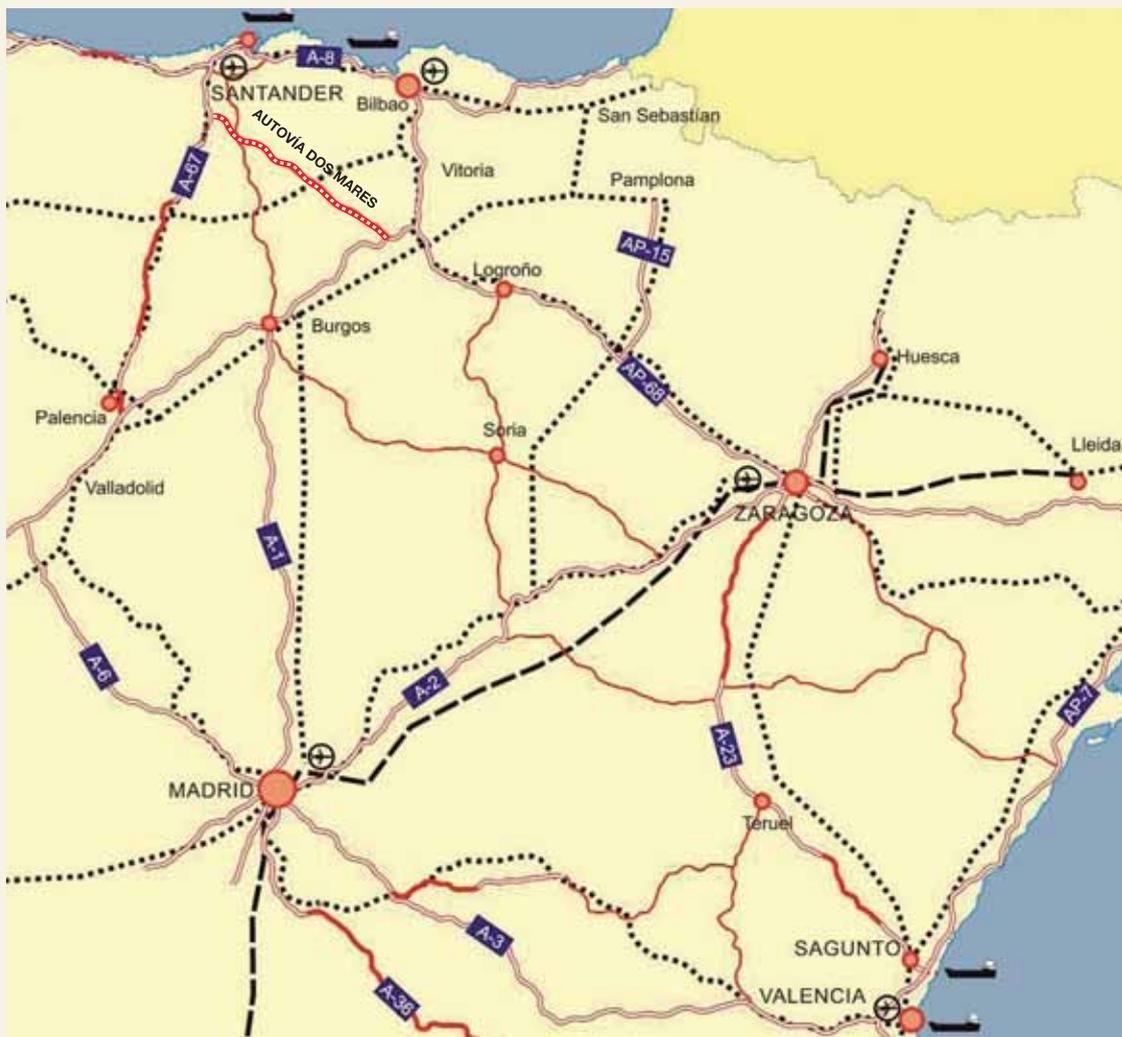
Eje de Actuación 5.2.*Potenciación de la conexión con el Mediterráneo por carretera***MEDIDA 5.2.1.**

Mejora y reposición de la Autopista A-8 y construcción de la Autovía Dos Mares.

- La Autovía de Bilbao a Santander presenta problemas de capacidad. La construcción de la Autovía de Dos Mares permitirá su descongestión, favoreciendo que sólo se utilice para los desplazamientos hacia Bilbao y no para dirigirse hacia el Mediterráneo.

- Esta nueva Autovía Dos Mares no figuraba incluida en las actuaciones previstas por la primera versión del PEIT (diciembre 2004). Sin embargo, ha sido incluida en la última versión del PEIT (julio 2005), a petición del Gobierno de Cantabria.

- La figura adjunta muestra, de forma orientativa, la ubicación geográfica de esta nueva autovía. Es de interés subrayar la utilidad de esta autovía para las relaciones desde Asturias con el Eje del Ebro y su conexión con el Mediterráneo.



Eje de Actuación 5.3.

Potenciación de las conexiones por carretera con la Meseta Central, Andalucía y Extremadura

MEDIDA 5.3.1.

Terminar la conexión con la Meseta Central.

- El PET de Cantabria prevé potenciar la terminación de la conexión con la Meseta Central, prevista en el PEIT. Esta actuación permitirá comunicar Cantabria con las provincias de Castilla y León, con Madrid, el centro de la Península, Andalucía y Extremadura.

- La autovía se complementará con la conexión Aguilar – Burgos en altas prestaciones viarias.

- Las figuras adjuntas muestran la situación actual, las actuaciones previstas y la situación final en el horizonte del PEIT.



Eje de Actuación 5.4.

Potenciación de las conexiones por carretera con la red europea

MEDIDA 5.4.1.

Potenciar la terminación de la Autovía del Cantábrico, favoreciendo la comunicación de Cantabria con la red europea de autopistas.

- Potenciar las actuaciones del PEIT en cuanto a la terminación de la Autovía del Cantábrico, actualmente en fase de ejecución avanzada, para mejorar las comunicaciones de Cantabria con la red europea a través del Corredor Atlántico.



Conexión de la Autovía del Cantábrico con la red europea a través del Corredor Atlántico

Línea Estratégica 6

Mejora de las condiciones de seguridad de **las Carreteras Cántabras**

Eje de Actuación 6.1.

Impulsar una política de seguridad, conservación y explotación de las redes de infraestructuras viarias

• Entre los objetivos específicos de este eje se encuentran los siguientes:

- Aplicar criterios de intervención que permitan adecuar los trazados viarios al medio ambiente y conseguir la máxima integración ambiental.
- Desarrollar actuaciones destinadas a completar el equipamiento de las carreteras determinar, de acuerdo con la jerarquía de las carreteras, tales como: áreas de descanso, zonas de aparcamiento, áreas de atención a vehículos,....
- La mejora de los itinerarios costeros en su relación con las playas de la Región, para mejorar la accesibilidad y seguridad de estos itinerarios.

• Además de estos objetivos, las actuaciones propuestas deben cumplir los objetivos marcados por el PEIT en este ámbito:

- Reducción de la accidentalidad mortal a la mitad, para el año 2010;
- Conservación adecuada del patrimonio viario
 - Prestación a los usuarios de un nivel de servicio adecuado del uso de la infraestructura, que mejore la seguridad, fiabilidad y eficacia de la red
- Consecución de todos estos objetivos al menor coste global posible, disminuyendo en lo posible tanto los costes económicos como los de accidentalidad y medioambientales;
- Actuaciones de inserción de las infraestructuras en su entorno, como mejoras en trazado y equipamiento, protección acústica, pasos de fauna y permeabilidad transversal y plantaciones en las márgenes.

MEDIDA 6.1.1.

Impulsar una política de seguridad, conservación y explotación de las redes de infraestructuras viarias.

• En este programa se incluyen las actuaciones de conservación tendentes a mantener las características iniciales de las carreteras; también se incluye el mantenimiento de la señalización tanto horizontal como

vertical y el balizamiento de la red, con la finalidad de aumentar la seguridad de la red viaria de Cantabria.

MEDIDA 6.1.2.

Extensión del firme poroso en la red de carreteras.

• Con la finalidad de mejorar las condiciones de circulación en días de lluvia, se extenderá firme poroso en la red de carreteras de Cantabria.

MEDIDA 6.1.3.

Actuaciones en intersecciones y rotondas.

• Se priorizarán actuaciones en intersecciones y rotondas con la finalidad de mejorar su seguridad.

MEDIDA 6.1.4.

Iluminación de travesías.

• Se iluminarán las travesías para aumentar la seguridad viaria.

MEDIDA 6.1.5.

Semaforización de calles y travesías de elevado tráfico.

• Semaforización de calles y travesías de elevado tráfico.

MEDIDA 6.1.6.

Impulsar una política de conservación y mantenimiento del patrimonio de infraestructuras viarias.

• Se desarrollará una política de conservación y mantenimiento del patrimonio de las infraestructuras viarias de Cantabria con la finalidad de garantizar su calidad y, por consiguiente, su seguridad.

MEDIDA 6.1.7.

Creación de zonas de descanso en las carreteras de la red principal.

- Creación de zonas de descanso en las carreteras de la red principal adecuadas para el descanso de los conductores.

MEDIDA 6.1.8.

Colocación de semáforos para controlar la velocidad de los vehículos.

- Implantación de semáforos para controlar la velocidad de los vehículos en los puntos donde se detecten velocidades demasiado elevadas para las características de la carretera.

MEDIDA 6.1.9.

Programas de seguridad vial. En este programa se incluyen:

- Actuaciones de mejora para una reducción efectiva de la accidentalidad en aquellos tramos de la red que presenta un riesgo de accidente significativamente superior a la media en tramos de características semejantes
- Actuaciones preventivas de accidentes
- Desarrollo de auditorias de seguridad vial en las carreteras existentes, así como la introducción de un anejo de seguridad vial en los proyectos.

MEDIDA 6.1.10.

Programa de Explotación. En este programa se agrupan las actuaciones de:

- Servicios de Información al usuario
- Control de uso del patrimonio viario
- Control y reordenación de accesos
- Áreas de descanso y de servicio,
- Control de pesaje
- Mejoras en los equipamientos de túneles
- Señalización turística
- Implantación de ITS
- Actuaciones complementarias de carácter medioambiental
- Control de la explotación de Autopistas de peaje
- Otros

MEDIDA 6.1.11.

Supresión de pasos a nivel.

- Supresión de pasos a nivel existentes en Cantabria, dando prioridad a los del área metropolitana, para que se puedan establecer servicios “a frecuencia” (tipo metro), una mejora de la inserción del ferrocarril en el entorno urbano, así como más seguridad y una reducción de los tiempos de viaje. :

- Los pasos a nivel de FEVE de Adarzo 1 y 2, Ojaiz, Bezana 1, 2 y 3, Piélagos, Gornazo 1 y 2 y Mar 2

- Los pasos a nivel del ferrocarril de vía ancha (RENFE) de Parbayón 1, 2 y 3 y Renedo 1 y 2.



- 1 Actual Estación FEVE
- 2 Nuevo intercambiador de Bezana con nueva Estación FEVE y parada de autobuses y pasos subterráneos para acceso a la zona de aparcamientos de vehículos
- 3 Zona de aparcamiento de vehículos
- 4 Vía urbana que se soterra para evitar el paso a nivel

Inversiones en infraestructuras viarias para fomentar el uso del **transporte urbano** de viajeros.

Línea Estratégica 7.a



Eje de Actuación 7.1.

Eliminación de barreras arquitectónicas

MEDIDA 7.1.1.

Eliminar las barreras arquitectónicas para fomentar el uso del transporte urbano de viajeros.

- Realizar un plan de actuación para eliminar las barreras arquitectónicas que actúan en detrimento del uso del transporte público de viajeros.

Eje de Actuación 7.2.

Establecimiento de carriles de uso exclusivo de autobuses y/o taxis

MEDIDA 7.2.1.

Establecer carriles de uso exclusivo de autobuses y/o taxis.

- Proyectar una red de carriles de uso exclusivo de autobuses y/o taxis en las ciudades con el objetivo de aumentar la velocidad comercial de dicho modo y disminuir la accidentalidad de los vehículos de transporte público con los vehículos privados.

Inversiones en infraestructuras viarias para fomentar el uso del **transporte urbano** de mercancías.

Línea Estratégica 7.b



Eje de Actuación 7.3.

Áreas específicas para la realización de las operaciones de carga/descarga (OCD)

MEDIDA 7.3.1.

Dotación (actual y proyectada) de un número adecuado de plazas para la realización de operaciones de carga y descarga en las áreas urbanas de Cantabria y desarrollar una gestión dinámica de las mismas.

- Debe evaluarse en función la **necesidad real** dentro de cada zona urbana de las plazas que resulten necesarias

para la realización de operaciones de carga y descarga (OCD).

- Así mismo se deberán incluir una **serie de medidas concretas destinadas a alcanzar la máxima eficiencia en las áreas de C/D**, buscando la máxima rotación de vehículos y el uso de estas áreas exclusivamente para estas tareas.

MEDIDA 7.3.2.

Creación de Centros de Distribución Urbanos (CDU).

- En aquellos casos que sea posible **se construirán pequeñas plataformas urbanas de distribución**, de carácter permanente, **donde lleguen los vehículos para poder descargar sus mercancías con objeto de que sean repartidas directamente desde esos centros**, bien por los propios conductores de los vehículos que llevan esas mercancías, con medios auxiliares (vehículos eléctricos de menor dimensión, transpaletas mecánicas y manuales, roll-containers u otros o bien porque dichas mercancías, adecuadamente identificadas, puedan ser distribuidas por una empresa especializada con la cual concierten esos servicios las empresas de distribución.

MEDIDA 7.3.3.

Implantación de zonas especializadas para carga y descarga (C/D), dotadas de elementos auxiliares, en nuevos puntos de venta de determinadas dimensiones (centros comerciales,...).

- El punto de destino, o **el consumidor final, pueden acudir a dicho centro de distribución para retirar sus mercancías**, previo acuerdo con el distribuidor físico o el fabricante o distribución comercial que encomienden la distribución física. Esta posibilidad puede ser de especial interés en el caso de las entregas finales a particulares, **evitando múltiples entregas por no estar presentes en su domicilio en determinadas horas**. Para estos supuestos, cada día de mayor relevancia en la venta por catálogo, (que a través de Internet, en su acepción B2C, es previsible que tenga grandes incrementos en el futuro).

Promoción de mejores condiciones de habitabilidad de **las ciudades.**

Línea Estratégica 8



Eje de Actuación 8.1.

Creación de zonas peatonales en los centros de las poblaciones garantizando una suficiente oferta de transporte público y adecuados aparcamientos en la periferia de dichas zonas. Planes Integrales de Movilidad urbana

MEDIDA 8.1.1.

Implementar sistemas para pacificar el tráfico en las ciudades.

- Implementar sistemas para pacificar el tráfico con el objetivo de mejorar y adaptar el comportamiento de los vehículos en las calles donde se introducen con la intención de reducir los accidentes y mejorar la seguridad de la calle, mejorando por consiguiente las condiciones de habitabilidad de las ciudades.

- Entre las propuestas y proyectos de moderación del tráfico se considerarán los mecanismos que afectan a la propia organización del espacio viario y que buscan la contención del espacio lateral, el cierre de la perspectiva lejana y cambios en la textura de la rodadura del vehículo y en el perfil longitudinal del pavimento:

- Cruces de prioridad invertida y nivelación de calzadas y aceras en las esquinas, a fin de que sea el vehículo quien remonte, con la consiguiente reducción de la

velocidad y asunción de un mayor nivel de responsabilidad.

- Almohadas, lomos, vaguadas, mesetas, bandas rugosas, etc., que constituyen un conjunto alternativo de obstáculos que, convenientemente introducidos en la calzada, obligan a una adaptación conveniente de la velocidad.

- Glorietas o miniglorietas en los cruces, que obligan a ceder la prioridad al vehículo que ha entrado primero y a bruscos cambios de trayectoria, lo que reduce la velocidad y aumenta la seguridad.

- Estrechamientos puntuales de la calzada al mínimo imprescindible para el paso de vehículos, incluso provocando retención para uno de los sentidos de circulación en calles de doble sentido. Estrechamiento que se suele acompañar de elevación de los bordillos limitadores de la calzada.

- Cambios bruscos de la alineación del carril de circulación en forma de zigzag, ampliando las aceras en estos puntos o reordenando el aparcamiento de forma adecuada a este fin.

MEDIDA 8.1.2.

Implementar aparcamientos disuasorios.

- Implementar aparcamientos disuasorios (zonas azules, parkings de uso público, park & ride) como instrumento para eliminar la congestión del centro de las ciudades, puesto que la escasez de aparcamiento en el centro o su regulación mediante sistemas de pago puede fomentar la disuasión por parte de los conductores de acceder a la zona en vehículo privado.

- Acompañar la implementación de los aparcamientos de disuasión con otras medidas, como la mejora del servicio público de transporte, para que la primera sea efectiva y resulte lo menos impopular posible.

**Eje de Actuación 8.2.**

Creación de carriles bici con condiciones suficientes de seguridad y con características de red y construcción de estacionamientos para bicicletas

MEDIDA 8.2.1.

Elaborar un Plan de promoción de los modos no motorizados para promover el uso de la bicicleta.

- Fomentar la elaboración de un Plan de promoción de los modos no motorizados para promover el uso de la bicicleta, así como la marcha a pie, y garantizar la intermodalidad, siguiendo las líneas establecidas por el PEIT.

- Dicho plan deberá incluir algunas actuaciones concretas para promover la bici en las ciudades cántabras. Entre ellas cabe citar la promoción del ciclismo con la elaboración de materiales y guías de referencia, edición de mapas de itinerarios adecuados para las bicicletas, la

moderación del tráfico para facilitar el uso de la bicicleta en las ciudades y en las vías interurbanas de rango no principal, y la creación de una Red Básica de Vías Ciclistas, es decir, la creación de redes para bicicletas integradas por vías exclusivas para bicicletas o itinerarios alternativos cómodos y seguros para las mismas.

- Los carriles bici deberán seguir estándares de seguridad y tener características de red.

- Se deberá cuidar su diseño funcional (buena señalización) para asegurar condiciones suficientes de seguridad y completarlo con un buen diseño estructural (firme adecuado) que asegure su durabilidad.

- Deberá prever igualmente la construcción de estacionamientos para bicicletas.



Eje de Actuación 8.3.

Creación de corredores peatonales

MEDIDA 8.3.1.

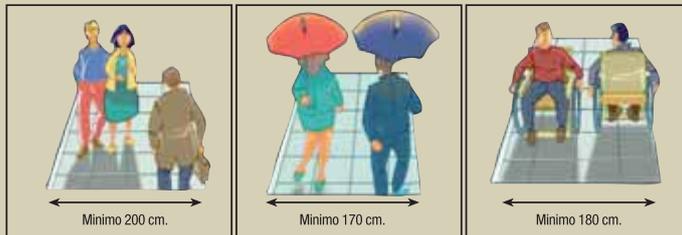
Definición de redes de itinerarios peatonales en las distintas ciudades cántabras.

- Definir una red de itinerarios peatonales que relacionen las zonas con mayor atracción de viajes de las ciudades cántabras con las calles de mayor interés urbano y ambiental, buscando recorridos mínimos, con el objetivo de potenciar el andar en la ciudad para desplazamientos inferiores a dos kilómetros.

- Para ello, se deberá cuidar especialmente la urbanización de dichas calles, con aceras anchas, si son de circulación rodada, o con tratamiento para el uso exclusivo peatonal, con continuidad del itinerario del peatón y especial atención a las personas con movilidad reducida, y con elementos de la urbanización, de mobiliario y de vegetación acordes a su carácter de vía peatonal.

- Los itinerarios deberán ser variados, procurando una riqueza de secuencias visuales, en las que son importantes los edificios arquitectónicamente relevantes y el fomento de actividades y usos que diversifiquen la escena urbana.

- Se estudiarán, igualmente, variaciones de esta medida infraestructural, como la creación de calles para niños y niñas, formadas por vías que permitan a los alumnos acceder a pie a la escuela desde su domicilio con las máximas condiciones de seguridad. Los posibles caminos escolares deberán articularse mediante la mejora y adecuación de la señalización, la pacificación del tráfico y la revisión de la regulación semafórica. También deberán implicar la intensificación de la presencia de vigilancia (preferentemente policía local) durante las horas de entrada y salida de alumnos de los colegios.



Ejemplos de situaciones que se pueden producir en una acera y del espacio mínimo que necesitan los peatones para circular con comodidad y seguridad.

Eje de Actuación 8.4.

Introducción del car-sharing como modo promotor de la utilización racional de los medios de transporte

MEDIDA 8.4.1.

Apoyar la creación de una red de car-sharing por parte de las entidades sociales.

- El car-sharing es un concepto moderno de movilidad que promueve la utilización racional de los medios de transporte y que ofrece la posibilidad de utilizar un vehículo cuando se necesita, sin tener que ser el propietario. Este principio se basa en la idea de que el coche sea siempre la última opción de transporte, puesto que con el car-sharing, antes de pedir un coche, el cliente explora siempre las posibilidades del transporte público o del desplazamiento a pie o en bicicleta.

- Desde el PET de Cantabria se prevé promover la colaboración de todos los agentes sociales necesarios para poner en marcha el car-sharing: entidades sociales, administraciones públicas y empresas del transporte público. Las entidades sociales deberán ser las promotoras de la creación de la red, mientras que las administraciones deberán apoyar la iniciativa social, puesto que sus premisas de funcionamiento responden al interés general.

- Esta medida de gestión se enmarca dentro de las líneas de actuación del PEIT, puesto que supone la introducción de principios de tarificación basados en el uso efectivo de las infraestructuras, la calidad del servicio ofrecida y la internalización de externalidades, de modo que los usuarios del car-sharing para todos los costes asociados.

Línea Estratégica 9

Inversiones en infraestructuras para fomentar el uso del **transporte colectivo interurbano**

Eje de Actuación 9.1.

Construcción de nuevas estaciones de autobuses de carácter comarcal

MEDIDA 9.1.1.

Construcción de nuevas estaciones de autobuses de carácter comarcal.

- Se construirán y completarán las estaciones de autobuses de carácter comarcal para completar la red actual existente:

- Estación de Autobuses de: Santander, Torrelavega (Granja Poch), San Vicente de la Barquera, Castro Urdiales, Santoña, Laredo y Reinosa

- Terminal de autobuses de: El Astillero, Ontaneda, Ramales de la Victoria, Solares, Sarón y Corrales de Buelna.

- En construcción/proyecto:

- Estación intermodal de Torrelavega
- Terminal de autobuses de: Noja y Suances
- Intercambiador de Unquera

Eje de Actuación 9.2.

Mejora de las paradas de los autobuses

MEDIDA 9.2.1.

Construcción de apartaderos con marquesinas para paradas de autobuses.

- Se construirán apartaderos en las paradas de autobuses, con elementos que permitan la difusión de información relativa a los servicios. Dichas marquesinas deberán disponer de un banco y de un panel donde colgar la información relativa a los servicios.

Eje de Actuación 9.3.

Eliminación de barreras arquitectónicas para personas de movilidad reducida

MEDIDA 9.3.1.

Establecer un plan de acción para eliminar las barreras arquitectónicas para personas de movilidad reducida.

- Se hará un inventario de las barreras arquitectónicas existentes y se procederá a su eliminación.





Mejora de las condiciones de prestación de servicio de **transporte interurbano** por **carretera de viajeros y mercancías**

Eje de Actuación 10.1. *Impulso de la contribución del transporte por carretera a la mejora del medio ambiente y de la eficiencia energética*

MEDIDA 10.1.1.

Controlar el impacto que puedan generar las obras asociadas a infraestructuras viarias.

- Deberá controlarse el impacto que puedan generar las obras asociadas a infraestructuras viarias, como los movimientos de tierras, el vertido de aceites, etc.

MEDIDA 10.1.2.

Identificar acciones que minimicen los impactos medioambientales generados por el transporte de mercancías por carretera en Cantabria.

- En los últimos años, el parque de vehículos de transporte de mercancías por carretera ha crecido de manera importante. Eso es considerado habitualmente la causa del crecimiento del impacto sobre el medio ambiente. Esto es, el impacto ambiental de la carretera, aun siendo innegable, no es homogéneo entre todos los vehículos como se observa en la tabla siguiente:

- El objetivo de esta actuación es **disminuir al máximo los impactos medioambientales generados por el trans-**

porte de mercancías por carretera en Cantabria, a través de la identificación de acciones que minimicen dichos impactos, instrumentalizando su análisis y fórmulas de implantación, difundiendo los programas de ayuda ya existentes en la materia y diseñando otros específicos. Por consiguiente se propone:

- Promoción de la implantación de políticas medioambientales en las empresas del sector que se sitúan en Cantabria.
- Políticas de reducción de cargas en vacío mediante la revisión de rutas y la promoción de bolsas de cargas.
- Estudios de evaluación del impacto medioambiental que generan las empresas de transporte de mercancías en Cantabria.
- Incentivar la implantación de mejoras medioambientales (adquisición de vehículos ecológicos, certificación, etc.).
- Establecimiento de medidas restrictivas operativas para los vehículos no adaptados a los requerimientos medioambientales.
- Campañas de difusión y formación específica en materia de mejora medioambiental en el sector.
- Establecer convenios de colaboración con entidades especializadas en la materia (AENOR, IDEA, etc.).

	Servicio Privado		Servicio Público				Total
	Veh. Ligeros y Pesados	Veh. Pesados y Tractoras	% pesados y tractoras índice 100=1999	Veh. Ligeros	% ligeros índice 100=1999	% Total índice 100=1999	
1999 (*)	-	3.004	100	1.030	100	100	-
2002	9.832	3.832	128	1.014	98	120	14.678
2003	9.231	4.015	134	1.089	106	127	14.335
2004 (**)	10.498	4.114	137	1.073	104	129	15.685
2005 (***)	10.701	4.137	138	1.096	106	130	15.934

Fuente: Datos de 1999-Gobierno de Cantabria y Universidad de Cantabria
Resto de años-Ministerio de Fomento
Elaboración:SPIM

(*) Datos pendientes de confirmación
(**) Fecha al 29-11-2004
(***) Fecha al 08-04-2005



Eje de Actuación 10.2.

Coordinación entre las diferentes Administraciones

Es importante considerar la complementariedad que la Red Autonómica debe presentar con la Red de Carreteras del Estado dependiente de la Administración Central, tanto en su situación actual, con la Autovía del Cantábrico ya en servicio, como en la situación futura con los Accesos a la Meseta a finalizar en el año 2006, y con las nuevas propuestas de la Administración Central, que se incluyen en el nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte del Ministerio de Fomento (PEIT).

La cooperación institucional se limita en general a objetivos muy concretos, como inversiones en ciertas infraestructuras, coordinación en ciertos aspectos normativos, o financiación de determinados servicios. Los mecanismos de planificación y proyecto de actuaciones en infraestructuras de carretera deben ofrecer unos niveles homogéneos de transparencia, posibilidades de participación pública y evaluación de sus efectos.

MEDIDA 10.2.1.

Evaluación de los efectos de las actuaciones autonómicas del Gobierno de Cantabria que hayan de emprenderse y comprobar su coherencia con los objetivos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).

MEDIDA 10.2.2.

Evaluación de los efectos de las actuaciones autonómicas en materia de carreteras del Gobierno de Cantabria con las actuaciones de los Planes aprobados de las Comunidades Autónomas limítrofes como el vigente Plan Autonómico de Carreteras 2000-

2010 del Principado de Asturias, el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010, el Plan Territorial de Carreteras de Vizcaya de la Diputación Foral aprobado en 1999 y el Plan Director de Infraestructuras de Transporte 2001-2013 de la Junta de Castilla y León.

MEDIDA 10.2.3.

Coordinación con las autoridades de tráfico y transporte de las comunidades limítrofes como por ejemplo coherencia de tránsito (restricciones entre la red Cántabra/Vasca/Nacional).

MEDIDA 10.2.4.

Integrar las actuaciones en carreteras con los objetivos territoriales, económicos, y sociales de la Comunidad Autónoma.

MEDIDA 10.2.5.

Asegurar la coherencia de las actuaciones en carreteras en la Comunidad autónoma con los objetivos ambientales y de desarrollo sostenible de la Política Común Europea.



Eje de Actuación 10.3.

Implantación de sistemas inteligentes de transportes (ITS)

MEDIDA 10.3.1.

Concreción del Programa de implantación de ITS en la red de infraestructuras viarias de Cantabria, y en la gestión de las mismas, y su potencial servicio a los transportistas profesionales.

- Los denominados **Sistemas Inteligentes de Transporte** (ITS en su acepción inglesa), aglutina a un amplio abanico de equipos y software basados en nuevas tecnologías de aplicación tanto a la **gestión de las infraestructuras como de los medios móviles**, y constituye un campo de investigación, desarrollo e innovación de gran intensidad en los momentos actuales, y con aplicaciones muy específicas en el transporte por carretera, aunque es un campo en plena evolución, como se verá en los próximos años.

MEDIDA 10.3.2.

Programa de implantación de equipamientos específicos en empresas y vehículos para la utilización de los sistemas inteligentes a implantar en la red de infraestructuras y otros a desarrollar.

- En esa línea, ya se ha apuntado en la Línea Estratégica de Infraestructuras la aplicación de sistemas inteligentes de transporte, en materias tales como gestión dinámica de determinados tramos y sentidos de circulación, señalética dinámica de información a usuarios de las carreteras, información sobre características del tráfico en tiempo real, información sobre rutas alternativas ante congestión o incidencias etc...

- Complementariamente, se presenta con el mayor interés la incorporación del transporte profesional a la utilización de estos sistemas, incorporando a sus oficinas centrales y/o a sus vehículos de equipos que les permitan recibir toda la información que sobre la situación del viario emitan los responsables de las infraestructuras.

MEDIDA 10.3.3.

Campañas de difusión entre los integrantes del sector de estas materias, sus ventajas, y las formas de acceder a los mismos: Diseño e implantación de programas piloto y posibles ayudas (fiscales u otras) a la implantación de estos sistemas por las empresas del sector.

Línea Estratégica 10.b

Mejora de las condiciones de prestación de servicio de **transporte interurbano** por **carretera de viajeros**

Eje de Actuación 10.4.

Utilización de autobuses con mayor grado de confort y seguridad (control de la edad de los vehículos) para servicios interurbanos.

MEDIDA 10.4.1.

Proceder a una renovación cíclica de la flota de vehículos.

- Renovación cíclica de la flota de vehículos para garantizar su mayor grado de confort y seguridad.

Eje de Actuación 10.5.

Adecuación de los vehículos de transporte público interurbano para personas de movilidad reducida.

MEDIDA 10.5.1.

Introducción de vehículos de plataforma baja.

- La adecuación de los vehículos a personas de movilidad reducida se llevará a cabo mediante la introducción de vehículos de plataforma baja, que faciliten el acceso de las personas.

Eje de Actuación 10.6.

Coordinación de líneas y revisión de las concesiones de las mismas, para ofrecer un mejor servicio

MEDIDA 10.6.1.

Coordinación de las líneas de autobús.

- Con el objetivo de ofrecer un mejor servicio, la Autoridad Metropolitana del Transporte deberá coordinar las distintas líneas de autobús de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

MEDIDA 10.6.2.

Revisión de las concesiones de las líneas de autobús.

- Con la finalidad de vencer la incertidumbre social ante el vencimiento de las concesiones, que puede ser causa de generación de conflictos sindicales (ante la falta de seguridad de los trabajadores en sus empleos) y suponer una desincentivación del empresario a invertir, los organismos responsables deberán revisar las concesiones de las líneas de autobús, para definir el mapa concesional que se sacará a concurso al vencimiento de las concesiones.





Mejora de las condiciones de prestación de servicio de **transporte interurbano** por **carretera de mercancías**.

Eje de Actuación 10.7. *Implantación de nuevas tecnologías en las empresas del sector*

Tanto por motivos de **carácter comercial** (los contactos con los clientes y proveedores, el desarrollo del **comercio electrónico**), como operativas y de productividad (la optimización de gestión de flotas, el seguimiento de vehículos...), como por aspectos derivados de las **necesidades de la gestión empresarial y comercial**, se plantea la necesidad en las empresas del sector de transporte de mercancías en invertir en nuevas tecnologías (de gestión, telemáticas, de planificación operativa...) que les permita aumentar su competitividad, obteniendo las empresas efectos beneficiosos sobre su explotación y rentabilidad, y colaborando a la utilización óptima de los recursos y en consecuencia minimizando impactos ambientales y de accidentalidad.

Por tanto el objetivo de este eje de actuación es incrementar el uso de las denominadas nuevas tecnologías, la adecuada difusión de las mismas, y el desarrollo de programas de implantación en la Comunidad.

MEDIDA 10.7.1.

Incentivar la adquisición de sistemas de gestión de flotas entre las empresas asentadas en la Comunidad.

MEDIDA 10.7.2.

Incentivar la integración de los sistemas de información de los clientes, los operadores logísticos y los cargadores para una mayor eficiencia.

MEDIDA 10.7.3.

Incentivar el desarrollo de plataformas de comercio electrónico que permitan realizar transacciones a través de Internet.

MEDIDA 10.7.4.

Participación en proyectos tecnológicos internacionales.

MEDIDA 10.7.5.

Difusión por parte de la Administración Cántabra de las nuevas tecnologías existentes así como los programas de apoyo para su implantación.

MEDIDA 10.7.6.

Desarrollo de jornadas tecnológicas periódicas para dar a conocer las principales novedades.

MEDIDA 10.7.7.

Elaboración de un catálogo de información de ayudas administrativas para la implantación de nuevas tecnologías.

Eje de Actuación 10.8.*Mejora de las condiciones de seguridad en el transporte de mercancías por carretera***MEDIDA 10.8.1.**

Realizar en base a experiencias en Cantabria y otras comunidades un Catálogo con las mejores prácticas realizadas en materia de seguridad en el transporte (general y de alto riesgo), así como campañas de difusión y formación específica de la materia.

- La seguridad en el transporte es uno de los pilares básicos del Libro Blanco del Transporte de la Comisión de la UE así como también es uno de los objetivos prioritarios del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes del Ministerio de Fomento. Existen diversas iniciativas, desarrolladas por organismos competentes en la materia, destinadas a mejorar la seguridad en el transporte de mercancías, es necesario la investigación de nuevas medidas y su aplicación coordinada con otras iniciativas.

MEDIDA 10.8.2.

Establecimiento de un Plan de Inspección específico por infracciones que afecten a la seguridad del transporte en la Comunidad.

- Por esta razón se considera que las empresas de transporte de mercancías por carretera deben establecer una Política de Seguridad y los empleados deberían

recibir la formación oportuna para mejorar la eficiencia y productividad del sector.

MEDIDA 10.8.3.

Realizar un estudio específico sobre el transporte y los aparcamientos de mercancías peligrosas por carretera (y por ferrocarril) en Cantabria, evaluando riesgos actuales, itinerarios alternativos, áreas de seguridad para aparcamientos y otros aspectos relacionados.

- El principal problema en materia de seguridad en Cantabria es el transporte de mercancías peligrosas, debido sobre todo al paso continuado de estas mercancías por alguno de los principales núcleos de población, dado que la posibilidad de establecer itinerarios alternativos obligatorios por determinadas carreteras de menor impacto en la población es limitado, por cuanto los orígenes y destinos de los viajes los condicionan decisivamente.

MEDIDA 10.8.4.

Construcción de áreas de estacionamiento de camiones disuasorias, con conexión a los sistemas de transporte.

Mejora de las condiciones de prestación de servicio de **transporte urbano de viajeros por carretera.**

Línea Estratégica 11.a**Eje de Actuación 11.1.***Utilización de autobuses no contaminantes.***MEDIDA 11.1.1.**

Introducción de autobuses de gas natural comprimido (GNC) o de autobuses de hidrógeno en la flota de autobuses urbanos.

- La introducción de este tipo de autobuses va en la línea de integrar progresivamente los objetivos ambientales de desarrollo sostenible, de acuerdo con los compromisos en el ámbito europeo y del PEIT, según los cuales, para el año 2020 se deben sustituir el 20% de los combustibles clásicos por combustibles de sustitución y, para el año 2010, se deberá disminuir en un 50% las superaciones actuales de los niveles límite de calidad del aire en ciudades en los contaminantes donde el transporte constituye la principal fuente.

Eje de Actuación 11.2.

Adecuación de los vehículos de transporte urbano para personas de movilidad reducida.

MEDIDA 11.2.1.

Autobuses de plataforma baja en la flota de autobuses urbanos.

- Autobuses de plataforma baja en la flota de autobuses urbanos, con la finalidad de facilitar el acceso al transporte público de las personas con movilidad reducida.

Eje de Actuación 11.3.

Facilitación de la accesibilidad en transporte público a los centros administrativos y a los centros sanitarios.

MEDIDA 11.3.1.

Readaptación de los itinerarios de las líneas de autobús para mejorar la accesibilidad a los centros

Mejora de las condiciones de prestación de servicio de **transporte urbano de mercancías por carretera.**

Eje de Actuación 11.5.

Gestión especializada del viario urbano y metropolitano.

MEDIDA 11.5.1.

Establecer carriles restringidos en determinados horarios.

- De igual manera que se utilizan carriles especializados para el transporte de personas (autobuses, taxis, vehículos de alta ocupación-VAO-), **puede en determinados tramos urbanos o de acceso a las ciudades permitirse el uso de dichos carriles**, al menos durante determinadas horas a los vehículos de distribución urbana.

administrativos y a los centros sanitarios.

- Optimizar los itinerarios realizados por los autobuses buscando una mejora de la accesibilidad a los centros administrativos y a los centros sanitarios.

Eje de Actuación 11.4.

Coordinación de líneas y revisión de las concesiones de las mismas, para ofrecer un mejor servicio.

MEDIDA 11.4.1.

Coordinación de las líneas de autobús.

- La Autoridad Metropolitana del Transporte deberá coordinar las distintas líneas de autobús de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

MEDIDA 11.4.2.

Revisión de las concesiones de las líneas de autobús.

- Al igual que en el transporte interurbano los organismos responsables deberán revisar las concesiones de las líneas de autobús.

Línea Estratégica 11.b



MEDIDA 11.5.2.

Control de acceso a las ciudades y a determinadas áreas urbanas.

- De igual manera que se plantea en determinados supuestos la utilización de carriles restringidos por los Vehículos de Distribución Urbana, **puede plantearse que a determinadas horas se restrinja el acceso a una zona urbana**, o a la propia ciudad, **de determinados tipos de VDU** que por sus características **generen graves alteraciones de tráfico.**

MEDIDA 11.5.3.

Implantación de nuevos sistemas de gestión del viario.

- Tanto en lo relativo a la gestión del viario, como de las zonas de C/D de cualquier tipo, conviene **contar con**

sistemas que permitan la máxima eficiencia, flexibilidad y control real de la situación de dicha gestión. Para ello, y a demás de la intervención de agentes especializados en esta materia (policía municipal, agentes específicos...), debe plantearse el uso de **sistemas relacionados con las nuevas tecnologías.**

Eje de Actuación 11.6. *Planificación de las rutas de distribución urbana.*

MEDIDA 11.6.1.

Establecer carriles restringidos en determinados horarios.

- Los procesos de distribución física suelen seguir unas **pautas operativas que parecen similares**, pero que **obedecen a tipologías diferentes** en función del tipo de origen, de pedido, y de distribución. Los eslabones anteriores correspondientes a la mera distribución física, y en especial el tipo de pedido, condicionan el tipo de distribución física.

- En **función del tipo de pedido**, el número de entregas a realizar, la necesidad de labores de preparación de la entrega a bordo del vehículo o en la propia calzada, la necesidad de medios auxiliares, **el proceso de distribución física impacta de manera diferente en las ciudades.**

- A la vista de lo anterior, parece evidente que una **actuación profunda sobre la planificación y la ejecución del proceso de distribución física ayudaría enormemente a reducir los impactos generados por estos procesos.**

- Y debe tenerse en cuenta, que esa planificación óptima de la distribución física precisa aguas arriba de su ejecución de unos procesos que **aseguren la minimización de los recorridos en vacío** (planificación de rutas de distribución, combinación con recogidas), y **de las operaciones auxiliares de preparación a realizar una vez que el vehículo inicia su recorrido.** Y que los **tiempos** derivados de cada uno de los aspectos complementario del proceso de distribución, **se realicen de manera eficiente**, con los medios adecuados, sin esperas innecesarias en los puntos de entrega, que aseguren la mejor realización de esta fase final de la entrega.

- Corresponde **la planificación de las rutas de distribución urbana a los que asumen la ejecución de la distribución física**, sean fabricantes con sus propios vehículos (servicio privado), u operadores profesionales

de cualquier tipo (servicio público). Entre las tareas que deben desarrollarse se contemplan las siguientes:

- **Utilización de sistemas de optimización de rutas.**
- **Concentración de puntos de entrega en la medida de lo posible.**
- **Utilización de las rutas y los horarios de menor congestión de tráfico.**

MEDIDA 11.6.2.

Ejecución de los retornos como un proceso integrado en la realización de las entregas.

- Los procesos de entregas y recogidas no tienen un paralelismo ni volumétrico, ni de ubicación física. Por tanto, los distribuidores físicos (fabricantes u operadores profesionales), tienen en **general un fuerte desequilibrio en sus procesos de entrega y de recogida.** Por tanto, una medida del mayor interés es planificar con carácter previo las necesidades en ambas materias, y conjugar la realización de las mismas, de manera que el vehículo realice de manera integrada ambos procesos, minimizando recorridos con nulo o bajo nivel de ocupación.

MEDIDA 11.6.3.

Planificar la preparación de los pedidos para evitar manipulaciones en el proceso.

- La **minimización del tiempo de parada** en las áreas de C/D de cualquier tipo, junto con la **desaparición en la medida de lo posible de procesos de manipulación de la mercancía en el vehículo durante el proceso de distribución**, exige una labor previa de **planificación de la realización del picking**, que permita al conductor del **vehículo la entrega directa del pedido** previamente preparado en las instalaciones del cargador (fabricante u operador profesional).

Eje de Actuación 11.7. Utilización flexible de los horarios

MEDIDA 11.7.1.

Utilización de horarios nocturnos en determinados supuestos.

- La utilización de horarios nocturnos tiene “a priori” una serie de ventajas y de inconvenientes que deben ser ponderadas, para ver si el balance es positivo o negativo.

- Por un lado, es evidente que las **horas nocturnas son las de menor congestión de tráfico urbano o de acceso a las ciudades**, y ello significa **mayor productividad para los que realizan la distribución, y menor interferencia para el tráfico**

- Por otro lado, se plantean **efectos negativos**, como pueden ser las **molestias a los ciudadanos en sus horas de descanso**.

- No obstante, y en especial, para puntos de elevado volumen de circulación, esta solución se aplica ya en la actualidad, y debe promocionarse anulando en lo posible los aspectos débiles citados, bien mediante **la utilización de nuevos VDU más insonoros, con medios auxiliares**

adecuados, con operaciones realizadas con sumo respeto al entorno.

MEDIDA 11.7.2.

Suministrar en fines de semana a determinados puntos.

- Otra medida es suministrar en fines de semana a determinados puntos. El principal **obstáculo reside en la disposición del personal de distribución o recepción en trabajar fuera de los días laborables**, cuestión que puede paliarse con acciones como las expuestas anteriormente.

MEDIDA 11.7.3.

Utilización en determinadas horas zonas diferentes a las convencionales de C/D, o de infraestructuras viarias restringidas.

- También se podría utilizar en **determinadas horas zonas diferentes a las convencionales de C/D, o de infraestructuras viarias restringidas.**

Eje de Actuación 11.8. Tipología adecuada de los vehículos.

MEDIDA 11.8.1.

Minimizar ruidos y vibraciones en la circulación y en la operación y utilización de combustibles alternativos menos contaminantes.

- En la realización de la distribución física juega un papel de **relevancia los medios y recursos de todo tipo con los que se realice esta función**. La mejor planificación de la ejecución de la distribución física, o la adecuada dotación de áreas de C/D y otros equipamientos en las ciudades, precisan de unos medios que permitan la adecuada ejecución de estas tareas.

- Dichos medios podrían agruparse en varios capítulos, como son el **personal implicado, los vehículos utilizados, los medios auxiliares que intervienen en el proceso, y las nuevas tecnologías de gestión de las diversas fases del proceso**, entre las que están los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).

MEDIDA 11.8.2.

Contar con dotación adecuada para la instalación de sistemas de comunicación y telemática embarcada.

- Las **actuaciones en materia de recursos humanos, deben de centrarse básicamente sobre la utilización racional de los mismos**, debiendo ponerse énfasis no sólo en su cuantificación, sino también en su cualificación, en la cual la formación específica debe jugar un papel de importancia.

MEDIDA 11.8.3.

Características técnicas adecuadas del vehículo (carrocería, potencia...).

- En relación con las características de los vehículos, tanto físicas (peso, dimensiones, carrocería...) como en

su impacto ambiental (ruidos, vibraciones, emisiones contaminantes...) y en los soportes tecnológicos de que disponga para uso de las nuevas tecnologías (informática embarcada).

Eje de Actuación 11.9.**Utilización de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)**

Los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) comprenden una gama de nuevas herramientas para la gestión de redes de transporte. También denominadas "Telemática del Transporte". La recogida, procesamiento, integración y suministro de información son la esencia de los SIT. Bien sea ofreciendo información en "tiempo real" sobre las condiciones actuales de una red, o bien suministrando información en conexión directa "on-line" para la planificación del desplazamiento, las herramientas de los SIT posibilitan que las autoridades, los explotadores y los viajeros estén mejor informados y adopten decisiones más "inteligentes".

MEDIDA 11.9.1.

Instalación de un sistema de control de acceso en zonas residenciales que den prioridad a los residentes, gestionado remotamente por un ordenador central.

MEDIDA 11.9.2.

Utilizar aplicaciones de telemática (informática y comunicaciones) embarcada.

MEDIDA 11.9.3.

Aumentar la información sobre la situación del tráfico urbano en tiempo real, y del acceso a dicha información por las centrales de los operadores y por los VDU.

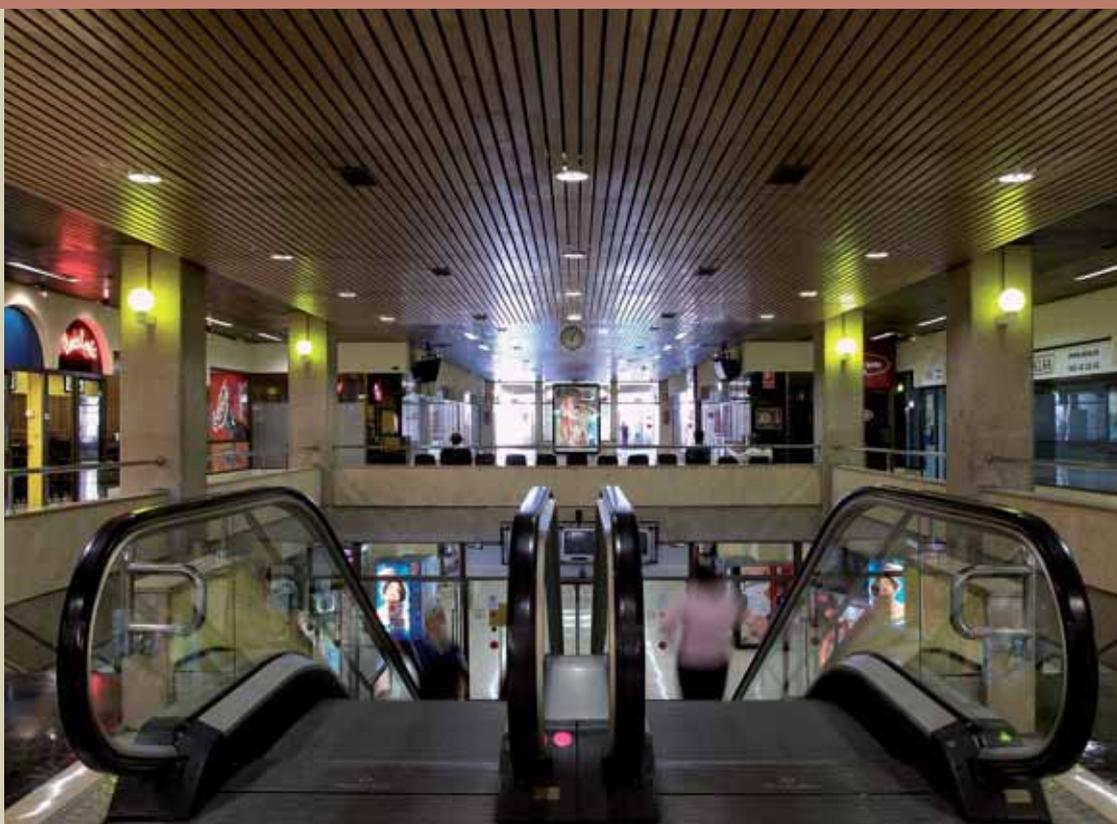
MEDIDA 11.9.4.

Utiliza "Sistemas Multimodales de Información".

MEDIDA 11.9.5.

Implantar sistemas telemáticos de gestión optimizada de flotas en los gestores de la distribución física.





Eje de Actuación 11.10.

Desarrollo y uso de medios auxiliares adecuados

En cuanto a los medios auxiliares adecuados para la distribución urbana, se debe tener en cuenta los siguientes:

- **El embalaje** debe ofrecer una serie de prestaciones que permitan asegurar el producto, favorecer la información relativa al mismo, y facilitar la optimización de los procesos distributivos.

- **La disposición de medios auxiliares** adecuados facilitan el almacenamiento y la manipulación de las mercancías en las operaciones de carga y descarga.

- Posible **utilización de medios auxiliares especiales** utilizando aquellos medios auxiliares que se adecuan con los pesos y dimensiones de los vehículos a recibir, así como de las unidades de carga a mover y con las infraestructuras que poseen los puntos de recepción referidas a la seguridad y productividad.

- **El capital humano** se convierte en un activo esencial de la empresa que le permitirá afrontar las nuevas condiciones de un mercado cada vez más competitivo.

MEDIDA 11.10.1.

Utilización de sistemas de embalaje adecuado para el transporte y la entrega (mini-contenedores, backs, roll containers...).

MEDIDA 11.10.2.

Disposición de medios auxiliares adecuados en los vehículos tanto fijos (plataformas elevadoras, suelos dinámicos...) como independientes (transpaletas, carretillas...).

MEDIDA 11.10.3.

Posible utilización de medios auxiliares especiales (por dimensión, peso, características...) en los puntos de recepción.

MEDIDA 11.10.4.

Utilización de medios humanos con formación adecuada adicionales (vehículo, local) al conductor en determinados supuestos.

MEDIDA 11.10.5.

Formación adecuada a los conductores (y personal auxiliar) de distribución física.

Eje de Actuación 11.11.

Impulsar la colaboración entre instituciones y agentes intervinientes en la distribución física por carretera

MEDIDA 11.11.1.

Establecimientos de Foros de encuentro (pactos por la movilidad y otras fórmulas) entre Administraciones Públicas y agentes económicos (fabricantes, distribuidores físicos, locales de recepción, consumidores) para el análisis y optimización de los procesos operativos de la distribución urbana y el establecimiento de mecanismos de coordinación entre las Administraciones Públicas y agentes económicos con responsabilidades en la distribución física para la elaboración de la normativa reguladora de la misma, y sobre su proceso de aplicación y control.

- Un capítulo sustancial de la introducción de nuevos sistemas de distribución física lo constituyen **los procesos de concertación entre el conjunto de agentes sociales y económicos implicados y las Administraciones Públicas con competencias en la materia**, normalmente de ámbito local (Ayuntamientos, Diputaciones, Comunidades Autónomas, y para ciertas materias en su caso la Administración Central), así como **los procesos de colaboración y/o coordinación entre los operadores de la distribución física, los fabricantes de los productos, y los puntos de entrega** (distribución comercial y consumidores finales).

MEDIDA 11.11.2.

Puesta en marcha de Proyectos Piloto y otras acciones concertadas entre las Administraciones Públicas y los agentes económicos y sociales implicados.

- El avance en el diseño de los nuevos sistemas de distribución, precisa, sobre la base de análisis objetivos, **conocer las ideas, opiniones y propuestas de los que realizan estos trabajos, y de los que son destinatarios de los mismos.**

Las **Administraciones Públicas** implicadas, **deben dinamizar los puntos de encuentro entre los citados agentes**, los **Foros de debate**, incluso institucionalizando órganos de gestión de la distribución urbana.

De singular importancia son los **procesos de colaboración y coordinación entre los que producen las mercancías, los que las reciben, y los que realizan la distribución.**

Adicionalmente, **los procesos de colaboración interna entre los operadores físicos**, puede contribuir en gran manera a múltiples optimizaciones en esta materia. No obstante, el apoyo a estos procesos de las Asociaciones representativas del sector transporte y demás operadores, junto con el estudio de experiencias en España y fuera de España de este tipo de colaboración, en la que pueda apreciarse la bondad de la misma, son caminos que deben ser explorados para alcanzar de manera efectiva estos procesos de colaboración.

MEDIDA 11.11.3.

Concertación de las condiciones y los horarios de entrega.

MEDIDA 11.11.4.

Utilización de plazas de aparcamiento para C/D específicas del local de entrega en determinados supuestos.

MEDIDA 11.11.5.

Utilización de medios de diversos tipos (humanos, técnicos, instalaciones...) del punto de entrega.

MEDIDA 11.11.6.

Agilización del proceso de recepción.

MEDIDA 11.11.7.

Planificación y ejecución conjunta de determinadas rutas (distribución y/o recogida).

MEDIDA 11.11.8.

Colaboración en el desarrollo de Centros de Distribución Urbanos (CDU).

MEDIDA 11.11.9.

Prestación coordinada del servicio de distribución capilar a determinados puntos desde el CDU.

MEDIDA 11.11.10.

Desarrollo compartido de aplicaciones específicas de distribución urbana.

MEDIDA 11.11.11.

Propiedad y/o utilización compartida de determinados medios de distribución (VDU, medios auxiliares...).

Mejora de la oferta de servicios de **transporte interurbano** de **viajeros por carretera**

Línea Estratégica 12.a



Eje de Actuación 12.1.

Implementación de sistemas de ayuda a la explotación para facilitar la información al usuario y controlar la puntualidad del servicio y la frecuencia de paso.

MEDIDA 12.1.1.

Implementación de sistemas de ayuda a la explotación (SAE) en la red de transporte interurbano de viajeros.

- Se procederá a la implementación de sistemas de ayuda a la explotación en la red de transporte interurbano de viajeros con la finalidad de proporcionar al usuario

información en tiempo real. Esta información se ofrecerá en las paradas de autobús.

- Dicha implementación permitirá, además, mejorar la fiabilidad del sistema de transporte público interurbano de viajeros, imprescindible para promover su utilización entre la población, y favorecer el control tanto de la puntualidad del servicio como de la frecuencia de paso, mejorando la gestión del sistema, la programación y el control y la calidad del servicio.

Eje de Actuación 12.2.

Implementación de servicios de transporte a la demanda en zonas rurales de baja densidad

MEDIDA 12.2.1.

Implementación de servicios de transporte flexibles en zonas rurales de baja densidad.

- Se implementarán servicios de transporte flexibles en zonas rurales de baja densidad donde no se justifique económicamente la existencia de transporte público regular o en los que no sea posible la creación de un servicio de

autobús convencional por razón de sus peculiares características (Liébana, Nansa, Campoo, etc.). De ese modo, se garantizará que los servicios regulares lleguen a los pueblos pequeños y alejados, y por lo tanto peor comunicados, cuando sus habitantes realmente lo necesiten, garantizando una atención correcta al viajero del medio rural.

- Estos servicios permitirán aumentar la fiabilidad del servicio y la garantía de prestación al ciudadano, a la vez que permitirá optimizar los recursos existentes.

Eje de Actuación 12.3.

Instauración de terminales “Hub” de autobuses en las distintas comarcas para optimizar la capilaridad del servicio.

MEDIDA 12.3.1.

Instauración de terminales “hub”.

- La estructura de una red “hub & spoke” se basa en una organización que se puede asimilar a la rueda de una bicicleta, en la que el centro es el “hub” y los radios los “spoke”. Dicha estructura permite aunar en un único punto (hub) flujos poco importantes de distintas procedencias cuyo destino es coincidente o muy cercano. Por consiguiente, permite optimizar la ocupación del medio de transporte.

- Se instaurarán terminales “hub” de autobuses en las distintas comarcas para optimizar la capilaridad del servicio cuando existan varios puntos de origen del viaje, cuyo destino sea coincidente. Ello permitirá aumentar la frecuencia del servicio, la ocupación de los vehículos, disminuir el tiempo total del viajero (incluida la espera) y el coste unitario.

- Puesto que el PEIT establece que en el horizonte 2020 deberán existir en todas las Comunidades Autónomas sistemas de billetes y tarifas multimodales, la necesidad de disponer de un sistema de integración tarifaria dejará de suponer un inconveniente en el establecimiento de estaciones “hub” para autobuses interurbanos.

Eje de Actuación 12.4.

Redefinición de líneas, horarios y tarifas para fomentar el transporte público entre la población universitaria.

MEDIDA 12.4.1.

Adaptar los servicios de autobús urbano e interurbano a las necesidades de la población universitaria.

- La población universitaria constituye uno de los grandes grupos cautivos del transporte público. Es por ello que es imprescindible la redefinición de líneas, horarios y tarifas para fomentar el transporte público entre los universitarios, mediante un uso correcto del sistema.

Eje de Actuación 12.5.

Establecimiento de redes de transporte nocturnas en fines de semana y festivos.

MEDIDA 12.5.1.

Implementación de un servicio de transporte nocturno entre Santander o Torrelavega y los núcleos de población del área metropolitana.

- Se establecerán redes de transporte nocturnas en fines de semana y festivos para evitar la alta mortalidad juvenil relacionada con el uso del vehículo particular (69 muertos en Cantabria en el año 2003).

- Entre las actuaciones previstas se fomentará el servicio nocturno de verano en las zonas costeras, con alta concentración en período estival.

Eje de Actuación 12.6.

Establecimiento de líneas de transporte para polígonos industriales y empresas.

MEDIDA 12.6.1.

Elaboración de planes de movilidad para polígonos industriales y empresas.

- Acelerar la redacción del plan de zonas logísticas en Cantabria y facilitar su aplicación.

- Promover la elaboración de planes de movilidad para empresas para fomentar la movilidad sostenible.

Eje de Actuación 12.7.

Promoción de la formación del personal de transporte público.

MEDIDA 12.7.1.

Formación del personal en nuevas tecnologías.

- Para el buen funcionamiento del sistema de transporte urbano de viajeros es necesario formar el personal en nuevas tecnologías. Por consiguiente, el PET de Cantabria establece la obligación de dar formación (conductores, taquilleros, personal de EEAA, jefes de tráfico, etc.).



Mejora de la oferta de servicios de **transporte interurbano** de **mercancías por carretera**

Eje de Actuación 12.8.

Actuaciones en el ámbito regulador del transporte de mercancías por carretera.

En este eje de actuación se pretende **modernizar el funcionamiento del transporte de mercancías por carretera de Cantabria, a través de un desarrollo específico y complementario del marco regulador vigente en el Estado español**, fomentando la máxima competitividad, transparencia y capacidad empresarial de los agentes que operan en el mismo.

Por tanto, se incluirán en este Eje medidas **promovidas a través de la capacidad normativa del Gobierno de Cantabria**, necesariamente **compatibles con las existentes en el seno de la UE o en el marco estatal con carácter obligatorio**, tendentes a matizar y complementar los aspectos que permitan alcanzar los citados objetivos.

MEDIDA 12.8.1.

Plan de Coordinación y Gestión entre las diferentes Administraciones Públicas:

- Avanzar consensuadamente con otras AAPP competentes en materia de transportes de mercancías por carretera en la armonización de determinadas materias normativas de su competencia exclusiva, como las restricciones de tráfico impuestas unilateralmente por el Gobierno de la CA del País Vasco, en materia de circulación de días festivos, que aislan a Cantabria de la UE, en la inspección selectiva a sus transportistas residentes, y otras de interés conjunto.

- Mejorar los niveles de eficiencia en la gestión administrativa de las AAPP competentes en la materia, desarrollando nuevas herramientas de gestión telemática que simplifique dichas gestiones y permita el acceso a información emanada de las Administraciones.

MEDIDA 12.8.2.

Incentivar (fiscalmente o por otras formas) la renovación de la flota, referida a la adquisición de vehículos

más seguros y menos contaminantes.

MEDIDA 12.8.3.

Complementar los programas de abandono de la profesión establecidos para autónomos en el ámbito estatal.

MEDIDA 12.8.4.

Realizar las acciones necesarias en materia de reserva de suelo, planeamiento urbanístico e inversiones para desarrollar Centros de Transporte adecuados y específicos para las necesidades de este sector, incluyendo Áreas de Descanso en carretera y Áreas Especializadas para el aparcamiento de Mercancías Peligrosas donde se estime pertinente.

MEDIDA 12.8.5.

Analizar nuevas fórmulas de acceso al mercado que fortalezcan la solvencia empresarial de los nuevos entrantes.

MEDIDA 12.8.6.

Establecer una normativa coordinada con las Administraciones Públicas con competencia en materia de tráfico, con objeto de armonizar y racionalizar las restricciones de tráfico de vehículos de transporte de mercancías en días no laborables.

MEDIDA 12.8.7.

Desarrollo de un Plan de Inspección en las materias que más distorsionen el mercado del transporte, como la utilización de figuras no autorizadas (cooperativas ficticias), la falta de respeto en materia de tiempos de conducción, descanso, los excesos de pesos, la manipulación de Tacógrafos, etc.

MEDIDA 12.8.8.

Incentivar junto con la Administración General del Estado la implantación del tacógrafo digital para la mejora de las condiciones de seguridad en las que se realiza la actividad al permitir un mejor control del cumplimiento, por parte de los conductores, de los tiempos de conducción y descanso obligatorios.

MEDIDA 12.8.9.

Incluir al transporte en los diversos programas de ayudas a la modernización que estén en vigor en Cantabria para otros sectores industriales y empresariales (implantación de las Tecnologías de la Información, Certificaciones de Calidad y Ambientales...).

MEDIDA 12.8.10.

Desarrollar la normativa específica para la puesta en marcha del Comité Regional del Transporte (formado por las Asociaciones representativas del sector), y en su caso del Consejo Regional del Transporte (que agrupa al Comité y a representantes de otros colectivos relacionados, como cargadores, sindicatos, otros modos...).

Eje de Actuación 12.9.*Control del cumplimiento de la normativa.*

La inexistencia de una **eficiente política de control del cumplimiento de la normativa** en vigor por los operadores del sector (transportistas, operadores, cargadores...), cada uno de ellos en el ámbito de sus responsabilidades, anula el efecto perseguido por la normativa, introduce competencia desleal en el desarrollo de la ilegalidad, propicia el crecimiento de actividades ilegales, en definitiva, degrada el adecuado comportamiento de los agentes del sector, y del funcionamiento del mismo.

Una política de control de la actividad por parte de la Administración competente en esta materia (básicamente la Consejería con competencias en materia de transportes terrestres), implica una serie de aspectos, que van desde los puramente “políticos” (**voluntad de realizar ese control**), los de enfoque (**centrarse especialmente en los aspectos más significativos de la actividad**, aquellos cuyo incumplimiento más dañe el funcionamiento del sector), y los instrumentales (tener las **normas que so-**

porten jurídicamente esta función, y los **medios humanos y técnicos para hacerla de manera eficiente**)

En esa línea, se adjuntan una serie de medidas que pueden aumentar la eficiencia de ese sustancial aspecto gestor de la Administración competente en la materia:



MEDIDA 12.9.1.

Elaborar un programa de de inspección y control, en el que se contemplen de manera jerarquizada y racional los aspectos a controlar, las bolsas de fraude más significativas, y los cronogramas de desarrollo de estas actuaciones.

MEDIDA 12.9.2.

Analizar la normativa que regula esta labor inspectora, para complementarla en su caso con aspectos que la hagan más eficiente y racional en función de las necesidades de esta actividad.

MEDIDA 12.9.3.

Establecer programas de colaboración en esta función con las áreas responsables de la Administración Central del Estado (Ministerio de Fomento), y otros departamentos de dicha Administración o del Gobierno de Cantabria (Trabajo, Hacienda...) que la haga posible y realmente eficaz.

MEDIDA 12.9.4.

Realizar una divulgación preventiva sobre las normas que regulan esta actividad para su general conocimiento entre los agentes del sector, así como una divulgación entre los mismos de los resultados de esta actividad.

Eje de Actuación 12.10.

Impulsar la formación para los empresarios y trabajadores del transporte de mercancías por carretera.

• El **incremento de los niveles de formación** de los empresarios y trabajadores del transporte por carretera es un **requisito indispensable para la modernización del sector en su conjunto.**

• Por otro lado, la paulatina entrada en vigor, a partir de 2006, de las exigencias contenidas en la Directiva 2003/59/CE sobre formación de los conductores profesionales va a multiplicar las necesidades formativas de dicho colectivo. La formación en el sector del transporte de mercancías por carretera debe plantearse desde un doble ángulo:

- La **formación empresarial de los propietarios** de las empresas de transporte y otros operadores, específicamente de carácter PYME

- La **formación del personal de las empresas de transporte**, uno de cuyos principales exponentes es la figura del conductor, aunque deben considerarse otras funciones de gestión (tráfico, mantenimiento, comercial...)

• Por tanto se considera que la formación de los profesionales cántabros del transporte de mercancías por carretera resulta imprescindible para la obtención de un sector más competitivo y moderno, y para el adecuado desarrollo y modernización de las empresas. De igual manera, contribuirá a la progresiva implantación de las nuevas tecnologías en el transporte por carretera en Cantabria.

MEDIDA 12.10.1.

Apoyo a las iniciativas existentes en Cantabria de entidades especializadas en la formación del transporte por carretera (con especial énfasis en las promovidas por el propio sector), o promoción de otras que aseguren esta función.

MEDIDA 12.10.2.

Promover la colaboración con otras instituciones formativas especializadas como puede ser con la Consejería de Educación, la Universidad de Cantabria, la Cámara de Comercio de Cantabria, los Centro de Formación de Segundo Grado, Escuelas de Negocios..., que permitan el desarrollo e impartición de formación especializada.

MEDIDA 12.10.3.

Desarrollo de un plan de formación, para los empresarios y profesionales del sector el transporte por carretera de la Comunidad.

MEDIDA 12.10.4.

Programa de ayudas de las específicas de la Administración Autónoma para la formación e iniciativa privada.

MEDIDA 12.10.5.

Fomento de la formación a través de incentivar a las empresas cántabras

del uso de contrato de prácticas o en formación.

MEDIDA 12.10.6.

Promover programas de colaboración entre empresas y centros de formación que se localicen en la Comunidad.

MEDIDA 12.10.7.

Realizar programas específicos de formación y difusión de las Tecnologías de la Información (TIC) en el sector del transporte.

MEDIDA 12.10.8.

Realizar programas específicos de formación en las materias que puedan influir en el incremento de las condiciones de seguridad vial.

MEDIDA 12.10.9.

Promover acciones formativas específicas para la incorporación de la parte del sector de mayor capacidad a la prestación de nuevos servicios logísticos de mayor valor añadido.



Eje de Actuación 12.11.

Impulso a los procesos de concentración y colaboración empresarial.

- El objetivo de este eje de actuación es potenciar la **capacidad empresarial de los transportistas de mercancías de menor dimensión**, a través de procesos de concentración, renovación y colaboración empresarial, en sus múltiples fórmulas, junto con determinadas medidas destinadas a mejorar su modernización, capacidad de gestión y competitividad empresarial.

- El nivel de atomización empresarial existente en el sector (2'5 veh/emp. a nivel nacional, 2'4 veh/mp. en Cantabria) conlleva la **existencia de serios problemas en la capacidad de gestión empresarial**, que repercuten tanto en la calidad de los servicios como en la rentabilidad empresarial.

- Esto provoca una menor competitividad reduciendo la capacidad de:

- Obtener economías de escala en compras de vehículos, combustibles, etc.
- Alcanzar la capacidad financiera y organizativa para realizar procesos de expansión exterior
- Acceder a innovaciones tecnológicas que incrementen la productividad de las empresas
- Aumentar recorridos en carga y minimizar los recorridos en vacío (capacidad comercial y productividad operativa).
- Desarrollar nuevos servicios complementarios, de carácter logístico.

- Por esta razón se ve necesaria la promoción de aquellas fórmulas de colaboración empresarial más adecuadas para la proyección futura de las empresas.

MEDIDA 12.11.1.

Establecer y promocionar las diferentes fórmulas que pueden adoptarse para los procesos de concentración empresarial.

MEDIDA 12.11.2.

Campañas de difusión entre las empresas del sector situadas en la comunidad de las ventajas que aporta el tamaño de la empresa en la explotación, calidad y rentabilidad de las mismas.

MEDIDA 12.11.3.

Apoyo a procesos de crecimiento de entidades empresariales o colectivas existentes.

EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE

Nº Vehículos / Empresa

		CANTABRIA		ESPAÑA	
		1999 (*)	2005 (1)	1999	2005
SERVICIO PÚBLICO	Pesados y tractoras	1,8	2,6	2,1	3,0
	Ligeros	1,5	1,8	1,3	1,8
	Subtotal Svo Público	1,8	2,4	1,7	2,5
SERVICIO PRIVADO	Pesados y tractoras	-	-	2,1	2,2
	Ligeros	-	-	1,4	1,5
	Subtotal Svo Público	2,0	1,8	1,6	1,7

(1) El año 2005 es a fecha 08.04.05, el resto a 31dic.

*Pendiente de confirmar los datos relativos a 1999

MEDIDA 12.11.4.

Plan de ayudas por parte de la Administración Autonómica al abandono de la profesión de los empresarios autónomos del transporte por carretera de edad avanzada de la Comunidad.

MEDIDA 12.11.5.

Publicación de catálogos de ayuda e incentivos de todo tipo existentes en Cantabria para el sector.

MEDIDA 12.11.6.

Difusión de las herramientas de apoyo que existen a nivel autonómico y

nacional para la mejora de la gestión empresarial.

MEDIDA 12.11.7.

Elaboración, difusión y apoyo a la implantación de Catálogos de Buenas Prácticas en las diversas áreas de gestión empresarial.

MEDIDA 12.11.8.

Apoyos financieros y fiscales a los procesos de fusión empresarial (estudios de viabilidad, gastos legales, inversiones de la nueva empresa resultante...).

Eje de Actuación 12.12.

Incentivar la expansión exterior de las empresas del sector.

- Como se ha comentado en el diagnóstico de la Oferta de transporte de mercancías **la dimensión empresarial de una empresa de transporte internacional en Cantabria es de 3,2 veh/emp, ligeramente inferior a la media nacional de 3,4 veh/emp**, e inferior de la media europea que se sitúa en una media de 6 autorizaciones por empresa. Esto provoca la ya citada menor competitividad del sector, e imposibilita en la práctica la expansión del mismo hacia los mercados exteriores de los diversos países de la UE e inclusive otros.

- El objetivo de este eje será por tanto conseguir la expansión a otros países (UE y terceros, aunque es un proceso de alguna manera planteable para la implantación en otras Comunidades españolas) de las empresas cántabras de transporte de mercancías por carretera, bien en materia estrictamente comercial, bien en materias de implantación empresarial integral, realizando actividades de todo tipo en dichos países.

EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE

INTERNACIONAL. Fecha Julio de 2004

	Nº empresas	Nº copias	Nº Veh. / Emp.
Cantabria	562	1,818	3,2
España	22,904	77,961	3,4

Fuente: Ministerio de Fomento
Elaboración: SPIM

MEDIDA 12.12.1.

Fomento de fórmulas alternativas de expansión exterior que no requieran una inversión y un riesgo importante para las empresas cántabras (como por ejemplo las corresponsalías y las franquicias).

MEDIDA 12.12.2.

Difusión de programas de promoción existentes a nivel autonómico y nacional o planes de ayuda para el desarrollo en el exterior de las empresas de transporte de mercancías cántabras.

MEDIDA 12.12.3.

Realización de programas de apoyo para el desarrollo de actividades en el exterior de empresas cántabras.

MEDIDA 12.12.4.

Establecer convenios con otros países (principalmente del Arco Atlántico y los nuevos entrantes en la UE) para desarrollar el transporte internacional e impulsar la implantación de empresas cántabras en el sector.

Eje de Actuación 12.13.

Actuaciones socio-laborables

- Considerando la **percepción negativa de las condiciones de salud laboral** que, principalmente para los conductores, se derivan de la realización de las actividades de transporte, es necesario llevar a la práctica **medidas que mejoren** de forma efectiva **el marco socio laboral** en el que desempeñan la actividad **aumentando la seguridad vial y reduciendo los niveles de siniestrabilidad**, aunque en el marco de la **necesaria competitividad** que deben tener las empresas de Cantabria.

- Hasta el presente, en base a los estudios realizados para evaluar las repercusiones de la conducción profesional sobre la salud de las personas que la realizan, tanto empleados o empresarios autónomos, así como sobre aquellos aspectos de la actividad del transporte por carretera que presentan especial intensidad de riesgo, es aconsejable realizar al menos un programa de actuaciones preventivas.

- También es necesario que los conductores estén en condiciones de acreditar, en cualquier momento a requerimiento de la autoridad competente, su condición laboral, es decir la relación jurídica entre el propietario del vehículo y el profesional que realiza el servicio, evitando situaciones de fraude que perjudican a la parte del sector que actúa conforme a la normativa en vigor.

- Por último, es aconsejable tratar el marco relacional existente entre empresarios y trabajadores, para lo que se debe incentivar medidas de concertación social.

MEDIDA 12.13.1.

Elaborar un programa de mejora de las condiciones de salud laboral y de la prevención de riesgos laborales para la actividad de transporte de mercancías por carretera en Cantabria, a partir de un análisis previo sobre la situación actual en el que se determinen aquellos aspectos con mayor incidencia en la salud de los profesionales.

MEDIDA 12.13.2.

Participación en los planes de infraestructuras para introducir mejoras en la red viaria que disminuyan la siniestrabilidad.

MEDIDA 12.13.3.

Divulgación de información preventiva de carácter socio sanitario entre el colectivo de conductores de la comunidad.

MEDIDA 12.13.4.

Definir y establecer la documentación acreditativa de la relación laboral de los conductores, y las fórmulas que permitan la comprobación de la misma.

MEDIDA 12.13.5.

Promover un marco de concertación social entre empresarios y trabajadores del sector que se establecen en Cantabria.

Mejora de la oferta de servicios de **transporte urbano** de **viajeros por carretera**

Línea Estratégica 13.a**Eje de Actuación 13.1.**

Introducción de medidas de integración tarifaria.

- Este eje de actuación se enmarca dentro de la Línea Estratégica 25 del sistema de transporte intermodal de viajeros, “Aplicación de medidas de gestión para promover el transporte intermodal de viajeros”.

Eje de Actuación 13.2.

Coordinación de los distintos servicios de transporte público para aumentar su velocidad comercial.

La correcta coordinación de los distintos servicios de transporte público está encaminada a aumentar la calidad en el servicio, uno de los objetivos propuestos por la Unión Europea para potenciar el transporte público, con el fin de que se convierta en una verdadera alternativa al vehículo particular.

En el marco del PEIT se establecen tiempos máximos de espera para transbordos de 1 hora en el horizonte 2012 y se propone actuar sobre la coordinación de horarios y la integración física entre modos, como establecimiento de las bases del sistema intermodal de viajeros.

MEDIDA 13.2.1.

Coordinación de los autobuses urbanos con el resto del transporte público.

- De acuerdo con lo establecido en el marco del PEIT, en Cantabria se procederá al establecimiento de la coordinación de los autobuses urbanos con el resto del transporte público. Dicha coordinación se llevará a cabo a través de la Autoridad del Transporte Metropolitano.

Eje de Actuación 13.3.

Priorización del paso de los vehículos de transporte público y mejora de la fluidez del tráfico mediante la gestión optimizada del sistema semafórico

Una cantidad importante de los retrasos de los vehículos en áreas urbanas es debida a la congestión del tráfico. Esta congestión se traduce en tiempos de viaje más importantes para los pasajeros y, con el tiempo, las empresas de transporte público se ven obligadas a añadir más autobuses en las distintas rutas con el fin de seguir progresando, hecho que resulta en mayores costes de operación para dichas empresas.

Los tratamientos priorizadores del autobús ofrecen el potencial de reducir los retrasos experimentados por los autobuses que operan en tráficos mixtos. Estas medidas están orientadas a mejorar el ajuste a la programación horaria y a reducir los tiempos de viaje y los retrasos de los usuarios. Las medidas pueden atraer nuevos usuarios, aumentar la capacidad, y/o mejorar la calidad de servicio del tránsito.

Los tratamientos preferenciales para el autobús pueden definirse, de manera general, como un abanico de técnicas diseñadas para aumentar la velocidad de los vehículos y mejorar la eficiencia general del sistema. Incluyen mejoras físicas, cambios operativos y cambios de regulación. Además, permiten reducir la variabilidad del tiempo de viaje y mejorar el ajuste a la programación horaria, dependiendo de la aplicación.

MEDIDA 13.3.1.

Priorización semafórica para autobuses.

- Se deberán definir tratamientos preferenciales para el autobús, desfasando los semáforos para favorecer a dicho modo.

Eje de Actuación 13.4.

Mejora de la información al usuario.

La mejora de la información al usuario estará encaminada a, por un lado, mejorar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios del transporte público mediante el cumplimiento de horarios y frecuencias de paso por paradas, y proveer de información en tiempo real al público acerca del estado del servicio; y por otro lado, a mejorar la planificación de las rutas de los autobuses, los horarios y los recursos requeridos de la flota.

MEDIDA 13.4.1.

Instalación de paneles de información en las paradas de autobús para gestionar la información.

- Se instalarán paneles de información en las paradas de autobús, que informarán al usuario sobre los tiempos de llegada de los autobuses que paren en la parada y, eventualmente, de otros avisos.

• Esta gestión de la información se llevará a cabo mediante un sistema de ayuda a la explotación (SAE), que permite, mediante la localización automática de autobuses vía radio, proporcionar información en tiempo real, necesaria para cubrir objetivos como mejorar la calidad

del servicio, la gestión de la empresa operadora, la programación y control del servicio, potenciar el transporte colectivo, etc

- El SAE permite la comunicación verbal entre conductores de autobuses, inspectores y central; la transmisión de datos entre los autobuses y el puesto central; localiza la posición de autobuses; regula la marcha de los autobuses, a fin de cumplir los horarios; recopila todos los datos diarios de operación de la explotación con un nivel de desagregación suficiente para su tratamiento posterior y muestra información útil al público en las paradas.

Línea Estratégica 13.b

Mejora de la oferta de servicios de **transporte urbano de mercancías por carretera**

Eje de Actuación 13.5.

Nuevas normativas urbanas y/o metropolitanas.

- Se considera necesario modificar la forma en que se tratan los problemas de la distribución urbana en la regulación, **utilizando elementos de regulación más flexibles e incluso realizando experiencias pilotos con nuevas normativas** e introduciendo nuevas infraestructuras sin necesidad de modificar la normativa más acorde con las actuales tendencias y necesidades.

- Es necesario la participación de los agentes locales en el desarrollo de la medidas que afecten el DUM..

- La conciliación de intereses entre los diferentes agentes afectados, en muchos casos enfrentados, hace **muy necesario el papel de las Administraciones Públicas para coordinar, aplicar y controlar el buen funcionamiento de las normativas**

- La coordinación, aplicación y control de la nueva normativa referido tanto a la gestión del viario, como a las zonas de C/D, o a la planificación de usos de suelo puede realizarse mediante:

- El **uso de nuevas tecnologías que ayuden a la gestión del tráfico.**

- Se debe **aumentar el personal dedicado a la vigilancia de las plazas de C/D..**

- **Realizar una campaña de información y sensibilización ciudadana** con el objetivo de lograra la aceptación popular y la colaboración en el logro de los objetivos marcados en las normativas.

MEDIDA 13.5.1.

Adecuación de las normativas (ordenanzas y otras) con influencia en los diversos aspectos de la distribución urbana, a las nuevas técnicas y necesidades de la misma.

MEDIDA 13.5.2.

Adecuación de las licencias de apertura de los locales comerciales a los cambios normativos que implican nuevos condicionantes en materia de equipamientos para la distribución urbana.

MEDIDA 13.5.3.

Coordinación normativa, de aplicación y control entre las diversas Administraciones Públicas con competencias en la materia (Gobierno de Cantabria, Diputación Regional de Cantabria, Dirección General de Transportes y Comunicaciones, municipios conexos...).

Eje de Actuación 13.6.

Sistemas de gestión y control de la normativa de distribución física.

Entre las aplicaciones tecnológicas que se pueden aplicar para la gestión y control de la nueva normativa relativa a la gestión del viario, y a las zonas de C/D se pueden enumerar las siguientes: **Televigilancia o sistemas de cámaras, controles semafóricos específicos** que coordinen los semáforos, **señalización dinámica del viario**, la utilización de mensajes EDI de comunicación, etc.

- La **identificación de indicadores permitirá evaluar de forma cuantitativa el impacto de las medidas implantadas**, analizando la eficacia económica y las ventajas ambientales y sobre el tráfico obtenidas.

- Las diversas medidas que se consideren de interés para la racionalización de los procesos de distribución urbana en las áreas urbanas de Cantabria, necesitarán un **Plan de Acción para llevarlas a cabo**.

- El desarrollo de un **sistema de consenso entre las partes implicadas es fundamental para el buen desarrollo y cumplimiento de las normas de distribución urbana**. El objetivo del consenso será **mejorar la unión entre los distintos agentes así como incrementar el suministro de información y mejorar las “buenas prácticas”** no sólo en los agentes de distribución sino en todos los usuarios de las carreteras, calles... Este consenso puede llevar a una mejor calidad de la distribución ayudando a desarrollar operaciones más eficientes y seguras, contribuyendo al control y cumplimiento de las normas por parte de todos los agentes.

MEDIDA 13.6.1.

Aplicación de tecnologías adecuadas para la aplicación y control eficiente de la normativa en vigor.

MEDIDA 13.6.2.

Identificación de indicadores y medición de los mismos, para evaluar el impacto de las nuevas medidas implantadas.

MEDIDA 13.6.3.

Elaboración de un plan de actuación ágil y flexible para solucionar las ineficiencias detectadas en la aplicación del sistema.

MEDIDA 13.6.4.

Desarrollo de sistemas de consenso entre las AAPP y los agentes económicos y sociales implicados en la distribución urbana en el cumplimiento y control de la normativa específica (formación, información...).

Promoción de las **líneas estratégicas anteriores**

Línea Estratégica 14



Eje de Actuación 14.1.

Promoción de las medidas de desarrollo del transporte urbano e interurbano de viajeros para asegurar una puesta en marcha exitosa.

MEDIDA 14.1.1.

Creación de un logotipo identificativo y difusión del mismo.

- Es necesario crear una imagen de marca para promocionar las medidas técnicas de promoción del transporte público urbano e interurbano de viajeros.

MEDIDA 14.1.2.

Impresión y distribución de horarios de mano para los usuarios y en las paradas, marquesinas e intercambiadores.

- Para difundir la propuesta de servicio, se imprimirán y distribuirán horarios de mano para los usuarios y en las paradas, marquesinas e intercambiadores.

MEDIDA 14.1.3.

Creación de una página web con información actualizada relativa a los servicios.

- Se creará una página web en la que se facilitará y actualizará la información relativa a los servicios.

MEDIDA 14.1.4.

Realización de una campaña de promoción del transporte público mediante soportes publicitarios de refuerzo en los medios de comunicación.

- Se llevará a cabo una campaña de promoción del transporte público, por parte de la Administración y de los operadores, mediante soportes publicitarios de refuerzo en los medios de comunicación.

- La campaña de promoción se basará, entre otros aspectos, en una mentalización y sensibilización de los beneficios del transporte público (menor contaminación acústica y ambiental, eliminación de atascos y accidentes, etc.).

Eje de Actuación 14.2.

Mejora de la imagen social del sector y de sus profesionales mediante campañas de comunicación y canales de información.

- Las medidas de actuación en este campo deben ir encaminadas a ofrecer una **imagen renovada del transporte de mercancías por carretera en Cantabria**, presentarlo como un sector dinámico y moderno, con un personal formado y especializado, que ofrece salidas profesionales atractivas, y que presta servicios de enorme importancia para la Comunidad.

- Por tanto el objetivo de este eje de actuación es el ofrecer al conjunto de la sociedad una **imagen positiva del sector** y concienciar a los diversos integrantes del mismo de **cuáles son las mejores prácticas de gestión** que permitan mantener y fortalecer esa imagen a largo plazo.

MEDIDA 14.2.1.

Promocionar la imagen del sector de transporte de mercancías de Cantabria en los medios de comunicación adecuados.

MEDIDA 14.2.2.

Concienciar a los empresarios

cántabros de la necesidad de obtener los mayores niveles de calidad y competitividad en la prestación del servicio, tanto para captar una mayor cuota de transporte como para transmitir la mejor imagen a la sociedad.

MEDIDA 14.2.3.

Incentivar la elaboración de evaluaciones de la calidad percibida por los clientes de las empresas de transporte de la Comunidad.

MEDIDA 14.2.4.

Realizar campañas de difusión de "mejores prácticas" llevadas a cabo en Cantabria en materia de calidad.

MEDIDA 14.2.5

Incentivar (e inclusive apoyar a través de las vías más convenientes) la implantación de certificaciones de calidad en las empresas de transporte de mercancías de Cantabria.



Líneas Estratégicas del Transporte Aéreo

Mejora de las infraestructuras **aeroportuarias**

Línea Estratégica 15



Eje de Actuación 15.1.

Aumento de la capacidad del Aeropuerto.

MEDIDA 15.1.1.

Construcción de una nueva calle de rodadura que aumente la capacidad de operaciones del Aeropuerto.

- Actualmente, el Aeropuerto de Santander tiene una única pista de vuelo, de 2.400 m de longitud y 45 m de ancho, que permite una capacidad de transporte de 6 movimientos por hora. La pista de vuelo es también calle de rodaje.

- AENA está realizando estudios para construir una nueva calle de rodadura, intentando, a la vez, optimizar al máximo el aumento de capacidad de operaciones y reducir los tiempos de espera en plataforma.

MEDIDA 15.1.2.

Ampliación del aparcamiento del Aeropuerto y su área de servicio.

- Deberán realizarse estudios de demanda para evaluar el impacto que ha tenido el aumento de viajeros, y las necesidades de tener más aparcamiento y zona de servicios en el Aeropuerto, conforme a la demanda esperada.

- Se recuerda que en los últimos meses se ha incrementado notablemente el número de destinos nacionales aéreos desde Santander, cuando con anterioridad éstos se limitaban a las conexiones con Madrid y Barcelona. Los citados nuevos enlaces aéreos corresponden a las relaciones desde Santander con Sevilla, Valencia, Málaga, Palma de Mallorca, Alicante y Las Palmas.

- Destacan también los nuevos servicios de low-cost con Frankfurt, Londres, Roma, y Liverpool desde octubre de 2006, por la compañía Ryanair.

Línea Estratégica 16

Inclusión del aeropuerto de Santander en el grupo de aeropuertos considerados turísticos peninsulares con **conexiones internacionales**.

Eje de Actuación 16.1.

Potenciación de los vuelos regionales y de los vuelos al extranjero mediante el impulso de nuevas líneas aéreas.

MEDIDA 16.1.1.

Potenciar la implantación de nuevas líneas aéreas en el Aeropuerto de Santander.

- Las instalaciones aeroportuarias de Santander tienen unas condiciones estructurales, operativas, de accesibilidad y precios que satisfacen los requerimientos de las compañías tanto convencionales como del segmento “de bajo coste”. Además, el aeropuerto tiene un bajo nivel de impacto acústico derivado del tráfico aéreo, por lo que es operativo en amplios horarios durante el día.

- La implantación de vuelos regulares “de bajo coste” supone una importante oportunidad para el desarrollo del tráfico de pasajeros. Este hecho queda evidenciado con el crecimiento del tráfico total de pasajeros registrado

entre 2003 y 2004 (crecimiento del 35%), atribuible en gran medida a la implantación de vuelos regulares “de bajo coste” operados por la compañía Ryanair.

- Como consecuencia del proceso de liberalización del transporte aéreo y la aparición de nuevas compañías aéreas utilizadoras de aeropuertos regionales, y en línea de lo realizado con Ryanair y Air Nostrum, se podrían establecer con estas u otras compañías nuevos enlaces aéreos con otros aeropuertos específicos, aprovechando a la vez para potenciar la creciente actividad turística de Santander (vuelos charter).

- Por consiguiente, el PET de Cantabria propone realizar una campaña de potenciación de la implantación de nuevas líneas aéreas en el Aeropuerto de Santander, para situarle como el principal aeropuerto “low cost” del Cantábrico.

**RYANAIR**

Potenciación del tráfico **aéreo**

Línea Estratégica 17



Eje de Actuación 17.1.

Apoyo del Gobierno Regional al aeropuerto para su desarrollo, para conseguir mayores tráficos de viajeros y de mercancía.

MEDIDA 17.1.1.

Continuar con la implicación y ayuda regional para el desarrollo del aeropuerto respetando las restricciones europeas y nacionales.

En línea con el actual proceso de cambio competencial autonómico, a consecuencia de las reformas de los Estatutos de Autonomía, se producirá una mayor participación de los gobiernos autonómicos en los aeropuertos regionales, con el objetivo de promover el desarrollo del mismo y de conseguir mayores tráficos, tanto de viajeros como de mercancías.

MEDIDA 17.1.2.

Fomentar una actitud pro-activa en las

instituciones políticas, económicas y sociales para el desarrollo de la carga aérea en Santander.

La existencia en áreas próximas de otros aeropuertos con capacidad operativa equivalente al de Santander (Bilbao, Asturias, ...), supone una clara alternativa al desarrollo de nuevos tráficos de personas y de carga en Santander.

Con la finalidad de potenciar la atractividad del Aeropuerto de Santander frente a los aeropuertos más próximos, se debe fomentar una actitud pro-activa en las instituciones políticas, económicas y sociales de constituir una iniciativa de apoyo al desarrollo de la carga aérea en Santander.

Eje de Actuación 17.2.

Impulsar el potencial teórico de desarrollo del tráfico de viajeros y de carga aérea del Aeropuerto de Santander.

MEDIDA 17.2.1.

Desarrollar el tráfico de carga aérea del Aeropuerto de Santander mediante la implantación de empresas captadoras y gestoras de carga aérea.

El tráfico de carga aérea del Aeropuerto de Santander se encuentra apenas sin explotar, existiendo en las relaciones de tráfico servidas actualmente un potencial de carga aérea en bodega.

Por ello, el PET de Cantabria propone desarrollar dicho potencial promoviendo la implantación de empresas captadoras y gestoras de carga aérea, en línea de lo realizado en Foronda - Vitoria.

MEDIDA 17.2.2.

Incentivar la entrada de otros operadores con el fin de aumentar los enlaces, las frecuencias y reducir el precio de los billetes.

Con la ayuda del Gobierno Regional y la actitud pro-activa de agentes económicos de apoyo al aeropuerto, se incentivará la entrada de otros operadores con la finalidad de promover nuevos enlaces, aumentar las frecuencias de vuelos y reducir el precio de los billetes.

MEDIDA 17.2.3.

Estudio de necesidades para el desarrollo de la intermodalidad entre el transporte aéreo y el transporte por carretera hacia o desde los principales polígonos industriales y plataformas logísticas de la región.

El tráfico de carga aérea del Aeropuerto de Santander se encuentra apenas sin actividad, con un potencial de desarrollo que implicaría la implantación de empresas captadoras y gestoras de carga aérea, pendiente de realizarse.

Las zonas generadoras/attractoras de transporte de mercancía de mayor importancia son los polígonos industriales y las plataformas logísticas, ya que en ellas se establecen la mayoría de los fabricantes y mayoristas. Estas zonas son áreas de alta intensidad comercial e industrial, donde se crean nexos de unión entre proveedores, fabricantes, distribuidores y clientes que normalmente se encuentran alejados de los centros urbanos

El desarrollo de futuras instalaciones logísticas en Cantabria (Complejo de Actividades Económicas y Zona de Actividades Logísticas) y del Puerto de Santander, puede favorecer el incremento de carga aérea en el Aeropuerto de Santander que serviría como nodo intermodal entre el transporte aéreo y el transporte por carretera.

MEDIDA 17.2.4.

Realizar estudios sobre el desarrollo de un Centro de Carga Aérea en el Aeropuerto de Santander.

- La Clasificación de instalaciones dedicadas a Carga Aérea en los Aeropuertos, según la siguiente topología funcional es la siguiente:

- **Centros de Carga Aérea:** Área aeroportuaria, que albergan instalaciones de 1ª (Agentes de handling, integradores, etc) y 2ª línea (operadores logísticos, courier, etc) dedicadas a actividades de Carga Aérea.

- **Parques de Actividades Aeroportuarias:** Áreas aeroportuarias, que además de albergar instalaciones dedicadas a Carga Aérea, está abierta a otra actividades aeroportuarias.

- **Terminales de Carga Aérea:** Instalaciones aeroportuarias (naves) dedicadas a Carga Aérea.

- El objetivo de este eje de acción es lograr un mayor aprovechamiento de la actual terminal de carga disponible e impulsar la creación de mayor actividad económica, atrayendo nuevas empresa y operadores logísticos a las cercanías del aeropuerto.



Líneas Estratégicas del Transporte Marítimo y Puerto



Mejorar la accesibilidad **viaria** y **ferroviaria** al **Puerto de Santander**

Línea Estratégica 18



Eje de Actuación 18.1.

Mejoras en las infraestructuras viarias de conexión con el hinterland del Puerto.

MEDIDA 18.1.1.

Elaboración de un estudio que muestre la influencia de una adecuada red viaria sobre la actividad del puerto y el desarrollo económico de la región.

- La deficiente comunicación por carretera hacia el interior de la Península, es una de las principales debilidades del Puerto de Santander, afectando negativamente a su competitividad, sobre todo si se tiene en cuenta las mejores infraestructuras de transporte del País Vasco, que ofrecen ventajas competitivas a los puertos de Bilbao y Pasajes. La ampliación del hinterland del Puerto de Santander y la consecuente captación de tráfico de mercados interiores, exige disponer de una adecuada red viaria de conexión con su hinterland actual y potencial.

MEDIDA 18.1.2.

Propuesta al Gobierno Regional de necesidades en infraestructuras terrestres de conexión con el hinterland actual y potencial.

- La Autoridad Portuaria de Santander, junto con (o a través de) las entidades políticas, sociales y económicas de Cantabria, debería establecer una sistemática de contactos institucionales que favorezcan e impulsen el desarrollo de proyectos de mejora en la red viaria que conecta el puerto con su hinterland.

MEDIDA 18.1.3.

Establecer una sistemática de contactos institucionales para acelerar e impulsar

el desarrollo de proyectos de mejora de la red viaria de conexión del puerto con su hinterland.

- Además, conviene que estos contactos se acompañen con una documentación que ponga de manifiesto las positivas consecuencias de disponer de una adecuada red viaria, tanto para el Puerto de Santander (captación de nuevos tráfico, mejoras en los tiempos de expedición, mejora de la posición competitiva respecto a los puertos del entorno, etc), como para el entorno socioeconómico de Cantabria.

Eje de Actuación 18.2.

Mejoras en las infraestructuras ferroviarias de conexión con el hinterland del Puerto.

MEDIDA 18.2.1.

Elaboración de un estudio que muestre la influencia de una adecuada red ferroviaria sobre el puerto y la región.

- Es esencial disponer de conexión ferroviaria directa del Puerto de Santander con las zonas de actividades logísticas e industriales asociadas al puerto, y con su hinterland. Asimismo, también es necesario que las nuevas áreas portuarias a crear dispongan de la adecuada accesibilidad ferroviaria.

MEDIDA 18.2.2.

Identificación de los parámetros básicos que debería reunir la conexión ferroviaria con el hinterland, sin restricciones por el tráfico de viajeros.

- Está previsto que con la implantación del tren de altas prestaciones desde Valladolid a Santander, destinada al transporte de viajeros y mercancías, se puede incrementar la capacidad de la vía férrea actual para el transporte de mercancías.

MEDIDA 18.2.3.

Establecer una sistemática de contactos institucionales para acelerar e impulsar el desarrollo de proyectos de mejora de la red ferroviaria de conexión del puerto con su hinterland.

- De forma similar a lo expuesto anteriormente para

la mejora de las infraestructuras viarias que conectan el Puerto de Santander con su hinterland, la capacidad de actuación de la Autoridad Portuaria sobre las mejoras de la red ferroviaria se centraría en mantener un seguimiento continuo, estableciendo una sistemática de contactos institucionales (con el apoyo de las instituciones políticas, sociales y económicas de Cantabria) que aceleren e impulsen el desarrollo de estos proyectos, y la máxima adecuación de los mismos a las necesidades del Puerto, introduciendo -si ello fuera necesario- las oportunas modificaciones y correcciones.

- Asimismo, estos contactos deberían ir acompañados de la documentación que muestre los beneficios que podría obtener el puerto y el área a la que sirve (Cantabria, Castilla y León) si mejorasen las infraestructuras ferroviarias del puerto con su hinterland.

Eje de Actuación 18.3.

Mejoras en la accesibilidad interna del puerto.

MEDIDA 18.3.1.

Nuevo acceso al Muelle de Maliaño (Puente de Raos).

- El principal problema relativo a la conectividad viaria interna del Puerto de Santander, es la intercomunicación entre los muelles de Raos y el resto de los muelles, ya que debe hacerse a través de viales urbanos, lo que resta eficiencia a este enlace además de generar congestión

de tráfico en la ciudad por la coincidencia de flujos de transporte portuario con el tráfico urbano.

- Este problema se solucionará con la construcción de un puente sobre la Dársena de Maliaño, que presenta las ventajas, respecto a la alternativa de un vial perimetral, de menores rescates previos de concesiones, menor plazo de puesta en servicio y un uso exclusivo para tráficos portuarios, dando servicio tanto a vehículos de transporte por carretera como al ferrocarril.





Nuevos desarrollos en el Puerto

Línea Estratégica 19



Eje de Actuación 19.1.

Nuevas inversiones en terminales portuarias especializadas.

En los últimos años se han producido importantes inversiones y construcciones de nuevas terminales en los puertos del entorno del Puerto de Santander, lo que hace que para que el Puerto de Santander pueda ser competitivo, se deban acometer una serie de mejoras en sus infraestructuras de forma que constituya una importante alternativa a la elección de puertos competidores. Se considera necesario realizar inversiones especializadas en los principales tipos de tráfico del Puerto de Santander, en concreto para graneles alimentarios y mercancía general (tanto contenerizada como convencional) y para potenciar el transporte marítimo de corta distancia. Asimismo se considera necesario construir terminales específicas para la exportación de cemento y sulfato sódico, con el fin de eliminar la contaminación ambiental producida por estos productos tan pulverulentos.

MEDIDA 19.1.1.

Construcción de una terminal especializada en graneles agroalimentarios.

MEDIDA 19.1.2.

Construcción de una terminal especializada en tráficos de Short Sea Shipping.

MEDIDA 19.1.3.

Construcción de una terminal especializada en mercancía general.

MEDIDA 19.1.4.

Construcción de una terminal especializada en cemento.

MEDIDA 19.1.5.

Construcción de una terminal especializada en sulfato sódico.

Eje de Actuación 19.2.

Ampliación de la superficie terrestre del Puerto de Santander.

En el Puerto de Santander, se acaba de completar la prolongación del Muelle nº 8 de Raos y se está redactando el proyecto del Muelle nº 9 de Raos, al sur de TERQUISA.

Además, el Plan Director del Puerto de Santander prevé la ampliación del puerto mediante el relleno de la Dársena Sur de Raos y el adelantamiento de los muelles

de Maliaño, configurando una nueva oferta de suelo portuario, que se estima imprescindible para la actividad futura del Puerto.

MEDIDA 19.2.1.

Justificación de la ampliación del puerto y alternativas.

MEDIDA 19.2.2.

Valoración del medio natural, impacto ambiental y medidas compensatorias.

MEDIDA 19.2.3.

Exposición al público de la propuesta

de ampliación y recepción de sugerencias.

MEDIDA 19.2.4.

Proyecto básico y Evaluación de Impacto Ambiental.

MEDIDA 19.2.5.

Proyecto constructivo y aprobación definitiva.

Desarrollo logístico del Puerto de Santander

Línea Estratégica 20



Eje de Actuación 20.1.

Impulsar el desarrollo de áreas logísticas fuera del Puerto de Santander.

MEDIDA 20.1.1.

Desarrollo de plataformas logísticas en Castilla y León, Aragón y Madrid.

- Dadas las necesidades de espacios logísticos para el Puerto de Santander, y la imposibilidad de ubicarlas en el recinto portuario, se plantea el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas extraportuaria en las regiones próximas, que pueda servir como alternativa para la ubicación de determinadas actividades y como un instrumento clave para impulsar el desarrollo del puerto, así como para la generación de actividad económica en su entorno.

MEDIDA 20.1.2.

Análisis de viabilidad de una ZAL extraportuaria en Cantabria (CAE).

- La Autoridad Portuaria de Santander debe participar de forma activa en las iniciativas relativas a la generación de zonas de actividades logísticas (ZAL) en la provincia de Cantabria o en provincias cercanas. Si dicho proceso fuese el más conveniente, la ZAL extraportuaria del Puerto podría actuar de “locomotora” del desarrollo de un Complejo de Actividades Económicas (CAE).

- Las funciones estratégicas básicas de la futura ZAL pueden ser las siguientes:

- Centro de distribución al hinterland del puerto.
- Centro de transferencia y distribución de granel/vehículos.
- Centro de logística general y servicios a los operadores.
- Plataforma de consolidación/desconsolidación de cargas.

MEDIDA 20.1.3.

Plan de Acción para el desarrollo de plataformas logísticas extraportuarias.

- Las actividades a potenciar y desarrollar en la ZAL y plataformas logísticas portuarias deben ser actividades logísticas de mercancías que entran o salen por modo marítimo, según los requerimientos de manipulación y distribución de la mercancía hacia y desde el hinterland portuario.

Eje de Actuación 20.2.

Construcción de la ZAL portuaria.

MEDIDA 20.2.1.

Desarrollos logísticos en los antiguos terrenos de CAMPSA.

- En el momento actual existe un Estudio de Detalle para el desarrollo de una zona de actividades logísticas dentro de la zona de servicio del puerto (antiguos terrenos de CAMPSA), que dará respuesta a buena parte de la necesidad de superficie para servicios de valor añadido. Se trata de un área con una superficie aproximada de 12 Ha., emplazada al Oeste de la Dársena de Maliaño, con buena accesibilidad desde la red de autovías y muy próxima a la ciudad.

- La ubicación de estos terrenos dentro del puerto hace necesario que su explotación se adjudique, preferentemente, a un operador logístico relacionado con el transporte marítimo.

- Una vez definido en detalle el diseño funcional de esta ZAL, deben tomarse decisiones inmediatas sobre la fórmula de promoción que se adoptará al respecto (promoción directa por la Autoridad Portuaria de Santander, promoción indirecta por una entidad externa, fórmulas de promoción mixtas), con objeto de poner en marcha esta iniciativa.



Línea Estratégica 21

Conseguir un uso optimizado de las **instalaciones** del **Puerto de Santander**.

Eje de Actuación 21.1.

Estudio de relocalización de las concesiones administrativas del Puerto de Santander.

MEDIDA 21.1.1.

Inventario, clasificación y propuesta de relocalización de empresas/actividades portuarias, a través de un Plan de Implantación del Programa de relocalización.

- Debe existir una estrategia general en cuanto al uso del espacio portuario dirigida a obtener el máximo aprovechamiento operativo del mismo, con el objetivo general de buscar que todas las actividades que se desarrollen en el recinto portuario tengan una íntima ligazón y dependencia de su ubicación más o menos próxima a la línea de agua.

- Sería conveniente realizar un inventario exhaustivo de las empresas/actividades que actualmente ocupan

suelo portuario, clasificándolas como mantenibles o relocalizables, estudiando para estas últimas las posibilidades y los plazos para su relocalización y las alternativas de ubicación que se puedan ofertar.

MEDIDA 21.1.2.

Análisis de las actividades ubicadas en la Ciudad del Transporte de Santander y análisis de su traslado a otras zonas.

Se considerará en concreto la Ciudad del Transporte de Santander, ubicada en terrenos portuarios y que está básicamente ocupada por actividades no relacionadas con la actividad portuaria, lo que aconseja pensar en su posible reubicación, en plazos a determinar, en espacios extraportuarios.

Eje de Actuación 21.2.

Optimizar la rotación de la mercancía sobre el suelo portuario.

MEDIDA 21.2.1.

Estudio de factores que inciden en el tiempo de estancia de la mercancía en puerto y propuesta de tarifas para aumentar la rotación de la mercancía en suelo portuario.

- Una manera de incrementar la capacidad de la superficie portuaria es dando una alta rotación a las mercancías que se tratan en la misma, disminuyendo su tiempo medio de estancia en puerto, aunque teniendo en cuenta en todo momento las necesidades razonables de los clientes.

- Algunas medidas susceptibles de acometer a este respecto serían:

- La rotación de la mercancía en el suelo portuario

deberá ser en principio la que requiera el cliente. No obstante, con el fin de obtener mayores productividades en las instalaciones actuales y futuras, se debería actuar sobre todos los factores que, independientemente de la voluntad del cliente, obligan de alguna manera a que las mercancías deban permanecer más tiempo del necesario en suelo portuario.

- Una posibilidad de actuación es utilizar el canon de actividad de las concesiones como herramienta incentivadora de la alta rotación de suelo portuario, estableciendo unos umbrales de tráfico anual, por encima de los cuales se abarate notablemente dicho canon. Esta medida se debería adoptar con cierta flexibilidad con el fin de no perjudicar a los concesionarios que no alcancen el nivel de tráfico mínimo por motivos ajenos a su gestión, por lo que, en el caso de que una concesión no alcance el tráfico mínimo establecido, se estudiaría de forma particular para esa concesión, las razones a que se debe, planteándose un plan de acción específico al respecto.

Conseguir que el Puerto de Santander participe en las rutas de los **cruceros y trasatlánticos**, aprovechando el **potencial turístico** de la región.

Línea Estratégica 22



Eje de Actuación 22.1.

Potenciar los servicios de ferry con el Reino Unido a través de campañas de captación de turismo.

MEDIDA 22.1.1.

Realización de una campaña de captación de turismo marítimo.

- Organizar conjuntamente con los operadores estratégicos una campaña de captación de turismo para potenciar los servicios de ferry con el Reino Unido y Norte de Europa.

Eje de Actuación 22.2.

Conseguir que cruceros de lujo incluyan Santander como escala.

MEDIDA 22.2.1.

Participación en ferias y salones internacionales ofreciendo a los touroperadores el Puerto de Santander como destino de cruceros de lujo.

- La campaña de captación de turismo debe ir acompañada con la presentación de una oferta regional con las empresas del sector a los touroperadores de cruceros de lujo en los diversos eventos internacionales que se celebren.

Aumentar la oferta de servicios de **transporte marítimo** en el Puerto de Santander.

Línea Estratégica 23



Eje de Actuación 23.1.

Creación de nuevas líneas de Short Sea Shipping con origen/destino en el Puerto de Santander.

MEDIDA 23.1.1.

Estudio de viabilidad técnica y económica de nuevas líneas de SSS.

- Por su carácter periférico, las regiones del Arco Atlántico, entre las que se encuentra la Comunidad Autónoma de Cantabria, padecen dificultades de accesibilidad y de conexión a los centros económicos y a los grandes corredores europeos de transporte y de comercio, por lo que el transporte marítimo de corta distancia representa para estas regiones una excelente alternativa de conexión que, además de encuadrarse perfectamente en la Política Comunitaria de Transportes, aprovecha la prolongada

longitud de costa y los numerosos puertos con que cuentan las regiones del Arco Atlántico. El Puerto de Santander se encuentra adecuadamente posicionado en este sentido.

MEDIDA 23.1.2.

Realizar un documento de presentación de la oferta del Puerto de Santander para tráficos Ro-Ro de SSS.

- Las infraestructuras actuales del Puerto de Santander (línea de atraque, rampas y superficie de almacenamiento) permiten absorber un tráfico ro-ro mayor que el actual,

siendo este tipo de tráfico, a priori, el tráfico ideal para una línea de SSS. Estudios previos realizados por SPIM a la Sociedad Española de Promoción del Short Sea Shipping, han puesto de manifiesto que la situación geográfica del Puerto de Santander es favorable al desarrollo del SSS en la medida que puede ser un transporte competitivo en plazos y costes con el transporte por carretera para múltiples relaciones de tráficos entre el Norte de España con el Reino Unido, Irlanda y diversas áreas de Centro Europa.

MEDIDA 23.1.3.

Contacto con agentes interesados en el desarrollo de líneas de SSS entre el Puerto de Santander y el Norte de Europa.

- Como primera medida para la implantación de nuevas líneas de Short Sea Shipping (SSS) y presentación de la oferta del Puerto de Santander a agentes interesados en

el SSS; sería necesario realizar un análisis de viabilidad técnica y económica, que se desarrollaría en las siguientes etapas:

- Análisis de tráficos potencialmente captables por una línea de SSS entre el Puerto de Santander y Centro Europa, utilizando básicamente tráficos ro-ro (debido a las buenas condiciones del Puerto de Santander para este tipo de tráfico).

- Poner en contacto agentes interesados (compañías navieras, cargadores, operadores logísticos y de transporte, etc) en este tipo de servicios, para facilitar el desarrollo de manera conjunta de una línea marítima de SSS.

- Diseño de las características del servicio (tipo de buque, frecuencia, capacidad, etc) para conseguir los óptimos resultados de explotación.

- Análisis de ayudas económicas para la fase de lanzamiento de una línea Ro-Ro de SSS, tales como las dispuestas en el Programa Marco Polo.

Eje de Actuación 23.2.

Potenciar el Puerto de Santander como plataforma logística internacional en el sector del automóvil.

MEDIDA 23.2.1.

Plan para la promoción de los tráficos de vehículos nuevos, dirigido a aprovechar la potencialidad que presentan las instalaciones del Puerto de Santander para este tipo de tráfico.

- El aumento del tráfico de vehículos ha sido uno de los aspectos más notables en el Puerto de Santander en los últimos años, duplicando prácticamente las cifras de la década anterior y situándolo entre los primeros puertos españoles en tráfico de vehículos.

- Esta posición líder dentro del sistema portuario español del Puerto de Santander en el tráfico de vehículos nuevos y sus piezas, debe ser aprovechada como ventaja competitiva frente a otros puertos, por lo que es preciso disponer de la infraestructura y los servicios adecuados para el tráfico de vehículos que permitan mantener los tráficos actuales, absorber los crecimientos previstos y que además constituya la oportunidad de captar otros nuevos dentro de este sector.

MEDIDA 23.2.2.

Estudio de tarifas para optimizar el tráfico de vehículos en el Puerto de Santander.

- El tráfico de vehículos nuevos es un tráfico altamente volátil, pudiendo ser captado por otros puertos cercanos, con lo que el Puerto de Santander quedaría desaprovechado en una elevada proporción. La estrategia a seguir en este tipo de tráfico consiste en fidelizar los clientes actuales, captar tráficos nuevos y contrarrestar la competencia de otros puertos próximos, con la finalidad de aprovechar las oportunidades de este mercado en base a la especialización y competitividad del Puerto de Santander en este tipo de tráfico.



Líneas Estratégicas del Transporte Intermodal

Línea Estratégica 24.a

Desarrollo de las infraestructuras complementarias de apoyo al **transporte intermodal de viajeros**

Eje de Actuación 24.1.

Implantación de estaciones intermodales de viajeros conectadas a la red ferroviaria y a otros modos de transporte.

MEDIDA 24.1.1.

Construcción de nuevas terminales intermodales.

- En la misma terminal deberán coincidir los servicios ferroviarios de cercanías/regionales/largo recorrido de vía ancha y estrecha y los de alta velocidad. Además, esta estación deberá estar perfectamente conectada con el sistema de transporte urbano, los autobuses interurbanos y los servicios al Aeropuerto.

MEDIDA 24.1.2.

Unificación de títulos e integración tarifaria de los servicios ferroviarios con el servicio de autobuses urbanos de Santander.

- Se unificarán los títulos de transporte ferroviario y se integrarán tarifariamente con el servicio de autobuses urbanos de Santander.

- El Ministerio de Fomento, a través del PEIT, vincula la operación de integración ferroviaria a la mejora del sistema ferroviario aportando como máximo, bien directamente o a través de sus empresas dependientes, los recursos necesarios para la misma.

Eje de Actuación 24.2.

Implantación de estaciones intermodales conectadas a los distintos modos de transporte.

MEDIDA 24.2.1.

Mejora de la conexión de las instalaciones portuarias con el sistema de transporte urbano.

- Favorecer los servicios de transporte de viajeros interno de las Bahías de Santander y Santoña (marítimo) mediante la mejora de las instalaciones de las terminales y la conexión con el sistema de transporte urbano (Ej. Estación/embarcadero en Pedreña).

MEDIDA 24.2.2.

Construcción de nuevas estaciones en el área de cercanías de Santander.

- Estas nuevas instalaciones estarán vinculadas a obras de tipo urbanístico, buscando la imbricación con el transporte público local para disuadir del uso del transporte privado (Ej. Nueva estación de Muriedas Bahía en la línea de Renfe).

Eje de Actuación 24.3.

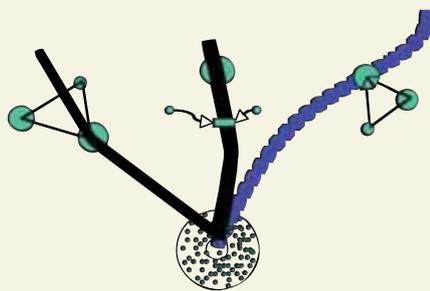
Implementación del Park & Ride en los accesos a las ciudades.

MEDIDA 24.3.1.

Promover la construcción de Park & Ride (aparcamientos disuasorios).

- Construir superficies de aparcamiento para el vehículo privado fuera de los núcleos de actividad, que constituyan puntos de enlace o de cambio de modo de transporte para incentivar la intermodalidad.

- Los parks & ride que se construyan en el área metropolitana deberá corresponder a una estructura radioconcéntrica y jerarquizada, con múltiples orígenes en zonas periféricas de la conurbación con baja densidad (donde haya dificultad para dar cobertura con transporte público colectivo) hacia un solo destino (Santander, Torrelavega).



- Park & Ride
- Vía de ferrocarril
- Servicio de transporte público por carretera
- ▶ Acceso al transporte público en vehículo privado
- Municipio, ciudad o población

Principio de localización de un park & ride. Fuente: Elaboración propia.

Línea Estratégica 24.b

Desarrollo de las infraestructuras complementarias de apoyo al **transporte intermodal de mercancías**

Eje de Actuación 24.4.

Desarrollo de Nodos Intermodales Terrestres.

MEDIDA 24.4.1.

Realizar estudios sobre las necesidades de ejecución de infraestructuras nodales de mercancías (plataformas logísticas en su diversa tipología) en Cantabria.

- La estructuración de nodos logísticos viarios se establece en función de su diversa tipología, en base a su funcionalidad, y al tipo de intermodalidad:

- **Los nodos o plataformas logísticas intermodales** son aquellos en los que confluyen dos o más modos

de transporte, debiendo en ellos combinarse las funcionalidades precisadas para la ubicación de operadores logísticos y de transporte, con las que permita el efectivo desarrollo de la intermodalidad.

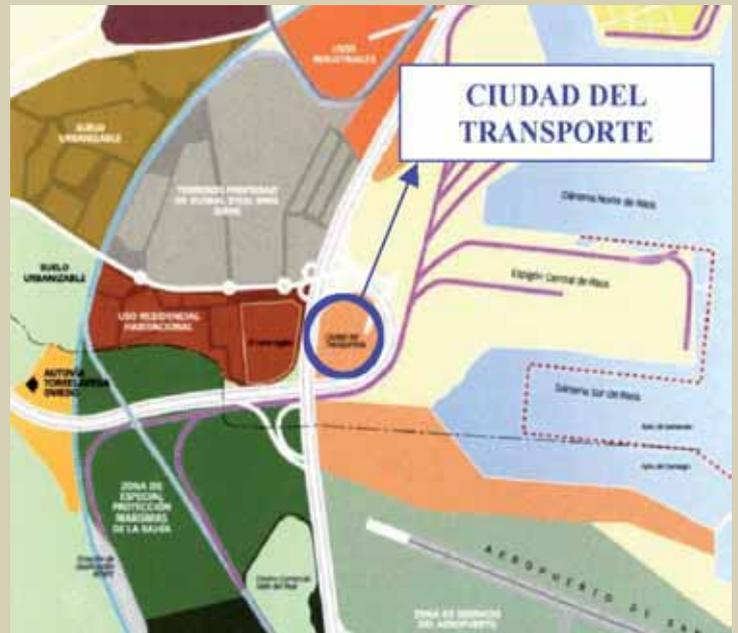
- **Los centros de transporte unimodales, específicamente de carretera**, que tienen como objetivo dar servicio tanto al tráfico de paso como a la ubicación de empresas de transporte y logística. Se localizan en los principales corredores de transporte de mercancías por carretera y, en su caso, en las proximidades de los grandes núcleos urbanos.

- En el ámbito de la carretera, actualmente solamente existe una Ciudad del Transporte (CITRASA) de 101.000 m² situado en la Zona Portuaria de Santander. Las funciones del Centro son absorber el tráfico de vehículos pesados que llegan a Santander y ofrecer a los profesionales del transporte los servicios necesarios para que puedan desarrollar su actividad en las mejores condiciones.

- El objetivo de este eje es el desarrollo de una red intermodal eficiente como fórmula para conseguir competitividad del transporte de mercancías por carretera, fomentando las infraestructuras de transporte que faciliten la integración de servicios logísticos y la descongestión de los núcleos urbanos.

MEDIDA 24.4.2.

Desarrollo del Complejo de Actividades Económicas en Cantabria, en fase actual de planteamiento.



Eje de Actuación 24.5. Desarrollo de nodos Intermodales específicos ferroviarios.

MEDIDA 24.5.1.

Mejoras concretas de las instalaciones actuales de las terminales ferroviarias situadas en Cantabria.

- En este eje de actuación se contempla tanto el estudio de posibles ampliaciones o traslados de las actuales terminales de mercancías de Cantabria como la construcción de otras nuevas, ya que se recuerdan los siguientes problemas:

- **La Terminal de Mercancías de Tanos** en Torrelavega, una de las terminales de Adif en Cantabria, gestiona tráficos ferroviarios de carga convencional e intermodales, entre los cuales se encuentran tráficos de mercancías peligrosas para empresas ubicadas en Cantabria. De ser necesario suspender toda actividad de transporte intermodal de mercancías peligrosas en la actual terminal de Torrelavega, habría que buscar una nueva ubicación para el desarrollo de las mismas, habida cuenta de su ineludible necesidad por el creciente uso del ferrocarril para estos tráficos y ser la industria química pilar fundamental en el tejido industrial de Cantabria.

Una nueva terminal para mercancías químicas y peligrosas habría de situarse en zona alejada de desarrollos urbanísticos, tanto actuales como previsibles en el futuro, con posibilidades de conectarse a la red de autopistas de una forma rápida y en lo posible cercana conjuntamente al polo químico de Torrelavega, al puerto de Raos y al polígono de Gajano, que son los focos posibles generadores o receptores de estos tráficos.

- **La terminal de Muriedas**, por otra parte, tiene una imposible ampliación, al estar rodeada por terrenos de "especial protección ecológica" y por zonas con urbanización muy consolidada. Si en el futuro se hiciese necesario ampliar sus instalaciones, por incrementos de demanda o concurrencia de varios operadores, sería preciso contemplar un cambio de ubicación.

MEDIDA 24.5.2.

Posicionar mejor la terminal de contenedores de Tanos (Torrelavega) en el corredor logístico industrial de Cantabria que bordea el Área Metropolitana.

MEDIDA 24.5.3.

Nueva Terminal de Mercancías para el área de Santander- Complejo Industrial de Gajano - Marina-Medio Cudeyo.

MEDIDA 24.5.4.

Análisis de viabilidad de una nueva terminal en el CAE de Cantabria que contemple nuevas y modernas ubicaciones de Adif y FEVE.

Eje de Actuación 24.6.

Desarrollo de nodos Intermodales en el Ámbito Portuario.

MEDIDA 24.6.1.

Construcción de la ZAL intraportuaria en el Puerto de Santander y potenciar el Puerto de Santander como plataforma logística internacional en el sector del automóvil.

- La estructuración de nodos logísticos portuarios debe tomar en consideración dos aspectos: por un lado, **la importancia del nodo portuario** (internacional, suprarregional o regional), y por otro **su potencial logístico, ligado a la existencia o previsión de Zonas de Actividades Logísticas Portuarias**. Las Zonas de Actividades Logísticas son un elemento de gran importancia en la cadena intermodal del transporte, y se configuran como nodos del territorio generadores de actividad económica, tanto vinculada al transporte y la logística como a actividades productivas.

- Los **accesos terrestres a los puertos son un problema muy común a la mayoría de los puertos**, dado el crecimiento urbano de su entorno. Los accesos ferroviarios están sometidos a una presión particularmente intensa, que debe resolverse en el ámbito del planeamiento urbano con el fin de compatibilizar las necesidades de

transporte con las del entorno existente, evitando la agudización de problemas en el futuro. De hecho, actualmente se detectan importantes problemas en las conexiones terrestres del Puerto de Santander. :

- Actualmente el acceso viario al Puerto de Santander se realiza a través del nudo de Raos, en una zona que, además de estar sometida a un intenso tráfico de vehículos pesados procedentes o con destino en el Puerto de Santander, está dotada de una intensa actividad comercial y residencial, con una IMD (Intensidad Media Diaria) importante de vehículos ligeros. Por tanto se hace necesario un acceso exclusivo al Puerto, al menos para vehículos pesados.

- Es esencial disponer de conexión ferroviaria directa del Puerto de Santander con las zonas de actividades logísticas e industriales asociadas al puerto, y con su hinterland. Asimismo, también es necesario que las nuevas áreas portuarias a crear dispongan de la adecuada accesibilidad ferroviaria.. Está previsto que con la implantación de la alta velocidad desde Valladolid a Santander, destinada al transporte de viajeros, se pueda liberar parcialmente la capacidad de la vía férrea actual para el transporte de mercancías.



Eje de Actuación 24.7.

Desarrollo de nodos intermodales en el Ámbito Aéreo.

MEDIDA 24.7.1.

Realizar estudios y recomendación sobre el desarrollo de un Centro de Carga Aérea o de un Parque de Actividades Aeroportuarias en el Aeropuerto de Santander para desarrollar servicios de carga aérea más competitivos.

- La mejora de la inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte, se plantea mediante la **disponibilidad de accesos adecuados**, las infraestructuras específicas para facilitar el intercambio y los servicios de transporte que aseguren una conexión efectiva con

los principales orígenes/destinos de mercancías y con los principales nodos de transporte del entorno.

- La Nodos Logísticos Aeroportuarios pueden estructurarse en tres grandes grupos:
 - Centros de Carga Aérea (nodos peninsulares o regionales): parques logísticos especializados en la carga aérea.
 - Parques de Actividades Aeroportuarias: instalaciones de carga aérea y otras actividades logísticas y de servicios.
 - Terminales de Carga Aérea, en los aeropuertos de menor tráfico, actualmente el Aeropuerto de Parayas se encuentra ubicado en este grupo.

Eje de Actuación 24.8.

Impulsar la colaboración entre Administraciones Públicas y agentes económicos implicados.

MEDIDA 24.8.1.

Desarrollo de las condiciones técnicas adecuadas para la intermodalidad, impulsando la armonización técnica para la expansión del transporte combinado, en línea con las iniciativas emprendidas por la Unión Europea y por el PEIT

- La concertación entre administraciones y de estas con los operadores resulta básica, dado el reparto com-

petencial existente y la propia realidad de la actividad del transporte de mercancías. La coordinación en el ámbito de la intermodalidad de mercancías se refiere tanto a los modos de transporte como a las competencias interadministrativas. El primer aspecto tiene un componente técnico, ligado a la actuación sobre el territorio de diferentes administraciones, y podrá referirse tanto a un nodo logístico como a un territorio más o menos extenso. El segundo aspecto afecta a las competencias de regulación de los servicios de transporte, y obligará a una cooperación reforzada, en particular en aquellos corredores de mayor potencial para el desarrollo de la intermodalidad.

Línea Estratégica 25

Aplicación de medidas de gestión para promover el **transporte intermodal de viajeros**

Eje de Actuación 25.1.

Creación de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Cantabria, con labores de control, planificación y coordinación.

MEDIDA 25.1.1.

Creación de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Cantabria.

- Crear, con el apoyo del Gobierno Regional, un consorcio interadministrativo de carácter voluntario al cual se puedan adherir todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo de la región. Dicho organismo deberá estar capacitado para coordinar la oferta de servicio público, planificar la oferta y velar por el cumplimiento de los estándares de calidad.

- La finalidad básica de dicho organismo será la de integrar tarifas, posibilitar transbordos entre distintos operadores, establecer medios de pago únicos y con descuentos atractivos para favorecer el transporte público y combatir el uso del vehículo privado.

- Las funciones básicas de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Cantabria deberán ser:

- La planificación de las infraestructuras del transporte público de viajeros en su ámbito territorial, definiendo sus características, la programación de las inversiones proponiendo convenios de financiación a suscribir y la supervisión de los correspondientes proyectos a los efectos de verificar el cumplimiento de los objetivos de la planificación.

- La planificación de los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas que los prestan y la observación de la evolución del mercado global de los desplazamientos, con especial atención al seguimiento del comportamiento del transporte privado.

- Elaboración y aprobación de un marco de tarifas común dentro de una política de financiación que defina el grado de cobertura de los costes por ingresos de tarifas y la definición del sistema de tarifas integrado.

- La concertación, conjuntamente con los titulares del servicio, de contratos-programa y otro tipo de convenios con las empresas prestadoras de los servicios de transporte público en su ámbito territorial.

- La concertación de los acuerdos de financiación con las administraciones públicas con el fin de subvenir al déficit de los servicios y los gastos de funcionamiento de la estructura de gestión.

- La titularidad de los ingresos de tarifas por títulos combinados y el reparto adecuado entre los operadores.

- El control de los ingresos, los costes y las inversiones de las empresas prestadoras al efecto de lo que se dispone en los apartados anteriores.

- El ejercicio de las competencias administrativas respecto a la ordenación de los servicios de su ámbito territorial que las administraciones públicas firmantes decidan atribuirle.

- La publicidad, la información y las relaciones con los usuarios.

- El establecimiento de relaciones con las otras administraciones para el mejor cumplimiento de las funciones atribuidas a la Autoridad del Transporte.

Eje de Actuación 25.2.

Introducción de medidas de integración tarifaria.

MEDIDA 25.2.1.

Definición de títulos de viaje y tarifas sin distinción de empresas.

• Se deberá elegir un tipo de tarificación entre las siguientes:

- **Por zonificación:** implica la definición de zonas. En este caso, los precios de los títulos integrados de transporte variarán en función del número de zonas tarifarias para las que sean válidas.

- **Por corredores:** implica la definición de corredores, cada uno de los cuales tendrá una tarifa única.

- **Con tarifa plana:** única tarifa para todo el territorio.

• En cuanto a los títulos, se deberán definir distintas tipologías (T-día, T-trimestre, T-Joven, T-Familiar, T-10, etc.), con el objetivo de beneficiar a los usuarios que más utilizan el transporte público.

MEDIDA 25.2.2.

Inclusión de tarjetas con chip con facilidades para recargar y mayor rapidez de las canceladoras.

• Se incluirán tarjetas con chip con facilidades para recargar, así como canceladoras con mayor rapidez con el objetivo de coordinar los servicios y, por consiguiente, facilitar los transbordos entre las distintas empresas, siendo el tiempo disponible para realizar el transbordo de 45 minutos a partir de que finaliza el primer viaje.

MEDIDA 25.2.3.

Creación de una cámara de compensación.

• Se creará una cámara de compensación, definida como la institución encargada de llevar a cabo las compensaciones monetarias entre las distintas empresas, por un lado, debido a los transbordos y, por otro, debido a la venta de los títulos que se realizan en los puntos de venta de las empresas.

Incentivar el desarrollo de los **servicios intermodales**.

Línea Estratégica 26

Eje de Actuación 26.1.

Inclusión de Cantabria dentro de los Programas de apoyo al desarrollo del transporte combinado.

El marco de las ayudas comunitarias al desarrollo de las Redes Transeuropeas de Transporte es también una buena oportunidad para potenciar la red de mercancías de Cantabria basado en el transporte combinado

En esta línea, se instrumentalizan diversas propuestas específicas de apoyo al transporte combinado (Programa Marco Polo, Redes Transeuropeas):

PROGRAMAS DE DESARROLLO DE REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE

La Comunidad apoya el desarrollo de las redes de transporte en un espacio de fronteras interiores que

garantice la movilidad sostenible de las personas y de los bienes, en las mejores condiciones sociales y de seguridad posibles, y que contribuya al mismo tiempo a la consecución de los objetivos comunitarios, en particular en materia de medio ambiente y de competencia, a través de:

- la creación y desarrollo de enlaces, eslabones clave y de interconexiones que permitan suprimir los cuellos de botella y completar los grandes ejes;

- el desarrollo de infraestructuras de acceso a la red que permitan comunicar regiones periféricas o aisladas de las regiones centrales de la Comunidad;

- la combinación e integración óptimas de los distintos modos de transporte
- la integración de la dimensión medioambiental en la aplicación y desarrollo de la red
- la realización progresiva de la interoperabilidad de los elementos de la red
- la optimización de las capacidades y de la eficacia de las infraestructuras existentes
- el establecimiento y ordenamiento de los nudos de interconexión y de las plataformas intermodales:
- la mejora de la seguridad y de la fiabilidad de la red

La Comunidad destaca aquellos proyectos que se consideran clave para favorecer la interoperabilidad de las redes y que favorezcan la intermodalidad.

La ayuda comunitaria puede adoptar la forma de cofinanciación al 50% de estudios, bonificaciones de intereses sobre los préstamos concedidos por el Banco Europeo, subvenciones directas a las inversiones, participación en el capital de riesgo para fondos de inversión. En cualquier caso, el importe total de la ayuda comunitaria no debe superar un determinado porcentaje del coste total de la inversión (variando en función del Programa).

EL PROGRAMA MARCO POLO DE LA UNIÓN EUROPEA

El Programa Marco Polo, tras el desarrollo de su antecesor, el Programa PACT, nace con la finalidad de dar un impulso decidido a los proyectos de transferencia entre los modos a todos los niveles del mercado del transporte de mercancías y, a diferencia de lo que planteaba el programa PACT, no sólo una transferencia referida al transporte combinado. Prevé tres grandes ejes de trabajo:

- Ayudas necesarias con el fin de hacer efectivo el traspaso real de mercancías transportadas hacia modos alternativos a la carretera.
- Fomento de ayudas dedicadas al lanzamiento de los servicios de transporte de mercancías o de instalaciones de interés estratégico a escala de la UE.

- Transmitir un estímulo decidido con el fin de generar vías de cooperación en el ámbito de la logística del transporte de mercancías.

PROYECTO NEW OPERA

El proyecto New Opera tiene como objetivo la construcción de dos ejes ferroviarios que recorran el mapa europeo de Norte a Sur y de Este a Oeste. La futura red utilizaría en su mayor parte vías de ferrocarril que van quedando en desuso a medida que se implanta la Alta Velocidad o dejan de ser rentables. Se calcula que en Europa pueden existir alrededor de 19.000 Km de vías desaprovechadas. El proyecto está promovido por un consorcio de 29 empresas europeas (operadores privados, gestores de vías, empresas de automóviles, etc) de nueve estados diferentes. Existe un operador privado que representa a España en el consorcio europeo.

El proyecto que se encuentra en fase de estudio, pretende determinar ahora que líneas serían recuperables y que parte de la red tendría que completarse con tramos de nueva creación. En la Península Ibérica, la red de transporte de mercancías podría alcanzar los 4.000 Kilómetros recuperando corredores en desuso y otros que en breve quedarán infrutilizados por la entrada en funcionamiento de las líneas de Alta Velocidad.

MEDIDA 26.1.1.

Enmarcar la potenciación del transporte intermodal de Cantabria dentro de la política comunitaria para la revitalización del transporte de mercancías por ferrocarril.

MEDIDA 26.1.2.

Aprovechar los diferentes Proyectos, Programas y Subvenciones existentes para la potenciación del ferrocarril y el desarrollo de la intermodalidad en Cantabria.

Eje de Actuación 26.2.

Incentivar el desarrollo del Short Sea Shipping.

Como se ha comentado anteriormente la potenciación del transporte marítimo de corta distancia persigue una serie de objetivos:

-Reequilibrar la participación de los modos de transporte

-Contribuir a resolver la congestión del transporte por carretera

-Fomentar el empleo del modo marítimo como opción de transporte complementaria al camión, cerrando alter-

nativas de transporte competitivas con respecto al “puerta a puerta” ofrecido por la carretera en la actualidad.

Los efectos de la promoción del Short Sea Shipping serían los ahorros de tiempos y costes derivados de la mejora de la prestación de servicios de largo recorrido, se conseguiría reducir las afecciones medioambientales consecuencia de la congestión existente en los modos terrestres, y aprovechar la mayor eficiencia energética y en emisiones del modo marítimo.

En este eje se señalan las mismas medidas que se desarrollaron en la línea estratégica 23.1. *Creación de nuevas líneas de Short Sea Shipping con origen/destino en el Puerto de Santander* al referirse al mismo tema.

MEDIDA 26.2.1.

Estudio de viabilidad técnica y económica de nuevas líneas de SSS entre Santander y diversos puertos europeos.

MEDIDA 26.2.2.

Realizar un documento de presentación de la oferta del Puerto de Santander para tráficos Ro-Ro.

MEDIDA 26.2.3.

Contacto con agentes interesados en el desarrollo de líneas de SSS entre el Puerto de Santander y el Norte de Europa.

MEDIDA 26.2.4.

Flexibilización en la tramitación/operación en los puertos para el tráfico marítimo de corta distancia.

MEDIDA 26.2.5.

Aplicación a la Terminal Ro-Ro de vehículos pesados del Puerto de Santander de los criterios de calidad definidos por Puertos del Estado.

Eje de Actuación 26.3.

Utilización de transporte intermodal en la distribución física de mercancías.

- La utilización de modos diferentes a la carretera para la distribución urbana de mercancías deben limitarse, si pudieran utilizarse, a lo que se podría denominar **“transporte de abastecimiento” a los Centros de Distribución Urbana (CDU)**. Los modos de transporte a utilizar serían **aquellos que desde el exterior de las ciudades** (fabricante o una plataforma de consolidación ubicada en un Centro de Transportes o Plataforma Logística Periférica) **penetrasen en la misma a lugares especialmente acondicionados para la recepción de estas grandes unidades de transporte**, minimizando los acarreos en origen y destino, que generan mayores costes y en su caso deterioros en las mercancías.

- Debe ponerse énfasis en la **dificultad de utilizar este tipo de técnicas en la distribución Urbana**, aunque en determinados supuestos pudiera plantarse su utilización, recomendándose el desarrollo de experiencias piloto con plena participación y responsabilidad de los operadores

de distribución física, y con una total coordinación con los responsables del otro modo utilizado.

- Una posibilidad de viabilizar este tipo de abastecimiento, se centra en la utilización de técnicas de transporte intermodal en la fase de penetración en las ciudades de la distribución urbana, basadas en general en la **utilización del modo carretera con otro modo de transporte**.

MEDIDA 26.3.1.

Utilización de modos de transporte diferentes a la carretera para la penetración en el centro urbano.

MEDIDA 26.3.2.

Utilización de técnicas de transporte intermodal.

Eje de Actuación 26.4.

Otras actuaciones para el desarrollo del transporte intermodal.

• En este eje se van a desarrollar todas aquellas Actuaciones no infraestructurales que incrementen el desarrollo y la competitividad de los servicios intermodales prestados actualmente en Cantabria como pueden ser : acciones por la competitividad del modo ferroviario y de apoyo a la transferencia de cargas de la carretera, formación, nuevas tecnologías...

MEDIDA 26.4.1.

Desarrollo de un programa de apoyo a nuevos operadores de transporte intermodal.

MEDIDA 26.4.2.

Promover las condiciones del cambio en los operadores de carretera acorde con las posibilidades de cooperación con los operadores ferroviarios, y de concurrencia y acceso a las infraestructuras ferroviarias que permite la nueva legislación ferroviaria.

MEDIDA 26.4.3.

Promover (incluso incentivar) la colaboración entre los operadores de distintos modos para la realización de transporte intermodal.

MEDIDA 26.4.4.

Desarrollar foros entre operadores y cargadores para la promoción del transporte intermodal.

MEDIDA 26.4.5.

Colaboración con entidades públicas regionales y locales para reforzar e impulsar infraestructuras logísticas intermodales.

MEDIDA 26.4.6.

Realizar estudios y recomendaciones sobre el desarrollo de transporte intermodal en Cantabria como centros de transporte, plataformas logísticas intermodales, terminales Ro Ro, etc.. (tomando como base el relativo al Complejo de Actividades Económicas de Cantabria).

MEDIDA 26.4.7.

Elaborar documentos divulgativos por parte de la Administración Regional en relación con la futura oferta de instalaciones especializadas en la intermodalidad previstas en Cantabria.





Puesta en
Marcha y
Seguimiento

Puesta en Marcha

La aprobación del Plan Estratégico de Transportes de Cantabria (PETC) no significa un punto final en el proceso de planificación de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, sino por el contrario un punto de partida, pues como tal Plan Estratégico fija criterios y directrices, precisa la elaboración de normas, planes y programas de distinto rango en desarrollo del Plan y establece una serie de indicadores para la consecución de los objetivos del PETC.

Asimismo, como tal plan a corto y medio plazo, exige de un seguimiento permanente del mismo, una forma de actuar y abordar los procedimientos de toma de decisiones en el seno interno de los servicios y empresas públicas de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, una instrumentación reglada de la concertación con las demás consejerías en asuntos de competencia compartida y, finalmente, la previsión de la revisión del propio PETC al final de primer cuatrienio de su puesta en marcha.

Comisión de Seguimiento

Se crea una Comisión de Seguimiento del PETC en el ámbito interno de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones y estará constituida por representantes de diferentes Servicios y Empresas Públicas dependientes de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones y la Consejería de Industria, Trabajo y Desarrollo Tecnológico. Su finalidad será:

- a) Actuar como órgano de coordinación en el desarrollo y seguimiento del PETC.
- b) Fortalecer la identificación con los objetivos del PETC por parte del personal directivo.
- c) Adecuar la documentación y recomendaciones técnicas a los objetivos del PETC.
- d) Consolidar un equipo técnico especializado en las implicaciones del desarrollo sostenible sobre la política de transporte y criterios de intermodalidad.

Con carácter semestral se elaborará un informe de seguimiento del Plan, por el Director General de Transportes y Comunicaciones, apoyado por la Comisión de Seguimiento del PETC, que presentará a la Mesa Sectorial de Transportes para su análisis y consideración.



GOBIERNO
de
CANTABRIA

CONSEJERÍA DE INDUSTRIA
Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

Dirección General de Transportes y Telecomunicaciones



EQUIPO REDACTOR:

Centro de Innovación del Transporte (CENIT)
Strategy Planning Implementation Management, S.L. (SPIM)
Departamento de Economía de la Universidad de Cantabria (UC)
Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral de Cantabria (CTL)





GOBIERNO
de
CANTABRIA

CONSEJERÍA DE INDUSTRIA
Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

Dirección General de Transportes y Telecomunicaciones