

PUERTO DE SANTANDER

NUEVOS TIEMPOS / NUEVA LOGÍSTICA

El frente marítimo-portuario de Santander

Montevideo, 10 y 11 septiembre 2025



**ONU comercio
y desarrollo**



TrainForTrade

Fortalecimiento de capacidades
para el desarrollo sostenible



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

Santander, ciudad portuaria

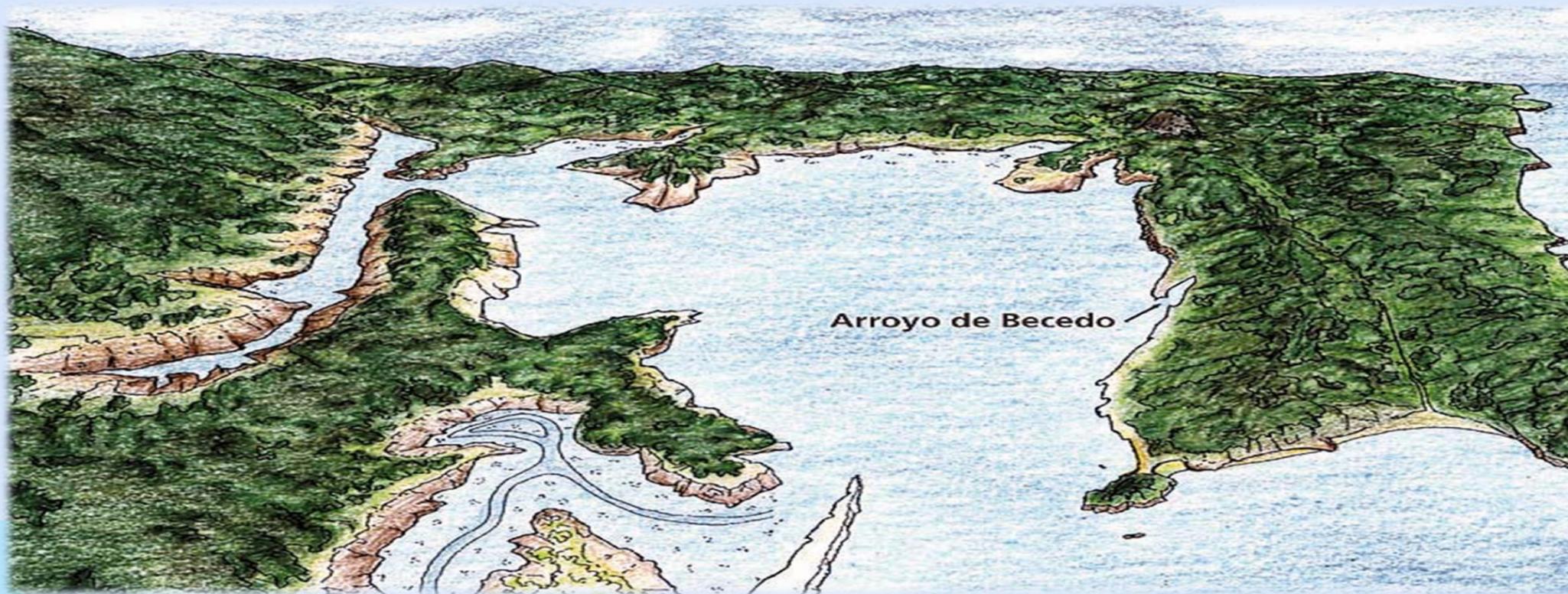


Santander, ciudad portuaria milenaria

Santander y su puerto tienen más de dos mil años de historia.

A lo largo de su extensa cronología, cabe destacar cuatro momentos clave en el devenir de su desarrollo, desde sus orígenes hasta finales del siglo XIX.

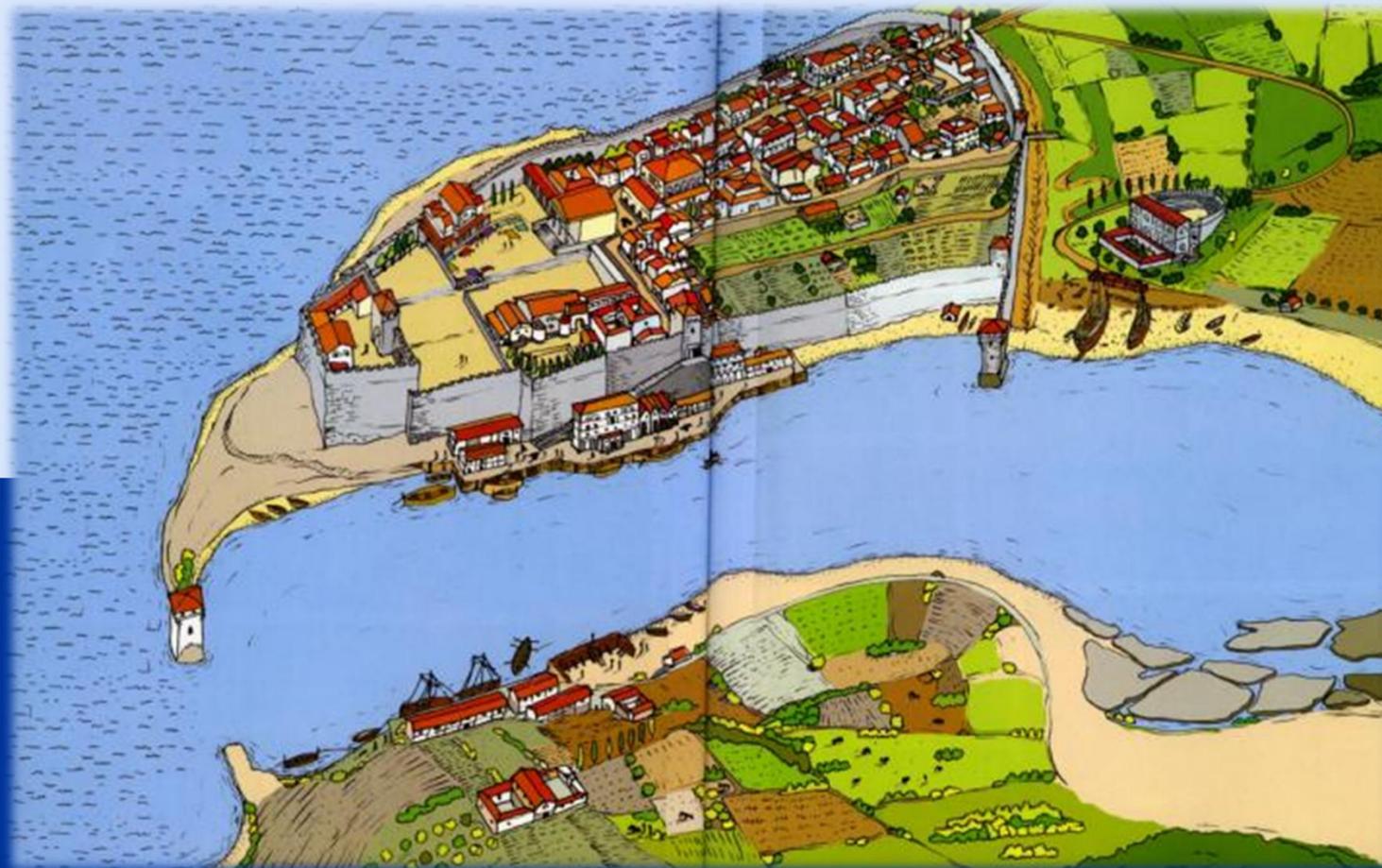




“PORTUS VICTORIAE” ENCLAVE ROMANO FINALES DEL SIGLO I A.C. - SIGLO III

Pequeño asentamiento romano: centro exportador de minerales procedentes de los yacimientos en el entorno de la bahía.

Núcleo de referencia en la navegación y el comercio entre los puertos la costa cantábrica.

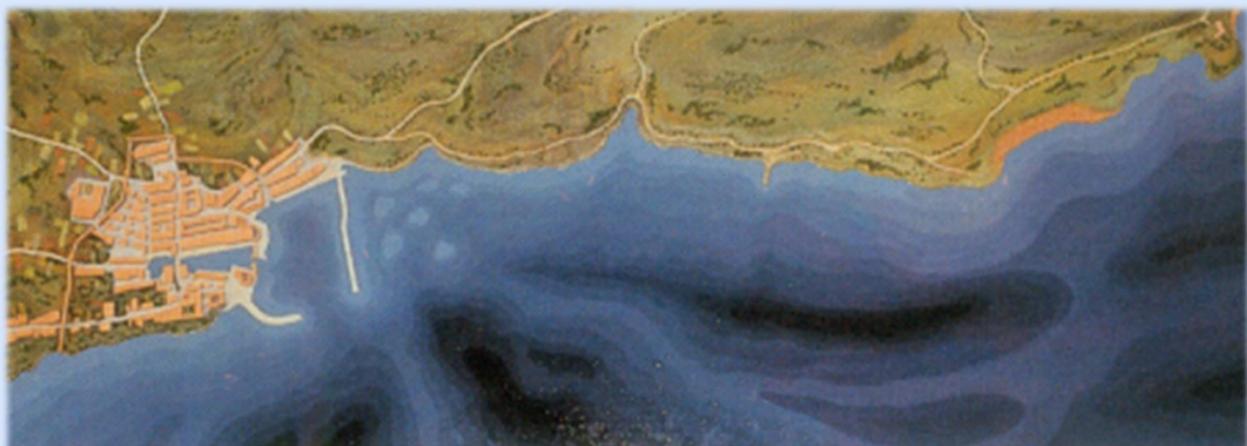


“PORTUS SANCTI EMETERII” VILLA MEDIEVAL SIGLOS XII - XV



Salida del reino de Castilla a la mar:

- Puerto pesquero
- Centro de exportación de las lanas castellanas hacia el Norte de Europa
- Base naval de las armadas reales
- Astillero para la construcción y mantenimiento de flotas



1750



1800



1870

SANTANDER, METRÓPOLI COLONIAL

½ SIGLO XVIII – SIGLO XIX

Centro de comercialización y transporte de las harinas de Castilla hacia las colonias españolas en América, así como de los productos coloniales para la Península Ibérica y el Norte de Europa.



SANTANDER, METRÓPOLI COLONIAL

½ SIGLO XVIII – SIGLO XIX

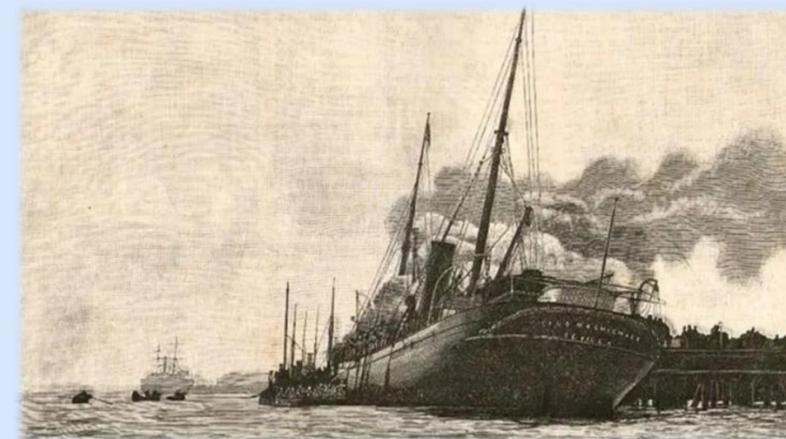
Ampliación del Puerto y la Ciudad:

- Ensanche de Maliaño
- Concesión Wissocq

Plan General de la Bahía de Santander levantado por los ingenieros del muelle de Maliaño bajo la dirección de P. E. Wissocq. 1853

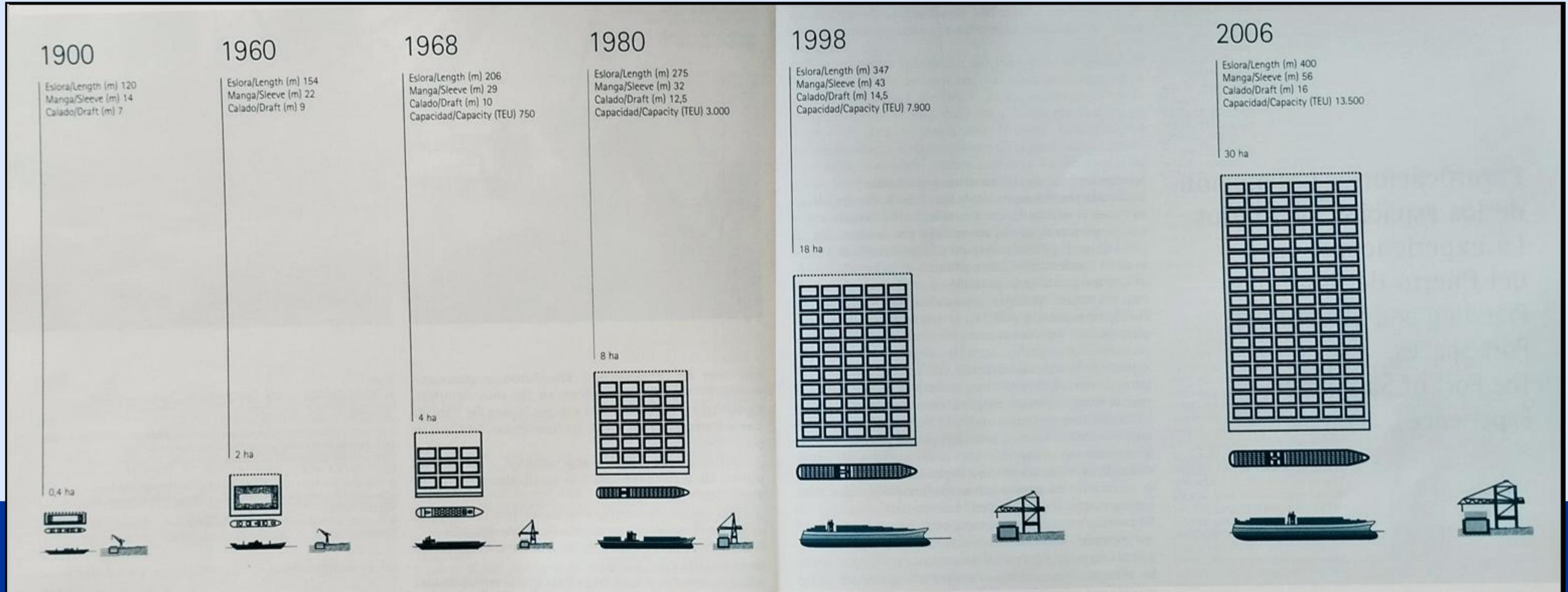


LA CRISIS DE FINALES DEL SIGLO XIX



- Fin de ciclo de la metrópoli colonial: ocaso comercio colonial, ruina del ferrocarril Alar, obsolescencia de la infraestructura portuaria, catástrofe del Machichaco...
- Pujante actividad minera en el fondo de la Bahía: exportación desde los cargaderos situados en el SO hacia el norte de Europa.

TAMAÑO DEL BUQUE Y CAPACIDAD PORTUARIA



Evolución de los barcos y su impacto en los Puertos 1900-2006

TAMAÑO DEL BUQUE Y CAPACIDAD PORTUARIA



La evolución del buque y el desarrollo tecnológico modifican el diseño de las instalaciones portuarias. Esta circunstancia puede observarse en el Puerto de Santander al contrastarse los trazados de los muelles de Maliaño y de Raos.





Proceso de integración puerto- ciudad Santander



PROBLEMÁTICA

Localización de los puertos históricos anexa a los cascos urbanos consolidados.

Concurrencia de intereses, usos y objetivos sobre las zonas de dominio público portuario.

Concurrencia de competencias administrativas en la tramitación y desarrollo, tanto de la planificación municipal como portuaria.



Más de 25 años de Proyectos

1985 - "Idea para la reordenación del Puerto de Santander comprendidas entre la EM y San Martín Promontorio"

1988 - "Puerto de Santander. Ordenación de la zona comprendida entre la Estación Marítima y San Martín"

1993 - "Estudios previos y de ordenación de la zona comprendida entre Puertochico y Promontorio"

2002 - "Plan Especial de Ordenación del Área de San Martín"

2005 - "Reordenación del Frente Urbano Portuario de Gamazo-Promontorio"

Principales premisas

Lealtad institucional
basada en un proyecto
de consenso

Visión unitaria del
Frente Marítimo
Portuario

Proyecto autosuficiente
desde el punto de vista
financiero

Sostenible y respetuoso
con el medioambiente y
el paisaje



Compromisos

Creación de un Grupo de Trabajo entre el Ayuntamiento y la APS para definir el Plan Maestro

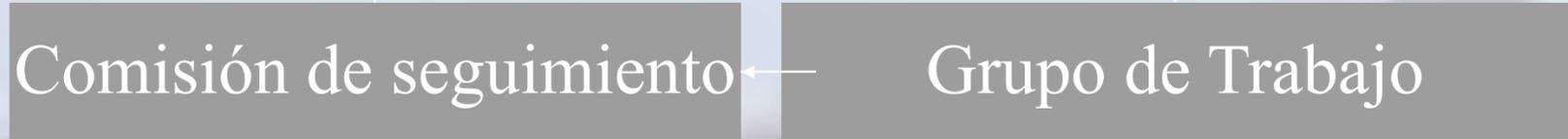
Constitución de una Comisión de Seguimiento

Suscripción de un Convenio de Colaboración entre todas las administraciones firmantes del Protocolo





Protocolo General de Intenciones



Convenio



Ente de Gestión



Gestión Integral

Protocolo de intenciones que asegura el apoyo inicial de todas las Administraciones intervinientes.

Convenio interadministrativo que desarrolla el Protocolo de Intenciones.

Creación de un ente de gestión del proyecto con personalidad jurídica.

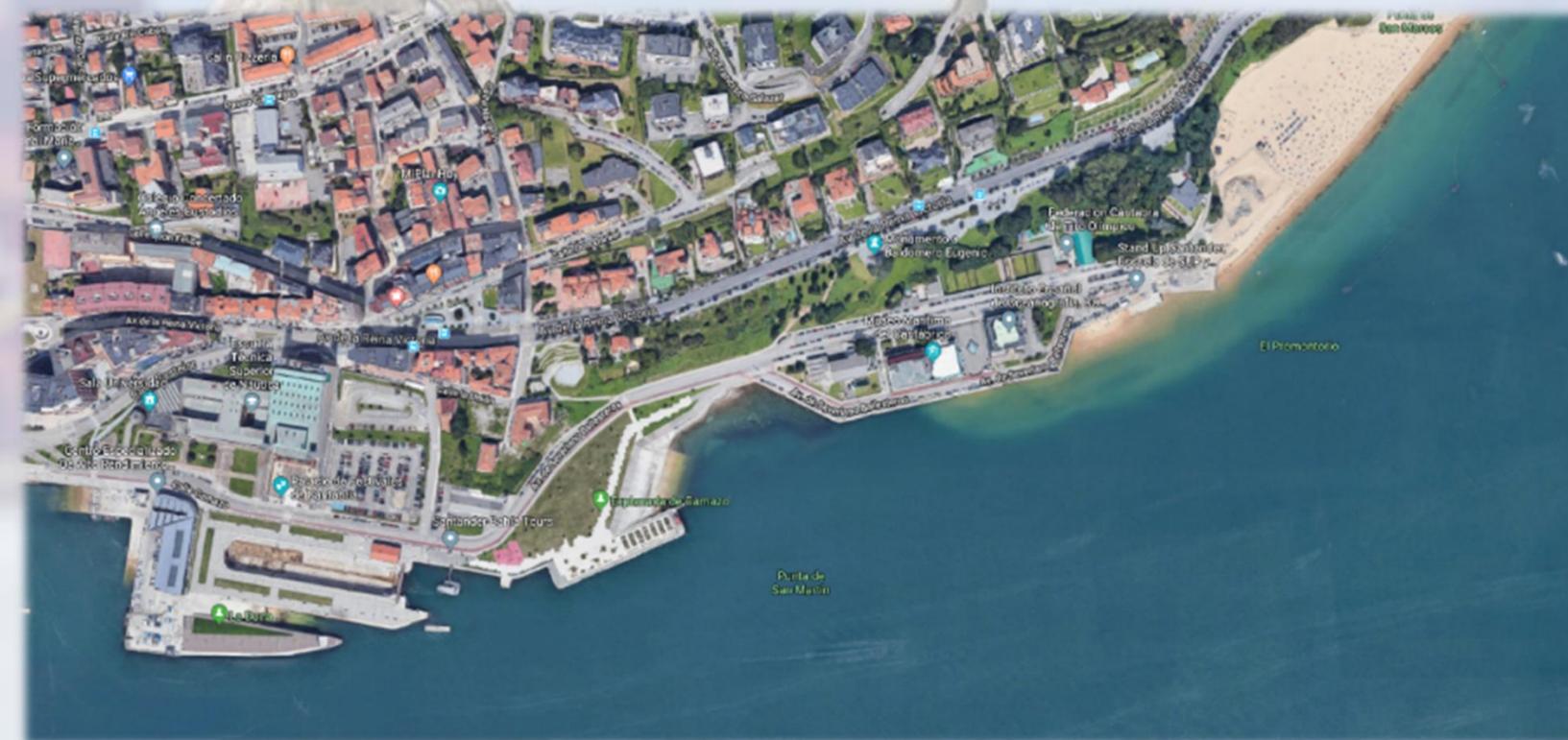
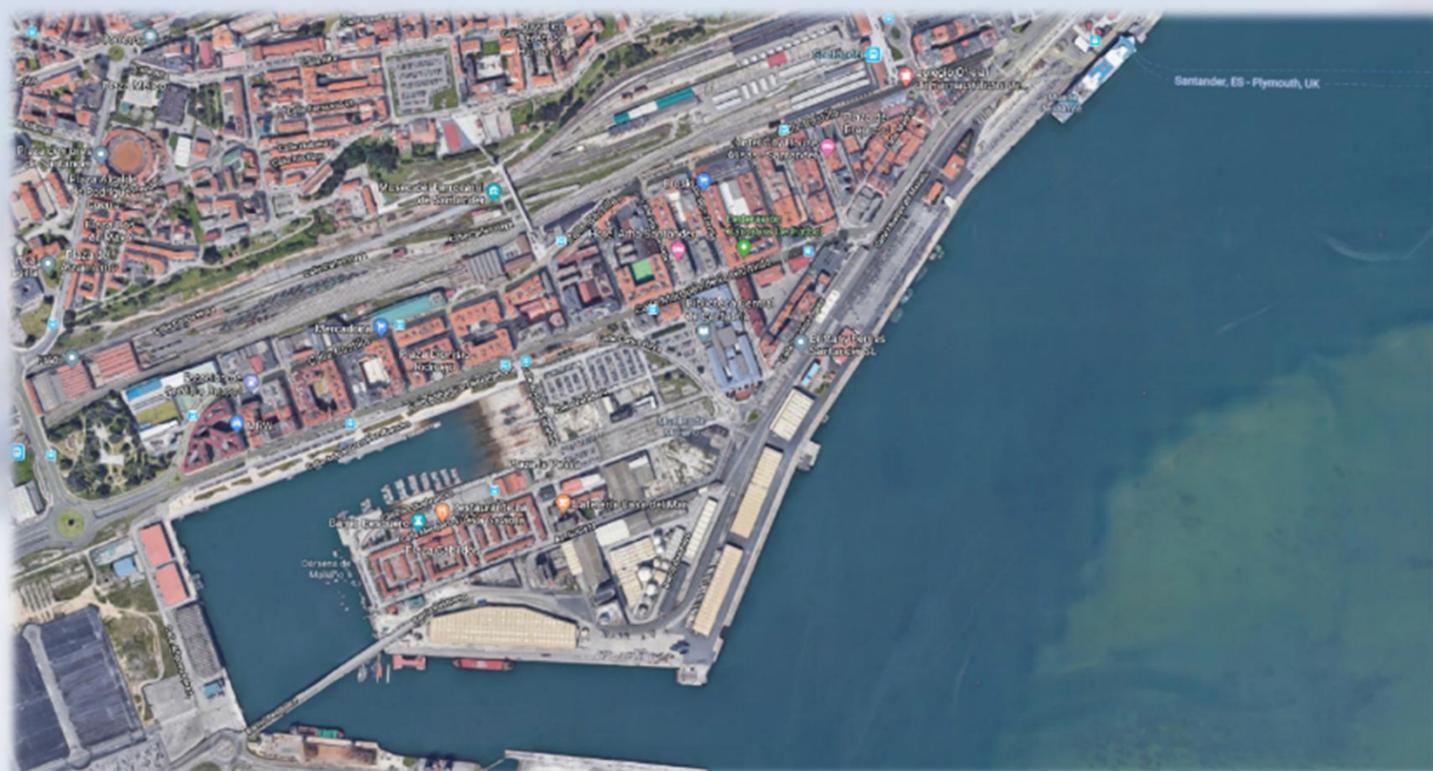


Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

60 Ha



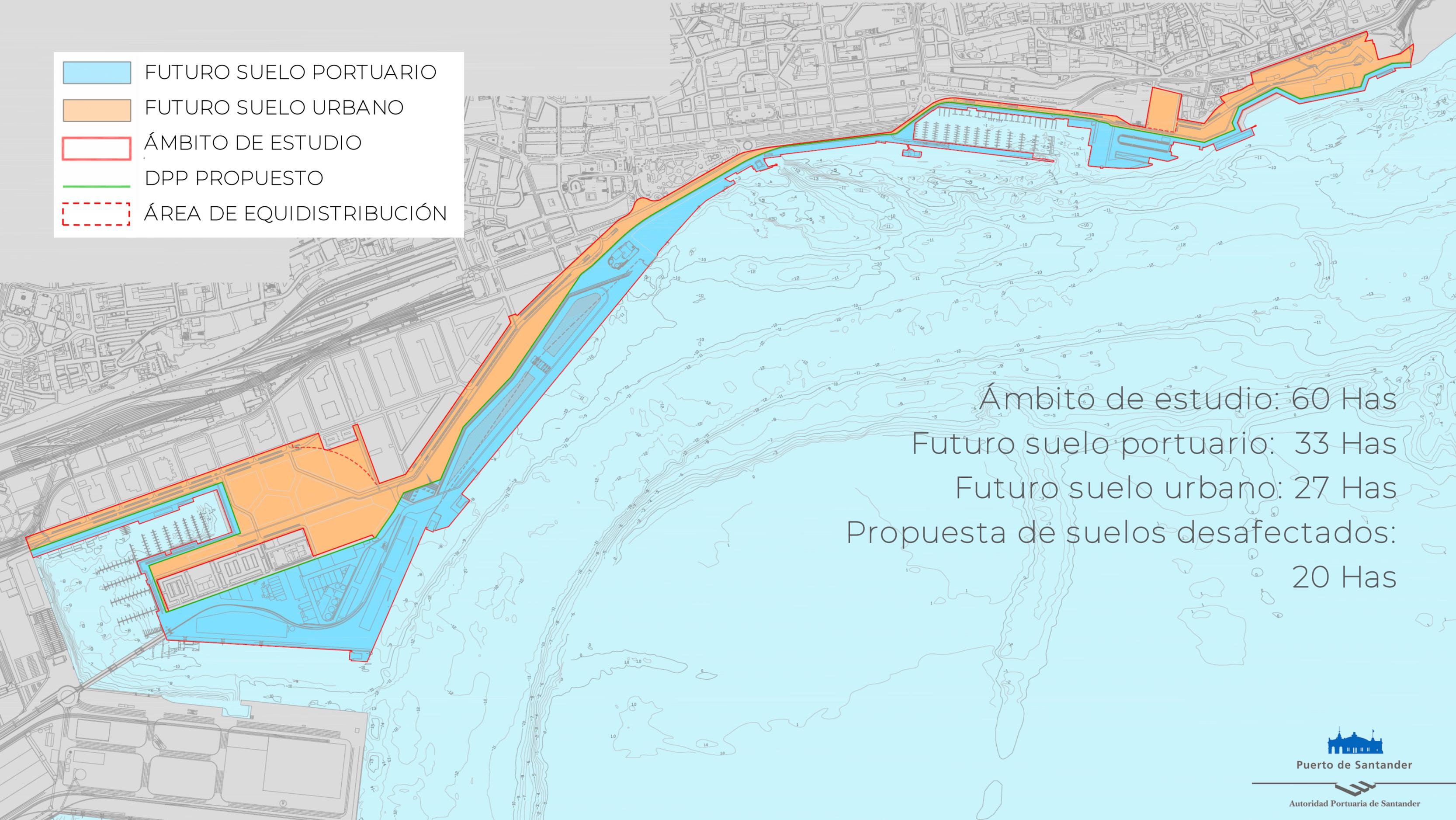
Muelles de Maliaño / Margen Norte /
Varadero / La Marga

Gamazo y San Martín

- DPP ACTUAL
- SUELO PORTUARIO
- SUELO NO PORTUARIO

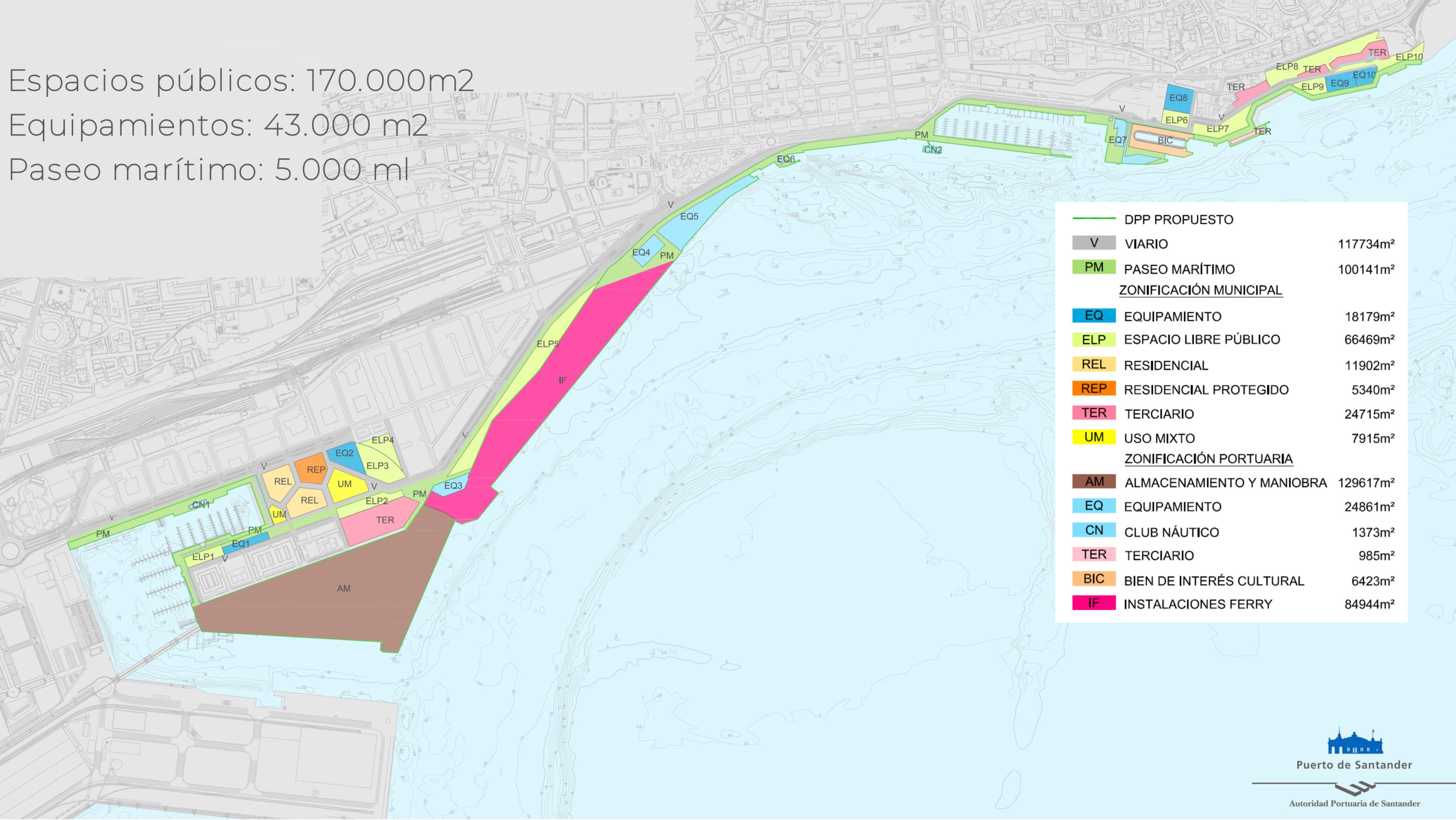
Ámbito de estudio: 60 Has
Suelo Portuario: 53 Has
Suelo Urbano: 7 Has

-  FUTURO SUELO PORTUARIO
-  FUTURO SUELO URBANO
-  ÁMBITO DE ESTUDIO
-  DPP PROPUESTO
-  ÁREA DE EQUIDISTRIBUCIÓN



Ámbito de estudio: 60 Has
Futuro suelo portuario: 33 Has
Futuro suelo urbano: 27 Has
Propuesta de suelos desafectados:
20 Has

Espacios públicos: 170.000m²
 Equipamientos: 43.000 m²
 Paseo marítimo: 5.000 ml



	DPP PROPUESTO	
	VIARIO	117734m ²
	PASEO MARÍTIMO	100141m ²
ZONIFICACIÓN MUNICIPAL		
	EQUIPAMIENTO	18179m ²
	ESPACIO LIBRE PÚBLICO	66469m ²
	RESIDENCIAL	11902m ²
	RESIDENCIAL PROTEGIDO	5340m ²
	TERCIARIO	24715m ²
	USO MIXTO	7915m ²
ZONIFICACIÓN PORTUARIA		
	ALMACENAMIENTO Y MANIOBRA	129617m ²
	EQUIPAMIENTO	24861m ²
	CLUB NÁUTICO	1373m ²
	TERCIARIO	985m ²
	BIEN DE INTERÉS CULTURAL	6423m ²
	INSTALACIONES FERRY	84944m ²



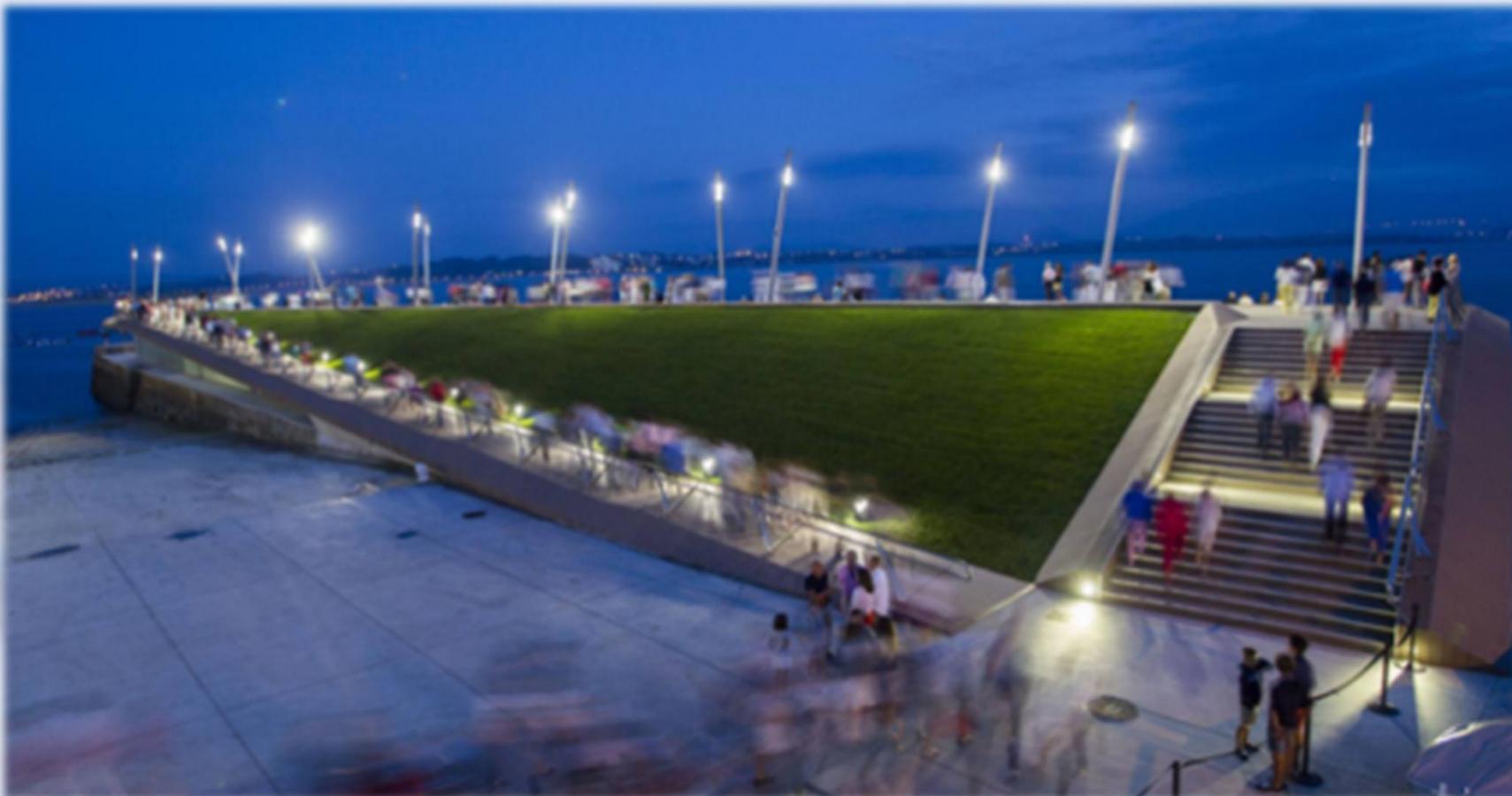
Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

ACTUACIONES FRENTE MARÍTIMO

Gamazo-San Martín



Ampliación del CEAR de Vela



Dique de Gamazo



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

ACTUACIONES FRENTE MARÍTIMO

Gamazo-San Martín



Adecuación de la explanada del muelle de Gamazo



Centro de Arte Fundación ENAIRE



ACTUACIONES FRENTE MARÍTIMO

Gamazo-San Martín



Paseo Marítimo Gamazo-Playa de Los Peligros



Paseo Marítimo Gamazo-Playa de Los Peligros



ACTUACIONES FRENTE MARÍTIMO

Albareda-Maura-Maliaño



Centro Botín y Jardines de Pereda



Urbanización entorno Estación Marítima



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

ACTUACIONES FRENTE MARÍTIMO

Albareda-Maura-Maliaño



Demolición de los tinglados de Antonio López



Paseo Marítimo Marqués de la Hermita



ACTUACIONES FRENTE MARÍTIMO

Reportaje prensa 07 sept 2025 "Santander se abre al mar"

Santander se abre al mar

El frente marítimo de Santander ha vivido una gran transformación en la última década. A medida que la actividad de la Autoridad Portuaria (APS) ha ido evolucionando y necesitando menos espacio en la ciudad -y a la par que su activi-

dad se ha ido trasladando a Raos-, el Puerto ha ido cediendo espacios a la ciudad hasta sumar más de 60.000 metros cuadrados que ahora son de disfrute para vecinos y visitantes. Las primeras intervenciones se inauguraron en 2014: una fue los Jardines de Pe-

reda -la amplia mayoría, excepto la parte más cercana al Centro Botín- y la otra, la Duna de Zaera, coincidiendo con el Mundial de Vela celebrado aquel año.

El Centro Botín es el buque insignia de la transformación del frente marítimo. Además de su

relevancia a nivel museístico, su construcción transformó una de las zonas más céntricas de Santander, con la ampliación de los jardines y el soterramiento de la carretera que atravesaba esta zona de la ciudad. Al año siguiente de terminarse la Duna de Zaera,

se urbanizó todo su entorno, con lo que Santander ganó más de 10.000 metros cuadrados de zonas verdes en Gamazo, que el pasado mes de agosto se han ampliado con la inauguración de la primera fase del paseo entre Gamazo y Los Peligros.

URBANIZACIÓN DE ANTONIO LÓPEZ

Derribo de los tinglados y ampliación de las aceras

► Fin de la obra. Abril de 2022.

► Presupuesto. 1,7 millones.

► Área urbanizada. 8.245 metros cuadrados.

Los tinglados de la calle Antonio López, dentro de los terrenos portuarios, daban mala imagen a esta zona de Santander por su estado degradado. Estaban pegados a las vallas que separan los espacios de la Autoridad Portuaria (APS) y la ciudad, por lo que la acera que transcurría al otro lado de la verja lo hacía junto a las paredes de estas naves deterioradas. Estos edificios se derribaron en el verano de 2021 y poco después arrancó la urbanización de la calle. La actuación abarcó 8.245 metros cuadrados y, aunque la ciudad no ganó espacio al Puerto, la APS sí ganó los 2.500 metros cuadrados que ocupaban los tinglados. En la parte de la calle Antonio López que pertenecía a la ciudad se ampliaron las aceras y se crearon más zonas de verdes y de descanso para los vecinos. Para poder destinar más espacio a los peatones, se desplazó el tráfico de bicicletas y vehículos hacia el sur. La calle ganó 8,5 metros hasta situarse en los 22,5 de ancho, una superficie que se añadió a la acera que discurría junto a los edificios para conseguir un gran paseo peatonal. Con esta obra también se prolongó el carril bici hasta la Biblioteca Central.

Justo en esa esquina donde está el parque y la biblioteca, junto a la entrada peatonal al Puerto, se llevará a cabo una de las intervenciones pendientes del frente marítimo, que consistirá en renovar la rotonda allí ubicada y crear una nueva entrada a la APS.

ANTES



DESPUÉS



Frente marítimo. Con la evolución de la actividad portuaria y su crecimiento hacia Raos, el Puerto ha ido liberando espacios para la ciudad que han permitido dar forma a puntos tan relevantes como el Centro Botín y la explanada de Gamazo

ÁNGELA CASADO



Al otro lado del Centro Botín, hacia el Barrio Pesquero, también se han realizado dos intervenciones para integrar la primera línea del mar en la ciudad. Una es la urbanización de la calle Antonio López, que ganó amplitud con el derribo de los tingla-

dos, y donde se construyó una amplia acera para los vecinos. La otra obra es la que conecta -aunque es anterior- esta zona con la del Centro Botín y es el entorno de la Estación Marítima. Ahí se eliminó la carretera más cercana al edificio y se creó una plaza

con arbolado y zonas estanciales. Ahora, prácticamente todo el paseo entre el Barrio Pesquero y Gamazo se puede recorrer a pie.

Lo que queda por hacer

Pero aún quedan algunas intervenciones para terminar de ur-

banizar esa primera línea de la bahía, y la mayoría ya da pasos para convertirse en una realidad en los próximos años. Son la segunda fase del paseo marítimo entre Gamazo y Los Peligros (la parte más cercana a la playa); la renovación del acceso urbano al

Puerto por la glorieta junto a la Biblioteca Central; la dársena de Moinedo; y la urbanización de la calle Marqués de Ensenada. También en la última reunión del foro Puerto-Ciudad, celebrada el 21 de julio, se avanzó en la remodelación del acceso al Faro.



ANTES

ESTACIÓN MARÍTIMA

Un nuevo paseo que conecta Antonio López y el Centro Botín

► Fin de obra. Diciembre 2018.

► Presupuesto. Un millón.

► Área urbanizada. 7.270 metros cuadrados.

La renovación de la Estación Marítima, y especialmente la de su entorno, es otra de las actuaciones que se han desarrollado en la última década en el frente marítimo de Santander para ganar espacio al Puerto. Por fuera, el edificio apenas ha visto modificada su estética tras las obras, ya que se trata de un bien protegido. Así, se rehabilitó sin modificar su apariencia y se actuó, sobre todo, en la cubierta, para mejorar el estado de conservación y la funcionalidad del inmueble. Nada que ver con el área que lo rodea, cuyo aspecto es completamente diferente desde finales de 2018, cuando se integraron más de 7.000 metros cuadrados que pertenecían a la APS a la ciudad. Con las intervenciones, se despejó el acceso al Centro Botín y los Jardines de Pereda y se crearon estancias con zonas verdes, arbolado y bancos.

La acción más llamativa fue la supresión de la carretera que había justo frente a la entrada del edificio y toda la zona se convirtió en una gran acera peatonal. Se plantó nuevo arbolado en la explanada resultante, aunque se talaron dos palmeras que se habían colocado dos décadas antes como decoración en el extremo este del edificio de la Estación Marítima, de Ricardo Lorenzo. También se instalaron nuevas farolas, 27 bancos, diez papeleras y más de 2.000 plantas en los diferentes parterres del paseo. La obra unió el entorno del Centro Botín con Antonio López.



DESPUÉS



ACTUACIONES FRENTE MARÍTIMO

Reportaje prensa 07 sept 2025 "Santander se abre al mar"

CENTRO BOTIN

El museo que revolucionó el frente marítimo de la ciudad

El Centro Botin es el elemento que más ha transformado el frente marítimo de Santander. Su llamativo diseño, su actividad cultural y su céntrica ubicación lo han convertido, desde su inauguración en 2017, en uno de los principales emblemas de la ciudad. Pero no solo por el inmueble en sí, sino por el drástico cambio que ha experimentado todo su entorno hasta convertirse en uno de los espacios preferidos de los vecinos y visitantes. Las intervenciones para levantar el museo comenzaron

cinco años antes de la apertura de sus puertas. Previo a las intervenciones, allí había un solar vacío, vallado, apartado de la ciudad y utilizado como aparcamiento. La obra del museo se realizó a la par que la de los Jardines de Pereda y la carretera subterránea que pasa bajo el edificio. Todo el proyecto corrió por cuenta de la Fundación Botin que, al tratarse de una entidad privada, nunca llegó a desvelar el presupuesto total de las intervenciones, aunque se estima que se sitúa por encima de los 100 millones de euros.

El Centro Botin, obra del arquitecto Renzo Piano, tiene una superficie construida total de 8.739 metros cuadrados divididos en dos volúmenes conectados entre sí por una estructura de plazas y pasarelas. El acceso oeste está dedicado al arte, con dos salas de exposiciones que suman 2.500 metros cuadrados; y el volumen este está destinado a las actividades culturales y formativas, con un auditorio para 300 personas, aulas, espacios de trabajo y una azotea con vistas a toda la ciudad y a la bahía.

► Inauguración. Junio de 2017.

► Presupuesto. Más de 100 millones (incluye el entorno).

► Área del edificio. 8.739 metros cuadrados.

La piel de cerámica de edificio sufre el riesgo de que las piezas que la forman se desprendan, razón por la que está cubierto por una malla que lo evita y que se instaló hace siete años sin que se haya planteado una solución.

ANTES



CELEDONIO

DESPUÉS



DANIEL PEDRIZA

JARDINES DE PEREDA

El parque dobla su tamaño y la carretera se va bajo tierra

Con el arranque de la transformación del espacio que ahora ocupa el Centro Botin también se remodelaron los Jardines de Pereda. Gracias a este proyecto, se duplicó el espacio de estos parques -de 20.000 metros cuadrados pasó a 48.000- y, dentro de ese espacio, se triplicó la superficie verde -de 7.000 a 20.000-. Para poder ganar ese espacio, se soterró la carretera que hasta entonces discurría delante de los jardines y para ello se construyó un túnel por el que pasan «más de 13 millones de vehicu-

los al año». Este túnel, además, permitió unir peatonalmente los muelles de Maura y de Albareda con el entorno del Centro Botin. Esta obra se desarrolló a la par que la del edificio y compartieron presupuesto -más de 100 millones-. Gran parte de los nuevos jardines se inauguraron en julio de 2014, aunque la plaza y el anfiteatro más próximos al museo se abrieron en abril de 2015.

Entre las actuaciones que se desarrollaron en estos jardines, destaca la cafetería que se ubicó en la antigua gasolinera y el parque infantil que se construyó justo al lado, que amplió el anterior de los 320 metros cuadrados a los 500 -se renovó este año porque ya estaba desgastado por el uso-. También se levantó una nueva Oficina de Turismo, diseñada también por Renzo Piano. Estos jardines los diseñó el paisajista Fernando Caruncho, quien dio mucha importancia a que las nuevas zonas verdes tuvieran variedad de flores y árboles. Así, allí se plantaron ejemplares de magnolios, acebos, palmeras, cedros, castaños de Indias, pinos, bojs,

► Inauguración. Julio de 2014.

► Presupuesto. Más de cien millones (con el Centro Botin).

► Área urbanizada. Se sumaron 28.000 metros cuadrados.

tejos, tilos y manzanos de flor. Para el asfaltado de caminos y plazas se utilizó un pavimento mixto de hormigón azulado tratado con sulfato de cobre y hierro con el objetivo de conectar visualmente los jardines con el mar.



ANTES

JAVIER COTERA



DESPUÉS

JAVIER COTERA



ACTUACIONES FRENTE MARÍTIMO

Reportaje prensa 07 sept 2025

“Santander se abre al mar”



GAMAZO Y DUNA DE ZAERA

Gradas para ver la vela y una explanada para uso público

La Duna de Zaera se inauguró en el verano de 2014, justo para el Mundial de Vela de Santander. No fue hasta prácticamente un año después cuando se dio forma a su entorno con la urbanización de la explanada de Gamazo, que ahora acoge amplias áreas de descanso, con zonas verdes, bancos y tumbonas –y una improvisada playa–. Más tarde, en 2021, se rehabilitaron y reabrieron las Naves de Gamazo como espacio museístico a cargo de la Fundación Eñaire. La primera intervención en la zona fue la

duna escalonada diseñada por el arquitecto Alejandro Zaera. Con un presupuesto de 2,5 millones, dispone de unos 2.500 metros cuadrados de área y, con su construcción, se sustituyeron las dos naves que había en el muelle y que se utilizaban para guardar embarcaciones del CEAR. El objetivo de esta grada era seguir desde allí el Mundial de Vela, aunque se ha seguido utilizando para admirar la bahía y descansar. Ahora, está clausurada por su mal estado a la espera de proceder a su rehabilitación.

La explanada de Gamazo se inauguró en julio de 2015 como zona de paseo y la obra, con un presupuesto de 720.000 euros, abarcó 11.400 metros cuadrados en un área que durante el Mundial se utilizó como zona de estancia de los barcos. Con esta obra, se convirtió en una zona abierta a los vecinos y visitantes. Así, con las intervenciones se creó un espacio de una hectárea de extensión que cuenta con un paseo marítimo, más cercano al camil del muelle, que ofrece vistas a la bahía; zonas verdes que favo-

Fin de obra. Julio de 2015.

Presupuesto. 3,2 millones (entre la duna y el entorno).

Área. 14.000 metros cuadrados (explanada y duna).

recen el uso por parte de los ciudadanos y que, a la vez, tienen bajo mantenimiento; y áreas de juegos infantiles, ocio y descanso. También se trasladó hasta esta explanada en 2022 el monumento al científico Augusto González Linares.



PASEO GAMAZO - LOS PELIGROS

Un paseo marítimo que conecta Gamazo con la playa

Es la intervención más reciente que se ha desarrollado en el frente marítimo de Santander y, a mediados del pasado mes de agosto, se finalizó la primera fase, a la espera de coordinar la segunda con el Ministerio para la Transición Ecológica. Este nuevo paseo conecta Gamazo, a la altura del Museo Marítimo, con la playa de Los Peligros. La parte ya concluida llega hasta la altura del campo de tiro y abarca 6.000 metros cuadrados de los 10.000 totales que se completarán con la segunda fase, que si lle-

gará hasta el arenal. El área recién inaugurada incluye un paseo de cuatro metros de ancho, 150 nuevos árboles, zonas verdes, juegos infantiles y áreas para la actividad física. El carril bici, separado con parterres del paseo peatonal y de un tono rojizo, conecta con los tramos ya existentes en Gamazo y mantiene la continuidad del frente marítimo. Los pescadores, cuya presencia forma parte de la identidad de la zona, disponen de asientos específicos y huecos para las cañas, diseñados incluso pensando en si son zurdos o diestros.

El nuevo paseo incorpora también áreas de descanso con tumbonas y bancos –en continuidad a las que hay junto a la rampa de Gamazo– y un área escalonada junto al acceso a la playa, para contemplar el paisaje o realizar actividades al aire libre. También se han instalado nuevas farolas y mobiliario urbano como bancos y papeleras. Respecto a la segunda fase de la obra, el Ayuntamiento la coordinará con el Ministerio porque, a finales de 2024, la alcaldesa, Gema Igual, acordó con la minis-

Fin de obra. Agosto de 2025.

Presupuesto. 2 millones.

Área. 6.000 metros cuadrados (primera fase).

tra Sara Aagesen reanudar el proyecto de los espigones. De hecho, en el último pleno la regidora urgió al Ministerio a que diera plazos cuanto antes para poder coordinar los trabajos y que el segundo espigón y la fase final del paseo se realicen a la par.

PLAN ESTRATÉGICO 2025-2030

EXCELENCIA EN LA LOGÍSTICA PORTUARIA



MARCO ESTRATÉGICO

MODELO DE DESARROLLO ESTRATÉGICO (DIMENSIONES)

ECONÓMICA
(actividades)



AMBIENTAL
(entorno)



SOCIAL
(institucional)



CRITERIOS DE ACTUACIÓN

EFICIENCIA

1. Autoridades Portuarias económicamente sostenibles
2. Ordenación y gestión ágil y avanzada del dominio público

CONECTIVIDAD

1. Infraestructuras orientadas a demanda, fiables, conectadas y sostenibles
2. Servicios competitivos y operaciones eficientes

DIGITALIZACIÓN

1. Seguimiento y facilitación de la actividad portuaria
2. Inspecciones y tramitaciones administrativas ágiles y eficaces
3. Administración portuaria digital. Puertos inteligentes y sincromodales

INNOVACIÓN

1. Puertos innovadores
2. Puertos con proyección internacional

SOSTENIBILIDAD

1. Puertos ambientalmente sostenibles
2. Puertos eco-proactivos
3. Puertos comprometidos con su ciudad

SEGURIDAD

1. Puertos seguros y protegidos
2. Ayudas a la navegación (AtoN) avanzadas y de calidad

TRANSPARENCIA

1. Cultura ética corporativa
2. Ampliación y mejora continua del capital humano

Fortalezas

Liderazgo de tráfico ro-ro, de unidades intermodal y de vehículos en la fachada norte peninsular.

Líderes en el ranking de ANFAC en cuanto a la calidad de los servicios portuarios relacionados con el automóvil.

Crecimiento y consolidación de la nueva terminal de contenedores, y sus buenas perspectivas de cara al corto y medio plazo.

Ampliación de la capacidad del silo de automóviles.

Estación marítima en pleno centro de la ciudad, con posibilidades de escala de buques de mayor eslora, así como el atractivo turístico de Santander y Cantabria.

Gran desarrollo de la marca cultural de la Autoridad Portuaria con presencia en varias sedes muy emblemáticas.

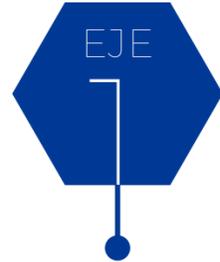
Creación del Foro Permanente Puerto-Ciudad.

Estación de suministro de GNL y bio-GNL en el Puerto de Santander.

Diversificación de mercancías y operadores portuarios.

Capacidad inversora para los próximos años gracias al incremento de los tráficos y a la buena gestión económica.

EJES ESTRATÉGICOS



CRECIMIENTO A TRAVÉS DE LA INVERSIÓN Y LA SINCROMODALIDAD

Incrementar los tráficos, utilizando como tractor la inversión en infraestructuras sincromodales y la actividad comercial y logística de nuestro hinterland



GESTIÓN EFICIENTE, OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS Y DESARROLLO DE LAS PERSONAS

Asegurar la excelencia en la gestión a través de la optimización de las Infraestructuras, servicios competitivos y una administración ágil y eficaz que permita a su vez el desarrollo de las personas que forman parte del Puerto de Santander



IMPULSO DE LA COOPERACIÓN PUERTO-CIUDAD

Potenciar la imagen del puerto como fuerza tractora de su entorno y comprometido con la ciudadanía



DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN

Impulsar la transformación digital como vector hacia la eficiencia operativa y generar un ecosistema innovador alrededor del Puerto



SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Promover buenas prácticas que permitan minimizar el impacto ambiental de las operaciones impulsando la transición energética

PRINCIPIOS DEL PLAN:

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA, SOCIAL Y AMBIENTAL

EFICIENCIA

INNOVACIÓN

SINCROMODALIDAD





Foro Permanente Puerto-Ciudad

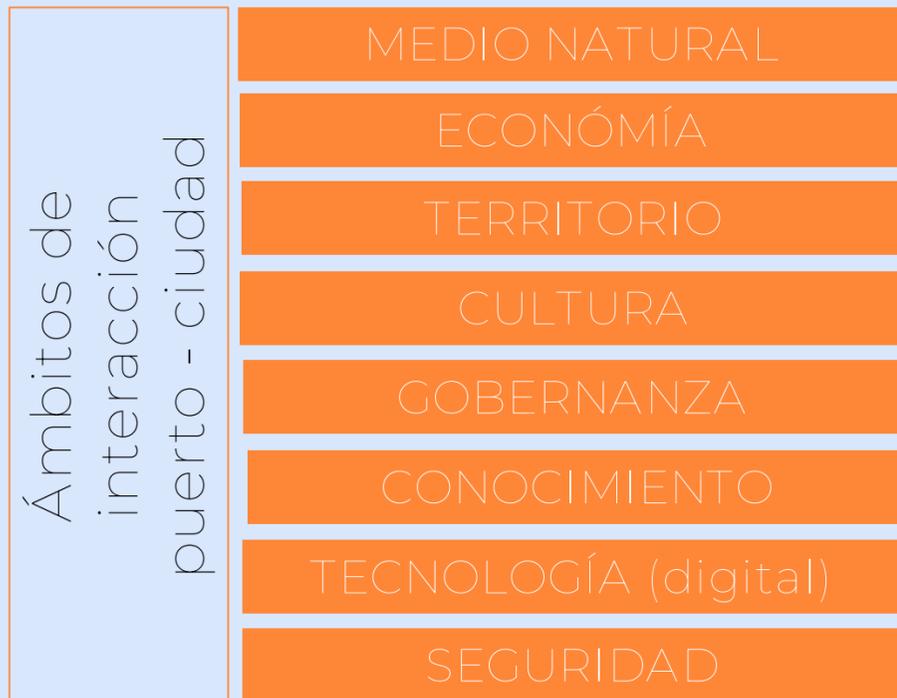


Foro Permanente Puerto-Ciudad

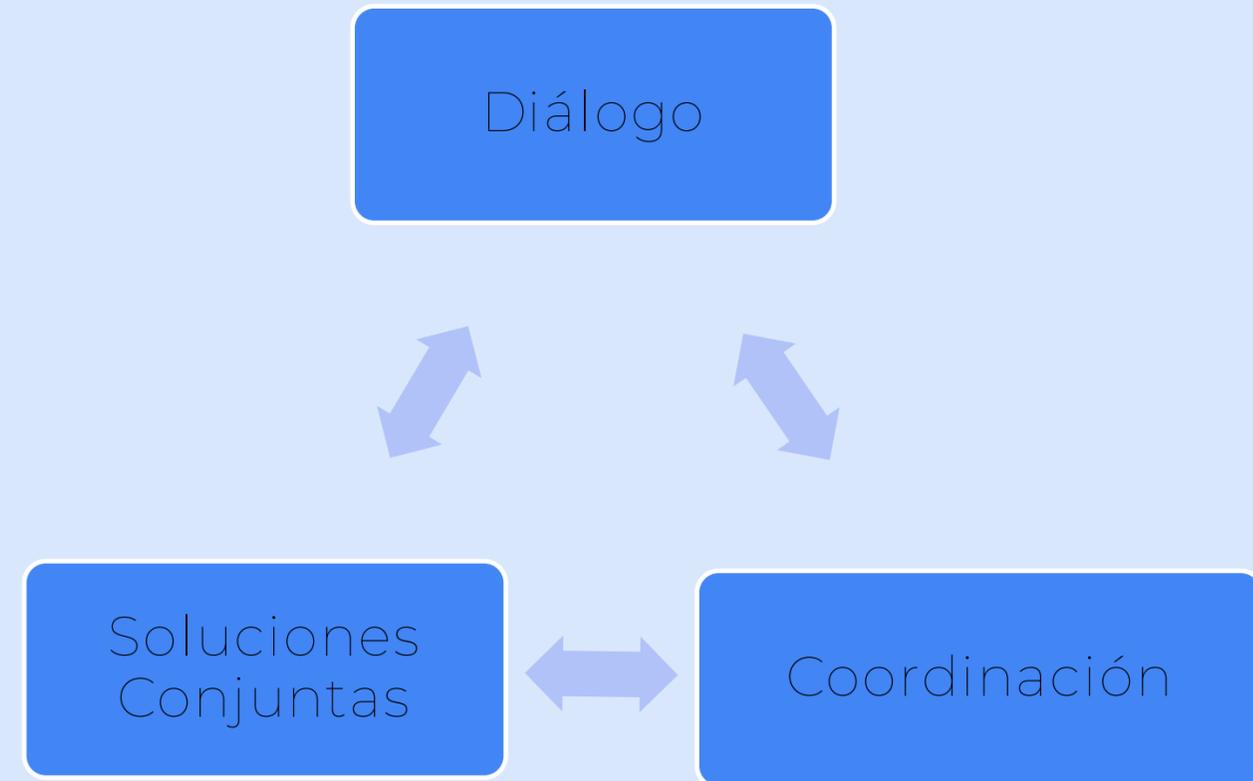
MISIÓN



El Foro identifica problemas, coordina políticas y actúa ante desafíos comunes mediante la alineación de intereses y esfuerzos entre puerto y ciudad.



Santander. Primer Foro Permanente constituido en el Sistema Estatal de Puertos del Estado



Distrito urbano-portuario



El DISTRITO URBANO PORTUARIO SANTANDER será un modelo que pondrá en equilibrio innovadoras actividades portuarias y urbanas, compatibles con un disfrute sostenible de la Bahía.

El Ayuntamiento y el Puerto acuerdan colaborar y trabajar en una verdadera integración por medio de la creación del Foro Permanente para configurar un Distrito Urbano-Portuario basado en cuatro pilares:

1. Cultura
2. Innovación
3. Sostenibilidad
4. Salud y bienestar



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander