Rinio Bruttomesso – For some time, ports and port cities have been going through a phase of profound structural change. What are the underlying factors of these changes in your opinion?

José Joaquín Martínez Sieso – Over the last three decades, economic globalization, technological progress and growing environmental awareness have been the main engines driving the transformations we have seen in ports and cities; concepts such as competitiveness, productivity and sustainability will continue shaping the future of port cities.

Rinio Bruttomesso – How do these structural changes affect transport, particularly maritime transport?

José Joaquín Martínez Sieso – Logistics and intermodal services are key factors today in the construction and operation of global production chains, in the supply of the markets and the provision of “door-to-door” transport services. Due to this, while shippers and logistics operators have been acquiring a growing managerial role in these processes, we have seen how some shipping companies assume the direct management of port terminals and transport corridors seeking a competitive advantage in price and services. This vertical integration of the business relates to and overlaps others, such as a tendency towards business concentration in the shipping sector or the increasing presence of global stevedoring companies, which are changing market conditions.



Vessels operating on Raos docks of the Port of Santander. (Photo: Port Authority of Santander)

Parallel to these organisational changes, there has been a substantial transformation of the world maritime route map. Today, this route map is more complex and diverse due to the combined effect of the incorporation of new geo-economic areas to world trade, to the increase of transport interchange systems and flows and, more locally, to the momentum provided by the motorways of the seas and the development of short sea shipping as more sustainable alternatives compared to road transport. We hope that this readjustment of maritime routes will be substantially boosted in the short term with the entry into service of the expansion of the Panama Canal; and in the long term, with the new opportunities that the melting of Arctic ice will offer.

Another of the areas on which change has been focussing in relation to maritime transport is the vessel itself; the increase in the size of vessels, the growing specialization of fleets, their technological modernization, the efforts to reduce energy consumption or the incorporation of new types of propulsion fuels, such as NGL.

Rinio Bruttomesso – And... in the ports?

José Joaquín Martínez Sieso – Ports play a key role in the functioning of a globalised economy and, consequently, they are trying to respond to these changes by adapting their infrastructure, their technology, procedures and organisational models: increasing physical capacity, improved accessibility by sea and land, exploiting their intermodal and logistics potential; reforming their organisational conditions through legislative changes, the increasing role of private initiatives in port management and operation, the construction and enhancement of specialized terminals and their automation; the introduction of international standards and regulations in terms of quality, environmental protection, safety, etc.

In short, we are seeing a profound change.



José Joaquín Martínez Sieso. (Photo: Ana González. IC Communication)

Rinio Bruttomesso – In your view, how are the changes in transport and ports you have just described affecting port-city relations?

José Joaquín Martínez Sieso – In my opinion, what we are seeing in port cities is a unique process consisting in the overlap of two dynamics: urban and port, driven by global change, that interact on various levels of coexistence (spatial, economic, environmental, cultural, etc.). Thus, while some of these interactions are positive and lead to powerful synergies and opportunities for ports and cities, others may have the opposite effect. If these adverse effects are not resolved properly, they can become weaknesses or threats for both. We need to build a form of coexistence

based on dialogue, empathy and consensus that seeks the reconciliation of interests and cooperation.

Rinio Bruttomesso – One of the key aspects regarding port-city issues is the reclassification of waterfronts. A number of new interesting elements have been added to this traditional concern, such as cruise ships or sport and leisure craft. What is your point of view of port-city convergence and collaboration in these areas?

José Joaquín Martínez Sieso – Santander is an extraordinary example of this process; an example for many other ports in the world that come to learn from our experience. The restructuring of water-port fronts and their management models have been and still are key aspects in port-city relationships. Today, waterfront reclassification operations tend towards concepts based on economic, social and environmental sustainability parameters and public-private cooperation.



Passenger terminal and waterfront of the Port of Santander 2014. (Collection of the Port Authority of Santander. Photo: Foto Asturias S.L.)

Regarding nautical sports, leisure and cruise ships, it should be noted that these activities encompass a series of circumstances that make them highly interesting opportunities for port-city relationships. In the first place, these activities are on the increase and more and more people are accessing them on a daily basis. Secondly, they provide citizens with direct experience of one part of port life. Travelling by boat, or sailing and competing in sailboats are ways of becoming familiar with the maritime culture that, to some extent, contributes to entrench its values and induces new perceptions regarding ports. Thirdly, they are becoming a source of business for local economies. And, finally, they are features that generally fit well into waterfront reclassification operations.

Rinio Bruttomesso – Applying the "smart" concept to urban and port areas seems to be the new port-city sphere of organisation and relationship. What is your view on this issue?

José Joaquín Martínez Sieso – I am convinced that the convergence of ports and cities in the implementation of "SMART" technologies and services will open a new and promising field of collaboration that will lead to results that are difficult to predict at present, since we are still at a very early stage, trying to understand the tools we have at our disposal and their potential.

To date, ports and cities have been experimenting in this field separately and, therefore, cities, which seem to have ventured into this field earlier than ports, as is the case in Santander, will surely provide interesting experiences that can be transferred to the port sector. The Spanish port system has recently identified the "smart ports" concept as one of our priority lines of research with a view to improving competitiveness.

The port-city concurrence around the term "smart" is still in its early stages. In spring 2013, RETE organized a seminar on this topic in Tarragona and the International Association of Cities and Ports (AIVP) dedicated its XIV World Conference to this issue. In our case, we also have excellent relations with the University of Cantabria, which is one of the most productive and advanced in Spain. From all these synergies we shall learn highly innovative lessons.

Rinio Bruttomesso – In your opinion, what does the city of Santander contribute in making the Port more attractive than others?

José Joaquín Martínez Sieso – Cities usually provide ports with the necessary operational resources that have a bearing on the port's attractiveness and competitiveness: human capital, infrastructure, supplies and services, logistics, tourist attractions. Santander has all these factors in different degrees and they have an influence on the development of the port. However, we must also highlight

the presence of an increasingly important ingredient in relation to the competitiveness of a port: the commitment and collaboration of local and regional institutions, i.e. the Town Council and the regional autonomous Government. Fortunately, in recent years our understanding has been complete and very positive.



Entry into service of the underpass beneath the Pereda Gardens. June 21, 2014. José Joaquín Martínez Sieso, President of the Port Authority of Santander; Ignacio Diego, President of Cantabria, Carolina Botín, Director of International and Institutional Relations; and Iñigo de la Serna, Mayor of Santander. (Photo: Ana

González. IC Communication)

Rinio Bruttomesso – On the other hand, what elements do you think the Port of Santander contributes to the City to make it more competitive than others?

José Joaquín Martínez Sieso – Ports, inasmuch as they provide access to the sea, contribute many competitive advantages that contribute to the dynamism and competitiveness of their cities. In the case of Santander, we could point out the benefits for the local productive fabric of the connectivity provided to international transport networks, facilitating their integration and competitiveness in global markets. Another aspect is its role in attracting industrial and service businesses, i.e. attracting productive investment.

On the other hand, the port is also contributing to the construction of the new city design through the revitalization of the waterfront-port, an operation that will strengthen the position and competitiveness of Santander in national and international urban networks.



Docks and facilities of the Port of Santander (Collection of the Port Authority of Santander. Photo: Asturias, Foto Asturias S.L.)

Rinio Bruttomesso – The Port has been and is a key factor in the urban construction of Santander; a major example of this is the restructuring of the waterfront that you just mentioned. What changes can we expect in the life of the city and the port as a result of this operation?

José Joaquín Martínez Sieso – The agreements between the relevant public administrations regarding the restructuring of the "waterfront" in Santander, apart from resulting in a shared view of this area, has led to a change in port-city relations, opening the way to long-term cooperation prospects.

The first fruits of this joint work are positive synergies for both parties. The restructuring of the San Martin area, boosted by the ISAF World Sailing Championship last September, and the construction of the Botín Art and Culture Centre on the Maura-Albareda docks, a cultural facility promoted by the leading private foundation in Spain, are actions that, in addition to revitalising the city centre, enhance and strengthen the city's international outlook. The driving force generated is not only clearly seen in an improvement in the aspect of the city and of social areas but also in the fact that it transcends to the local productive fabric, stimulating economic activity in leisure, culture, trade and other fields.

On the other hand, the construction of the promenade that runs along the north pier in the Malian inner harbour and Marga Park, with its leisure facilities and walks has substantially improved the quality of life of the residents of the Castilla-Hermida district and offers an interesting opportunity for the revitalisation of businesses in the area by making it more attractive.

Regarding the port, this new scenario, apart from allowing us to maintain active port operations in the heart of the city coexisting in harmony with urban uses, has resulted in the enhancement of certain activities, such as water sports, leisure craft, ferries and cruise ships that will surely benefit from the cultural and recreational offer that the city is implementing in the so-called "Cultural Belt".

Rinio Bruttomesso – What other aspects regarding the Port increase the well-being of the City?

José Joaquín Martínez Sieso – One of the areas in which we can see the port's commitment to the city over the years is the improvement of the quality of urban life through the implementation of environmental sustainability initiatives: ISO 9001 and ISO 14001 certifications, introduction of "Environmental Standards", design and construction of terminals based on environmental criteria, monitoring of quality indicators regarding noise, air, water, waste management, the protection of natural habitats, and so on.

Secondly, and at a cultural level, we must note the conservation and enhancement work performed on port heritage assets through initiatives such as the rehabilitation of buildings, such as the Palacete del Embarcadero or the Cabo Mayor Lighthouse, facilities such as the Gamazo Dam or the Grúa de Piedra. We must not forget the exhibitions held in some of these buildings, which help to broaden the city's cultural assets.

Finally, and in close collaboration with the Cantabria University and the International University Menéndez Pelayo, the Port Authority has launched the International Port Technology and Administration Centre that, within the Cantabria International Campus framework, promotes sector-related skills and innovation, enhances cooperation between companies, scientists and universities and participates in global networks.

Rinio Bruttomesso – Bearing in mind the basis of port-city dialogue and cooperation established during these years in Santander and the fruits of the same, from the point of view of the Port, what areas do you think will be the basis of port-city collaboration in the near future?

José Joaquín Martínez Sieso – Without doubt, the next event that will open up a new stage in port-city collaboration will be the call for the international tender for ideas to restructure the waterfront that, based on the signing of the addendum to the agreement on the waterfront in the summer of 2013 by the Ministry of Development, State Ports, the Government of Cantabria, the Port Authority and the City Council of Santander, will give new impetus to the renovation of the city's waterfront and port.

We expect the most prestigious international urban design studios and professionals to submit proposals to this tender scheduled for 2014. In addition, citizens will have the chance to assess the different alternatives submitted by the experts.

Rinio Bruttomesso – Finally, could you give us your view on the future of Santander with regards to the Port?

José Joaquín Martínez Sieso – Yes, one of the challenges that Santander must face to become one of the key players in the new global network that moves wealth around the world is to preserve, attract and cultivate talent, i.e. what experts like Richard Florida call the “creative class”; I believe that our city has the necessary conditions that are conducive to innovation and creativity, where good ideas can arise, be disseminated and adopted; an ecosystem in which a particularly fertile environment will become the basis for long-term well-being and progress.



Aerial view of the City and Port of Santander. (Collection of the Port Authority of

Santander. Photo: Foto Asturias S.L.)

Throughout its history, Santander has enjoyed a constant flow of opportunities to exert its capabilities through the exploration of its maritime vocation and by promoting that vocation we shall surely continue to enjoy new advantages and benefits. The port will continue to be a key asset in the construction of Santander's future.

Head image: Aerial view of the Port of Santander. (Collection of the Port Authority of Santander. Photo: Foto Asturias S.L.)

Entrevista a José Joaquín Martínez Sieso, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander

Rinio Bruttomesso – De un tiempo a esta parte, puertos y ciudades portuarias vienen atravesando una etapa de profundos cambios estructurales. En su opinión, ¿qué factores subyacen bajo estas mutaciones?

José Joaquín Martínez Sieso – Durante las últimas tres décadas, los procesos de globalización económica, los avances tecnológicos y el creciente arraigo de una conciencia ambiental han sido los principales motores de las transformaciones que vienen experimentando puertos y ciudades; conceptos como competitividad, productividad y sostenibilidad seguirán forjando el devenir de las ciudades

portuarias.

Rinio Bruttomesso – ¿Cómo se manifiestan en el transporte, especialmente en el marítimo, estos cambios estructurales?

José Joaquín Martínez Sieso – La logística y la intermodalidad son hoy factores clave en la construcción y funcionamiento de las cadenas globales de producción, en el abastecimiento de los mercados y en la prestación de servicios de transporte "puerta a puerta". Y, en razón a ello, al tiempo que cargadores y operadores logísticos han ido adquiriendo un creciente protagonismo en la gestión de estos procesos, se viene observando cómo algunas navieras asumen la gestión directa de terminales portuarias y corredores de transporte en la búsqueda de ventajas competitivas en precio y servicio.

Este fenómeno de integración vertical del negocio se relaciona y se superpone con otros, como la tendencia a la concentración empresarial en el sector naviero o la creciente presencia de compañías estibadoras globales, que están modificando las condiciones del mercado.

Buques operando en los muelles de Raos del Puerto de Santander. (Foto: APS)

Paralelamente a estos cambios organizativos, se viene produciendo una sustancial transformación del mapa mundial de rutas marítimas. Hoy, esta cartografía es más compleja y diversa por el efecto combinado de la incorporación de nuevas áreas geoeconómicas al comercio mundial, el incremento de los intercambios y de los flujos de transporte y, más localmente, por el impulso a las autopistas del mar y el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia como alternativa más sostenible frente al transporte por carretera. Es de esperar que esta reconfiguración de las rutas marítimas se vea sustancialmente dinamizada en el corto plazo por la entrada en servicio de la ampliación del Canal de Panamá; y más a largo plazo, por las nuevas oportunidades que el deshielo del Ártico ofrecerá.

Otro de los ámbitos en el que se vienen focalizando los cambios en el transporte marítimo es el propio vehículo, a través del aumento del tamaño de los buques, la creciente especialización de las flotas, su modernización tecnológica, los esfuerzos por reducir sus consumos de energía, o la incorporación de nuevos combustibles, como el LGN, para su propulsión.

Rinio Bruttomesso – Y… ¿En los puertos?

José Joaquín Martínez Sieso – Los puertos, exigidos por su papel central en el funcionamiento de una economía globalizada, se esfuerzan por dar cumplida respuesta a estos cambios transformando tanto sus condiciones infraestructurales como sus tecnologías, prácticas y modelos organizativos: incremento de capacidad física, mejora de su accesibilidad marítima y terrestre, explotación de su potencial intermodal y logístico; reformando sus condiciones organizativas a través de cambios legislativos, el creciente protagonismo de la iniciativa privada en la gestión y explotación portuaria, la creación y potenciación de terminales especializadas y la automatización de su operativa; la adopción de estándares y normativas internacionales en cuanto a calidad, protección ambiental, seguridad, etc.

En definitiva, asistimos a un cambio de profundo calado.

José Joaquín Martínez Sieso. (Foto: Ana González. IC Comunicación)

Rinio Bruttomesso – A su juicio, ¿Cómo están afectando a las relaciones puerto-ciudad las transformaciones en el transporte y los puertos que acaba de describir?

José Joaquín Martínez Sieso – En mi opinión, lo que se viene manifestando en las ciudades portuarias es un singular proceso consistente en la superposición de dos dinámicas: la urbana y la portuaria, impulsadas por motores de cambio globales que interactúan sobre sus distintos planos de convivencia (espacial, económico, ambiental, cultural, etc.). Así, mientras que una parte de estas interacciones presentan resultados positivos y son fuente de poderosas sinergias y oportunidades para puertos y ciudades, otras pueden provocar el efecto contrario. Si estos efectos perjudiciales no se resuelven adecuadamente, pueden llegar a transformarse en debilidades o amenazas para ambos. Procede construir una convivencia sustentada en el diálogo, la empatía y el consenso, y orientada hacia la conciliación de intereses y la cooperación.

Rinio Bruttomesso – Uno de los ejes clave en torno a los que ha venido girando el diálogo puerto-ciudad, es el de la recualificación de los frentes marítimos. A este tradicional foco de atención se vienen sumando nuevos elementos de interés común tales como los cruceros o la náutica deportiva y de recreo. ¿Cuál es su punto de vista respecto de la convergencia y colaboración puerto-ciudad en estos

ámbitos?

José Joaquín Martínez Sieso – Santander es un ejemplo extraordinario de este proceso, que es un modelo para muchos otros puertos del mundo que vienen a conocer nuestra experiencia. La reconversión de los frentes marítimo-portuarios, así como sus modelos de gestión, ocupan y seguirán ocupando un lugar principal en las relaciones puerto–ciudad. Hoy, las tendencias en las operaciones de recualificación de los "waterfronts" parecen apuntar hacia concepciones fundamentadas en parámetros de sostenibilidad económica, social y ambiental y de colaboración público-privada.

Terminal de pasajeros y frente marítimo del Puerto de Santander 2014. (Colección APS. Foto: Foto Asturias S.L.)

En cuanto a la náutica deportiva, de recreo y los cruceros, hay que señalar que en torno a estas actividades confluyen una serie de circunstancias que hacen de ellas germen de interesantes oportunidades de relación puerto-ciudad. En primer lugar, son prácticas en auge, a las que día a día acceden públicos cada vez más amplios. En segundo lugar, permiten al ciudadano tener una experiencia directa con una parte de la realidad de los puertos. Viajar en barco, o navegar y competir en veleros, son formas de acercamiento a la cultura marítima que, en alguna medida, contribuyen a arraigar sus valores e inducen nuevas percepciones sobre los puertos. En tercer lugar, tienen vocación de constituirse en fuente de negocio para las economías locales. Y, finalmente, son funciones que suelen encajar muy bien en las operaciones de recualificación de frentes marítimos.

Rinio Bruttomesso – La aplicación del concepto "smart" a los espacios urbanos y portuarios parece que comienza a situarse como un nuevo campo de articulación y relación puerto-ciudad. ¿Cuál es su visión respecto de este asunto?

José Joaquín Martínez Sieso – Estoy convencido de que la convergencia de puertos y ciudades en la aplicación de tecnologías y servicios "smart" abrirá un nuevo y prometedor campo de colaboración, con resultados hoy aún difíciles de prever, ya que nos encontramos todavía en una etapa muy temprana, intentando comprender los instrumentos que tenemos a nuestro alcance y su potencial.

Hasta ahora, puertos y ciudades vienen experimentando en este campo

separadamente y, por lo pronto, las ciudades, que parece que se han adentrado en él más tempranamente que los puertos, como en Santander, seguro que pueden ofrecer interesantes experiencias para la traducción de este concepto al ámbito portuario. En España, nuestro sistema portuario ha identificado recientemente la expresión “puertos inteligentes” como una de las líneas de investigación prioritarias para el incremento de su competitividad.

La concurrencia puerto-ciudad alrededor del término “smart” se encuentra en sus primeras fases de exploración. RETE, en la primavera de 2013, organizó en Tarragona un seminario sobre este tema, y la Asociación Internacional Ciudades y Puertos (AIVP) ha consagrado a ello este año su XIV Conferencia Mundial. En nuestro caso, mantenemos además unas óptimas relaciones con la Universidad de Cantabria, que es una de las más productivas y avanzadas de España. De todas estas sinergias vamos a extraer lecciones muy innovadoras.

Rinio Bruttomesso – En su opinión, ¿Qué elementos cree usted que aporta la ciudad de Santander para hacer más atractivo el Puerto frente a otros?

José Joaquín Martínez Sieso – Generalmente las ciudades proporcionan a los puertos recursos indispensables para su funcionamiento y que inciden en su atractivo y competitividad: capital humano, infraestructuras, suministros y servicios, ventajas logísticas, atractivos turísticos. En Santander todos estos factores, en diferente grado, vienen incidiendo en el desarrollo del Puerto. Ahora bien, junto a ellos quisiera resaltar la presencia de un ingrediente de creciente importancia en la competitividad de los puertos: el compromiso y la colaboración de las instituciones locales y regionales, es decir, del Ayuntamiento y del Gobierno autónomo. Afortunadamente, el entendimiento en los últimos años viene siendo total y muy positivo.

Entrada en servicio del paso inferior situado bajo los Jardines de Pereda. 21 de junio de 2014. José Joaquín Martínez Sieso, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander; Ignacio Diego, Presidente de Cantabria; Carolina Botín, Directora de Relaciones Institucionales e Internacionales de la Fundación Botín; e Iñigo de la Serna, Alcalde de Santander. (Foto: Ana González. IC Comunicación)

Rinio Bruttomesso – Y, por el contrario ¿Qué elementos cree usted que aporta hoy el Puerto de Santander a la Ciudad para hacerla más competitiva frente a

otras?

José Joaquín Martínez Sieso – Los puertos, en tanto que plataformas de acceso al mar, dotan a aquellas ciudades que los disfrutan de numerosas ventajas comparativas que contribuyen a su dinamismo y competitividad. En el caso de Santander podríamos destacar, de una parte, la conectividad que se proporciona al tejido productivo local a las redes de transporte internacional, facilitando su integración y competitividad en mercados de dimensión y funcionamiento global; y de otra, su papel como un factor de localización de empresas industriales y de servicios y, por tanto, de atracción de inversión productiva.

Por otro lado, el Puerto también está contribuyendo a la construcción del nuevo modelo de ciudad a través de la revitalización del frente marítimo-portuario, operación que está llamada a reforzar la posición y competitividad de Santander en las redes urbanas nacionales e internacionales.

Muelles e instalaciones del Puerto de Santander. (Colección APS. Foto: Foto Asturias S.L.)

Rinio Bruttomesso – El Puerto ha sido y es un factor clave en la construcción de la escena urbana de Santander, siendo un notorio ejemplo de ello la remodelación del frente marítimo que usted menciona. ¿Qué cambios cabe esperar en el dinamismo de la ciudad y el puerto como resultado de esta operación?

José Joaquín Martínez Sieso – El trabajo de concertación entre las administraciones competentes para la reconversión del “waterfront” de Santander, además de permitir construir y desarrollar una visión común de estos espacios, ha propiciado un cambio de mentalidad en las relaciones puerto-ciudad, abriendo una senda de colaboración de largo recorrido.

Los primeros frutos de este trabajo conjunto evidencian sinergias positivas para ambas partes. La regeneración de la zona de San Martín, impulsada por la celebración del Campeonato del Mundo de Vela ISAF el pasado mes de septiembre, y la construcción del Centro Botín de Arte y Cultura en los muelles de Maura-Albareda, equipamiento cultural promovido por la primera fundación privada de España, son intervenciones que, además de revitalizar el centro urbano, favorecen y fortalecen la proyección internacional de la ciudad. Su efecto motriz no sólo tiene

reflejo inmediato en la mejora de la escena urbana y de los espacios de convivencia de la ciudad, sino que trasciende al tejido productivo local, estimulando la actividad económica en ámbitos tales como el ocio, la cultura, el comercio, etc.

Por su parte, la construcción del paseo marítimo que transcurre a lo largo de muelle norte de la Dársena de Maliaño y el Parque de la Marga, con su dotación de espacios de esparcimiento, paseo y estancia, además de mejorar sustancialmente la calidad de vida de los residentes del distrito Castilla-Hermida, ofrece una interesante oportunidad para la dinamización de los negocios de la zona, al ganar ésta en atractivo urbano.

Al Puerto, por su parte, este nuevo escenario le permite, además de mantener activas funciones portuarias en el corazón de la ciudad conviviendo en armonía con usos urbanos, la potenciación de segmentos de actividad como náutica deportiva y de recreo, los ferries y los cruceros, que a buen seguro se verán beneficiados por la oferta cultural y recreativa que la ciudad está articulando alrededor del denominado “Anillo Cultural”.

Rinio Bruttomesso – ¿En qué otros aspectos está actuando el Puerto para incrementar el bienestar de la Ciudad?

José Joaquín Martínez Sieso – Uno de los ámbitos en los que a lo largo de los años se viene manifestado de forma más notoria el compromiso del puerto con la ciudad es el de la mejora de la calidad de vida urbana a través de la implementación de iniciativas en el ámbito de la sostenibilidad ambiental: certificaciones ISO 9001 e ISO 14001, implantación de “Normas Ambientales”, diseño y construcción de terminales bajo criterios ambientales, monitorización de indicadores de calidad acústica, del aire, del agua, gestión de residuos, la protección de hábitats naturales, etcétera.

En segundo lugar, y en el plano cultural, hay que señalar las labores de conservación y puesta en valor del patrimonio portuario a través de iniciativas tales como la rehabilitación de inmuebles como el Palacete del Embarcadero o el Faro de Cabo Mayor, de instalaciones como el Dique de Gamazo o la Grúa de Piedra. A lo que hay que sumar las actividades expositivas que se desarrollan en algunos de estos espacios, que contribuyen a ampliar la oferta cultural de la ciudad.

Finalmente, y en estrecha colaboración con las universidades de Cantabria e Internacional Menéndez Pelayo, la Autoridad Portuaria ha puesto en marcha instrumentos como el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria que, enmarcado en Cantabria Campus Internacional, tiene como finalidad promover la capacitación e innovación sectorial, facilitar la colaboración entre entornos empresariales, científicos y universitarios, y participar en las redes globales.

Rinio Bruttomesso – Teniendo presente las bases de diálogo y cooperación puerto-ciudad fijadas durante estos años en Santander y los frutos de la misma, desde el punto de vista del Puerto, ¿Qué ámbitos perfilarán la agenda de colaboración puerto-ciudad en los próximos años?

José Joaquín Martínez Sieso – Sin duda, el próximo suceso destinado a abrir una nueva etapa en la colaboración puerto-ciudad, lo constituye la convocatoria del concurso internacional de ideas para la ordenación del frente marítimo que, propiciado por la rúbrica el verano de 2013 de la adenda al convenio del Frente Marítimo por el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria, la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Santander, supondrá un nuevo impulso al proceso de renovación de la fachada marítimo-portuaria de la ciudad.

A esta convocatoria, prevista para 2014, se espera que concurran los más prestigiosos estudios y profesionales internacionales del diseño y la planificación urbana. Además, el ciudadano tendrá la oportunidad de valorar las diferentes alternativas que se planteen por los técnicos.

Rinio Bruttomesso – Para finalizar, ¿Podría trazar desde la óptica del Puerto su visión de futuro sobre Santander?

José Joaquín Martínez Sieso – Sí, uno de los retos a los que Santander debe enfrentarse para posicionarse entre los actores relevantes de la nueva red mundial de circulación de la riqueza, es conservar, atraer y cultivar talento, es decir, lo que expertos como Richard Florida denominan “clases creativas”, creo que nuestra ciudad cuenta con las condiciones necesarias para que en ella fructifique un hábitat propicio a la innovación y la creatividad, en el que broten, se difundan y adopten las buenas ideas; un ecosistema en el que las prácticas que caracterizan a los entornos singularmente fértiles se constituyan en la base de un bienestar y progreso

duradero.

Vista área de la Ciudad y el Puerto de Santander. (Colección APS. Foto: Foto Asturias S.L.)

Santander, a lo largo de su historia, ha encontrado en la exploración de su vocación marítima un constante yacimiento de oportunidades para la movilización de sus capacidades; y a buen seguro que la potenciación de dicha vocación seguirá proporcionado nuevas ventajas y beneficios. El Puerto continuará siendo un activo clave en la construcción de su futuro.

Head image: Vista área del Puerto de Santander. (Colección APS. Foto: Foto Asturias S.L.)