

È a partire dalla seconda metà del XX secolo che a seguito di un cambiamento della struttura produttiva la città si posiziona come centro di servizi, in particolare incentrato sul turismo, e che il porto comincia a decentrare le proprie attività rispetto ai moli storici, realizzando nuove infrastrutture più adeguate alle mutate esigenze del commercio internazionale nelle aree interne all'estuario. Questo produce una certa concorrenza tra usi ricreativi del fronte d'acqua da parte della città e la necessità di crescita industriale del porto, con forti problematiche di carattere ambientale per lo più legate l'incremento dell'attività portuale.

Con la finalità di trovare un equilibrio tra finalità e interessi molteplici dei differenti fruitori del fronte marittimo, nel periodo tra il 1992-2001 il Porto di Santander elabora diversi strumenti di pianificazione che sottolineano la complessità del processo di riordinamento.

Competitività portuale, attrattività turistica e riqualificazione urbana

Nel 2001 prende avvio un vasto processo di elaborazione, informazione e ricerca di consenso, un'esperienza molto interessante in termini di collaborazione istituzionale (Autorità Portuale, Amministrazione Comunale, Governo di Cantabria, Puertos del Estado e Ministero per lo Sviluppo) che si conclude con l'approvazione del Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios e la proposta di un ordinamento spaziale finalizzato ad ottimizzare l'efficienza dell'attività portuale e a dare allo stesso tempo una risposta alle problematiche e alle esigenze urbane (tutela dell'ambiente, integrazione sociale, etc.).



Il Paseo del Muelle de Calderon oggetto di recente di un progetto di riqualificazione.

Tra gli obiettivi il miglioramento dell'attrattività turistica della città e la riqualificazione del fronte marittimo-portuale in un polo di attrazione per l'intera regione, garantendo uno sviluppo integrato sostenibile che non escluda il perseguimento di strategie di consolidamento della competitività portuale e logistica, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture (Plan Director de Infraestructuras).

Attualmente il porto, localizzato nel centro urbano di Santander, occupa quasi l'intero waterfront fino alla Bahía. La prossimità del tessuto urbano al fronte marittimo definisce un forte vincolo della città con il mare, consentendo una serie di vantaggi e benefici economici da attribuire per lo più alla posizione geografica privilegiata.



L'attuale terminal marittimo lungo la Bahía di Santander.

L'ambito portuale è articolato in tre zone: il porto storico, i moli di Maliaño e il complesso di Raos. Il porto storico è una fascia molto stretta lunga 1.900 m che si estende dal promontorio fino al terminal passeggeri a nord dell'area portuale; è stato liberato in questi anni dall'attività industriale e recuperato a passeggiata marittima. L'attività del trasporto merci si concentra nella zona di Raos a sud dell'area portuale, un polo in espansione che ha acquisito di recente anche il ruolo di nodo infrastrutturale. La zona intermedia è occupata per 3.800 m dai moli di Maliaño, dove si concentrano le attività legate alla pesca e il 12% del traffico merci.

Sostenibilità e identità marittimo-portuale

Lo spostamento del centro gravitazionale delle attività che producono un maggiore impatto sull'ambiente verso ambiti più adatti (complesso dei Raos) ha suscitato forti interesse sulle aree dismesse, che offrono un'eccellente opportunità per l'insediamento di nuovi attrattori,

per la creazione di nuove centralità e di nuove forme di relazione con il paesaggio portuale e con l'elemento acqua.



eduta aerea del porto di Santander e della zona San Martín-Gamazo. Sullo sfondo l'area su cui sarà realizzato il terminal integrato ferries/crociere.

Il progetto per la riqualificazione del fronte marittimo, che interessa circa 6 ha di superfici e 5 km di costa, ha la finalità di promuovere una migliore integrazione urbana del porto. In primo luogo la proposta progettuale punta a produrre un nuovo assetto del porto storico e la sua conversione in zona per il tempo libero, il divertimento, le attività nautico-sportive, unendo l'identità marittima e portuale dei moli con la fruizione degli stessi ad uso pubblico. Allo stesso tempo i nuovi terminal, le infrastrutture portuali ad alta capacità ed efficienza, l'ampliamento delle attività a essi connessi consentiranno al porto di conservare la sua competitività.



fronte marittimo di Santander e i moli di Maliaño dove saranno realizzati i nuovi attracchi e le strutture dedicate a ferry e navi da crociera.

Parallelamente si provvede al consolidamento dell'area centrale del fronte marittimo in quanto punto di riferimento per il traffico passeggeri e crocieristico, conservando da un lato l'edificio già esistente della stazione marittima e realizzando dall'altro una nuova infrastruttura integrata ferry/crociere, ampliando la passeggiata sull'acqua e riorganizzando il traffico urbano.



Il

complesso di Raos dove si concentrano il traffico merci e la nautica da diporto.

Head Image: Una veduta del fronte marittimo di Santander, del porto storico e del Paseo marítimo del Muelle de Calderón.