

Proyecto por el frente marítimo portuario de Santander

Santander Port Maritime Waterfront Project

Santander Port Authority, Santander City Council, the Regional Government of Cantabria, Puertos del Estado and the Ministerio de Fomento are all advancing the project to redevelop the City of Santander Port Maritime Waterfront, over a surface area covering 60 hectares and along 5 kilometres of seafront. Their twofold aims are to integrate the Port into the urban fabric and to consolidate a strategy of enhancing the Port of Santander's competitiveness, improving the facilities and services and developing new infrastructures, all in a sustainable way.

It is a good example of collaboration between different bodies and institutions, which serves to merge the particular interests of each authority in the common interests of the Bay of Santander.

This article describes the planning and the comprehensive management of the operation on which the above-mentioned inter-authority collaboration is based. It is an innovative process that is based not only on the signing of back-to-back agreements through Statements of Intent, Consensus and Partnership, but also on the decision to approach the operation from a technical perspective, by setting up a work group with the support of a variety of national and international advisers, which after 25 years of projects led to the signing of the agreement on 19th March 2011.

The Port of Santander lies in the urban centre of the city, running along almost the entire seafront towards the Bay. The proximity of the urban part of Santander to its Seafront defines the city's association with the sea, the former feeling the benefits of all the economic advantages that are to be obtained from an excellent geographical location when it comes to sending and receiving goods by sea.

However, the port facilities that have served as the city's economic driving force now make it difficult to enjoy the seashore. New port investments have sought to move the epicentre of the activities that have the greatest negative impact on the urban fabric out of the city centre (Raos Sector). As a result, some of the land that used to be regarded as suitable for port activity, has fallen into disuse or is now given over to clean activities; this has created an excellent opportunity to implement new attractors, in areas that are very central and associated with the landscape and the water surface, without this meaning that the port activity that has generated wealth for the community has to be banished from Santander.

Complexity associated with port planning and distribution

First it must be pointed out that planning and laying out a port service zone is a highly complex process, especially where the land on the seafront is concerned. It is a public domain area where the many users have a host of interests and objectives. Such users include the commercial port workers, institutions, passengers, those who indulge in water sports, fishermen, citizens and environmental groups.

A zone whose spatial planning and distribution is car-

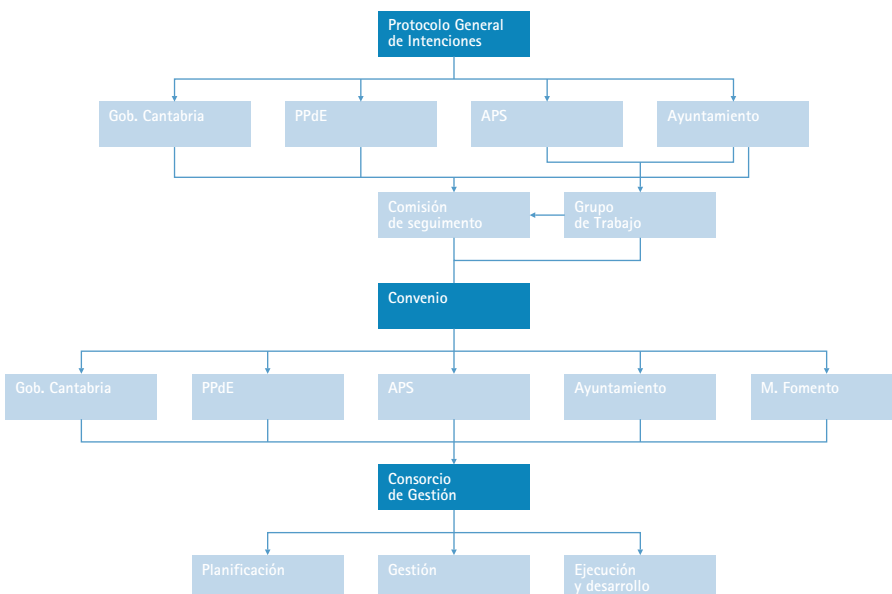
La Autoridad Portuaria de Santander, el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento son los impulsores del proyecto para la reordenación del Frente Marítimo Portuario de la ciudad de Santander, a lo largo de 60 Has de terreno y 5 km de fachada marítima. Sus objetivos son promover la mejora de la integración urbana del Puerto, y la consolidación de una estrategia de aumento de la competitividad del Puerto de Santander, la mejora de sus instalaciones y servicios y desarrollo de nuevas infraestructuras, de manera sostenible.

Se trata de un ejemplo en términos de colaboración institucional, que aglutina los intereses particulares de cada administración en defensa del interés común de la Bahía de Santander.

El presente artículo describe la planificación y la gestión integral de la operación que sustenta la mencionada concertación interadministrativa. Un proceso innovador que se basa en la suscripción de acuerdos consecutivos a través de las figuras del Protocolo, Convenio y Consorcio; y en la decisión de abordar la operación desde un plano técnico, a través de la creación de un grupo de trabajo con el apoyo de diversos asesores nacionales e internacionales, que tras 25 años de proyectos condujeron a la rúbrica del acuerdo el 19 de marzo de 2011.

El Puerto de Santander está localizado en el centro urbano de la ciudad, ocupando prácticamente la totalidad de su fachada marítima hacia la Bahía. La proximidad de la trama urbana de Santander a su Frente Marítimo define la vinculación de la ciudad con el mar, beneficiándose de las ventajas económicas que supone una situación geográfica privilegiada a la hora de recibir y enviar mercancías por mar.

Ana M^a Prieto Sierra
Flavio Tejada Gorráiz
Vicente Estebaranz Parra



Un proceso innovador de acuerdos consecutivos:
 Protocolo, Convenio y Consorcio

Planning and comprehensive management of the operation
 based on inter-authority collaboration.

Sin embargo las instalaciones portuarias que han sido el motor económico de la ciudad, suponen en la actualidad una dificultad para el disfrute del litoral. Nuevas inversiones portuarias han buscado el desplazamiento del centro de gravedad de las actividades con un mayor impacto sobre el medio urbano hacia ámbitos más alejados (sector de Raos). En consecuencia, algunos de los suelos que anteriormente presentaban un uso apto para las operaciones propias de la actividad portuaria, han quedado en desuso o presentan nuevas actividades limpias y generan una excelente oportunidad para la implantación de nuevos atractores, en áreas de gran centralidad y relacionadas con el paisaje y la lámina de agua, sin por ello renunciar a la actividad portuaria generadora de riqueza para la comunidad.

Complejidad asociada a la planificación y ordenación portuaria

En primer lugar es conveniente poner de manifiesto la complejidad de la planificación y la ordenación de la zona de servicio del puerto, particularmente en los terrenos situados en el frente marítimo. Nos encontramos en un área del dominio público portuario donde concurren múltiples intereses y objetivos por parte de sus diversos usuarios, entre los que se incluyen los trabajadores del puerto comercial, instituciones, pasajeros, deportistas náuticos, pescadores, ciudadanos y grupos ambientalistas.

Un espacio cuya planificación y ordenación se articula a través de diversos instrumentos (como el plan director de infraestructuras del puerto, la delimitación de los espacios y usos portuarios, el plan especial de ordenación del puerto, o los planes generales y otros instrumentos de ordenación municipal en el caso de terrenos patrimoniales) sobre cuya formulación, tramitación y aprobación ostentan competencias al menos seis administraciones públicas de carácter central, regional y local.

Por otra parte, la actividad portuaria es fundamental en la generación de empleo y riqueza en su ámbito de influencia, y se encarga de preservar la memoria cultural del puerto y su relación con la ciudad. Sin embargo, estas bondades y beneficios sobre la comunidad no se consiguen comunicar de forma efectiva y, por tanto, no son percibidos como positivos por los ciudadanos.

Dada su condición de Puerto de Interés General, el Puerto de Santander debe plantear actividades comerciales e inversiones que respondan a las necesidades de la actividad económica nacional, dando cumplimiento a su misión de crecer en renta y empleo aportando más valor añadido a las cadenas logísticas, mediante servicios diferenciados y exclusivos que mejoren su capacidad. En este planteamiento, el Puerto de Santander ha puesto en marcha el proceso de adaptación, mejora y crecimiento de sus infraestructuras portuarias y de los accesos terrestres a través de su Plan Director de Infraestructuras, que le permitirá mejorar su posición competitiva en el sector portuario y logístico bajo criterios de eficiencia operativa, respeto al medio ambiente, viabilidad económica e integración social.

En definitiva, la ordenación de la zona de servicio del puerto, es esencial en el planteamiento estratégico del Puerto, de la Ciudad de Santander y de la Región de Cantabria, tanto para el desarrollo operativo de sus servicios e infraestructuras, como para la búsqueda de propuestas para la articulación del borde puerto-ciudad. Se trata de un proceso complejo que requiere de la concertación de las distintas administraciones con autoridad en la materia.

Más de 25 años de proyectos

A pesar de la complejidad asociada a la ordenación de los suelos de dominio público portuario, el Puerto de Santander, en respuesta a su compromiso social con la comunidad, ha venido trabajando durante más de 25 años en proyectos y actuaciones vinculados al largo borde puerto-ciudad.

Algunas de estas propuestas fracasaron por ausencia de viabilidad; en particular por la carencia de consenso entre las diferentes administraciones competentes. La viabilidad integral de los modelos, que implica la sostenibilidad social, económica, ambiental e institucional de las propuestas, debería haber sido el punto de partida. Ello mostró la necesidad de definir hojas de ruta para la planificación, gestión e implementación del modelo de intervención.

Sin embargo se han acometido otras muchas actuaciones que han significado los primeros pasos para abordar la planificación integral del Frente Marítimo Por-

ried out through legal means (such as the port infrastructure master plan, demarcating the port uses and spaces, the special port distribution plan or the general plans and other by-laws, in the case of patrimonial land) involving at least six different public authorities, state, regional and local, all of which have powers where drawing up, dealing with procedural matters and approval are concerned.

Furthermore, port activity is essential for creating employment and wealth in its sphere of influence, and is responsible for preserving the collective cultural memory of the port and its relationship with the city. Yet, these qualities and benefits to the community are not effectively communicated, so the citizens do not view them in a positive light.

As it is a Port of General Interest, the Port of Santander has to consider commercial and investment activities that respond to the needs of the domestic economic activity, complying with its mission to increase profit and employment by providing greater added value to the logistic chains, with distinct and exclusive services that improve its capacity. With a view to achieving this, the Port of Santander has set in motion the process of adapting, improving and enlarging its port infrastructures and the land access routes, through its Master Plan for Infrastructures, which will enable it to improve its competitive position in the port and logistics sector by applying such criteria as operational efficiency, environmental friendliness, economic feasibility and social integration.

All in all, the redistribution of the port service zone is an essential part of the Port strategic plan for the City of Santander and the Autonomous Region of Cantabria, not only for the operational development of its services and infrastructures, but also in the quest for proposals for organising the port-city boundary. It is a complex process that requires a consensus between the different authorities with jurisdiction in this area.

More than 25 years of projects

In spite of the complexity associated with restructuring the port public domain land, the Port of Santander, in response to its social commitment to the community, has been working for more than 25 years on projects and activities associated with the long port-city waterfront.

Some of these proposals failed because they proved to be unfeasible, mainly owing to a lack of consensus between the different empowered authorities. The complete feasibility of the models, which means the social, economic, environmental and institutional sustainability of the proposals, ought to have been the starting point, which brought to light the need to define roadmaps to plan, manage and implement the intervention model.

However, many other actions have been carried out that have led to the first steps being taken to tackle the comprehensive planning of the Port Maritime Waterfront, which are going to be dealt with over the next 12 years. Outstanding initiatives of an environmental nature include the comprehensive clean-up of the Bay de Santander or the opting for specialised port terminals, which are actions aimed at obtaining land so that it can be incorporated into the Port-City Project in the future, such as redeeming licences and demolishing warehouses; these are actions aimed at refurbishing port buildings for equipping, examples being: the Palacete del Embarcadero and the Maritime Station; making the Calderón Wharves and the Molnedo Dock safe and regenerating them, so that they can be transformed into an esplanade; or the diagnosis of the sustainability of the entire Port of Santander zone (SuPort). One activity that has been the subject of a special analysis because of its ability to bring together interests and be developed by consensus formulae between the different authorities, and which has been carried out during different terms of office, was the Raos Swing Bridge, which has made it possible to divert heavy vehicles away so that they do not have to use the municipal roads; this has opened up opportunities to restructure the waterfront.



Nuevo diseño de la terminal mixta de cruceros y ferry permite equilibrar las actividades portuarias y ciudadanas en la bahía

Aérea del proyecto

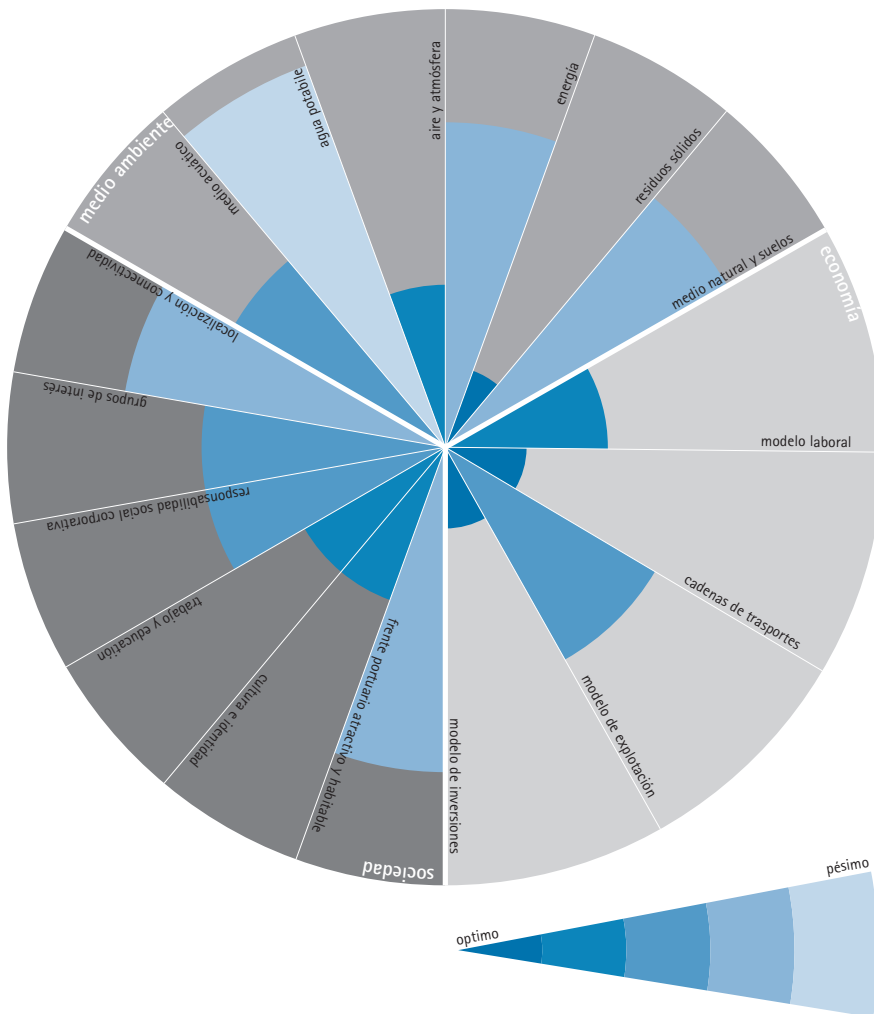
Project for the new ferry and cruise terminal which will allow to balance port and urban activities with in the bay

Project area

tuario que se va a abordar en los próximos 12 años. Destacar iniciativas de carácter ambiental, como el saneamiento integral de la Bahía de Santander o la apuesta por terminales portuarias especializadas; actuaciones dirigidas hacia la obtención de terrenos para su futura incorporación al proyecto Puerto-Ciudad, como rescates de concesiones y demolición de naves; intervenciones dedicadas a la rehabilitación de inmuebles portuarios para equipamiento, como el palacete del Embarcadero, la estación marítima; el afianzamiento y regeneración de los muelles de Calderón y la dársena de Molnedo para su posterior reconversión en paseo marítimo; o la realización de un diagnóstico de la sostenibilidad integral del Puerto de Santander (SuPort).

Una actuación que ha sido objeto de especial análisis por su capacidad de aglutinar intereses y ser desarrollada por fórmulas de consenso interadministrativo, y ejecutada en diversas legislaturas, fue el puente móvil de Raos, que ha permitido la eliminación del acceso de vehículos pesados a través del viario municipal, abriendo oportunidades de reordenación del frente.

SuPort se ha empleado como herramienta integral de sostenibilidad a lo largo del proceso de definición de la viabilidad del Frente marítimo portuario de Santander
 Diagnosis of the sustainability of the entire Port of Santander zone (SuPort)



Main premises

The process of restructuring had to define the main premises for successfully tackling this Santander Port Maritime waterfront regeneration and revitalization project:

- the need to have an overall vision of the Port Maritime Seafront.
- planning that can achieve a balance between the different actors.
- preparing a roadmap for reaching agreements between the different authorities.
- economic self-sufficiency.
- comprehensive planning, not only of the design, but also of the management and implementation of the model.

Comprehensive Management Strategy

With a view to ensuring that it would be possible to carry out the project, the management of the operation for developing the project Port Maritime Seafront Santander is based upon a judicial-legal framework that gives it sufficient future guarantees to enable it to be performed.

The sheer magnitude of the project, as well as its own commitment to social cohesion involves the need for the Public Authorities with powers in the different areas to act with a view to promoting the project in as diligent a way as possible.

This meant that the public bodies had to make firm commitments when the procedures were being dealt with, so that they could enhance an innovative management process whereby 3 milestones were defined and accepted, which would bring together what had been agreed to throughout the complex negotiation of the process:

- General statement of intent, through which the initial support of all the Authorities involved is guaranteed.
- Collaboration agreement between authorities, which elaborates upon the Statement of Intent.
- Partnership, a management body with its own distinct legal identity, formed with a view to achieving a unitary management of the project.

General Statement of Intent

The General Statement of Intent for the Port Maritime Seafront Santander project was signed on 9th April 2010 by the Santander Port Authority, Santander City Council, Puertos del Estado and the Regional Government of Cantabria. Through this document, all the authorities involved established the general framework and the methodology for developing the collaboration, based upon the initial and ongoing intention to carry on with the project regardless of any hindrance or difficulty that might arise between the different authorities.

Its purpose is to set out the conditions for performing the works and taking the actions necessary to integrate the Port of Santander into the City, as well as to develop new port infrastructures, in such a way that the solutions agreed to make it possible to implement new uses that are in harmony with the development of the City and its Port. All of this is to be done following environmental, economic and social sustainability criteria.

The Statement of Intent includes the guidelines for acting in the areas of San Martín, the Maliaño and Albareda, Varadero Wharves, and their vicinity, and the Maritime Station, which as a whole will lead to the strengthening of the City's business fabric, the creation of wealth, a considerable rise in employment, as well as an improvement in the City of Santander's positioning as a tourist attraction, turning the Port-Maritime Waterfront into yet another tourist centre in the Region of Cantabria.

These actions will also promote the consolidation of a strategy that involves increasing the competitiveness of the Port of Santander, improving its facilities and services, and developing new infrastructures in a sustainable way.

Hence, the application of suitable legal and urban-planning measures is envisaged in the Statement of Intent; these measures, supported by sustainable architectural development and design, contribute to improving environmental friendliness and the land-

Principales premisas

El proceso de reordenación debía definir las principales premisas para abordar con éxito el presente proyecto de regeneración y revitalización del frente marítimo portuario de Santander:

- necesidad de formular una visión integral del frente marítimo portuario;
- una planificación que equilibre las necesidades de los distintos actores;
- creación de una hoja de ruta para la adopción de acuerdos interadministrativos;
- autosuficiencia financiera;
- planificación integral, tanto del diseño como de la gestión e implementación del modelo.

Estrategia integral de gestión

Con el objetivo de conseguir un proyecto realizable, la gestión de la operación para el desarrollo del Proyecto Frente Marítimo Portuario Santander se sustenta en un marco jurídico-legal que le dota de suficientes garantías futuras para su efectiva ejecución.

Las dimensiones del Proyecto, así como su propia vocación de cohesión social conlleva la necesidad de que las Administraciones Públicas con competencias en la materia actúen como si de una sola se tratase, con la voluntad común de promover el Proyecto de la forma más diligente posible.

Para ello, los organismos públicos participantes debían adoptar compromisos firmes en su tramitación, impulsando un innovador proceso de gestión mediante la suscripción de tres hitos que consolidan lo acordado a lo largo de la compleja negociación del proceso:

- Protocolo general de intenciones, mediante el que se asegura el apoyo inicial de todas las Administraciones intervinientes.
- Convenio interadministrativo de colaboración, que desarrolle el Protocolo de Intenciones.
- Consorcio, un ente de gestión con personalidad jurídica propia, constituido con el objetivo de conseguir una gestión unitaria del proyecto.

Protocolo general de intenciones

El Protocolo General de Intenciones para el Proyecto Frente Marítimo Portuario Santander fue suscrito el 9 de abril de 2010 por la Autoridad Portuaria de Santander, el Ayuntamiento de Santander, Puertos del Estado y el Gobierno de Cantabria. Mediante este documento, todas las administraciones implicadas procedieron a fijar el marco general y la metodología para el desarrollo de la colaboración, constiuyéndose en el referente inicial y perpetuo del Proyecto ante cualquier obstáculo que pueda surgir entre las relaciones interadministrativas.

Su objetivo es establecer las condiciones para llevar a cabo las obras y actuaciones necesarias para la integración del Puerto de Santander en la Ciudad, así como el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias, de forma que las soluciones acordadas permitan la implantación de nuevos usos acordes con el desarrollo de la Ciudad y su Puerto. Todo ello bajo criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social.

En el Protocolo se incluyen las pautas de intervención en las áreas de San Martín, los muelles de Maliaño y Albareda, Varadero y su entorno, y la estación marítima, que en su conjunto tendrán como consecuencia el fortalecimiento del tejido empresarial de la Ciudad, la generación de riqueza, facilitarán un considerable crecimiento del empleo, así como una mejora en el posicionamiento turístico de la Ciudad de Santander, convirtiendo el frente marítimo-portuario en un foco de atracción adicional de la Región de Cantabria.

Dichas actuaciones promoverán, además, la consolidación de una estrategia de aumento de la competitividad del Puerto de Santander, de mejora de sus instalaciones y servicios, y de desarrollo de nuevas infraestructuras de una manera sostenible.

Para ello se prevé en el Protocolo la aplicación de las medidas jurídico-urbanísticas pertinentes que, apoyadas en un diseño y desarrollo arquitectónico sostenible, coadyuven a respetar y mejorar las condiciones medioambientales y paisajísticas del frente marítimo-portuario de la Ciudad de Santander, convirtiendo a la misma en un referente internacional en criterios de sostenibilidad.

scape along the City of Santander Port-Maritime Waterfront, turning it into an international benchmark for sustainability.

The aim is for it to be an "economically self-sufficient" Project, in which the resources generated will be reinvested by the signatories for the complete and successful development of the overall operation, one which also envisages the possibility of obtaining other supplementary financing channels.

– Firstly, the resources generated will be earmarked for the urban redevelopment of the Santander port maritime waterfront with a view to achieving Port-City integration, including both the port and city elements.

– Secondly, the remaining resources generated will be allocated to the development of new port infrastructures contained in the port infrastructures Master Plan.

Work group

The Statement of Intent creates a "work group" and a "surveillance committee", as the monitoring and control body. The work group is a technical team comprising 3 representatives from the Santander Port Authority and 3 from the Santander City Council, responsible for establishing the non-port uses, the essential urban planning questions, the schedule and the investments needed to develop the project, so that they can subsequently be included in the Agreement.

The work group has been meeting on a fortnightly basis for more than 20 months, and has been able to rely on the support of an independent team of external multidisciplinary collaborators, including Arup and Pérez Llorca that have, in turn, been coordinating a group of experts who have great experience in urban design, landscaping and engineering, as well as in legal and financial matters. A policy of communication has been put into practice throughout this process, aimed at informing the general public and obtaining public consensus, as well as making sure that the Surveillance Committee is kept informed about the progress made with the different agreements.

The 10 months of negotiation led to the preparation of three documents that were of vital importance for the subsequent agreement:

- a) The Inter-Authority Agreement as a detailed definition of the obligations undertaken by the signatories.
- b) The Master Plan, as an innovative tool to guarantee the social, economic, institutional and environmental feasibility of the project.
- c) The Articles of Association of the Partnership, as the ideal management body for carrying out the project.

The work group became a forum for inter-authority debate, which made it possible to reach a consensus between the different interests, to define a project that is the first of its kind in the world.

The work group has been such a success that it has been agreed that it must carry on with its work until the project is completed, and it will be responsible for facilitating the tasks of technical coordination between the Authorities that have signed and of giving the Partnership advice about the aspects where it has decision-making powers.

Santander Port-Maritime Waterfront Agreement

On 19th March 2011, the Authorities that signed the Statement of Intent, together with the Ministerio de Fomento, signed the Inter-Authority Collaboration Agreement for the Urban Redevelopment of Santander Port-Maritime Waterfront, considering it to be a "Priority and Preferential Project" in all aspects that concerned obtaining public subsidies and/or financing, because it was a reference and benchmark model on a local, regional state and international level. All of this was based upon information contained in the Master Plan that forms an essential and inseparable part of the Agreement to which it is an appendix.

The Agreement establishes the following:

- i. The requirement that all the Authorities involved deal with the urban planning, port and environmental procedures.
- ii. The Urban Planning Partnership is established as the Project Management Body.



Se plantea como objetivo ser una operación “cerrada en sí misma”, es decir, un Proyecto “autosuficiente financieramente”, en el que los recursos generados serán reinvertidos por los firmantes para el completo y exitoso desarrollo de la operación global, contemplando también la posibilidad de obtener otras vías de financiación complementarias.

– En primer lugar, los recursos generados se destinarán a la reordenación urbanística del frente marítimo portuario de Santander para la integración Puerto-Ciudad, incluyendo tanto los elementos portuarios como ciudadanos.

– En segundo lugar, el remanente de los recursos generados se destinará al desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias recogidas en el Plan Director de infraestructuras del puerto.

Grupo de trabajo

El Protocolo crea un “grupo de trabajo” y una “comisión de seguimiento”, como órgano de vigilancia y control. El grupo de trabajo es un equipo técnico formado por tres representantes de la Autoridad Portuaria de Santander y tres del Ayuntamiento de Santander, encargado de definir, para su posterior inclusión en el Convenio, los usos no portuarios, las determinaciones urbanísticas esenciales, el calendario y las inversiones necesarias para el desarrollo del proyecto.

El grupo de trabajo se ha reunido a lo largo de más de 20 meses con una periodicidad quincenal, y ha contado con el apoyo de un equipo independiente de colaboradores externos de carácter multidisciplinar, constituido por Arup y Pérez Llorca que coordinaban a su vez a un nutrido grupo de expertos en diseño urbano, paisajismo, ingeniería, jurídicos, y financieros. Se ha mantenido a lo largo del proceso, una política de comunicación encaminada a la difusión consensuada a la opinión pública y a la Comisión de Seguimiento de los progresos en los diversos acuerdos.

Los 10 meses de negociación dieron sus frutos, en la redacción de tres documentos que son claves en el acuerdo posterior:

- a) el Convenio Interadministrativo, como definición pormenorizada de las obligaciones asumidas por las partes firmantes;
- b) el Plan Maestro, como innovadora herramienta de viabilidad del proyecto, tanto social, como económica, institucional y ambiental;
- c) los Estatutos del Consorcio, como órgano de gestión idóneo para el desarrollo del Proyecto;

El grupo de trabajo se convirtió en un foro de debate interadministrativo, que ha permitido el acuerdo entre los diversos intereses definiendo un proyecto a la vanguardia mundial.

Tal ha sido su éxito, que se ha acordado su continuidad, realizando su actividad hasta que el Proyecto sea desarrollado hasta su totalidad, y será el encargado de facilitar la labor de coordinación técnica entre las Administraciones firmantes y el asesoramiento al Consorcio en aquellos aspectos propios de sus competencias.

Convenio Frente Marítimo-Portuario de Santander

Con fecha 19 de marzo de 2011 las Administraciones firmantes del Protocolo, más el Ministerio de Fomento, suscribieron el Convenio Interadministrativo de colaboración para la Reordenación Urbanística del frente marítimo-portuario de Santander, considerando al mismo como un “Proyecto prioritario y preferente” en todo lo relativo a la obtención de financiación y/o subvenciones públicas, al ser un modelo de referencia a nivel local, autonómico, estatal e internacional. Todo ello en base a la información contenida en el Plan Maestro que forma parte conjunta e inseparable del Convenio como anexo al mismo.

El Convenio procede a determinar las siguientes cuestiones:

- i. Obligaciones de tramitación de instrumentos urbanísticos, portuarios y ambientales, de todas las Administraciones intervinientes.
- ii. Establece el Consorcio Urbanístico como Ente de Gestión del Proyecto.
- iii. Contenido de las actuaciones de reordenación urbanística pormenorizada a ejecutar en cada una de las zonas incluidas en el Proyecto.
- iv. Estructura general de inversiones e ingresos.
- v. Calendario/cronograma de la ejecución del Proyecto.

Dentro de las características innovadoras del Convenio se destaca el estableci-



Tablas de proyecto

Aérea del proyecto

Project tables

The project area today

iii. The contents of the detailed urban planning redevelopments to be carried out in each one of the zones included within the scope of the project.

iv. The general structure of investments and income.

v. The schedule/timing for carrying out the project.

One of the most outstanding characteristics of the Agreement is that it establishes systems for managing any potential variations in the investments or the income with respect to those envisaged in the Master Plan, which will have to be approved by the Partnership, after a favourable report has been prepared by the Work Group (which is still in existence and active). However, the Agreement itself guarantees that there will be Financial Self-Sufficiency, so, in the event of any deviations, the possibility of studying alternative financial channels is left open. Furthermore, if there is any surplus, this will be allocated on the basis of the contributions made by the different Authorities.

Urban Planning Partnership

One of the main questions that is being analysed by the Work Group is the ideal type of Management Body/System for the project. With a view to reaching a conclusion about this, a comparative analysis was conducted of the main urban planning Projects for major infrastructures (railways, roads and/or ports); this analysis has been conducted in Spain since midway through the 1990s. The results can be summed up with the observation that there are 3 types of management for these types of projects:

i. Signing General Statements of Intent/Inter-Authority Collaboration Agreements with subsequent independent management by those involved on the basis of their powers (each signatory concerns itself exclusively with the matters over which it has jurisdiction without any further involvement). A Surveillance Committee is set up, without establishing a specific Company or Partnership.

ii. Signing a General Statement of Intent/Collaboration Agreements that lead to a Project Management and Development Company being established.

iii. Signing a Statement of Intent/Collaboration Agreements and establishing an Urban-Planning Partnership to carry out the Project. This system has the advantages of speeding up processes and the management being controlled by a specific body, and it also has the advantage of avoiding any drawbacks associated with the complex and restrictive regime that would apply to setting up a commercial company with these same characteristics. The Urban-Planning Partnership will act as the urban-planning management body with powers delegated by the signatories to formulate the new arrangements for the area affected, and to enact or to promote the urban planning activities, the infra-

miento de sistemas de gestión sobre las posibles variaciones en las inversiones o en los ingresos, frente a los previstos en el Plan Maestro, que deberán ser aprobados por el Consorcio, previo informe favorable del Grupo de Trabajo (que se mantiene vigente y activo). En todo caso, el propio Convenio garantiza que se mantendrá la Autosuficiencia Financiera, por lo que, frente a eventuales desviaciones, se contempla la posibilidad del estudio de vías de financiación alternativas, o revisión de inversiones. Asimismo, en caso de existir remanentes, éstos se destinarán según las aportaciones de las administraciones.

Consorcio Urbanístico

Una de las principales cuestiones objeto de análisis en el seno del Grupo de Trabajo ha sido el tipo de órgano/sistema de gestión idóneo para el proyecto. A los efectos de alcanzar una conclusión al respecto se realizó un análisis comparativo de los principales proyectos de integración urbanística de grandes infraestructuras (ferroviarias, viarias y/o portuarias) que se han venido desarrollando en España desde mediados de la década de 1990. El resultado se resume en la constatación de la existencia de 3 tipos de gestión para este tipo de proyectos:

- i. Suscripción de Protocolos generales de intenciones/Convenios de colaboración interadministrativa y posterior gestión competencial independiente de los intervinientes (cada firmante se ocupa exclusivamente de la realización de las materias de su competencia sin mayor implicación). Se crea una Comisión de Seguimiento, sin constitución de Sociedad o Consorcio específico.
- ii. Suscripción de Protocolos/Convenios de colaboración que concluyen con la constitución de una Sociedad de Gestión y desarrollo del proyecto.
- iii. Suscripción de Protocolos/Convenios de colaboración con la constitución de un Consorcio Urbanístico para el desarrollo del proyecto. Mediante este sistema se obtienen ventajas de agilización y control de la gestión por un ente específico, y además se evitan posibles inconvenientes asociados al complejo y restrictivo régimen aplicable para la constitución de una sociedad mercantil de estas características. El Consorcio Urbanístico actuará como órgano de gestión urbanística con facultades delegadas por los firmantes para formular la nueva ordenación del ámbito afectado, y para ejecutar o promover las actuaciones urbanísticas, las obras de infraestructura y nuevos equipamientos y, en su caso, su gestión, que hayan sido o deban ser necesariamente aprobadas por parte de las Administraciones integrantes. El Consorcio está capacitado para la creación de entes o sociedades instrumentales para el cumplimiento de sus fines, y permite la participación de capital privado, lo que facilitaría la implicación de instituciones bancarias en el arranque de la financiación de las obras.

Por lo anterior se acordó la figura del Consorcio Urbanístico como órgano idóneo para la gestión del Proyecto, y así se ha recogido en el Convenio rubricado y en los estatutos elaborados para su constitución.

SmartBay. Santander Bahía Inteligente

Los territorios costeros son espacios abiertos al intercambio de personas y bienes. Estas ubicaciones, han venido desarrollado una capacidad de atracción de la innovación y han sido siempre puerta de entrada de las nuevas ideas y modelos. Es esa misma tradición basada en el intercambio y su morfología como espacios de alta representatividad lo que les permite ahondar sus raíces en el sustrato de la economía del conocimiento.

SmartBay Santander es un nuevo concepto de intervención territorial, que identificando los valores de las regiones costeras, introduce una nueva generación de modelos productivos que catalizan el cambio de modelo económico, con el objetivo de formar, atraer y retener al mejor talento creativo, que constituye el motor para generar economías dinámicas que se desarrollen frente al mar.

Santander. Territorio del Conocimiento

Las empresas y los territorios responsables social, medioambiental y económicamente resultan más competitivos en una economía globalizada. Por ello, en los últimos años se está produciendo una evolución en la concepción de las infraestructuras del conocimiento a través de los denominados parques tecnológicos de tercera generación. En ellos, la innovación se trata como un concepto amplio

structure works and new facilities and, when in order, to run them, which will necessarily have had to be approved by the constituent Authorities. The Partnership is empowered to set up bodies or companies that are needed to fulfil its purposes, and to permit the involvement of private capital, which would allow for the involvement of banks where starting to finance the works is concerned.

In view of the above, it was agreed that the Urban-Planning Partnership would be the ideal body to manage the project, and this is what is stated in the signed agreement and in the Articles of Association prepared in order to set it up.

SmartBay. Santander Intelligent Bay

The coastland is an area open to exchange where people and goods are concerned. It is a location that has been developing its ability to encourage innovation and has always been open to new ideas and models. It is this tradition based upon exchange and its morphology as a highly-representative space that enables the coastland to allow its roots to sink more deeply into the substratum of knowledge economy.

SmartBay Santander is a new concept in territorial involvement, which by identifying the values of the coastal regions, presents a new generation of production models that catalyse the changing of the economic model, with a view to training, attracting and retaining the best creative talent, which constitutes the driving force for generating dynamic economies that develop by the sea.

Santander. Territory of knowledge

Companies and land that are socially, environmentally and economically responsible are more *competitive* in a globalised economy. That is why in recent years the concept of knowledge infrastructures has evolved through what have come to be known as third-generation technology parks. Innovation is treated as a broad concept here, one which is produced openly in ongoing processes of learning and contact with the environment and the community, and by the backup services that generate these types of infrastructures. Its location is not arbitrary, and neither is the atmosphere of innovation that surrounds it. The new creative

que se produce de forma abierta en procesos continuos de aprendizaje y contacto con el entorno y la comunidad, y por los servicios de soporte que generan este tipo de infraestructuras. Su localización no es arbitraria, así como el ambiente de innovación que lo circunscribe. La nueva economía creativa promueve que los territorios deben ser capaces de dotarse de un entorno competitivo y encontrar un equilibrio inteligente entre su estrategia económica, la cohesión y desarrollo social y la sensibilidad y cuidado del medio ambiente.

La intervención sobre los terrenos del frente marítimo de Santander genera un área de oportunidad única, que ha requerido una reflexión conjunta de los diversos agentes interesados para hacer una apuesta inequívoca de futuro. El nuevo proyecto crea las condiciones apropiadas para satisfacer las expectativas de una comunidad diversa, a la vez que brinda nuevos estímulos a las empresas e instituciones innovadoras, contribuyendo a consolidar la competitividad del territorio. Para ello, SmartBay Santander trabaja desde el papel de la planificación urbana y portuaria pretendiendo constituirse como un entorno resiliente, con adaptabilidad al cambio y abierto a la innovación, convirtiéndose en un laboratorio urbano en el que la sociedad de la innovación pueda testar nuevos modelos de planificación, gestión e implementación de territorios marítimos y portuarios, convirtiéndose en un referente global.

Vectores de Diseño

Santander a través de este proyecto aspira a posicionarse como referente internacional en cinco vectores de la innovación y del conocimiento:

SmartBay - Cultura

Un nuevo territorio referente cultural de vanguardia del siglo XXI, conformando un espacio que posiciona a la Bahía como la capitalidad cultural del Cantábrico. El nuevo espacio Centro Botín de Arte y Cultura, el Museo Marítimo o el Palacio de Festivales, o la apuesta por el Landart son los principales activos culturales del nuevo Frente Marítimo Portuario de la Ciudad de Santander.

SmartBay - Innovación

La creación de un Parque Tecnológico Urbano como un nuevo concepto de regeneración de espacios productivos, compitiendo en la economía del conocimiento

economy encourages the land to be able to provide itself with a competitive environment and to find an intelligent balance between its economic strategy, cohesion and social development on the one hand, and environmental awareness and friendliness, on the other hand.

The actions taken on Santander maritime waterfront create a unique opportunity, which has required the different interested parties to reflect as a whole, in order to make a clear and unequivocal step towards the future. The new project establishes the suitable conditions for living up to the expectations of a mixed community, while at the same time giving fresh encouragement and incentives to innovative companies and institutions, thus contributing to firmly establish the area's competitiveness.

To this end, SmartBay Santander is working from an urban and port planning perspective, endeavouring to establish itself as a resilient environment that can adapt to change and is open to innovation, thus becoming an urban laboratory in which the society of innovation can test new planning, management and implementation models for maritime and port land, thereby turning it into a global benchmark.

Design Vectors

Through this project, Santander aspires to position itself as an international benchmark in 5 innovation and knowledge vectors:

SmartBay - Culture

A new avant-garde cultural benchmark for the 21st century, creating a space that positions the Bay as the cultural capital of the Bay of Biscay. The new Botin Art and Culture Centre, the Maritime Museum or the Festival Palace, or the decision to go ahead with the Landart are the main cultural assets in the new City of Santander port maritime seafont.

SmartBay - Innovation

The creation of an Urban Technological Park as a new concept in the regeneration of production spaces, competing in the knowledge economy; the generation of a new technological district in the Bay de Santander, making the new uses compatible with the existing



to; la generación de un nuevo distrito tecnológico en la Bahía de Santander, compatibilizando los nuevos usos con los existentes; la formación del talento y la investigación, forman parte inherente de SmartBay, por medio de instalaciones como el Instituto Español de Oceanografía, el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria, o la Universidad de Cantabria, en un entorno de relación directa con el mar.

SmartBay - Náutica

El inigualable entorno natural para la práctica de los deportes náuticos, así como las instalaciones actuales y futuras previstas, generan una oportunidad única para la, iniciación y competición de los deportes que relacionan al hombre con la mar. Santander aboga por posicionarse como un referente internacional en la formación y competición de la vela y otros deportes náuticos, albergando El Campeonato del Mundo de Vela ISAF 2014. El Centro Español de Alto Rendimiento Príncipe Felipe, se verá ampliado lo que le convertirá en un modelo internacional del máximo nivel en la preparación y competición deportiva de Vela.

SmartBay - Sostenibilidad

SmartBay, es una suma de dos conceptos innovadores: SmartPort + SmartCity. La introducción de la inteligencia en las actividades humanas, permite la optimización de los recursos, y acercar la gestión a los usuarios. Se posiciona a la vanguardia de modelos de equilibrio entre las actividades humanas y el activo medioambiental del territorio. Se han desarrollado herramientas específicas de planificación como SuPort, y de gestión posterior de la sostenibilidad, como SmartPort. Santander será un referente global no sólo de regeneración sostenible sino de rehabilitación urbana integrada. Será un nuevo distrito de bajas emisiones, que fomente un entorno sin contaminación y aproxime las últimas tecnologías a la vida cotidiana del puerto y de la ciudad.

SmartBay - Puerto Inteligente

El Frente Marítimo Portuario de Santander será un referente en el equilibrio entre las actividades portuarias y ciudadanas, maximizando las sinergias y los beneficios entre ambas, abogando por el respeto del medioambiente de la Bahía. Las nuevas terminales, tanto de gráneles sólidos minerales como agroalimentaria, nuevas infraestructuras portuarias de alta capacidad y eficiencia, como la rampa doble ro-ro en Raos 8, o la ampliación de sus actividades gracias a las nuevas infraestructuras de conexión con su hinterland, permitirán al Puerto de Santander mantenerse como un puerto multicliente y multiproducto. Como parte integrante del proyecto, la infraestructura conjunta de ferries y cruceros dará una respuesta única a la definición de las relaciones puerto ciudad, aproximando la actividad portuaria a la vida cotidiana y convirtiéndose en una atracción más de la Bahía.

Inversión responsable

En un contexto como el actual de crisis económica que dificulta el acceso a capital para la financiación, es el gran reto definir proyectos viables, superando los criterios meramente de rentabilidad y formulando una propuesta integral de viabilidad institucional, social, económica y medioambiental.

SmartBay Santander excede las expectativas de los desarrollos convencionales, generando, impactos de atracción de inversión, creación de empleo sostenido en el tiempo.

La inversión total público-privada a desarrollarse será de 570 millones de Euros:

- 170 millones de Euros se destinarán a la completa inserción del modelo urbano-portuario;

- 240 millones de Euros de inversión destinada a la construcción de nuevas edificaciones, tanto por iniciativa pública como de instituciones o privados;

- 30 millones de Euros permitirán la construcción de los nuevos espacios náutico-deportivos;

- 130 millones de Euros serán destinados a la rehabilitación urbana integrada de los distritos que bordean la actuación.

Generación de empleo, sostenido y de calidad, que permite dar trabajo a diver-

ones; nurturing talent and research, are inherent to SmartBay, through such facilities as the Spanish Oceanography Institute, the International Technology and Port Administration Centre or the University of Cantabria, in an environment in direct relationship with the sea.

SmartBay - Nautical

The incomparable natural environment for indulging in nautical sports, coupled with the current and future facilities, create a unique opportunity to develop and compete sports that link people with the sea. Santander has opted to position itself as an international benchmark in all aspects of yachting and other nautical sports, hosting the Sailing World Championships ISAF 2014. The Centro Español de Alto Rendimiento Príncipe Felipe (Príncipe Felipe High Performance Spanish Centre) will be enlarged to make it a top level international model for sailing preparation and competition.

SmartBay - Sustainability

SmartBay, is two innovative concepts combined: SmartPort + SmartCity. The introduction of intelligence into human activities, enables resources to be optimised and brings management closer to the user. It is positioned at the spearhead of models that find a balance between human activities and the environmental asset that is land. Specific planning tools have been developed such as SuPort, and for subsequent management, such as SmartPort.

Santander will be the global benchmark not only for sustainable regeneration but also for comprehensive urban rehabilitation. It will be a new low-emission district that encourages a pollution-free environment and brings the very latest technologies close to the everyday life of the Port and the City.

SmartBay - Intelligent Port

Santander Port Maritime Seafront will be a benchmark for the balance between port and city activities, maximising the synergies and the benefits for both, advocating environmental friendliness in the Bay. The new terminals, both for bulk solid minerals and agro-alimentary products, new high-capacity and efficient port infrastructures, such as the dual ro-ro ramp at Raos 8, or the increase in its activities thanks to the new connecting infrastructures with its hinterland, will enable the Port of Santander to carry on being a multi-client and multi-product port.

The joint ferry and cruise ship infrastructure, as an essential part of the project, will provide one single response to defining port-city relations, bringing the port activity close to everyday life and constituting yet another attraction in the Bay.

Responsible investment

In situations like the current economic crisis that makes it difficult to access capital for financing, the major challenge is to devise viable projects, going beyond criteria that merely revolve around profit making, and preparing a comprehensive proposal that is institutionally, socially, economically and environmentally feasible.

SmartBay Santander more than lives up to the expectations of conventional developments, generating investment attraction impact and creating employment that is sustainable in time.

The total public-private investment will be 570 million Euros:

- 170 million Euros will be allocated to the complete implementation of the urban-port model;

- 240 million Euros of investment will be allocated to the construction of new buildings, either as a result of public initiative or through institutions or private initiative;

- 30 million Euros will be earmarked for constructing new nautical and water-sport facilities;

- 130 million Euros will be given over to the comprehensive urban rehabilitation of the neighbouring districts.

tos niveles de formación convirtiéndose en un activo de la economía regional:

- 1.500 puestos de trabajo directos, de los cuales 600 estarían relacionados directamente con el conocimiento;

- generación de 850 empleos anuales durante los 10 años de obras.

Creación de una visión unitaria del frente marítimo portuario, para convertirlo en el canalizador de la vida pública de la ciudad de Santander y de la actividad que sea compatible con la misma, de forma sostenible y respetuosa con el Medioambiente y el paisaje:

- 5 kilómetros de paseos marítimos;

- 4.700 m carriles bici;

- 170.000 m² de parques y espacios libres públicos;

- 43.000 m² para equipamientos en el frente marítimo.

Bibliografía

- Protocolo General de Intenciones para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, “Proyecto Frente Marítimo Portuario de Santander”, Abril 2010.

- Convenio Interadministrativo de Colaboración para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, “Proyecto Frente Marítimo Portuario de Santander”, Marzo 2011.

- Plan Maestro para la Reordenación Urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, Marzo 2011.

Generating quality and sustainable employment that will provide work for different training levels, which will become an asset to the regional economy:

- 1,500 direct jobs, of which 600 would be associated directly with knowledge;

- creating 850 jobs a year for the 10 years that the works will take to complete;

Creating a united vision of the port maritime seafront, turning it into a means for channelling public life in the City of Santander as well as any compatible activities, and doing so in a sustainable way that is environmentally friendly and beneficial to the landscape:

- 5 kilometres of esplanades and promenades;

- 4,700 m of cycle lanes;

- 170,000 m² of public parks and spaces;

- 43,000 m² for facilities and equipment on the maritime waterfront.

Bibliography

- General Statement of Intent for the Urban Redevelopment of Santander Port Maritime Seafront, “Santander Port Maritime Seafront Project”, April 2010.

- Inter-Authority Collaboration Agreement for the Urban Development of Santander Port Maritime Seafront, “Santander Port Maritime Seafront Project”, March 2011.

- Master Plan for the Urban Redevelopment of Santander Port Maritime Seafront de Santander, March 2011.

Rendering del espacio publico

Rendering of public spaces

