

FUNDACIÓN: Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria
Nº REGISTRO: 0, I, 13
PLAN DE ACTUACIÓN PARA EL EJERCICIO: 2021

Fdo. El Secretario



VºBº El Presidente



Índice

1.- Introducción.....	3
2.- Marco de referencia	3
2.1.- Antecedentes.....	3
2.2.- Sector de actividad	4
2.3.- Organización.....	5
3.- Datos identificativos de las actividades	6
3.1. – SUDOE ENERGY PUSH (Sudoe Efficient Energy for Public Social Housing)	7
3.2. – CONECTA CANTABRIA DIGITAL.....	11
3.3. – ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE Y LAS TELECOMUNICACIONES.	20
3.4 – SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO.....	49
3.5. – FOMENTO DEL TRANSPORTE DE INTERÉS PÚBLICO SUPRAREGIONAL	60
4.- Previsión de recursos económicos a obtener por la entidad	73
4.1.- Previsión de ingresos a obtener por la entidad	73
4.2.- Previsión de otros recursos económicos a obtener por la entidad	73
5.- Convenios de colaboración con otras entidades	73

Fdo. El Secretario



VºBº El Presidente



1.- Introducción

El presente documento refleja el Plan de Actuación de la Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria (CTL) para el ejercicio 2021. En el mismo, se describen los objetivos y las actividades tanto propias como mercantiles que se prevén realizar por la Fundación, así como los gastos estimados, los recursos previstos para la realización de las actividades y cualquier otro indicador que permita comprobar en la memoria el grado de realización de cada actividad o el grado de cumplimiento de los objetivos.

El art. 28 de la Ley de Cantabria 6/2020, de 15 de julio, de Fundaciones de Cantabria establece que "El Patronato aprobará y presentará en el Registro de Fundaciones, en los tres últimos meses de cada ejercicio, un plan de actuación en el que quedarán reflejados los objetivos y las actividades que se prevea desarrollar durante el ejercicio siguiente, debiendo ajustarse al modelo incluido en las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las entidades sin fines lucrativos". El Artículo 26 del Real Decreto 1337/2005 de 11 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de fundaciones de competencia estatal indica que: "El plan de actuación contendrá información identificativa de cada una de las actividades propias y de las actividades mercantiles, de los gastos estimados para cada una de ellas y de los ingresos y otros recursos previstos, así como cualquier otro indicador que permita comprobar en la memoria el grado de realización de cada actividad o el grado de cumplimiento de los objetivos."

2.- Marco de referencia

2.1.- Antecedentes

La Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria (CTL) pertenece a la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria, estando constituida con capital íntegramente público, sin fin de lucro, cuyo patrimonio se halla afectado, de modo duradero, a la realización de los fines de interés general propios de la Institución. Fue constituida en Santander el 24 de junio de 2005, en escritura pública otorgada ante el notario Don Ernesto Martínez Lozano (nº 2.327 de su protocolo), siendo el fundador el Gobierno de Cantabria, en virtud de autorización del Consejo de Gobierno materializada en el Decreto 63/2005 de 19 de Junio de 2.005 y publicado en el BOC el 7 de junio.

Fdo. El Secretario


VºBº El Presidente

La parte esencial de la actividad de Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria (CTL) la realiza con la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Cantabria, de acuerdo con su fin fundacional.

2.2.- Sector de actividad

En concreto, enmarcado dentro de sus fines fundacionales está el fomento y la práctica de la investigación científica, el desarrollo tecnológico, el asesoramiento técnico, la innovación tecnológica, la transferencia de tecnología, la formación e información tecnológica, el desarrollo de la sociedad de la información, la promoción e investigación medioambiental y la divulgación técnica en logística integral de los sectores del transporte de viajeros y mercancías en general y especialmente en las actividades donde interviene la logística portuaria y aeroportuaria, con el objetivo de mejorar la competitividad empresarial, optimizar la cadena logística, facilitar el desarrollo de cadenas de transporte intermodal, contribuir a la generación de conocimiento y desarrollo de la capacidad de innovación tecnológica del sector transporte y al desarrollo de recursos humanos cualificados al sector, así como el fomento y la práctica de cuantas acciones actúen en relación directa o indirecta con el fomento del transporte y contribuyan a la promoción de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Las líneas estratégicas de la entidad se enmarcan dentro de dos áreas tecnológicas: transporte, movilidad y logística, y sociedad de la información y telecomunicaciones.

Dentro de la primera área de actuación, la Fundación colabora activamente con la Dirección General de Transportes y Comunicaciones con el objetivo de establecer una Red de transporte en Cantabria de calidad, moderna, sostenible y accesible. Asimismo, trata de optimizar la cadena logística, facilitar el desarrollo de cadenas de transporte intermodal y contribuir al desarrollo de la capacidad de innovación tecnológica del sector transporte.

Entre las actuaciones estratégicas dentro de este área destacan aquellas englobadas en proyectos competitivos en los que participa la Fundación, y los Programas de "Fomento del Transporte de Interés Público Suprarregional" y de "Ordenación y Promoción del Transporte y las Telecomunicaciones", así como la implementación de

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

acciones concretas dentro del ámbito de la Tarjeta Sin Contacto para el Transporte en Cantabria para la Implantación de un Sistema Unificado de Pago Integrado.

Referente a la segunda área de actuación centrada en las Telecomunicaciones y el desarrollo de la Sociedad de la Información, persigue la difusión y el fomento del uso de las telecomunicaciones entre los ciudadanos de Cantabria, así como el desarrollo tecnológico regional y el acercamiento a los ciudadanos de sus oportunidades como instrumentos de vertebración social y territorial. Entre las actuaciones estratégicas dentro de este área destacan la implementación de acciones dentro de la Red Conecta Cantabria, del ámbito audiovisual y la Red de Telecentros Cantabria SI y el Programa de "Ordenación y Promoción del Transporte y las Telecomunicaciones".

2.3.- Organización

2.3.1.- Patronato

El Patronato es el órgano de gobierno y representación de la Fundación, al que corresponde cumplir con los fines fundacionales y administrar los bienes y derechos que integran el patrimonio de la Fundación, manteniendo plenamente el rendimiento y utilidad de los mismos. El Patronato ejerce las funciones que le corresponden con sujeción a lo dispuesto en el Ordenamiento Jurídico y los Estatutos de la Fundación, siendo el órgano competente para interpretar la voluntad de la entidad fundadora y los preceptos contenidos en sus Estatutos.

El Patronato estará compuesto por un mínimo de cinco miembros y un máximo de catorce, designados en el acto fundacional.

Los patronos ejercen su cargo gratuitamente, sin percibir retribución alguna por el desempeño de su función.

2.3.2.- Equipo humano

La Fundación CTL, a través de su experiencia en la gestión de proyectos diversos ha conformado un equipo técnico cualificado y dotado de gran flexibilidad a la hora de afrontar su asignación al desarrollo de aquellos.

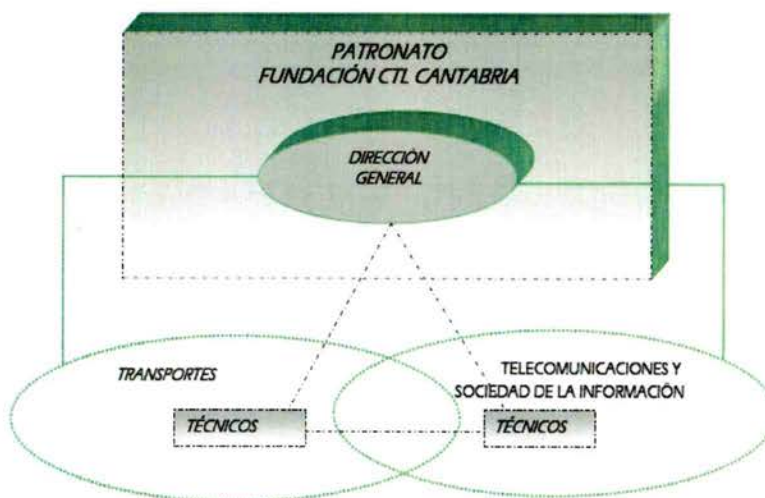
Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

La implantación de sistemas avanzados de gestión de transporte público y los proyectos competitivos relacionados en materia de transportes, precisan por un lado, de técnicos en gestión y explotación del transporte, pero también en redes de telecomunicaciones y en la explotación de datos estadísticos. Por otro lado, las actuaciones en materia de telecomunicaciones, requiere de técnicos en telecomunicaciones, en explotación de datos, así como de obras. También la Red de CantabriaSI, cuya gestión realiza la Fundación, precisa de un grupo multidisciplinar que abarque la multiplicidad de tareas derivadas de los trabajos de técnicos en telecomunicaciones, especialistas en sociedad de la información, expertos en explotación de datos estadísticos y gestión.

La transversalidad del personal de la Fundación, y su alta capacidad para la adaptación al trabajo en equipo, facilitan la consecución de los objetivos estratégicos de eficiencia y eficacia en el desarrollo de los proyectos.

A continuación se muestra el organigrama de la entidad:



3.- Datos identificativos de las actividades

En este apartado se realiza una descripción de cada una de las actuaciones que la Fundación prevé realizar durante el ejercicio 2021.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

3.1. – SUDOE ENERGY PUSH (Sudoe Efficient Energy for Public Social Housing)

A) DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA ACTIVIDAD

DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD	SUDOE ENERGY PUSH (Sudoe Efficient Energy for Public Social Housing)
TIPO DE ACTIVIDAD	PROPIA
IDENTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD POR SECTORES	TRANSPORTES
LUGAR DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD	ESPAÑA, FRANCIA, PORTUGAL

DESCRIPCIÓN DETALLADA

Sudoe ENERGY PUSH propone una solución innovadora para la gestión global de las viviendas sociales localizadas en territorio SUDOE, como referencia para aumentar la eficiencia energética de las construcciones públicas y mejorar la calidad de la vida de los ciudadanos menos favorecidos.

Tomando como base la combinación del concepto de renovación pasiva, fundamentado en el principio NZEB (Nearly Zero Energy Buildings) que tiene como objetivo fundamental minimizar las necesidades energéticas de los edificios, y la metodología BIM que favorece la experimentación conjunta y una mejor calidad constructiva, se propondrán soluciones energéticas para las viviendas sociales del espacio SUDOE.

Así logrando un mejor comportamiento térmico de los edificios se pretende conseguir un doble objetivo: por un lado reducir sus consumos y emisiones y, por otro, mejorar el confort en el ambiente interior para sus habitantes superando los riesgos de pobreza energética.

El proyecto presentado, en la convocatoria INTERREG V-B SUDOE, cuenta como socios con agencias de energía, así como centros de investigación de España, Francia y Portugal. En concreto, el proyecto es participado por la Fundación CTL Cantabria (ES), Universidad de Cantabria (ES), Gestión de viviendas e infraestructuras en Cantabria S.L (ES), el Centro Tecnológico de la Energía y del Medio Ambiente de la Región de Murcia (ES), la Agencia de vivienda y Rehabilitación de Andalucía (ES), la Agence Locale de l'Energie et du Climat de la Gironde (FR), la Plataforma Tecnológica Tipee (FR), la Universidad de Oporto (PT) y la Agencia Nacional de Energía de Portugal (PT).

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

SUDOE-ENERGY PUSH plantea la realización de acciones encuadradas en los siguientes marcos de actuación:

- Incluir las viviendas sociales como objetivo de las políticas en materia de sostenibilidad considerando su gestión energética como un elemento esencial y diferenciador en cuanto a la eficiencia global de ciudades.
- Difusión de buenas prácticas y realización de acciones piloto innovadoras para reducir la factura energética de estos edificios superando los riesgos de pobreza energética.
- Transferencia de innovación y su aplicación utilizando sistemas de trabajo que permitan integrar el concepto NZEV y la metodología BIM para la mejora de la eficiencia energética de optimización técnico- económica basada en BIM para seleccionar os escenarios óptimos de renovación energética.
- Introducción del hidrogeno producido por energías renovables innovadoras (PEMFC) garantizando un suministro energético sostenible.
- Fortalecimiento de las redes de intercambio de experiencias y de inclusión de los resultados en los planes de gestión de las viviendas sociales.

Grupos de trabajo que componen el proyecto:

Grupo de tareas específicos

- GT Nº 1: Investigación e innovación en materia de eficiencia energética. La combinación del concepto NZEB y la metodología BIM aplicados a la renovación de edificios sociales. Desarrollo de una herramienta de optimización técnico-económica de proyectos de rehabilitación energética.
- GT Nº 2: Las necesidades energéticas de las viviendas sociales. Marco de situación comparativo de la situación energética de los diferentes territorios del espacio SUDOE en materia de vivienda social. Determinación de edificios tipo según el territorio y el clima.
- GT Nº 3: Determinación de soluciones teóricas de renovación en materia energética sobre modelos digitales 3D de viviendas sociales. Ventajas e inconvenientes de la renovación por etapas para conseguir edificios energía =0 o ZNEB. Viabilidad teórica de la introducción de energías renovables basadas en la tecnología PEMFC.
- GT Nº 4: Acciones piloto de renovación que permitan demostrar la viabilidad de la aplicación de las soluciones teóricas bajo los principios ZNEB y la metodología BIM y la simulación energética, así como la

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

demostración práctica de la tecnología PEMFC para la mejora de la eficiencia energética en viviendas sociales en diferentes territorios del espacio SUDOE.

- GT Nº 5: Difusión de resultados. Información y sensibilización dirigidas a la reducción y a un uso más eficiente del consumo energético en viviendas sociales que implique autoridades locales, empresas gestoras, moradores y sociedad civil.

Grupos de Tareas transversales

- GT Nº T1: Gestión del Proyecto
- GT Nº T2: Comunicación del proyecto
- GT Nº T3: Seguimiento y evaluación del proyecto

La Fundación CTL Cantabria, como beneficiario principal del proyecto, participará activamente durante el ejercicio 2021 en los grupos de tareas específicos y transversales, ya sea como beneficiario responsable o implicado. Especialmente importante es el papel que juega en la gestión de los grupos de tareas transversales, cuya duración comprende todo el proyecto y suponen una dedicación continua y elevada de recursos. Así, además de asistir a todas las reuniones, participa en su confección, colaborando con el socio-huésped correspondiente en cada ocasión. Como beneficiario principal el trabajo que desarrolla es continuo a lo largo de la duración del proyecto.

SUDOE ENERGY PUSH, cuenta con un presupuesto inicial de 1.849.943,51 euros de los cuales el 75 % será financiado a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), y tiene un plazo de ejecución de 36 meses.

En septiembre de 2020 fue solicitada y autorizada prórroga para la extensión del proyecto durante 4 meses adicionales (diciembre 2022) para tratar de paliar los efectos de la pandemia que generaron una paralización de los trabajos durante aproximadamente 4 meses así como el retraso en alguna de las actuaciones previstas.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	3	550
- Personal con contrato de servicios		
- Personal voluntario		

C) BENEFICIARIOS O USUARIOS DE LA ACTIVIDAD

TIPO	Número previsto
- Personas físicas	-
- Personas jurídicas	-

Los beneficiarios del proyecto serán en primer lugar las Administraciones Públicas, las viviendas sociales localizadas en el territorio SUDOE y los ciudadanos de Cantabria donde se realicen las actuaciones piloto.

D) RECURSOS ECONOMICOS PREVISTOS PARA LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

GASTOS /INVERSIONES	IMPORTE
Gastos por ayudas y otros	
a)ayudas monetarias	
b)ayudas no monetarias	
c)gastos por colaboraciones y órganos de gobierno	
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	
Aprovisionamientos	7.200,00
Gastos de personal	18.780,13
Otros gastos de la actividad	3.720,00
Amortización del inmovilizado	
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	
Gastos financieros	
Variaciones de valor razonable en instrumentos financieros	
Diferencias de cambio	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	
Impuesto sobre beneficios	
Subtotal gastos	29.700,13
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	29.700,13

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

E) OBJETIVOS E INDICADORES DE LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

ACTIVIDAD	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Asistencia a reuniones del proyecto	Nº de reuniones celebradas	2
Viviendas sobre las que se actuaría	Nº de viviendas mejoradas	4
Difusión del proyecto	Videos información ciudadanía	2
	Nº eventos públicos en los que se presenta la iniciativa	2

3.2. – CONECTA CANTABRIA DIGITAL.

A) DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA ACTIVIDAD

DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD	CONECTA CANTABRIA DIGITAL
TIPO DE ACTIVIDAD	PROPIA
IDENTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD POR SECTORES	TELECOMUNICACIONES / SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN
LUGAR DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD	COMUNIDAD AUTONOMA DE CANTABRIA
DESCRIPCIÓN DETALLADA	
La situación excepcional derivada de la pandemia de la COVID-19 ha acelerado el proceso de digitalización, poniendo de relieve las fortalezas y también las carencias tanto desde el punto de vista económico como social y territorial. En efecto, durante los meses de restricción de la movilidad, se ha hecho patente la capacidad y resiliencia de las redes de telecomunicaciones para cubrir una situación extrema de súper-conectividad, con incrementos respecto a 2019 de hasta el 50% en voz fija, del 30% en voz móvil, del 20% en datos en red fija, y de un 50% en tráfico de datos móviles. Además, se ha consolidado el protagonismo de los servicios audiovisuales digitales como bien de consumo generalizado en el ocio y el entretenimiento, al ser una alternativa accesible para mantener aquellas actividades afectadas por las restricciones a la movilidad física. También se ha incrementado significativamente el teletrabajo, y se ha impulsado la digitalización de la educación, con un cambio radical de métodos y	

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

contenidos.

En este contexto, el 19 de febrero de 2020 la Comisión Europea ha presentado la comunicación "Dar forma al futuro digital de Europa". La estrategia europea contiene un conjunto de medidas para una Transformación Digital que redunde en beneficio de todos, y refleje lo mejor de Europa: abierta, justa, diversa, democrática y con confianza en sí misma. La estrategia presenta una sociedad europea impulsada por soluciones digitales que sitúan en el lugar preferente a las personas, abre nuevas oportunidades para las empresas y da impulso al desarrollo de una tecnología fiable que fomente una sociedad abierta y una economía dinámica y sostenible.

En paralelo, la Comisión Europea ya había puesto en valor la digitalización a través de una propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de Europa, mediante el programa Europa Digital 2021-2027.

En materia de competencias digitales avanzadas, el programa Europa Digital se centra en el desarrollo de unas competencias adecuadas en los ciudadanos de hoy y en los del mañana, en ámbitos como la informática de alto rendimiento, la inteligencia artificial y la ciberseguridad. Este desarrollo debe conllevar un proceso fácil de adquisición para toda la ciudadanía y para ello, se debe ofrecer a estudiantes, jóvenes recién titulados y personal en activo todos los medios y herramientas necesarias para poder desarrollar dichas competencias.

Asimismo, potencia el despliegue y mejor uso de las capacidades digitales. Este objetivo consiste en extender al conjunto de la economía, sociedad y áreas de interés público el uso de las capacidades digitales, especialmente la informática de alto rendimiento, la inteligencia artificial y la ciberseguridad.

Análogamente, se ha articulado España Digital 2025: una Agenda actualizada que impulsa la Transformación Digital de España como una de las palancas fundamentales para relanzar el crecimiento económico, la reducción de la desigualdad, el aumento de la productividad, y el aprovechamiento de todas las oportunidades que brindan estas nuevas tecnologías.

Así las cosas, la digitalización se considera un elemento transversal para interconectar y mejorar la eficiencia de todos los bienes y servicios que participan en la vida de las ciudades. Desde el suministro de energía hasta la gestión de los residuos, pasando por la optimización del funcionamiento del tráfico o las relaciones en tiempo real con los ciudadanos, están formando parte de un proceso de digitalización de las acciones cotidianas irreversible al que hay que dar acceso a toda la población y desde

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

cualquier hogar.

La realidad es que en este contexto tecnológico ya instaurado, subyace una brecha digital que se agudiza en los núcleos rurales donde, en ocasiones, el desarrollo y utilización cotidiana de aplicaciones de las nuevas tecnologías es todavía incipiente y sin visos de ser implementado en un futuro próximo. En estos casos, la carencia de medios o el desconocimiento para la implantación de proyectos innovadores debe ser contemplada por las Administraciones y centrar los esfuerzos en que los entornos rurales no pierdan el estatus innovador y de desarrollo tecnológico alcanzado hasta la fecha, en gran parte, por no ser de interés para la iniciativa privada. Si ya se ha actuado para reducir las zonas blancas en términos de banda ancha en base a la Agenda Digital, ahora es el momento de dar un paso más y se debe completar el ciclo de evolución tecnológica posibilitando contenidos, aplicaciones y servicios que utilicen estas autopistas de información. El Plan España Digital 2025 es un plan global para avanzar de modo irreversible hacia la transformación digital del país.

Con este plan el gobierno quiere dar un impulso definitivo a la conectividad digital, al despliegue del 5G, al refuerzo de la ciberseguridad, la digitalización de la Administración y de las empresas -en particular las pymes- y la producción audiovisual, así como a la economía del dato y la Inteligencia Artificial. Todo ello promoviendo la garantía de los derechos digitales de la ciudadanía.

La Red de Telecentros, en evolución a la Red Conecta Cantabria, es uno de los pilares fundamentales de esta estrategia, por tratarse de una actuación "de proximidad", que aúna nuevas tecnologías y contenidos digitales al alcance de todos los ciudadanos y que es una herramienta básica para reducir el despoblamiento rural por su proximidad a los hogares. Entre las Recomendaciones que la Comisión hace a España en 2020 y 2021 se encuentra el apoyo al crecimiento, la productividad y la transformación ecológica a través de la inversión pública así como realizar un programa de inversión neutral desde el punto de vista presupuestario centrado en fomentar las capacidades. En la recomendación relativa al reto demográfico, se refleja que España se enfrenta a problemas de envejecimiento y despoblación en las zonas rurales, así como a presiones demográficas en las grandes zonas urbanas. Esta situación se agrava en Cantabria debido a la alta dispersión poblacional y la atomización de núcleos en las zonas rurales.

En este contexto de cambio y necesidad de adaptación a un medio cada vez más tecnológico, se debe seguir dando cabida a la transformación de telecentros hacia

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

centros de competencias digitales avanzadas (Centros Conecta Cantabria).

El Gobierno de Cantabria puso en marcha hace más de veinte años los primeros telecentros denominados inicialmente como Centros de Servicios Avanzados de Comunicaciones en colaboración con los Ayuntamientos de Cantabria. Actualmente, cuya apogeo se llevará a cabo en 2021, nos encontramos inmersos en un proceso evolutivo de gran envergadura, esto es, utilizando como base los antiguos telecentros, se están transformando en CENTROS DE CAPACITACIÓN DIGITAL, bajo las premisas de la Red CONECTA.

Desde esta Red Conecta, se dará continuidad al modelo formativo instaurado impartiendo formación básica y avanzada, adecuada a cada nivel, y sobre todo actualmente, enfocada a cubrir las necesidades que el trabajo a distancia y la teleformación demandan. De cara a enfrentar el reto demográfico y la transformación digital, se considera una oportunidad poder atraer a los ciudadanos a los telecentros para fortalecer sus capacidades en competencias digitales, impulsar la digitalización de las Administraciones Públicas y también llevar a cabo actuaciones con el objetivo de dotar de banda ancha ultrarrápida a Cantabria especialmente en las zonas rurales con riesgo de despoblamiento.

Asimismo, también es vital el desarrollo de competencias digitales avanzadas tales como la informática de alto rendimiento, la ciberseguridad, la robótica o la inteligencia artificial para lo que es preciso dotar del equipamiento necesario a estos centros, ya obsoletos, con la intención de maximizar los beneficios de la digitalización. También se deben mantener actualizados los dispositivos, el software y el resto de elementos necesarios que intervienen en el proceso de aprendizaje y capacitación en general para no perder el desarrollo tecnológico alcanzado hasta la fecha.

Ante la reflexión de cómo afrontar el reto de mantener Cantabria en el terreno de juego de la digitalización en los núcleos rurales, la estrategia CONECTA se convierte en la puerta de entrada más próxima y cercana a la población para favorecer el cambio y actuar de catalizador de proyectos dentro del Plan España Digital 2025. Tal extremo tiene que ir de la mano conjuntamente con los avances en contenidos e infraestructuras que se vayan implementando, ahora circunscritos al desarrollo del Plan España Digital 2025, lo cual aportará un nuevo valor añadido a la sociedad, facilitando la traslación de conocimientos y aplicaciones de las grandes ciudades a las más pequeñas, pudiéndose

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

crear clústeres que configuren futuras regiones digitalizadas.

Este nuevo reto implica evolucionar y crear una serie de actuaciones encaminadas a la familiarización, la formación y la integración de distintas tecnologías como paso previo al desarrollo de aplicaciones y servicios "digitales".

Dado que la transmisión, asimilación y aplicación de las tecnologías no es un camino sencillo ni a corto plazo, la estrategia para conseguir que las nuevas tendencias tecnológicas calen en la sociedad, fundamentalmente en áreas potenciales de exclusión digital, pasa por la consolidación de entornos adecuados, de confianza y en proximidad donde los ciudadanos encuentren apoyo digital profesional continuado.

En este sentido, la red CONECTA CANTABRIA se convierte en el escenario adecuado para comenzar la evolución de los núcleos rurales hacia la región inteligente, actuando en diferentes aspectos:

- La Red CONECTA CANTABRIA se constituye como lugar de formación y capacitación, obtención certificados homologados sobre nuevas tecnologías, herramientas informativas e Internet. La demanda de conocimientos especializados es constante y cada vez va a suponer un acceso más restrictivo al mundo laboral. Se debe contemplar la demanda de apoyo técnico y de acompañamiento en el aprendizaje digital para canalizarla adecuadamente.

En la medida de lo posible, siempre se buscan sinergias con CEARC, UC, UIMP, UNED, Campus Comillas...

- Es prioritario establecer pautas y procesos pedagógicos para asumir el nuevo entorno digital, cambiante y renovado con tecnologías emergentes cada tiempo. Ayudar a comprender el funcionamiento de las aplicaciones y posibilidades de las nuevas tecnologías, adaptando los avances existentes a beneficios directos para el usuario. La tecnología debe ser un medio, es decir, la arquitectura subyacente a los desarrollos técnicos que utilizan en su día a día, sin reparar en el lenguaje de programación o la plataforma en la que se aloja. Deben implementarse actuaciones para la pérdida del miedo a las nuevas tecnologías ya que su uso incide directamente en la calidad de vida de los ciudadanos y para ello es preciso hacer un análisis previo y la elaboración de una estrategia.
- Asimismo, las estrategias de adopción de tecnologías emergentes se complementan con contenido actualizado y en tiempo real:
 - Información a la ciudadanía.
 - Formación (online + presencial): obtención de e-skills (capacitación

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

digital).

- De forma prioritaria se potencia y apoya el acceso a la Administración electrónica:
 - Puntos de acceso: terminales (lector de DNI-e).
 - Guía y apoyo desde el portal y el personal de CONECTA CANTABRIA.
 - Oficina Virtual Agraria.
- Adicionalmente, se desarrollan programas temáticos con contenidos específicos, foros y ciclos formativos :
 - Nuevos yacimientos de empleo basados en las nuevas tecnologías.
 - Actividades de promoción científica a colectivos (jóvenes, mayores, etc.).
 - Creación de contenidos digitales.

De acuerdo con lo anterior, es objeto de "CONECTA CANTABRIA DIGITAL", la realización de las actuaciones necesarias para preparar la evolución de los entornos rurales en términos de capacitación digital, lo cual permita canalizar las medidas globales en el ámbito de la digitalización de la Unión Europea y España, en concreto Plan España Digital 2025 y Europa Digital 2021-2027, a través del conocimiento inteligente, sostenible e integrador, maximizando el potencial económico y social de las TIC, y en particular de internet, como soporte esencial de la actividad económica y social: para hacer negocios, trabajar, jugar, comunicarse y expresarse en libertad.

Las citadas actuaciones se desarrollarán durante el ejercicio 2021 con arreglo al desglose de trabajos en 4 ejes principales que se relacionan a continuación:

Eje de Actuación Núm. 1: Análisis y diagnóstico digital para la mejora continua.

Se trata de un paso inicial y que supone la base de funcionamiento de CONECTA CANTABRIA DIGITAL: escuchar y dialogar para poder planificar y actuar. Se trata de detectar los puntos clave de la brecha digital existente en las diversas zonas de la región, de cara a su análisis y la elaboración de propuestas de reducción de la citada brecha:

- Constitución de grupos de opinión o *living labs*, donde los usuarios se vinculen con los proyectos y aporten valor en términos de expectativas, usabilidad, rentabilidad, calidad, etc.
- Diseño, puesta a disposición y análisis de cuestionarios para recabar la

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

información necesaria, bien *on-line* o presencial.

- Acciones de benchmarking, bien dentro de CONECTA CANTABRIA, o bien con otras iniciativas similares a nivel suprarregional.
- Apoyo a inspecciones y comprobaciones técnicas: cobertura de tecnologías, despliegues de red, acceso efectivo a servicios digitales y audiovisuales, etc.

Eje de Actuación Núm. 2: Transferencia de conocimiento.

Este eje cardinal se centra en la potenciación de las aptitudes de los usuarios para desenvolverse en el mundo digital, con el objetivo de convertirse en ciudadanos o empresarios competitivos, sin importar su lugar de residencia.

- Facilitar a los usuarios herramientas adecuadas para la capacitación permanente en materia de DIGITALIZACIÓN, orientadas a la diversidad de perfiles y con especial incidencia en los colectivos en riesgo de exclusión. Mantener actualizados los dispositivos, el software y el resto de elementos que intervienen en el proceso de aprendizaje y capacitación digital en general.
- Diseño y construcción de programas formativos ajustados a las necesidades detectadas en el diagnóstico previo:
 - Conocimiento y evaluación del software y material necesario para la formación.
 - Búsqueda de profesorado para formación "in situ" en áreas especializadas digitales.
 - Adquisición de material de ayuda a la enseñanza (proyector, dispositivos móviles, etc.)
- Favorecer la empleabilidad de las personas gracias a los programas de formación y adquisición de competencias/habilidades e-skill (capacidades digitales).
- Simulación acciones de la vida cotidiana interactuando con la tecnología y las aplicaciones inteligentes emergentes, por ejemplo, a través del uso de servicios digitales. Enriquecer la formación con herramientas complementarias como son los servicios digitales en la nube (plataforma e-learning).
- Redacción de informes y documentación técnica "ad hoc" en relación a la capacitación digital y nueva Red CONECTA.
- Construir una comunidad, bien presencial o virtual para la compartición de dudas concretas, fomentar relaciones o grupos de trabajo entre los usuarios a fin de

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

poder desarrollar un aprendizaje colaborativo que no ocurre habitualmente.

Eje de Actuación Núm. 3: Conservar y actualizar el know-how generado en CONECTA CANTABRIA.

La potencia de un instrumento como la red CONECTA CANTABRIA reside en el bagaje acumulado a lo largo de los años, la continua adaptación y evolución que demandan los ciudadanos que participan y la proximidad que se les trasmite.

En este sentido, la herramienta más adecuada para garantizar este carácter de éxito es la generación y conservación de contenidos, accesibles desde cualquier lugar, para complementar la estrategia formativa. Las personas van y vienen, pero los avances alcanzados y el trabajo realizado, debe permanecer disponible y accesible.

- Elaboración de propuesta de una plataforma de información y formación continua con microtalleres, píldoras informativas, videotutoriales, etc. a través de soportes digitales y audiovisuales. Esta actuación incorpora labores de documentación, validación de contenidos, pruebas y desarrollo de pilotos de formación, etc.
- La creación de contenidos pretende, asimismo, fomentar el autoaprendizaje DIY (Do it Yourself) y permitir la consulta de ciertos aspectos que, por considerarlos muy básicos, en ocasiones los usuarios no se atreven a preguntar.
- Compartir recursos, metodologías, procesos, herramientas y buenas prácticas.
- Acometer proyectos tecnológicos y de prescripciones técnicas para conservar, actualizar y evolucionar las infraestructuras, las redes y los servicios digitales.

Eje de Actuación Núm. 4: Seguimiento y monitorización del camino hacia CONECTA CANTABRIA DIGITAL

- Seguimiento y evaluación de actividad en CONECTA CANTABRIA DIGITAL en línea con los objetivos del Plan España Digital 2025.
- Consulta y comunicación activa con grupos/living labs para correcciones y adecuación de objetivos.
- Generación de informes de evolución de la red CONECTA CANTABRIA.
- Análisis y benchmarking de mejores prácticas y datos/estadísticas supra-regionales en materia de digitalización.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	10	6.435
- Personal con contrato de servicios		
- Personal voluntario	-	-

C) BENEFICIARIOS O USUARIOS DE LA ACTIVIDAD

TIPO	Número previsto
- Personas físicas	-
- Personas jurídicas	-

Relativo a los *beneficiarios del proyecto*, será la ciudadanía de Cantabria.

D) RECURSOS ECONOMICOS PREVISTOS PARA LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

GASTOS /INVERSIONES	IMPORTE
Gastos por ayudas y otros	
a)ayudas monetarias	
b)ayudas no monetarias	
c)gastos por colaboraciones y órganos de gobierno	
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	
Aprovisionamientos	35.068,34
Gastos de personal	183.697,46
Otros gastos de la actividad	4.124,20
Amortización del inmovilizado	
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	
Gastos financieros	
Variaciones de valor razonable en instrumentos financieros	
Diferencias de cambio	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	
Impuesto sobre beneficios	
Subtotal gastos	222.890,00
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	222.890,00

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

E) OBJETIVOS E INDICADORES DE LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

ACTIVIDAD	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Conecta Cantabria Digital	Número de personas, que acceden y usan los espacios de innovación social	628.690
	Número de actuaciones de dinamización	20/25
	Número de participación en proyecto o red europea/nacional relacionada con la capacitación y/o Especialización Inteligente.	2
	Número de actuaciones formativas avanzadas/innovadoras	40
	Número de reuniones grupos de opinión o livings labs	5/6

3.3. – ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE Y LAS TELECOMUNICACIONES.

DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD	ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE Y LAS TELECOMUNICACIONES
TIPO DE ACTIVIDAD	PROPIA
IDENTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD POR SECTORES	TRANSPORTES / TELECOMUNICACIONES
LUGAR DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD	COMUNIDAD AUTONOMA DE CANTABRIA
DESCRIPCIÓN DETALLADA	
Dentro de este Programa se llevarán a cabo en líneas generales actuaciones que tengan por objeto: • El fomento y la práctica de la investigación científica, el desarrollo tecnológico, la innovación tecnológica, la transferencia de tecnología, la formación e información tecnológica en el ámbito del sector transporte tanto en el de viajeros como mercancías en general, así como el desarrollo y fomento de la sociedad de la información y las telecomunicaciones para el beneficio de la sociedad. • Verificación y control del funcionamiento y la conservación de las infraestructuras de telecomunicaciones, así como de sus servicios asociados, garantizando que los parámetros de calidad estén en rangos que permitan una correcta recepción de los servicios de	

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

telecomunicaciones por los ciudadanos.

Más en concreto algunas de las actuaciones para el ejercicio 2021 enmarcadas en este área son las que se muestran a continuación:

- Planificación y análisis del transporte público: la actividad de transporte de viajeros con vehículo por carretera ha sido tradicionalmente considerada sujeta a la regulación de los poderes públicos, con el fin de promover la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en condiciones idóneas de seguridad, y con especial atención a los colectivos de personas más desfavorecidas y en las zonas o núcleos alejados o de difícil acceso. Conforme a dichos criterios, corresponde a los poderes públicos formular objetivos y directivas, planificar y programar el sistema de transportes, promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación del transporte, gestionar directamente los servicios asumidos como propios y otorgar autorizaciones que habiliten a los particulares para la prestación de servicios de transporte de titularidad privada. En este sentido se plantean actuaciones enmarcadas dentro del asesoramiento y colaboración en la elaboración de estudios y planificación del transporte y la movilidad así como de las nuevas tecnologías aplicadas al mismo.

Concretamente; en lo relativo al nuevo mapa concesional de transporte de viajeros por carretera que tiene como finalidad la planificación del transporte interurbano de viajeros competencia de la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria determinando corredores e itinerarios, planes de explotación y estructura concesional como base para la redacción de los pliegos del contrato de las nuevas concesiones, siempre con el objetivo final de adecuar la prestación del servicio a las necesidades de los ciudadanos aplicando criterios de eficiencia. Así mismo, la Fundación continuará realizando los análisis estadísticos de la movilidad en la red de transporte público, zonificación tarifaria para las líneas de transporte público de viajeros.

Asimismo, CTL centrará sus recursos en los Planes Coordinados de servicios de Transporte para proponer herramientas de ayuda a la toma de decisiones (planificación, diseño y gestión operativa) en el ámbito de los sistemas de transporte público comarcales donde se integren sistemas de ámbito urbano y de ámbito regional, armonizando los servicios municipales con los interurbanos. Parte de los trabajos consistirán en la colaboración en la determinación de horarios, rutas, paradas y flota necesarias para la prestación de los servicios de transporte público comarcal, basado en la estructura actual (urbana y regional) y con las medidas específicas de

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

coordinación para cada agente participante, incluyendo aspectos económicos.

En base a lo anterior, otra actuación relevante en este sentido será el nuevo Plan de Movilidad de Cantabria ya que en la actualidad es más que evidente que el sector del transporte se enfrenta a grandes cambios como la introducción e intensificación del uso de la tecnología, la descarbonización de la economía o un proceso creciente de concentración de la población en grandes ciudades –incrementando la congestión– todo ello dentro de un horizonte de gran incertidumbre como consecuencia de la pandemia de la COVID-19.

En el caso la intensificación del uso de la tecnología, las innovaciones tecnológicas que se han producido en los últimos años han dado lugar a numerosas innovaciones en el ámbito del transporte público y la movilidad. Ejemplo de ello son la movilidad compartida (urbana e interurbana), los planificadores de rutas, o los sistemas de validación de billetes (ticketing) y pago con el móvil. Nace así el concepto de “movilidad como servicio”, que busca aunar estas nuevas soluciones y lograr una mejora en la experiencia del usuario del transporte para aumentar la eficiencia en el transporte.

Mediante estas mejoras, el fin último perseguido es fomentar el uso del transporte colectivo y la movilidad compartida. Cuando se logra dar al usuario soluciones de movilidad completas, que faciliten sus desplazamientos desde el origen al destino final, simplificando al máximo la elección del modo de transporte más conveniente para cada tramo, integrando el pago, y aportando información de valor añadido (por ejemplo, tarifas conocidas de antemano o información sobre accesibilidad), el transporte público y las soluciones de movilidad compartida se convierten en una alternativa cada vez más atractiva al vehículo privado.

Asimismo, se está produciendo una transformación en el ámbito de la movilidad gracias a tres motivos fundamentales:

1. La incorporación masiva de la tecnología en los procesos vinculados a la movilidad.
2. La necesidad de avanzar en la descarbonización de la economía y en la mejora de la calidad del aire.
3. La mayor concentración de población en las zonas urbanas y metropolitanas, con consecuencias en la movilidad.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

En este caso, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está realizando un nuevo enfoque de las políticas y su planificación, enfoque que está siendo seguido de primera mano por el Gobierno de Cantabria. Esta estrategia de movilidad tendrá un enfoque integrador y homogeneizador, con la coordinación y cooperación de todas las Administraciones públicas, llevándose a petición del Ministerio un diálogo abierto de movilidad para considerar a todos los actores involucrados. Por su parte, de conformidad con el artículo 51 de la Ley 5/2018, de 22 de noviembre, de Régimen Jurídico del Gobierno, de la Administración y del Sector Público Institucional de la Comunidad Autónoma de Cantabria, en relación con el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el Boletín Oficial de Cantabria publicó senda resolución de 29 septiembre de 2020, por la que se somete al trámite de consulta pública previa la futura regulación, del Plan de Movilidad de Transporte de Cantabria.

Los objetivos específicos de este Plan de Movilidad de Cantabria serán:

- ✓ Mantener coherencia con los planes de movilidad y los documentos estratégicos elaborados por otras Administraciones.
- ✓ Convertir en parte fundamental de la Estrategia a todas las Administraciones involucradas, incluyendo a gestores y personal público, de tal manera que reconozcan como propios sus objetivos y principios.
- ✓ Implicar a las organizaciones y agentes sociales para que interioricen el nuevo paradigma de la movilidad y puedan transmitirlo al resto de los ciudadanos.
- ✓ La creación de procesos de participación pública más allá del estricto cumplimiento de la normativa al respecto, promoviendo la implicación activa de los ciudadanos.
- ✓ Dar soluciones específicas a las necesidades de movilidad real de Cantabria.
- ✓ Potenciar una nueva gobernanza horizontal para que en la toma de decisiones se tengan en cuenta los problemas cotidianos de la movilidad.

El Gobierno de Cantabria, con base en la Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera, tiene como objetivo completar este proceso con acciones para la seguridad, la innovación y una movilidad sostenible, por ello la propuesta del Plan de Movilidad se base en tres pilares cardinales:

- Seguridad: Reducción del número de accidentes.
- Innovación: Aplicar IoT, conectividad entre vehículos, movilidad autónoma, etc. a

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

la gestión, organización y uso del transporte.

- Sostenibilidad: Movilidad que reduzca el consumo de combustible, la contaminación y las emisiones.

En este sentido, el Plan de movilidad contendrá medidas que ayuden a la consecución de los objetivos marcados de forma cualitativa y cuantitativa, definiendo indicadores que puedan facilitar el grado de consecución de las medidas y que aúne de los esfuerzos y colaboración de todos los agentes implicados.

Viendo las sinergias existentes entre las telecomunicaciones y el transporte, ya que el plan de acción de la Unión Europea: "La 5G para Europa: un plan de acción", apunta que los ingresos mundiales provenientes de la 5G deberían alcanzar el equivalente a 247 billones de euros en 2025 y que los beneficios de la introducción de la 5G en cuatro sectores industriales clave para la UE como son: automoción, sanidad, transporte y energía, pueden alcanzar los 114.000 millones de euros al año. Estas sinergias crecen exponencialmente con la conectividad. Como responsables del contrato del "SUPÍ", y participantes en la redacción del Plan de Transporte de Cantabria, el equipo técnico y humano de la Fundación se encuentra en condiciones idóneas para ser tractor del Plan de movilidad sostenible de Cantabria que responda a los retos principales de la sostenibilidad y el despoblamiento.

Una movilidad sostenible implica garantizar que nuestro sistema de transporte responda a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas e incluyendo las propuestas de actuación que se podrán adoptar por las administraciones, empresas, agentes sociales, instituciones y la ciudadanía en general, para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible, contribuyendo con ello a la reducción de sus impactos, como es la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes contribuyendo a la lucha contra el cambio climático la vertebración territorial y el riesgo de despoblamiento.

Otra de las palancas que tiene el fomento del transporte es la de evitar el despoblamiento. El fomento de la movilidad, también en el ámbito rural, debe ser un sistema integral e integrado que permita al ciudadano utilizar el modo más sostenible en cada momento y situación, teniendo en cuenta que la existencia de un adecuado transporte público contribuye a que las personas permanezcan en el rural evitando el despoblamiento, la exclusión social y el aislamiento.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

En las últimas décadas se viene produciendo un significativo descenso de la demanda de movilidad basada en transporte público en los entornos rurales. Entre las causas que originan este proceso pueden destacarse el progresivo despoblamiento de dichas áreas, así como el acceso, cada vez más fácil, a la propiedad de un automóvil, potenciando el uso del vehículo particular en los desplazamientos. Esta situación se ve agravada frecuentemente por la falta de adecuación de la oferta de transporte público a las circunstancias en que se desarrolla el transporte rural.

De esta forma, con frecuencia, el número de expediciones de servicios de transporte público en zonas rurales ha ido cayendo en los últimos años, justificándose en un desequilibrio del régimen económico del contrato en el marco del cual se presta. Pero esta medida provoca la entrada en un círculo vicioso de estos servicios de transporte público: menos expediciones hacen que el servicio sea menos útil y atractivo para los potenciales usuarios, que progresivamente dejan de utilizarlo; con menos usuarios se vuelve a entrar en un desequilibrio de ingresos y gastos, por lo que se vuelve a solicitar una reducción mayor de servicios,... y de esta forma, muchos servicios acaban por desaparecer.

El problema es que una buena parte de la población que habita en el ámbito rural tiene una edad y un nivel de renta que, con frecuencia, les impide disponer de otros modos de transporte alternativos. Por ello, el descenso de la accesibilidad en los entornos rurales como consecuencia de esta progresiva desaparición de servicios de transporte público, los condena a una progresiva marginalidad, potenciando su despoblamiento y el envejecimiento de la población.

La Fundación CTL en ese sentido actuará como apoyo técnico a la Dirección General de Transportes para la planificación de estos servicios, análisis de los datos estadísticos y las alternativas posibles para contribuir en la medida de lo posible a revertir la tendencia del despoblamiento en zonas rurales.

La Fundación durante el ejercicio 2021 participará también como apoyo técnico en los foros, reuniones, y comisiones sectoriales versadas sobre la materia.

Por último, se colaborará en la realización de estudios económicos del sector del taxi dado la relevancia de éste como servicio de transporte en nuestra región. Desde la Fundación se realiza este tipo de investigaciones tanto para conocer en profundidad la

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

situación de este sector profesional como con la finalidad de conocer la actividad desarrollada por el servicio público del taxi en Cantabria en cuanto a prestación de servicios a usuarios y, al mismo tiempo, para actualizar los indicadores económicos de costes.

Objetivos e indicadores de la realización de la actividad:

ACTIVIDAD	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Planificación y análisis del transporte público	Plan de Movilidad de Cantabria	1
	Planes Coordinados de Transportes	2
	Proyectos Piloto SUPI. Planes Coordinados de Transportes	1
	Estudios para el fomento del transporte en zonas rurales en relación al despoblamiento	4
	Estudios económicos sector del taxi	3
	Redefinición del nuevo Mapa concesional TC	1

- CNC: CENTRO NACIONAL EN
COMPETENCIA DE LOGÍSTICA
INTEGRAL (MEC)



<http://www.cnc-logistica.org/>

El Centro Nacional de Competencia en Logística Integral (CNC-LOGISTICA), es un centro en red reconocido por el Ministerio de Educación y Ciencia, cuya misión es contribuir a la mejora de la competitividad empresarial y la generación de conocimiento en el campo de la logística integral. CNC Logística está formado por los cuatro siguientes agentes científico- tecnológicos en el ámbito de la logística: Zaragoza Logistics Center (ZLC), Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística (ITENE), Centro de Innovación del Transporte (CENIT) y Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria (CTL).

Constituye el fin del Centro Nacional de Competencia en Logística Integral, el fomento y la práctica de la investigación científica, el desarrollo tecnológico, el asesoramiento

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

técnico, la innovación tecnológica, la transferencia de tecnología, la formación, la información tecnológica, y la divulgación técnica en Logística Integral con el objetivo de mejorar la competitividad empresarial, contribuyendo a la generación de conocimiento y al desarrollo de recursos humanos cualificados en logística integral.

CNC-LOGISTICA promovió el proyecto singular estratégico Globalog así como la creación y desarrollo de la Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Intermodalidad y Movilidad española, LOGISTOP. Además, fruto de su participación en el proyecto europeo WINN (*European Platform Driving Knowlledge to INNovations in Freight Logistics*), en el que la entidad actuaba como líder, se ha creado la plataforma tecnológica europea ALICE – Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe –.

- ALICE reúne a los máximos exponentes de la investigación en el ámbito de la logística a nivel europeo, además de tener un gran poder de influencia a la hora de definir las prioridades en investigación dentro de los programas financiados por la Comisión Europea. Supone un foro inmejorable para estar en contacto e intercambiar ideas con las entidades líderes del sector, además de una oportunidad de hacer llegar los intereses de las empresas de Cantabria a las instancias europeas.



En la actualidad, la actividad de CNC continúa en esta línea, siendo miembro destacado de ALICE y como tal, tiene presencia y peso dentro de la Plataforma Europea, lo cual le capacita para influir y facilita su participación en proyectos europeos, además de proporcionarle visibilidad y posibilidad de contactos de alto nivel. Además, CNC se ha sumado a la UERA (Urban Europe Research Alliance), que es una de las iniciativas de JPI UE (Joint Programming Initiative Urban Europe). La JPI UE promueve una excelencia científica en la investigación urbana siguiendo un enfoque integrado y sistémico, ambiental y socio-económico. Promueve el estudio de metodologías y herramientas para la toma de decisiones y la planificación urbana. Los objetivos, las actividades y la organización de la alianza UERA reflejan estos principios en el marco de un desarrollo urbano europeo y de la cooperación internacional. Este organismo autónomo será capaz de influir y criticar el desarrollo de la SRIA, así como las futuras convocatorias de propuestas. A través de esta y otras iniciativas similares, además de la participación en ALICE, la Fundación CTL Cantabria consigue reforzar su contacto y

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

su presencia en Europa.

Durante 2021 está previsto continuar con esta línea de trabajo, mirando hacia Europa y a las oportunidades de colaboración que ofrece.

Beneficiarios del centro: los beneficiarios son principalmente todas las empresas dedicadas al área de la logística integral, ya que todos los proyectos que se elaboran van destinados al desarrollo y la generación de conocimiento de las mismas.

- PLATAFORMA LOGISTOP

<http://www.logistop.org/index.php/es/>



La creación de la Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Intermodalidad y Movilidad, Logistop fue aprobada por el Ministerio de Educación y Ciencia en noviembre de 2005 y lanzada oficialmente el 14 de junio 2006, fecha desde la cual desarrolla las actividades y funciones propias de una Plataforma Tecnológica con el soporte y las ayudas recibidas de la Administración General del Estado, así como con las aportaciones en especie de sus miembros. La Fundación CTL ha sido promotor de esta plataforma y miembro desde su constitución.

La actividad de la Plataforma está soportada principalmente por la subvención que concede Ministerio de Economía y Competitividad para ello.

Logistop tiene el objetivo general de mejorar la competitividad y sostenibilidad del sector productivo nacional a través de la mejora de la capacidad tecnológica y de innovación en el ámbito de la logística integral, la intermodalidad, el transporte, y la movilidad (de personas y mercancías) en España.

Constituye la misión de Logistop el impulso de la cooperación y la dinamización de todos los agentes clave pertenecientes al sistema Ciencia-Tecnología-Empresa que trabajan dentro de su alcance, fomentando la investigación científico-tecnológica entre los diferentes agentes del sistema de I+D+i, mediante la creación de grupos público-privados de reflexión, análisis y discusión en temas de interés estratégico nacional que impulsen la mejora de la capacidad tecnológica en un entorno internacional de globalización y mayor competencia.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Logistop se constituye con el objeto de ser la referencia en la articulación y dinamización de los agentes que componen el Sistema Español de Ciencia, Tecnología y Empresa en el ámbito de su alcance, capaz de permitir un intercambio de información fluido entre sus miembros y de defender los intereses nacionales a nivel internacional.

En este marco general se incluyen a continuación los objetivos específicos de Logistop con indicación de lo que se pretende conseguir durante el ejercicio 2021:

O1. Respaldo a las empresas que quieran desarrollar I+D+i y a los centros de investigación e innovación que quieran lanzar proyectos de I+D+i con orientación empresarial en el ámbito de la logística.

O2. Potenciar la participación española en Proyectos Europeos de I+D+i y la interacción con la Plataforma Tecnológica Europea de Logística, ALICE, en funcionamiento gracias al proyecto europeo WINN, el cual fue coordinado por la secretaría de Logistop. La secretaría de Logistop también está presente en el consorcio del proyecto europeo SENSE, en el cuál se encuentran los principales agentes europeos del sector transporte y cuyo objetivo es acelerar la puesta en marcha del concepto "Physical Internet".

O3. Orientar las políticas públicas en I+D+I: Actualizar los "roadmaps de innovación" a implementar a través de planes nacionales y convocatorias de ayudas públicas a la I+D+i nacionales y europeas, e impulso de las políticas públicas en materia de movilidad, intermodalidad y multimodalidad de acuerdo con las administraciones públicas (locales, metropolitanas, autonómicas, estatales y europeas) competentes en transporte y movilidad.

O4. Aglutinar, consolidar, analizar y difundir la información relacionada con la actividad de I+D+i en Logística, Intermodalidad y Movilidad.

O5. Fomentar el intercambio de información para dar a conocer las capacidades de I+D+i de los miembros de Logistop y detectar las necesidades de I+D+I empresariales, fomentando la difusión y transferencia de conocimiento al sector empresarial y la colaboración entre empresas y centros de I+D+i.

O6. Incrementar la visibilidad de Logistop en el ámbito nacional e internacional y aumentar la participación de entidades en la red, fomentando la mejora logística, promoviendo la innovación como herramienta de mejora de la competitividad del sector

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

productivo difundiendo su potencial como motor de mejora.

En 2021 se continuará potenciando la dinamización de los Grupos de Trabajo, incorporando nuevos miembros y asegurando que el trabajo se realiza en línea con los objetivos perseguidos. La actividad a desarrollar va encaminada a promover que sus miembros, principalmente empresas y organismos de investigación con interés en la logística, puedan desarrollar proyectos de I+D+i destinados a hacer que las empresas españolas resulten más competitivas.

El plan de trabajo para el periodo 2021 se estructura los siguientes paquetes de Trabajo que de forma resumida abordarán las siguientes actividades:

PT1. Descarbonización y economía circular. Promover proyectos de innovación que aceleren la descarbonización y EC en todos los ámbitos de la logística.

PT2. Desarrollo Urbano, Logística de última milla / logística urbana: Minimizar el impacto medioambiental y de gestión, optimizando la operativa de reparto mediante el uso de la tecnología

PT3. Tecnología / Robótica y Automatización: Automatización –robotización. Digitalización. IA. Análisis avanzado, Big Data. Blockchain, IoT. Sistemas de SW avanzados.

PT4. Logística Portuaria: Eficiencia logística. Sostenibilidad ambiental. Seguridad y protección. Nuevas tecnologías. Planificación portuaria.

La Fundación CTL Cantabria participa de manera activa en las actividades de LOGISTOP, formando parte desde su inicio del órgano de gobierno principal de la plataforma, el Comité Rector. También participa en Grupos de Trabajo, así como en las jornadas y talleres enfocados a convocatorias de proyectos. La Fundación colabora dinámicamente en las acciones de LOGISTOP a través de la Asamblea, y proporcionando inputs siempre que es necesario para el desarrollo de la actividad de la Plataforma.

Beneficiarios del proyecto: todos los agentes clave que participan en el ámbito de la logística integral pertenecientes al sistema Ciencia-Tecnología-Empresa, el sector logístico, integrado por los subsectores de embalaje, manutención y almacenaje, transporte (terrestre, marítimo, aéreo, ferrocarril) entendido éste como infraestructuras, su explotación y gestión del flujo de mercancías y personas, operadores y servicios logísticos, así como todos los sectores empresariales e

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

institucionales usuarios de la logística, con carácter transversal e intersectorial.

Objetivos e indicadores de la realización de la actividad:

ACTIVIDAD	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Dinamización Plataforma LOGISTOP /CNC	Nº de personas en la red de Logistop	750
	Nº de entidades en la red de Logistop	390
	Nº de entidades miembro de Logistop con aportación económica.	40
	Nº de miembros en los grupos de trabajo	140 miembros/90 entidades
	Organización jornada y reuniones	20
	Nº de presentaciones de Logistop en eventos del sector	20
	Nº de Visitas en la página Web	Incremento de un 30%

• OBSERVATORIO DE TELEVISIÓN DIGITAL (TDCAN)

El Plan de trabajo del Observatorio de Televisión Digital TDCAN, está concebido para obtener y analizar información de forma sistemática sobre el impacto de las nuevas tecnologías en el ámbito de los ciudadanos, de las empresas y de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Cantabria. Así como, utilizar las sinergias en el ámbito de los servicios asociados a las telecomunicaciones, para generar un modelo altamente eficiente.

Algunas de las actuaciones relacionadas con el Observatorio de la Televisión Digital que llevará a cabo la Fundación durante el ejercicio 2021 se pueden desglosar como se muestra a continuación:

Servicio de Televisión Digital en Cantabria: acometer actuaciones derivadas del segundo dividendo realizado en 2020. Conllevará ajustes en algunos centros de emisión para garantiza la adecuada recepción de las señales de televisión.

Información a la ciudadanía: será preciso mantener informada a la ciudadanía del seguimiento del contrato para la provisión del servicio de transporte y difusión de

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

canales de televisión digital en zonas remotas y menos pobladas de la Comunidad Autónoma de Cantabria, correspondiente a la difusión de canales digitales de las entidades habilitadas para la prestación del servicio de Televisión Digital de ámbito estatal. Con el objeto de elevar el nivel y la calidad de los servicios de atención a la ciudadanía, se realizará la oportuna coordinación e información necesaria a través del teléfono de atención al ciudadano del Gobierno de Cantabria (012) y de otras entidades como Retevisión (900927742), así como a través del observatorio y de la web www.tdcan.es.

Explotación estadística de datos: Se recogerán datos estadísticos referentes a la Televisión Digital, que incluyan datos de cobertura, penetración, uso, tecnología de recepción, etc., y se observarán, interpretarán y difundirán los indicadores claves procedentes de otros entes de prestigio, tanto público como privado. En consonancia con la Oficina del Dividendo Digital dependiente del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, donde están integrados los distintos observatorios de las distintas CCAA, ICANE, INE y además, de los diferentes sectores implicados en el proceso de transición, a partir de los datos para obtener información que permita optimizar el servicio de televisión en Cantabria, tanto a nivel técnico (coberturas) como social (programaciones, hábitos de uso, etc.).

- CANTABRIA DIGITAL 2025

El Estatuto de Autonomía para Cantabria, aprobado por Ley Orgánica 8/1.981, de 30 de diciembre, atribuye en su artículo 24.14 a esta Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de planificación de la actividad económica y fomento del desarrollo de Cantabria, dentro de los objetivos marcados por la política económica del Estado y del sector público económico de la Comunidad. Asimismo, en su artículo 24.19 le confiere las competencias en Investigación científica y técnica, en coordinación con la general del Estado.

Desde la Fundación CTL se refuerzan los recursos puestos a disposición de los ciudadanos por el Gobierno de Cantabria en el ámbito Audiovisual, de la Digitalización, la Conectividad y las Telecomunicaciones y, consecuentemente, se posiciona como agente colaborador en la hoja de ruta en línea con los planes del Gobierno de España, en concreto con el Plan España Digital 2025, y con las directrices europeas.

La Estrategia "España Digital 2025" que contempla la puesta en marcha de un

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

conjunto de reformas estructurales que movilizarían un importante volumen de inversión pública y privada, en el entorno de los 70.000 millones de euros, se ha presentado el 23 de julio de 2020, con el horizonte temporal fijado en 2025.

Una parte importante del trabajo en el que participará la Fundación CTL, va encaminado a conseguir ver el desarrollo digital como un factor que, además de generar riqueza en el territorio en el que se desarrolla, es fundamental para el crecimiento y cohesión de las regiones y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, y es también estratégico al condicionar y repercutir en el funcionamiento de los restantes sectores, no siendo, por tanto, ajeno a la implantación y uso de las nuevas tecnologías en el desarrollo de sus actividades. Asimismo, dada su dimensión e influencia sobre numerosas actividades, representa un campo que ha servido para el desarrollo de muchas aplicaciones e innovaciones, y por ende, para el desarrollo económico.

En este sentido, en el año 2020 una novedad ha irrumpido de forma esencial, creando para 2021 nuevas e impactantes expectativas tecnológicas y la gestión del espectro radioeléctrico cobra especial relevancia, motivado por la incursión ya definitiva del 5G. El espectro radioeléctrico es un recurso fundamental para la prestación de una amplia gama de servicios y cada vez tiene una incidencia mayor en la economía y en la vida de los ciudadanos. A los servicios de radiodifusión, se ha unido la explosión de los servicios de telefonía móvil, a la que le siguen ahora las extraordinarias cifras de crecimiento de las comunicaciones móviles de datos (Internet móvil) y las comunicaciones entre máquinas, que multiplicarán los terminales móviles conectados.

Para que ese escenario pueda hacerse realidad ha sido necesario poner a disposición de los operadores de telecomunicaciones la capacidad de espectro necesaria, haciendo un uso más eficiente de las bandas de frecuencias sin perturbar la normal prestación de los servicios de televisión.

Una vez que el despliegue 5G esté operativo, su conexión con otras tecnologías como el Internet de las Cosas, la Inteligencia Artificial o el Big Data le confieren un extraordinario potencial de crear valor a gran escala. La coexistencia de tecnologías y su uso en armonía, fomentando la neutralidad tecnológica, forman parte de las actuaciones previstas en Cantabria.

Con el 5G como novedad trascendental, España Digital 2025 recoge un conjunto de

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

medidas, reformas e inversiones, articuladas en diez ejes estratégicos, alineados a las políticas digitales marcadas por la Comisión Europea para el nuevo periodo. Desde la Fundación CTL, se realizarán actuaciones para potenciar los siguientes compromisos de los previstos en las estrategias nacional y comunitaria:

1. Garantizar una conectividad digital adecuada para el 100% de la población, promoviendo la desaparición de la brecha digital entre zonas rurales y urbanas (meta 2025: 100% de la población con cobertura 100 Mbps).
2. Continuar liderando en Europa el despliegue de la tecnología 5G, incentivando su contribución al aumento de la productividad económica, al progreso social y a la vertebración territorial (meta 2025: 100% del espectro radioeléctrico preparado para 5G).
3. Reforzar las competencias digitales de los trabajadores y del conjunto de la ciudadanía (meta 2025: 80% de personas con competencias digitales básicas, de las que el 50% serán mujeres).
4. Impulsar la digitalización de las Administraciones Públicas (meta 2025: 50% de los servicios públicos disponibles en app móvil).

Es de destacar que el Gobierno acaba de presentar el 1 de diciembre de 2020 el Plan para la Conectividad y las Infraestructuras Digitales y la Estrategia de Impulso a la Tecnología 5G, dotados con 4.320 millones de euros hasta 2025 que ampliarán la extensión de la banda ancha de alta velocidad hasta alcanzar al 100% de la población en 2025.

Por tanto, los productivos pasos dados en los años anteriores, y la prevista superación ya de los objetivos de la Agenda Digital fijados para 2020, hacen presagiar una intensificación de los esfuerzo en el marco de España Digital 2025, y de su implementación en la Comunidad Autónoma de Cantabria fomentando la innovación, el crecimiento económico y la mejora de la vida cotidiana tanto para los ciudadanos como para las empresas. De esta manera, el despliegue generalizado y la utilización más eficaz de las tecnologías digitales seguirán permitiendo a Europa y a Cantabria afrontar los retos esenciales que tiene planteados y proporcionar a los ciudadanos una mejor calidad de vida manifestada, por ejemplo, en una mejor atención sanitaria, unas soluciones de transporte más seguras y eficientes, un medio ambiente más limpio, nuevas oportunidades en materia de medios de comunicación y un acceso más fácil a los servicios públicos y a los contenidos culturales.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Es un hecho que la existencia de redes de banda ancha ultrarrápida está permitiendo el desarrollo de nuevos servicios y el traslado de los beneficios generados por las tecnologías digitales al conjunto de la sociedad española. Por ello, España Digital 2025 hace suyos los objetivos de cobertura y adopción de servicios de banda ancha planteados por la Unión Europea.

En el caso de Cantabria, los últimos datos disponibles con los que se ha podido trabajar en 2020 referentes a cobertura poblacional agregada de todos los operadores y plataformas tecnológicas (publicados en abril, pero a fecha 30 de junio de 2019), en función de la velocidad, son los siguientes:

Velocidad	≥ 30Mbps	≥ 100Mbps
Cantabria	93%	76%

Fuente: Informe Cobertura BA 2019. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

Tales cifras, se sitúan por debajo de la media nacional:

Velocidad	≥ 30Mbps	≥ 100Mbps
España	94,18%	83,57%

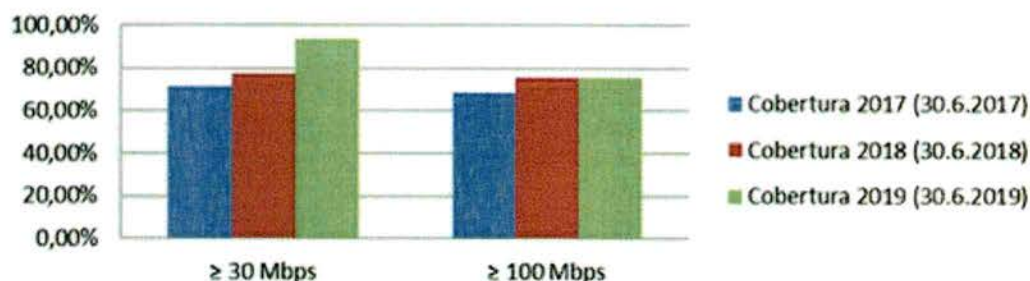
No obstante, los datos reflejan un aumento de 16 puntos porcentuales en la cobertura de banda ancha de más de 30 Mbps respecto al año anterior en Cantabria, hasta el 76%, que alcanza ya a más del 94% de los españoles. Por su parte, la cobertura de más 100 Mbps se sitúa casi 10 puntos por debajo, con un ritmo de crecimiento más lento.

De forma gráfica, la evolución en Cantabria ha seguido una tendencia creciente, que debe incrementarse, sobre todo en el rango de mayores velocidades:

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Evolución de la cobertura por velocidad en Cantabria



Evolución de la cobertura por velocidad en Cantabria. Fuente: DATOS PARTICULARIZADOS DE COBERTURA DE BANDA ANCHA EN CANTABRIA A 30 DE JUNIO DE 2019. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

Desde la Fundación CTL, se ha considerado una actuación prioritaria la obtención del aprovechamiento máximo de los instrumentos de financiación puestos a disposición de nuestra comunidad autónoma, de forma que se maximice la obtención de recursos en el despliegue de redes de telecomunicaciones. Tanto a nivel de coordinación, como de análisis, detección de necesidades, y también de comprobación y monitorización, la Fundación se ha involucrado para obtener los mejores resultados y que éstos se traduzcan en beneficios a la ciudadanía.

En este sentido, la principal herramienta que el Gobierno de España pone a disposición desde 2013 para el avance en esta materia, es el Programa de extensión de la banda ancha de nueva generación (PEBA-NGA). Se trata de un programa de financiación directa que proporciona ayudas (subvención y créditos blandos) a los operadores para la inversión en proyectos de despliegue de redes de alta velocidad en aquellas zonas en las que no existe oferta y en las que no esté prevista en el corto plazo. En aplicación estricta del principio de neutralidad tecnológica, se pueden acoger a dichas ayudas operadores de redes fijas, móviles o cualquier otra plataforma.

Como en las Órdenes de 2013-2019, para 2020 la relación de las zonas de actuación susceptibles de recibir este tipo de ayudas ("zonas blancas"), en este caso, los proyectos que se acometerán a partir de 2021, también se ha publicado como cada año en el portal del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, tras la recopilación de la cobertura ofrecida por todos los operadores y la prevista en los tres años posteriores, y una vez sometida esta información a consulta con todas las partes

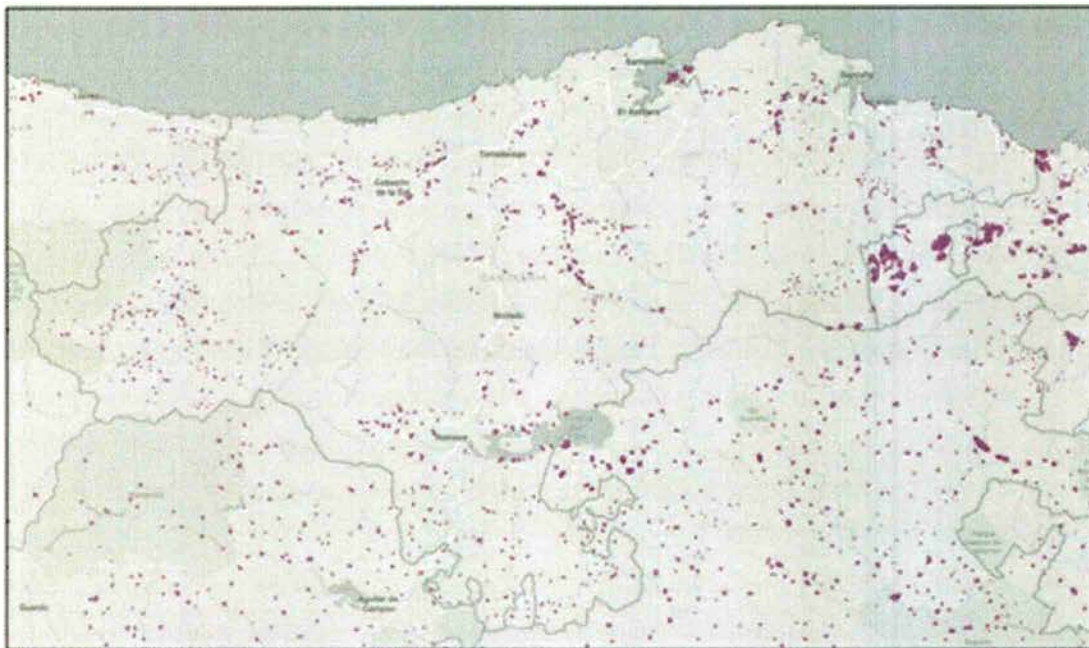
Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

interesadas: operadores, administraciones públicas y otros agentes.

En concreto, la consulta para las ayudas a conceder durante el año 2020 finalizó el 9 de junio de 2020, habiéndose trasladado a todos los Ayuntamientos y agentes interesados para su análisis y respuesta. En este sentido, se tiene constancia de que gran parte de los municipios afectados por su solicitud han participado en el citado proceso cumplimentando los aspectos relevantes a estos efectos y se los han hecho llegar al Ministerio.

La forma de realizar la consulta se ha modificado respecto a las anteriores a 2020, basándose en datos georeferenciados y dando cabida a zonas blancas y zonas grises. Se facilita el enlace a una aplicación web con un visor cartográfico con varios tipos de mapas sobre los que se puede visualizar tanto la capa de zonas blancas NGA como la capa de zonas grises NGA (<https://avancedigital.gob.es/banda-ancha/zonas-blancas-NGA/Paginas/2020.aspx>). En el caso concreto de Cantabria, no se han identificado zonas grises, y únicamente se han destacado zonas blancas, como se puede apreciar a continuación en el mapa de referencia:



Tales zonas, se corresponden con áreas intramunicipales, ascendiendo la relación definitiva de Entidades Singulares de Población (ESP's) con zonas blancas NGA a más de 600 (un 68% de las ESP's totales de Cantabria), en 90 municipios de nuestra Comunidad Autónoma.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Como se ha venido aplicando con anterioridad, independientemente del cambio de metodología y pese a ser competencia del Gobierno de España, también desde la Fundación CTL se seguirán realizando actuaciones de comprobación en 2021, con objeto de tener en cuenta las necesidades en los Planes de Banda Ancha que se realicen desde el Gobierno de Cantabria, que deben ser aprobados por el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital y ser acordes a la normativa europea, muy estricta en la aplicación del criterio de neutralidad tecnológica.

En todo caso, se ha considerado muy positiva la existencia de 90 municipios con zonas blancas, según los resultados de la consulta, porque esto les ha convertido en susceptibles beneficiarios de las ayudas concedidas recientemente.

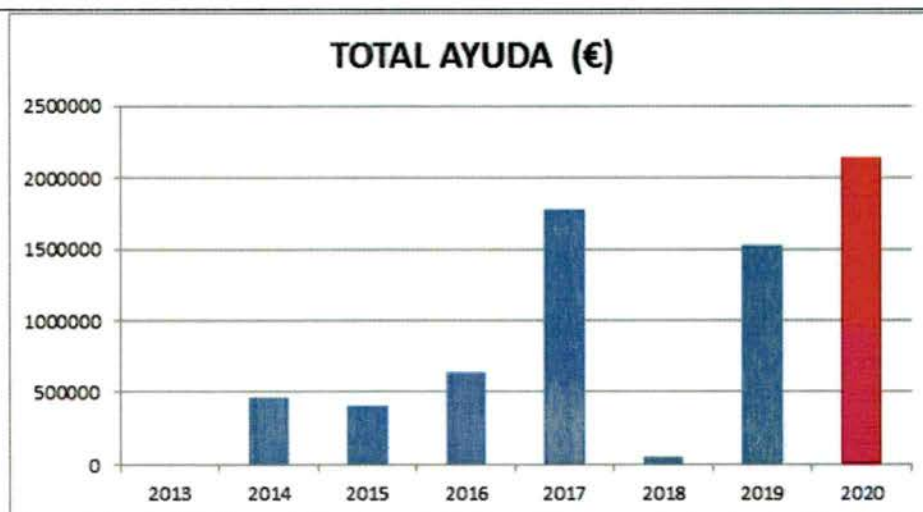
A estos efectos, a finales de 2020 se ha publicado la Resolución de la Convocatoria 2020 de ayudas para la realización de proyectos en el marco de la Orden ETD/348/2020, de 13 de abril, de la cual ha resultado beneficiaria en Cantabria.

El resultado se ha materializado en una Inversión prevista de 6.039.846,00.-€, correspondiéndole una Subvención concedida de 2.141.208,00.-€, para la ejecución de proyectos en 668 Entidades Singulares de Población en Cantabria, en 74 municipios: Alfoz de Lloredo, Ampuero, Anievas, Arenas de Iguña, Arredondo, Bárcena de Cicero, Bárcena de Pie de Concha, Bareyo, Cabezón de la Sal, Cabezón de Liébana, Cabuérniga, Camaleño, Camargo, Campoo de Enmedio, Campoo de Yuso, Cartes, Cieza, Cillorigo de Liébana, Comillas, Los Corrales de Buelna, Corvera de Toranzo, Entrambasaguas, Escalante, Guriezo, Hazas de Cesto, Hermandad de Campoo de Suso, Herrerías, Lamasón, Laredo, Limpias, Luena, Marina de Cudeyo, Mazcuerras, Meruelo, Miengo, Molledo, Noja, Penagos, Peñarrubia, Piélagos, Polanco, Puente Viesgo, Ramales de la Victoria, Rasines, Reocín, Ribamontán al Mar, Ribamontán al Monte, Rionansa, Las Rozas de Valdearroyo, Ruente, Ruesga, San Felices de Buelna, San Pedro del Romeral, San Vicente de la Barquera, Santa Cruz de Bezana, Santander, Santillana del Mar, Santiurde de Reinosa, Santiurde de Toranzo, Saro, Selaya, Soba, Solórzano, Suances, Torrelavega, Udías, Val de San Vicente, Valdáliga, Vega de Liébana, Vega de Pas, Villacarriedo, Villaescusa, Villafufre y Voto

La magnitud de la inversión supone un esfuerzo insuperable hasta la fecha, como se puede comprobar en el histórico de ayudas recibidas que se muestra en el siguiente gráfico:

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente



Evolución de la concesión de ayudas PEBA en Cantabria. Fuente: Elaboración propia

La dispersión geográfica de los proyectos a acometer a partir de 2021 aumenta la complejidad del seguimiento y monitorización de los mismos, plasmándose su geolocalización en el siguiente mapa:



Distribución de la concesión de ayudas PEBA en Cantabria 2020. Fuente: Elaboración propia

Así las cosas, en el año 2021, añadido a la ejecución de los proyectos concedidos en 2020 y tras la finalización de gran parte de los proyectos 2013-2019 concedidos en el (PEBA-NGA), la estimación es que el 91,24% de la población española (82,29% en Cantabria) tendrá cobertura de velocidad superior a 100 Mbps. En paralelo, la

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

ejecución de las obligaciones de cobertura de los operadores de 4G impulsada por el gobierno, se traduce en que más del 99% de la población dispondrá de cobertura a velocidades superiores a 30 Mbps.

Adicionalmente a lo anterior, hay que añadir a las ayudas del PEBA, las concedidas de forma complementaria por el Gobierno de Cantabria.

El objetivo principal de éstas es acelerar la extensión de la cobertura de las redes de banda ancha de muy alta velocidad, apoyando su despliegue en las zonas sin cobertura actual en las zonas de Cantabria con mayor riesgo de despoblamiento, siendo el criterio de valoración la densidad de población. Estas ayudas cobran más relevancia aun en el contexto de emergencia sanitaria actual, donde el trabajo no presencial, o la teleformación resultan imprescindibles para afrontar el día a día de los ciudadanos y responden a la demanda de la Consejería de educación de reforzar la red de banda ancha en las áreas más rurales.

En este sentido, se ha priorizado contar con unas modernas redes de telecomunicaciones, fijas y móviles, que garanticen la conectividad y el mantenimiento de la calidad oportuna para gestionar todo el tráfico incremental que en estas situaciones tan excepcionales se genera a través de dicha conectividad.

El importe de estas subvenciones asciende hasta el 80% del importe de la inversión y gastos considerados subvencionables (con un máximo de 25.000 euros por cada beneficiario) y siempre que se ejecuten desde el 1 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020.

La convocatoria del año 2019 del Programa CONECTA CANTABRIA, se resolvió con la concesión de 250.000.-€ en ayudas a once municipios de Cantabria: Valderredible, los Tojos, Campoo de Yuso, Ruesga, Arredondo, San Roque de Riomiera, Cabuerniga, Ruente, Saro, Campoo de Enmedio y Corvera de Toranzo, lo que supone una inversión total de 327.365 €.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

	2019	
AYUNTAMIENTO	INVERSION (€)	SUBVENCION (€)
VALDERREDIBLE	46403,5	25000
LOS TOJOS	29100,5	23280,4
CAMPOO DE YUSO	29100,5	23280,4
RUESGA	29826,5	23861,2
ARREDONDO	28737,5	22990
SAN ROQUE DE RIOMIERA	31944	25000
CABUERNIGA	35211	25000
RUENTE	21961,5	17569,2
SARO	22627	18101,6
CAMPOO DE EN MEDIO	13794	11035,2
CORVERA DE TORANZO	38659,5	25000
TOTAL	327.365,50 €	240.118,00 €
11 PROYECTOS		

El día 13 de julio de 2020, el Comité de Valoración resolvió la primera convocatoria correspondiente al año 2020, a la que han presentado proyectos de hasta 33 municipios, por un importe total de 1.321.723,48.-€, superándose así las mejores previsiones.

La ayuda aprobada en la mencionada reunión ascendió a casi 325.000.-€ para la realización de proyectos en quince municipios: Lamason, Soba, Vega de Liebana, Camaleño, Peñarrubia, Luena, Cabezón de Liebana, Santiurde de Reinosa, Vega de Pas, Pesquera, San Pedro del Romeral, Rionansa, Valdeolea, Cillorigo de Liebana y Anievas, lo que supone una inversión de 623.348,45.-€.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

	2020 (I)	
AYUNTAMIENTO	INVERSION (€)	SUBVENCION (€)
LAMASON	23.292,50	18.634,00
SOBA	45.254,00	25.000,00
VEGA DE LIEBANA	31.250,00	25.000,00
CAMALEÑO	31.000,00	24.800,00
PEÑARRUBIA	55.451,88	25.000,00
LUENA	39.869,50	25.000,00
CABEZON DE LIEBANA	186.785,28	25.000,00
SANTIURDE DE REINOSA	17.968,50	14.374,80
VEGA DE PAS	40.656,00	25.000,00
PESQUERA	10.648,50	8.518,80
SAN PEDRO DEL ROMERAL	19.723,00	15.778,40
RIONANSA	38.780,50	25.000,00
VALDEOLEA	29.766,00	23.812,80
CILLORIGO DE LIEBANA	31.001,79	24.801,43
ANIEVAS	21.901,00	17.520,80
TOTAL	623.348,45 €	323.241,03 €
15 PROYECTOS		

Con fecha 28 de octubre de 2020, el Comité de Valoración resolvió la segunda convocatoria correspondiente al año 2020, a la que se han presentado proyectos de hasta 22 municipios, por un importe total de 728.360,87.-€, considerándose un éxito de acogida.

La ayuda propuesta en la mencionada reunión ascendió a 358.294,67.-€ para la realización de proyectos en 19 municipios: Polaciones, Tudanca, San Miguel de Aguayo, Herrerías, Arenas de Iguña, Rasines, Barcena de Pie de Concha, Valdaliga, Villafufre, Mazcuerras, Solorzano, Udias, Val de San Vicente, Ribamontan al Monte, Bareyo, San Felices de Buelna, Limpias, Cartes y Castro Urdiales.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

	2020 (II)	
AYUNTAMIENTO	INVERSION (€)	SUBVENCION N (€)
POLACIONES	42.229,00	25.000,00
TUDANCA	21.538,00	17.230,40
SAN MIGUEL DE AGUAYO	16.153,50	12.922,80
HERRERIAS	26.862,00	21.489,60
ARENAS DE IGÜÑA	20.812,00	16.649,60
RASINES	31.261,56	25.000,00
BARCENA DE PIE DE CONCHA	13.370,50	10.696,40
VALDALIGA	47.976,50	25.000,00
VILLAFUFRE	24.077,79	19.262,23
MAZCUERRAS	58.370,40	25.000,00
SOLORZANO	20.086,00	16.068,80
UDIAS	13.376,55	10.701,24
VAL DE SAN VICENTE	34.303,50	25.000,00
RIBAMONTAN AL MONTE	77.000,00	25.000,00
BAREYO	36.390,75	25.000,00
SAN FELICES DE BUELNA	28.737,50	22.990,00
LIMPIAS	12.584,00	10.067,20
CARTES	10.708,50	8.566,80
CASTRO URDIALES	20.812,00	16.649,60
TOTAL	556.650,05	358.294,67
19 PROYECTOS		359.238,30

Los datos acumulados serían:

INVERSION 2019-2020	SUBVENCION 2019-2020	Nº MUNICIPIOS
1.507.364,00 €	921.653,70 €	45

A la vista de lo anterior, tanto en las actuaciones del PEBA, como en las del propio Gobierno de Cantabria, el objetivo es continuar aportando un apoyo creciente mediante actuaciones alineadas y enmarcadas en labores de coordinación, análisis y verificación. Dada la cantidad de proyectos movilizados por las distintas Administraciones, se considera que la Fundación CTL es un pilar útil y eficaz para garantizar el éxito de los mismos.

Complementariamente al despliegue de infraestructuras, la experiencia previa ha aconsejado facilitar las actuaciones a desarrollar por los agentes del mercado, no exclusivamente en términos de ayudas públicas, y ha puesto de manifiesto la

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

necesidad de complementar la dotación de infraestructuras y servicios con actuaciones de diseminación y aprendizaje digital para la ciudadanía, sobre todo en colectivos con riesgo de exclusión digital.

Por tanto, a lo largo de 2021 desde la Fundación CTL se van seguir implementando acciones en el ámbito digital que complementen y multipliquen los efectos de la mejora al acceso de la Sociedad de la Información en un contexto de proximidad y de adaptación a la realidad digital de la ciudadanía, todo ello supeditado a la existencia de crédito adecuado y suficiente.

La Fundación CTL pretende enraizar en 2021 una trayectoria de inversión y de dinamización digital, que si bien se viene desarrollando con principios plenamente vigentes e intemporales, se entiende que su encuadramiento en un nuevo marco formal, España Digital 2025 y CONECTA Cantabria, le confiere durabilidad y proyección a futuro.

Los datos de la encuesta sobre equipamiento y uso de tecnologías de información y comunicación en los hogares publicados por el Instituto Nacional de Estadística en 2019 muestran que el uso de internet de la población cántabra, ha experimentado un aumento en el acceso y uso de internet.

El uso de servicios digitales entre la ciudadanía ha avanzado de forma notable en 2019. El porcentaje de hogares que cuenta con conexión a internet se situó en el 90,8 %, 7,8 puntos más que en 2018. El hecho más positivo es que el 100 % de estos hogares con conexión a internet dispone de accesos de banda ancha.

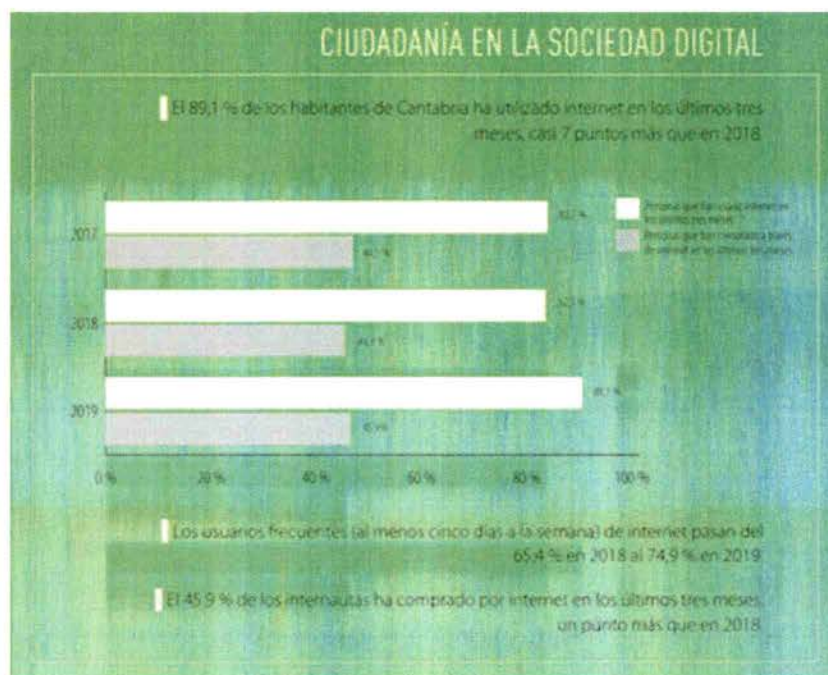
Esta alta penetración de la conectividad en los hogares hace que el 89,1 % de los habitantes de la región hayan utilizado internet, casi 7 puntos más que en 2018. El crecimiento es aún más significativo si consideramos los usuarios frecuentes (al menos cinco días a la semana), que pasan del 65,4 % en 2018 al 74,9 % en 2019. Por otra parte, los usuarios de internet que lo utilizan para comprar online llegan al 45,9 %, un punto porcentual más que en 2018.

En lo que respecta al equipamiento, casi la totalidad de hogares cántabros con al menos un miembro de 16 a 74 años disponen de teléfono móvil (97,2 %), en torno al 91 % dispone de acceso a internet y banda ancha, el 78,2 % posee teléfono fijo y el 80,7 % cuenta con algún tipo de ordenador. Cantabria supera la media nacional en

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

disponibilidad o tenencia de teléfono móvil y fijo.



Fuente: Informe Sociedad Digital en España 2019 (Telefónica). Datos de la Encuesta sobre el uso de TIC y comercio electrónico en las empresas y Encuesta sobre equipamiento y uso de tecnologías de información y comunicación en los hogares. Instituto Nacional de Estadística (INE), 2019.

A la vista de lo anterior, en 2021 se pretende dar un impulso cardinal a las telecomunicaciones en Cantabria, y no permitir que aumente la brecha digital, tanto a nivel regional como supra territorial, poniendo especial énfasis en el sector audiovisual y de las telecomunicaciones.

Objetivos e indicadores de la realización de la actividad:

ACTIVIDAD	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Fomentar el despliegue de redes y servicios de banda ancha para garantizar la conectividad digital	% de viviendas con banda ancha	100%
	% de personas que han utilizado Internet en los últimos 3 meses	89,1%
	Número de hogares/empresas cántabras que tiene acceso a las redes de banda ancha gracias a las nuevas medidas.	N/D
	Fondos destinados a optimización de infraestructuras de telecomunicaciones (€).	N/D

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

- SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES:

Se desarrollarán labores de análisis y de monitorización del estado de las infraestructuras utilizadas para prestar servicios de telecomunicaciones en la Comunidad Autónoma de Cantabria, así como de cualquier otro condicionante que pueda afectar a la recepción de éstos, incluyendo el seguimiento de la obligada convivencia electromagnética. Estas tareas son fundamentales para conseguir una experiencia digital óptima por parte de los ciudadanos. Un porcentaje elevado de las causas de la brecha digital son motivadas por el rechazo que genera el mal funcionamiento de las tecnologías que actúan como soporte de los contenidos.

En este sentido, promover el despliegue de redes para ofrecer y/o mejorar los servicios de telecomunicaciones, comprobar la operativa de funcionamiento con una recepción adecuada en el punto de usuario y en observancia de la normativa vigente, son tareas que la Fundación CTL desarrolla para minimizar el impacto de las incidencias en la recepción que obtienen los ciudadanos.

En todo caso, las actuaciones se realizarán con criterios de neutralidad tecnológica y de cohesión social, priorizando las necesidades de los usuarios y ofreciendo un apoyo técnico en proximidad que pueda complementarse con otras acciones desarrolladas por la Fundación como la plataforma CONECTA CANTABRIA.

- Se continuará participando en la Asociación Somos Digital, ya que se considera una gran ventaja la pertenencia de la Red de Telecentros de Cantabria a una asociación de ámbito nacional que sirve de foro de intercambio de buenas prácticas en la actividad cotidiana de las redes, en la puesta en común de acciones y programas para la dinamización de telecentros, y para la formación de usuarios, en especial los que forman parte de los denominados grupos en riesgo de exclusión digital.

En 2021 se potenciará los grupos de trabajo para responsables y dinamizadores.

-Favorecer la compartición de contenidos de teleformación y coordinación para el desarrollo de nuevos contenidos.

-Impulsar un modelo nacional de capacitación y certificación en competencias

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

digitales, alineado con el Marco Europeo de Competencias Digitales (DIGCOMP), permitiendo así a la ciudadanía beneficiarse de las oportunidades digitales y mejorar su empleabilidad.

-Reforzar la idea de comunidad entre los dinamizadores, creando una red colaborativa de intercambio de ideas, metodologías y proyectos para inspiren y motiven a los dinamizadores.

Asimismo, se prolongará la participación en la Red Europea para la Aplicación de las Tecnologías de la Comunicación (cuyas siglas en inglés corresponden a ERNACT). La Red desarrolla proyectos en diferentes ámbitos relacionados con la innovación y la digitalización de las regiones, en colaboración con la Unión Europea, y desde sus inicios ha puesto en marcha más de 30 proyectos transnacionales de I+D+i, en 150 regiones y ciudades de la Unión Europea.



- INVERSIÓN ASOCIADA EN TORNO A ESTE EJE DE ACTUACIÓN:

La Fundación CTL Cantabria realizará actuaciones de inversión para el fomento del transporte y las telecomunicaciones en el territorio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, como pueden ser infraestructuras de telecomunicación multiservicio, infraestructuras auxiliares de transporte, actividades de difusión de los servicios, tanto de transporte como de telecomunicaciones, etc.

- CONVOCATORIAS EUROPEAS, NACIONALES Y REGIONALES:

Basado en un trabajo previo y constante por parte del equipo humano de la Fundación para:

- Estudio de convocatorias tanto europeas, nacionales como regionales.
- Mantenimiento de la red de contactos y búsqueda de nuevos organismos y entidades.
- Presentación de propuestas de Proyectos siendo tanto los coordinadores de la misma como formando parte como beneficiarios en un consorcio.
- Desarrollo de los proyectos aprobados en convocatorias competitivas.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	12	4.945
- Personal con contrato de servicios	-	-
- Personal voluntario	-	-

C) BENEFICIARIOS O USUARIOS DE LA ACTIVIDAD

TIPO	Número previsto
- Personas físicas	-
- Personas jurídicas	-

D) RECURSOS ECONOMICOS PREVISTOS PARA LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

GASTOS /INVERSIONES	IMPORTE
Gastos por ayudas y otros	
a)ayudas monetarias	
b)ayudas no monetarias	
c)gastos por colaboraciones y órganos de gobierno	
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	
Aprovisionamientos	102.193,33
Gastos de personal	151.049,49
Otros gastos de la actividad	26.445,05
Amortización del inmovilizado	
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	
Gastos financieros	
Variaciones de valor razonable en instrumentos financieros	
Diferencias de cambio	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	
Impuesto sobre beneficios	
Subtotal gastos	279.687,87
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	279.687,87

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

3.4 – SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO.

A) DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA ACTIVIDAD

DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD	SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO (SUPI)
TIPO DE ACTIVIDAD	PROPIA
IDENTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD POR SECTORES	TELECOMUNICACIONES / TRANSPORTES
LUGAR DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD	COMUNIDAD AUTONOMA DE CANTABRIA

DESCRIPCIÓN DETALLADA

El objetivo prioritario de una gestión adecuada del transporte es la optimización de los recursos, al mismo tiempo que promover estrategias modernas de transporte basadas en la innovación. Para ello las nuevas tecnologías ofrecen herramientas para conseguir un intercambio inmediato de información que se transforma en un aprovechamiento más eficaz de los recursos.

Asimismo, la gestión del transporte público tiene por objeto facilitar a los usuarios la accesibilidad a la Red, permitiendo optimizar su funcionalidad y capacidad, facilitar la intermodalidad, mejorar la calidad, fiabilidad y puntualidad de los servicios; en definitiva, una mejora global de la Red de Transporte Público.

De acuerdo con lo anterior es objeto de esta línea estratégica la realización de las actuaciones necesarias para acometer el Sistema Unificado de Pago Integrado, que permitan la mejora global de la cadena de transporte público, con arreglo al desglose de trabajos relacionados a continuación para el ejercicio 2021:

El impulso del transporte público requiere evolucionar hacia una mayor integración de los sistemas existentes a través de actuaciones concretas que garanticen un principio de coordinación en materia de gestión del ticketing y de procesos asociados que beneficien a los usuarios de los servicios de transporte. Dicha coordinación se ha de enmarcar dentro de las experiencias que en la materia existen en el sector del transporte público de viajeros (sistema unificado de pago).

Los sistemas de ticketing son una parte fundamental de los servicios de transporte público, influyendo directamente sobre ellos. Son base para una amplia variedad de funciones en ámbitos como la Gestión de la explotación (Atención a los usuarios, gestión de reclamaciones e incidencias, optimización de recursos, red de ventas/ingresos...), la Seguridad (Control de accesos y del fraude...), los Usuarios

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

(interfaz de comunicación, puerta de entrada a los servicios de transporte...), las Administraciones (Análisis de la movilidad ciudadana, control de los servicios públicos...).

Por ello, el proyecto de renovación del sistema de ticketing debe tomar en cuenta diferentes cuestiones, requiriendo cambios en los ámbitos en los que interviene, resultando una actuación global medida con incidencia y ventajas directas sobre todos los engranajes del motor que mueve el transporte público.

Fruto de este avance se obtendría una percepción integral de la Red de transporte de Cantabria, entre cuyos beneficios se encuentran:

- ❖ Implantar un transporte público metropolitano percibido como una red integrada y unitaria que ofrezca un servicio de calidad.
- ❖ Aumentar la intermodalidad.
- ❖ Acercar el sistema de transporte público al usuario por medio de una información eficaz que le permita percibir dicho sistema como una alternativa de calidad al vehículo privado.
- ❖ Fomentar el uso de medios más sostenibles.
- ❖ Aumentar la competitividad del transporte público frente al vehículo particular.
- ❖ Modernizar los equipamientos tecnológicos a disposición de la Administración Pública, las empresas y los ciudadanos.

Para la puesta en servicio de la Tarjeta Interoperable de Transporte de Cantabria (TITC) en los servicios de transporte público de la Comunidad Autónoma, incidiendo, principalmente, en la mejora de la accesibilidad y la calidad del servicio de transporte público y en la intermodalidad.



Por todo lo expuesto, es objetivo del Gobierno de Cantabria dar los pasos necesarios para llevar a cabo la implementación en todos los modos del transporte público de la

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Comunidad Autónoma del Sistema Unificado de Pago Integrado (SUPI) el cual aportará múltiples ventajas en el transporte público:

- ❖ Aumento de la velocidad comercial al disponerse de equipamiento nuevo.
- ❖ La tecnología a implantar aportará mayor seguridad, evitando el fraude y dificultando la falsificación.
- ❖ La versatilidad del sistema permitirá adaptarse y condensar en un solo soporte distintos títulos de transporte aun manteniendo la diversidad tarifaria de cada operador, permitiendo paralelamente la incorporación gradual de nuevos títulos sin necesidad de realizar cambios en los sistemas.
- ❖ Interoperabilidad plena: Permitirá al viajero usar la nueva tarjeta sin contacto en todos los operadores adscritos al SUPI, usando el mismo título monedero interoperable en todos los operadores del transporte sin necesidad de tener contratos propietarios. Asimismo, el saldo podrá ser cargado en cualquier punto de la red que se establezca.
- ❖ Un sistema de esta naturaleza permite disponer de información actualizada e identificar no ya sólo el número de viajes sino de viajeros, pudiendo conocer sus hábitos y permitiendo desarrollar políticas de billeteaje y tarifas ajustadas a la demanda real, todo ello con un único soporte.
- ❖ Facilitar y simplificar el uso de la tecnología puesta a disposición de los usuarios del transporte público potencia su uso. El nuevo sistema permitirá bajo un mismo soporte la utilización de títulos interoperables en todos los modos de transporte.
- ❖ El aumento en el uso del transporte público conlleva una reducción del uso del vehículo particular, con la consecuente reducción de la contaminación y otras externalidades (atascos, ruido, consumo de combustibles fósiles...).

El nuevo sistema supone un avance hacia un modelo de gestión más moderno y de mayor calidad, basado en la mejora del servicio actual, impulsando la seguridad, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad y la intermodalidad. Además, la unificación plena dentro de un mismo soporte permitirá consolidar este medio de pago como el soporte esencial para los desplazamientos que se efectúen en Cantabria. Para ello se definen las siguientes actuaciones, en las que la Fundación CTL será tractor:

- Suscribir los convenios específicos que regulen las relaciones de las Administraciones públicas, entes y operadores del transporte con el Sistema Unificado de Pago Integrado.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

- Ejecución de los trabajos de licitación de las partes esenciales del SUPÍ:
 - Sistema de Seguridad
 - Centro de Control, Gestión de la Información y Compensación (CCGIC)
 - Transporte Urbano de Santander TUS
 - Red de recarga externa
 - Fabricación de tarjetas TTIC
- Seguimiento de los desarrollos correspondientes a la nueva tarjeta interoperable TITC en su Fase II:
 - Desarrollo tarjeta TITC
 - Desarrollos de protocolo de comunicaciones de la nueva tarjeta
 - Desarrollos del sistema central para funcionar con TITC y el CCGIC
 - Validación de pruebas con las dos tarjetas TITC y TTC
 - Formación
- Seguimiento del plan de mantenimiento debido a la finalización de la Fase I, la cual ha sido ejecutada durante el ejercicio 2020:
 - Mantenimiento preventivo, predictivo, correctivo y evolutivo.
 - Mantenimiento sistema central.
 - Bases de datos de incidencias
 - Tiempos de respuesta.

La ejecución durante el año precedente de los trabajos correspondientes al contrato "Suministro e instalación de equipamiento para la implantación de Sistema Unificado de Gestión y Pago integrado en el transporte público regular de viajeros por carretera de uso general de titularidad del Gobierno de Cantabria" en su FASE I los cuales han consistido principalmente en:

- Implantación equipamiento sistema unificado de pago en el transporte regional
- Dirección técnica de la ejecución de los trabajos
- Análisis, planificación y replanteo del proceso de implementación.
- Seguimiento continuo durante el proceso de instalación del equipamiento embarcado en los autobuses de los operadores regionales.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

- Preparación y equipamiento de los entornos de migración del sistema central.
- Validación de pruebas pilotos en las diferentes fases para su posterior aceptación.
- Definición y carga inicial de datos de todo el sistema.
- Participación en los cursos de formación al personal de conducción de todo el sistema implementado.
- Asesoramiento y soporte a los operadores de transporte del acceso y funcionalidades del nuevo sistema central.
- Certificación de los trabajos parciales y finales realizados.

Como continuación a estos trabajos para el año 2021, una vez ejecutada la fase I del proyecto la implantación del nuevo sistema de ticketing y sus nuevas funcionalidades tecnológicas, se abre un amplio abanico para llevar a cabo actuaciones que permitan mejorar la gestión y calidad de los servicios que componen la red de transporte público y dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos entre las que se encuentran:

- Implantación de sistemas y servicios de información al usuario, ampliando la red dispositivos telemáticos en las infraestructuras de transporte público.
- Gestión, explotación y desarrollo de nuevas funcionalidades que permitan ofrecer a los usuarios una información más precisa y detallada.
- Explotación y gestión del equipamiento del centro de control, monitorizando toda la red transporte público
- Integración Sistemas de Ayuda a la Explotación en herramientas de información y difusión tecnológica, como portal web, aplicaciones para dispositivos móviles o Smartphone.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

I. Potenciar la intermodalidad.	II. Mejorar la obtención de los títulos de transporte.	III. Promover una imagen unificada de la red de transporte público.	IV. Profundizar en el análisis de movilidad.	V. Fomentar el uso del transporte público.
VI. Modernizar los sistemas de ticketing.	VII. Centralizar y unificar la atención al cliente.	VIII. Potenciar las TICs.	IX. Potenciar la movilidad sostenible.	

LÍNEAS ESTRATÉGICAS BÁSICAS

I. Definir globalmente el Sistema Unificado de Pago Integrado.	II. Definir técnicamente los subsistemas que componen el Sistema Unificado de Pago Integrado (Proyectos técnicos).	III. Suscribir los convenios específicos que regulen las relaciones de las Administraciones públicas, entes y operadores del transporte con el Sistema Unificado de Pago Integrado.	IV. Ejecución de los trabajos para implantar el Sistema Unificado de Pago Integrado.	V. Gestión y seguimiento del Sistema Unificado de Pago Integrado.
VI. Reforzar las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) ligadas al transporte público de viajeros.				

PLAN DE ACCIÓN IMPLANTACIÓN SUPI

La Fundación CTL Cantabria continuará con la gestión de la oficina denominada Centro de Incidencias de la Tarjeta sin contacto (CIT) desarrollando las siguientes funciones:

- Facilitar información acerca de la tarjeta sin contacto u otras relacionadas con esta.
- Coordinar las posibles incidencias de la tarjeta, sirviendo de nexo entre los usuarios y las empresas operadoras.
- Resolver incidencias como: sustitución de tarjetas con lectura ilegible, con errores en la emisión de contratos, o deterioradas físicamente, traspaso de saldos entre las tarjetas, activar contratos de operadores, etc.

La existencia de puntos de atención personalizada es muy valorada por los usuarios,

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

permitiendo agilizar los trámites y proporcionar información directa acerca de normas de uso, medios de consulta (máquinas de consulta, portal web, aplicaciones móviles...), etc.

Con la implementación del nuevo equipamiento de ticketing, Fase I, será necesario continuar gestionando la tarjeta sin contacto "transporte de Cantabria" con las nuevas funcionalidades y requerimientos de la nueva implementación de los equipos embarcados, el nuevo sistema central y el SAE. Para ello se definen las actuaciones siguientes:

- Auditoría y fiscalización del correcto uso del sistema de ticketing en el sistema concesional del transporte público de pasajeros en Cantabria.
- Gestión del Centro de Incidencias de la Tarjeta sin contacto (CIT) e interoperatividad con todos los operadores de transporte.
- Integración de nuevos aplicativos en el sistema de gestión de incidencias.

Por otro lado la Fase II del proyecto "Suministro e instalación de equipamiento para la implantación de Sistema Unificado de Gestión y Pago integrado en el transporte público regular de viajeros por carretera de uso general de titularidad del Gobierno de Cantabria" llevara a cabo los desarrollos necesarios para la definición de la nueva tarjeta interoperable sin contacto TITC (MIFARE DESfire), elemento básico para la implantación del nuevo sistema unificado de pago y que se complementaran con nuevas funcionalidades en el sistema de gestión de la tarjeta sin contacto "Transporte de Cantabria" actualmente existente.

La TITC es una tarjeta sin contacto con tecnología NXP MIFARE DESfire EV1 de 4 kb. Esta tarjeta posee claras ventajas tecnológicas frente a sus antecesoras, pero en especial aporta niveles de seguridad avanzados como son el 3DES y AES, recomendados por la Unión Europea a través del programa Ecrypt, así como la agencia norteamericana de seguridad. Otra de sus mejoras significativas es la ordenación de los datos por aplicaciones y ficheros en vez de por bloques de memoria como hacía la generación anterior (MIFARE Classic). Esto aporta flexibilidad y mejora las condiciones de interoperabilidad.

En definitiva el CIT deberá evolucionar dentro de las necesidades que requiere el Sistema Unificado de Pago Integrado, al ser uno más de los subsistemas que lo integrarán.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Esta evolución permitirá una mejor y más ágil atención, pues dispondrá de una conexión más directa a los datos, así como nuevas funcionalidades. Por ello, se llevan a cabo trabajos para la definición de sus funcionalidades y las características técnicas del equipamiento que requiera.

En base a todo lo descrito con anterioridad, la Fundación CTL continuará sus labores de gestión integral de la actual Tarjeta sin Contacto del Transporte de Cantabria y de sus servicios complementarios, realizará el seguimiento y soporte técnico del mantenimiento de la Fase I del Sistema Unificado de Pago Integrado y apoyará técnicamente a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones para avanzar en los pasos definidos para el proyecto de implantación del SUPI y su tarjeta interoperable en toda la Red de Transporte.

A continuación se muestra un análisis comparativo para la transición de la tecnología que se realizará en el ejercicio 2021:

	MIFARE CLASSIC 1 K	MIFARE DESFIRE EV1 4 K
Memoria		
Tamaño	1024 bytes	4096 bytes
Resistencia a la escritura	100.000 ciclos	500.000 ciclos
Almacenamiento de datos	10 años	10 años
Organización	16 sectores de 64 bytes	sistema flexible aplicaciones y ficheros
RF-Interface		
ISO IEC soportadas	ISO/IEC 14443-3	ISO/IEC 14443-4; ISO/IEC 7816-4
Frecuencia	13,56 MHz	13,56 MHz
Velocidad (baudios)	106 kbit	106;212;424;848
Mecanismo anticollisión	si	si
Distancia de operación	menor de 10 cm	menor de 10 cm
Seguridad		
Número de serie	4 bytes	7 bytes
Claves de acceso	2 claves por sector	14 claves por aplicación
Condiciones de acceso	por sector	por fichero
Seguridad	MIFARE CRYPTO1	DES; 2 key TDES; 3 key TDES; AES-128
Funcionalidades especiales		
Multiaplicación	directorio de sectores	28 aplicaciones
Especiales		anti-tearing; automatic backup mechanism
Tiempo de operación [ms]	164	105

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

El Sistema SUPI logrará dar un gran salto entre la situación actual y futura recogiendo una serie de ventajas en la Red de Transportes de Cantabria que se expone seguidamente:

Situación actual

-  La tarjeta está dividida en tres monederos independientes.
-  El saldo de un operador no puede ser utilizado para viajar en otro operador distinto.
-  No se traspasa saldo del monedero de un operador al monedero de otro operador.
-  La recarga de cada monedero se realiza en los puntos que cada operador disponga a disposición.
-  Las condiciones de uso y descuento aplicables son fijados por cada operador.

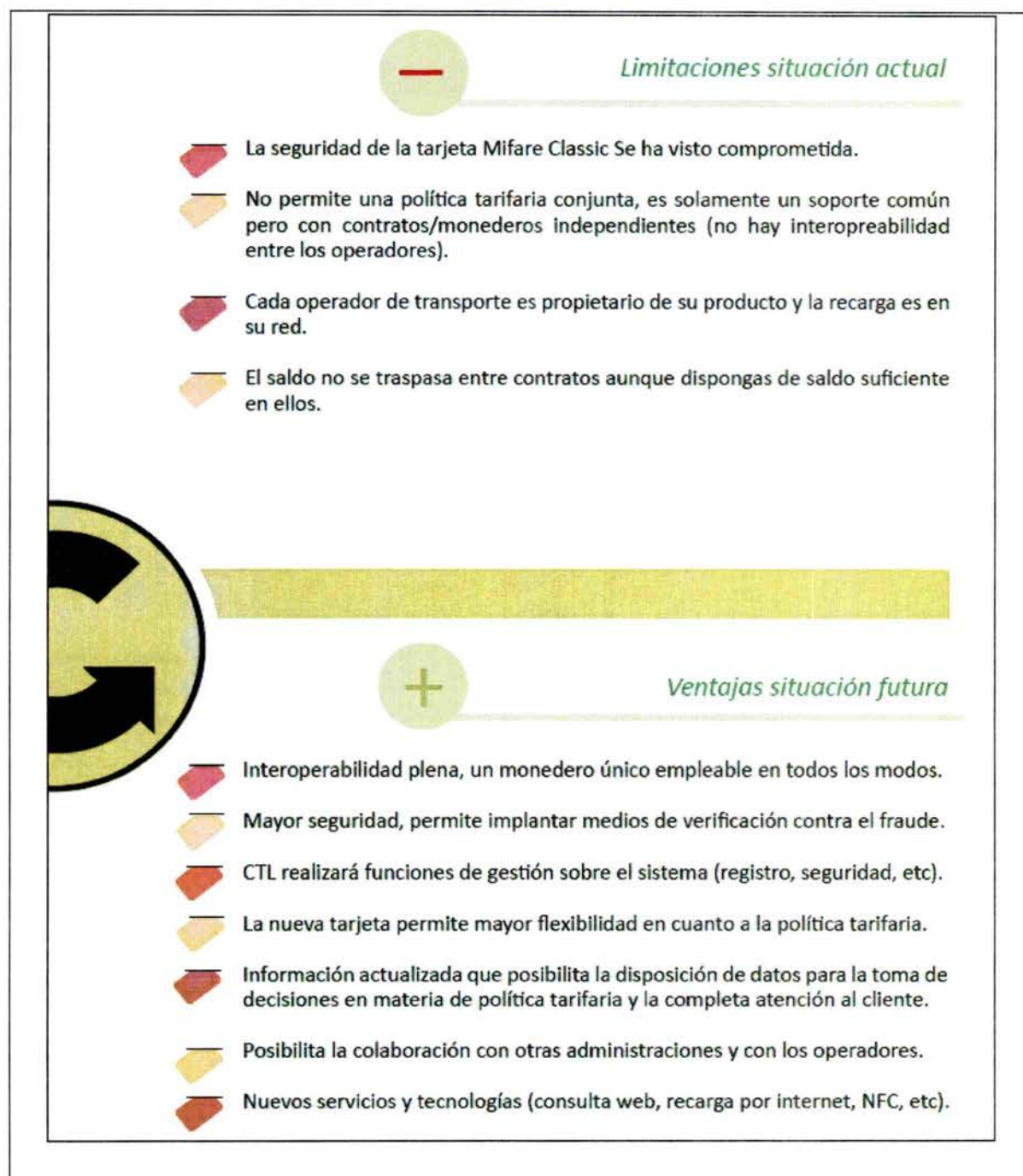
Situación objetivo

-  El sistema unificado de pago de transporte impulsa una movilidad sostenible.
-  La tarjeta dispone de un único monedero que facilita el cambio modal, es decir, el uso de múltiples opciones de transporte público en un trayecto, (interoperabilidad).
-  Un único saldo que podrá ser utilizado para viajar en cualquier operador.
-  La recarga de cada monedero se realiza en puntos de recarga comunes.
-  Posibilita unas condiciones de uso y descuentos comunes entre operadores.



Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente



B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	8	4.730
- Personal con contrato de servicios	-	-
- Personal voluntario	-	-

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

C) BENEFICIARIOS O USUARIOS DE LA ACTIVIDAD

TIPO	Número previsto
- Personas físicas	-
- Personas jurídicas	-

Los *beneficiarios del proyecto* serán todos los usuarios de la red de transporte de Cantabria y además fruto de este avance se obtendría una percepción integral de la Red de transporte de Cantabria, entre cuyos beneficios se encuentran:

- Percibir la red transporte público como una malla integrada y unitaria, que ofrezca un servicio de calidad
- Aumentar la intermodalidad
- Fomentar la movilidad utilizando medios más sostenibles
- Aumentar la competitividad del transporte público frente al vehículo particular
- Modernizar los equipamientos tecnológicos a disposición de las Administraciones Públicas, las empresas y los ciudadanos
- Acercar el sistema de transporte público al usuario por medio de una información eficaz

D) RECURSOS ECONOMICOS PREVISTOS PARA LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

GASTOS /INVERSIONES	IMPORTE
Gastos por ayudas y otros	
a)ayudas monetarias	
b)ayudas no monetarias	
c)gastos por colaboraciones y órganos de gobierno	
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	
Aprovisionamientos	62.481,15
Gastos de personal	143.899,60
Otros gastos de la actividad	43.554,25
Amortización del inmovilizado	
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	
Gastos financieros	
Variaciones de valor razonable en instrumentos financieros	
Diferencias de cambio	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	
Impuesto sobre beneficios	

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Subtotal gastos	203.435,00
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	203.435,00

E) OBJETIVOS E INDICADORES DE LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

OBJETIVO	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Sistema Unificado de Pago Integrado Transporte Cantabria	Número de tarjetas en el mercado.	184.075
	Seguimiento, soporte y mantenimiento en nuevo sistemas embarcados	171
	Seguimiento, soporte y mantenimiento de equipos para venta y recarga de títulos en los operadores	14
	Resolución incidencias operadores regionales	45
	Porcentaje de uso de la tarjeta sin contacto en el transporte regional por carretera	(64,29%)
	Número de operadores y cobertura	14 operadores regionales y los transportes urbanos de Santander, Camargo, Astillero, Castro Urdiales, Laredo, Noja y Santa Cruz de Bezana, transportes urbanos.
	Número de incidencias/reclamaciones atendidas en el CIT	900

3.5. – FOMENTO DEL TRANSPORTE DE INTERÉS PÚBLICO SUPRAREGIONAL

A) DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA ACTIVIDAD

DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD	ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE INTERÉS SUPRA REGIONAL
TIPO DE ACTIVIDAD	PROPIA
IDENTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD POR SECTORES	TRANSPORTES
LUGAR DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD	COMUNIDAD AUTONOMA DE CANTABRIA
DESCRIPCIÓN DETALLADA	

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

El estatuto de Autonomía de Cantabria, aprobado por la Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre, atribuye en sus artículos 24 y 26 competencias a la Comunidad Autónoma en fomento del desarrollo de Cantabria, en particular en el transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, así como en puertos, aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general del Estado.

En concreto, el sector del transporte representa en torno al 8% del PIB de España, mueve un volumen de negocio próximo a los 110.000 millones de euros y da trabajo a unas 800.000 personas. Este es un sector que contribuye indudablemente al sostenimiento del estado del bienestar, asegurando la vertebración, cohesión y desarrollo del territorio.

Sin duda, una eficiente red de transporte implica un mejor acceso a los mercados tanto nacionales como internacionales, una integración de territorio y sociedades, ayuda a satisfacer las necesidades de desplazamiento y una conexión entre el sistema productivo y los lugares de consumo y, por todo ello, más oportunidades de negocio. El tiempo ahorrado en los desplazamientos gracias a la utilización de más y mejores nodos y a la utilización de una red moderna y permeable de transporte se traduce también en dinero ahorrado para actividades económicas, mejores condiciones para las empresas y más empleo.

Sin embargo, más allá de asegurar una permeabilidad del transporte al ciudadano y al pasajero y de asegurar la accesibilidad a distintos enclaves geográficos, hay también que procurar conseguir una red intermodal que alcance todos los modos de transporte (marítimo, terrestre y aéreo) que asegure al viajero todas las opciones para hacer más eficiente y medioambientalmente sostenible su movilidad.

En un mundo global, cada vez está tomando mayor importancia el transporte suprarregional por lo que su fomento es una acción clave a tener en cuenta.

Los principios generales del mercado interior de la Unión Europea priorizan la garantía de la movilidad de personas y mercancías en el mercado interior europeo y también desde y hacia terceros países, así como aprovechar al máximo los

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

dispositivos técnicos y de organización para facilitar el transporte de personas y de mercancías, fomentando las acciones encaminadas a reducir el impacto contra el medio ambiente.

En este caso, el futuro de Europa depende de un planeta saludable. Los retos actuales en materia de clima y medio ambiente exigen una respuesta urgente y ambiciosa. La UE se ha comprometido a lograr la neutralidad climática de aquí a 2050. El logro de este objetivo traerá consigo una transformación tanto de la sociedad en general como del transporte y la movilidad en particular, así como de la economía europea, que tendrá que ser rentable, justa y socialmente equilibrada.

Para alcanzar este objetivo, será necesario actuar en todos los sectores de la economía europea, entre ellos se deberá:

- a) invertir en tecnologías respetuosas con el medio ambiente
- b) desplegar sistemas de transporte público y privado más limpios, más baratos y más sanos
- c) descarbonizar el sector de la energía

Esta importancia de la movilidad y el transporte viene motivada, en una gran parte, por los desplazamientos ligados al trabajo y al ocio, dos de los principales impulsores en la generación de desplazamientos.

A nivel nacional, el documento de referencia en materia de infraestructuras públicas a nivel estatal es el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024), que pretende ser el marco de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte en España, se centra en dar respuesta a las necesidades efectivas de movilidad de la sociedad española.

Sectores de gran transcendencia para Cantabria, especialmente el turismo y la actividad industrial, dependen para su competitividad del buen funcionamiento del sector de los transportes, y viceversa.

El transporte, además de permitir las comunicaciones con el exterior, es necesario para los desplazamientos interiores. Ambos sectores son co-dependientes y, tanto por separado como en conjunto, son claves para el desarrollo económico de una región o país, a lo que no es ajeno Cantabria.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Debido a su carácter periférico en el sudeste europeo, los modos de transporte suprarregionales desempeñan un papel fundamental para asegurar el desarrollo de nuestro país. En especial el transporte aéreo, que atrae al 80% de los visitantes internacionales que recibe España.

Este potente impacto que tiene el transporte aéreo como vía de comunicación hacia y desde España también lo tiene en Cantabria, una región periférica dentro de España.

Por ese motivo, Cantabria viene apostando desde hace tiempo por potenciar la llegada de pasajeros de negocios y de turistas a Cantabria por este modo de transporte y romper la barrera de histórica aislamiento que los cántabros han tenido para conectar con el exterior.

En concreto, ya sea por medio de los pasajeros de negocios, que buscan mantener relaciones comerciales con los principales centros de negociaciones de España y Europa, como por los pasajeros ligados al turismo, el aeropuerto de Santander Seve-Ballesteros ha experimentado un incremento notable en el número de destinos y gracias a ello se ha producido un importante impacto económico en nuestra región, vía incremento de puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos.

Pero no solo el transporte aéreo es un subsector estratégico dentro del transporte en nuestra región. Las estaciones de autobús y ferrocarril, y la terminal marítima se han convertido también en importantes puerta de acceso de viajeros y turistas a la región.

En el caso del ferrocarril, el número de pasajeros que se desplazan hacia o desde Cantabria ha crecido en los últimos años. Actualmente, para las comunicaciones con Madrid, el transporte ferroviario tiene una cuota de mercado superior al avión. Son muchos los que se decantan por este medio de transporte para los tráficos suprarregionales de carácter nacional.

La prevista próxima mejora de las infraestructuras ferroviarias apuntalará a este medio de transporte como fundamental para las comunicaciones nacionales, suponiendo un considerable avance en las prestaciones de esta infraestructura. El objetivo final de estas actuaciones es el de reducir los tiempos de viaje y se estima un crecimiento de los viajeros que de fuera de Cantabria opten por este medio de

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

transporte para desplazarse a la Comunidad Autónoma, independientemente del motivo del viaje. Este tiempo situará al ferrocarril en una buena posición competitiva frente al vehículo particular.

Respecto al transporte por carretera, éste fomenta las relaciones y los flujos entre personas y de bienes respectivamente de manera suprarregional, así como su vertebración bien a través de diferentes regiones o hacia y desde otros países de nuestro entorno. Un claro ejemplo de este marcado carácter suprarregional es la estación de autobuses de Santander en donde confluyen diferentes servicios: cercanías, regionales, nacionales e internacionales.

Además, el flujo diario de personas con Asturias y Vizcaya es importante, siendo las relaciones de mayor uso. Son numerosos los servicios que a diario conectan Cantabria y Vizcaya, por lo que actuaciones en éstos permitirán aumentar la cuota del transporte público frente al vehículo particular, reduciendo considerablemente la emisión de gases contaminantes.

En cuanto a las infraestructuras de transporte, dada la cercanía de las estaciones de autobús y ferrocarril, confieren al área que ocupan un carácter de "hub" regional y nudo suprarregional de comunicaciones. Además, en las inmediaciones de ambas infraestructuras de transporte terrestre también se encuentra la estación marítima, en la que atracan los servicios regulares que comunican Cantabria con Reino Unido e Irlanda y los cruceros.

Este tráfico es muy superior al de viajeros de cruceros, aunque éste sector ha experimentado de manera global un creciente proceso de popularización al que el sector del transporte tiene que dar soluciones de movilidad.

Por ello, por su contribución a diversos sectores económicos, el objetivo genérico de la política de transportes es impulsar y garantizar la movilidad de personas y mercancías en el mercado interior europeo, y también desde y hacia terceros países, así como aprovechar al máximo los dispositivos técnicos y de organización para facilitar el transporte de personas y de mercancías, respetando el medio ambiente.

Estos objetivos tienen que conseguirse mediante la mejora de la seguridad, la reducción del ruido y la contaminación, y la promoción de la protección del medio

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

ambiente.

Esta red de transporte suprarregional puede describirse definiendo las asociaciones existentes entre los puntos de la red que la forman. Tradicionalmente el transporte se concebía como una relación única entre dos puntos, pero hoy en día el carácter global que para los ciudadanos de un entorno geográfico (área, región...) tiene la red de transporte público impulsa a superar las barreras que dificultan una movilidad global. Es necesario superar el concepto tradicional de "transporte de viajeros" para impulsar un concepto más amplio, el de "movilidad".

Forman parte de esta red suprarregional los servicios terrestres, aéreos y marítimos, así como las infraestructuras a estas ligadas, tejiendo una tupida malla que vertebra la comunidad autónoma de Cantabria, como complemento a la red regional.

En resumen, actuaciones destinadas a fomentar el transporte suprarregional para así dinamizar otros sectores como el turismo y la actividad económica de Cantabria permitirán dinamizar la economía regional. Ejemplo de ellas serán las que se desprendan del Convenio para el *"Establecimiento de sinergias entre el fomento del transporte intermodal y la promoción turística de Cantabria"* que se continuará desarrollando durante el ejercicio 2021 que permitirán ampliar las relaciones económicas y comerciales con España y Europa a través del fortalecimiento del transporte, y por ello del turismo y del resto de sectores productivos de Cantabria.

En este sentido, es objetivo prioritario del Gobierno de Cantabria reforzar los cauces que favorezcan la movilidad, la accesibilidad y las relaciones de cualquier tipo entre regiones dando lugar a transacciones e intercambios que impulsen la actividad en la Comunidad Autónoma. En este campo de trabajo, la Fundación CTL Cantabria realiza periódicamente documentos, informes y tareas de seguimiento que permiten disponer de una foto actualizada del sector transporte, tan fluctuante en función de las necesidades de los pasajeros y de la coyuntura nacional e internacional, que sobrepasa notablemente las barreras físicas de la Comunidad Autónoma de Cantabria. Se hace necesario contar con datos que permitan el análisis de un sector clave para el desarrollo económico regional.

No sólo el transporte de pasajeros es fundamental para la actividad económica regional. Las mercancías ocupan un lugar destacado, especialmente en el modo

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

marítimo.

La tradicional función de los puertos como intercambiadores entre los modos de transporte marítimo y terrestre, se ha visto sobrepasada al convertirse en centros logísticos de transporte intermodal y suprarregional de primer orden, en los que se realizan muchas otras actividades de valor añadido.

Por ello, la intermodalidad está presente en la mayor parte de sus operaciones.

Para la Comisión Europea, aunque la globalización ha llevado a incrementos de los flujos internacionales, los flujos regionales locales son cada vez más significativos a medida que crece la actividad económica regional. En tanto que el tráfico aumenta, se hace cada vez más importante establecer centros de producción y de distribución, los cuales son vitales para el desarrollo del tráfico intermodal, que es esencialmente de larga distancia.

Esta intermodalidad recoge multitud de combinaciones modales posibles, pero hoy en día es el transporte por carretera el que mayoritariamente se ha posicionado como eje para la prestación de un servicio de distribución intermodal, bien mediante su combinación con el ferrocarril o bien a través del transporte marítimo.

No obstante, el puerto de Santander ocupa durante los últimos años los primeros puestos, dentro de la red de Puertos del Estado, en cuanto a porcentaje de mercancías que utilizan el ferrocarril como medio de transporte para la entrada y salida. Dentro de las mercancías que se mueven por ferrocarril en el puerto de Santander, los automóviles ocupan un lugar destacado.

Dentro de las actuaciones que mejorarían la logística portuaria intermodal se encuentra la ejecución de apartaderos de 750 m de longitud, mejora demandada por el Gobierno de Cantabria, la Autoridad Portuaria de Santander, las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril y las empresas fabricantes de vehículos. Para su ejecución, el Ministerio de Fomento está diseñando apartaderos en la línea ferroviaria Palencia-Santander, los cuales permitirán mejorar el rendimiento del transporte de mercancías, en especial el de vehículos.

Otra actuación clave para el impulso del Puerto es su conexión a las Redes

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Transeuropeas de Transporte (RTE-T) y, en particular, al Corredor Atlántico, que comunica Portugal con Alemania, pasando por España y Francia. La conexión, mediante una nueva infraestructura de tráfico mixto, a este gran eje de ferroviario permitiría dotar al puerto de más y mejores canales de comunicación, aumentando su hinterland.

Por tanto, el fomento del transporte marítimo se constituye como una parte fundamental de la cadena intermodal, combinado con la carretera y el ferrocarril, para la cohesión del tejido industrial de Cantabria con el del resto de Europa, enmarcado en el objetivo de un Transporte Sostenible Suprarregional.

En éste ámbito, la Fundación CTL Cantabria en apoyo a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones colabora y participa en realización de informes para el fomento del transporte marítimo, además de asistir a reuniones, foros y jornadas técnicas (Encuentros Logística, Taller de la Comisión Arco Atlántico en Bilbao, reuniones de la CRPM en Bruselas, reunión de las regiones españolas y portuguesas afectadas por el proyecto en Valladolid, etc.), en especial aquellas que promuevan e impulsen las conexiones con las redes transeuropeas.

En este sentido se trabaja en la mejora de las conexiones con Palencia mediante el diseño de una nueva infraestructura ferroviaria de Alta Velocidad entre Palencia y el entorno de Aguilar de Campoo y la mejora de la línea convencional existente, para que en combinación de ambas pueda reducirse notablemente el tiempo de viaje entre Santander y Madrid.

A esta nueva infraestructura se une la redacción del estudio informativo del tramo Bilbao-Santander del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, eje de comunicaciones importante para Cantabria, pues permitiría disponer de un enlace con el Corredor Ferroviario Atlántico que forma parte de la red principal de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

La línea se diseñará para tráfico mixto de viajeros y mercancías y analizará la viabilidad de establecer paradas comerciales en Castro Urdiales y Laredo, si bien la velocidad de diseño se establecerá en función del tiempo objetivo para la relación Bilbao-Santander, el cual se deberá definir con la finalidad de ofrecer un servicio claramente competitivo con la carretera. Este corredor permitirá disponer de una

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

conexión rápida con Bilbao para viajeros y mercancías.

Pero además de los servicios de Larga Distancia/Alta Velocidad, los servicios de Cercanías y Mercancías también ocupan un espacio relevante en las reivindicaciones que el Gobierno de Cantabria realiza para que las mejora de las infraestructuras redunde en una mejora de estos servicios, dada su relevancia estratégica en la movilidad regional de las personas y de las mercancías, y, por tanto, por su contribución al desarrollo regional y a la movilidad sostenible.

Por ello están siendo varios los trabajos que se están acometiendo: redacción del proyecto de duplicación de la vía entre Torrelavega y Muriedas, ejecución de la duplicación entre Muriedas y Santander, ejecución de obras de renovación ferroviaria en los tramos Reinosa-Torrelavega-Santander y redacción de proyectos de supresión de pasos a nivel.

Las infraestructuras ferroviarias de Cantabria forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General pues resultan esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulta necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte.

Por ello, el Ministerio de Fomento y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) trabajan, en coordinación con el Gobierno de Cantabria, en la redacción de Estudios Informativos y Proyectos, así como en la ejecución de obras.

Pero no sólo las infraestructuras lineales son importantes para el desarrollo de Cantabria, también lo son otras infraestructuras como son las estaciones, puntos de acceso a los servicios de transporte. La mejora de la accesibilidad es un aspecto importante para facilitar la movilidad de las personas.

Dada la trascendencia de los servicios ferroviarios, y los estudios que las administraciones o entidades públicas están realizando, la Fundación continuará trabajando para analizar y seleccionar las posibles alternativas que permitan mejorar las infraestructuras ferroviarias de Cantabria, ya sea de Altas Prestaciones, Cercanías o Mercancías, configurando con los diferentes modos de transporte una red intermodal integrada.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

De forma similar al transporte marítimo, la Fundación CTL Cantabria realiza estudios e informes que analizan la situación del transporte ferroviario, así como posibles actuaciones para su mejora, además de asistir a reuniones, foros y jornadas técnicas y participar en las plataformas que promuevan e impulsen este medio de transporte.

En particular en el transporte ferroviario de viajeros, segundo modo de transporte por volumen de viajeros en Cantabria, y por el carácter transversal del proyecto, la Fundación CTL Cantabria, en contacto con el operador de los servicios Renfe (la entidad pública dependiente del Ministerio de Fomento de carácter suprarregional), trabaja en el desarrollo del Sistema Unificado de Transporte Integrado.

Este gran proyecto permitirá modernizar de forma notable los sistemas de gestión del transporte en Cantabria, facilitando a los usuarios un monedero único con el que desplazarse por la Comunidad Autónoma independientemente del operador que sea. Esto supondrá un salto cualitativo en el carácter intermodal que debe tener el transporte, así como servir de camino para el desarrollo futuro por parte de las Administraciones Públicas de políticas sociales y de acuerdos con otras AA.PP. para el desarrollo de relaciones suprarregionales, para permitir el uso de la nueva tarjeta sin contacto, que sustentará el SUPI, en otras regiones.

Por todo ello, y dado el volumen de viajeros que diariamente utilizan y la confluencia de servicios regionales y suprarregionales, el campo de actuación y conocimiento es elevado, lo que conllevará la utilización de recursos técnicos y humanos multidisciplinares.

No se debe olvidar que el autobús es el principal medio de transporte público de viajeros por carretera en Cantabria. Los viajeros de los servicios regionales, cuya competencia es de la administración pública autonómica, superando los 6 millones anuales.

Debido a la titularidad autonómica que de las líneas regionales tiene la Dirección General de Transportes, la Fundación CTL Cantabria, durante el ejercicio 2020 continuará desempeñando aquí una labor de constante apoyo técnico a esta Dirección General.

Este trabajo se realiza sin descuidar a los otros modos de transporte, dada el papel que debe jugar la intermodalidad en la vertebración territorial, y el uso eficiente de

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

los recursos, así como la implantación de medidas que primen esos aspectos, las que destaca por su influencia en la gestión y explotación del transporte y su influencia sobre los ciudadanos.

Los trabajos que ejecuta la Fundación CTL Cantabria en éste ámbito abarcan desde las infraestructuras de transporte hasta los servicios, y desde la implantación de nuevas herramientas tecnológicas hasta el mantenimiento y control de las actuales.

- Inversión asociada en torno este eje de actuación: la Fundación CTL Cantabria realizará actuaciones de inversión para el fomento del transporte de interés suprarregional, en concreto, infraestructuras auxiliares de transporte que potencien la intermodalidad, la comodalidad y en general los diferentes medios de transporte.
- Seguimiento y preparación de proyectos competitivos en convocatorias en concurrencia competitiva: basado en un trabajo constante por parte del equipo humano de la Fundación en la búsqueda de convocatorias para creación de una red de contactos con diversos organismos y entidades. El objetivo principal de esta actuación se basa en la obtención de financiación externa procedente de diversos programas, entidades y convocatorias competitivas.

B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	4	2.315
- Personal con contrato de servicios	-	-
- Personal voluntario	-	-

C) BENEFICIARIOS O USUARIOS DE LA ACTIVIDAD

TIPO	Número previsto
- Personas físicas	-
- Personas jurídicas	-

D) OBJETIVOS E INDICADORES DE LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

ACTIVIDAD	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Desarrollo de convenios de colaboración	Evaluación de sinergias Transporte-Turismo	6

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Estudio sectoriales transporte ferroviario y aéreo	Análisis impacto económicos	2
--	-----------------------------	---

E) RECURSOS ECONOMICOS PREVISTOS PARA LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

GASTOS /INVERSIONES	IMPORTE
Gastos por ayudas y otros	
a)ayudas monetarias	2.927.093,74
b)ayudas no monetarias	
c)gastos por colaboraciones y órganos de gobierno	
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	
Aprovisionamientos	88.570,45
Gastos de personal	70.461,31
Otros gastos de la actividad	3.874,50
Amortización del inmovilizado	
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	
Gastos financieros	
Variaciones de valor razonable en instrumentos financieros	
Diferencias de cambio	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	
Impuesto sobre beneficios	
Subtotal gastos	3.090.000,00
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	3.090.000,00

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Previsión de recursos económicos a emplear por la entidad:

GASTOS / INVERSIONES	ENERGY PUSH	CONECTA CANTABRIA DIGITAL	SISTEMA UNIFICADO DE PAGO	ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN DEL TTE Y LAS TELECOM	FOMENTO DEL TRANSPORTE DE INTERÉS PUBLICO SUPRAREGIONAL	Total Actividades	Otros gastos	TOTAL
Gastos por ayudas y otros								
a)ayudas monetarias	0,00	0,00	0,00	0,00	2.927.093,74	0,00	0,00	2.927.093,74
b)ayudas no monetarias								
c)gastos por colaboraciones y órganos de gobierno								
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación								
Aprovisionamientos	7.200,00	35.068,34	62.481,15	102.193,33	88.570,45	295.513,27	0,00	295.513,27
Gastos de personal	18.780,13	183.697,46	143.899,60	151.049,49	70.461,31	567.887,99	0,00	567.887,99
Otros gastos de la actividad	3.720,00	4.124,20	43.554,25	26.445,05	3.874,50	81.718,00	0,00	81.718,00
Amortización del inmovilizado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40.491,37	40.491,37
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado								
Gastos financieros								
Variaciones de valor razonable en instrumentos financieros								
Diferencias de cambio								
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros								
Impuesto sobre beneficios								
Subtotal gastos	29.700,13	222.890,00	249.935,00	279.687,87	3.090.000,00	945.119,26	40.491,37	3.912.704,37
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico								
Cancelación de deuda no comercial								
Subtotal inversiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	29.700,13	222.890,00	249.935,00	279.687,87	3.090.000,00	945.119,26	40.491,37	3.912.704,37

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

4.- Previsión de recursos económicos a obtener por la entidad

4.1.- Previsión de ingresos a obtener por la entidad

INGRESOS PREVISTOS	IMPORTE TOTAL
Rentas y otros ingresos derivados del patrimonio	0,00
Ventas y prestación de servicios de las actividades propias	472.825,00
Ingresos ordinarios de las actividades mercantiles	0,00
Subvenciones del sector público	3.439.879,37
Otras subvenciones	0,00
Aportaciones privadas	0,00
Otros tipos de ingresos	0,00
TOTAL INGRESOS PREVISTOS	3.912.704,37

4.2.- Previsión de otros recursos económicos a obtener por la entidad

OTROS RECURSOS	IMPORTE TOTAL
Deudas contraídas	0,00
Otras obligaciones financieras asumidas	0,00
TOTAL OTROS RECURSOS PREVISTOS	0,00

5.- Convenios de colaboración con otras entidades

A continuación se muestran los convenios suscritos por la Fundación vigentes durante el ejercicio 2021:

DESCRIPCIÓN	INGRESOS	GASTOS	NO PRODUCE CORRIENTE DE BIENES Y SERVICIOS
Difusión y promoción del voluntariado digital entre la comunidad universitaria	---	---	---
Utilización conjunta de infraestructuras de telecomunicaciones. Adhesión Acuerdo Marco.	---	---	---
Desarrollo e implantación de la Tarjeta sin Contacto en el Transporte Público Comunidad Autónoma de Cantabria	---	---	---

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Mejora de la sostenibilidad y la protección del medio ambiente en Cantabria a través de la promoción del transporte público colectivo de viajeros	---	---	---
IV Acuerdo de colaboración y confidencialidad por el que se regula la colaboración del CTB para el desarrollo e implantación de la tarjeta sin contacto en el transporte público de la C.A. de Cantabria	---	---	---

Protocolo de colaboración firmado por el Gobierno de Cantabria, a través de la Consejería de Innovación, Industria, Turismo y Comercio, el Ayuntamiento de Santander y los representantes u operadores de los distintos medios de transporte presentes en la Comunidad Autónoma para el desarrollo de un sistema integrado de pago en el transporte de la Comunidad Autónoma de Cantabria del proyecto de implantación del Sistema Unificado de Pago Integrado en el transporte público de la Comunidad Autónoma de Cantabria establecía que los acuerdos posteriores que se deriven de este Protocolo, y que así lo requieran, se deberán desarrollar a través de los convenios específicos que deberán ser suscritos por los interesados, previa la tramitación que proceda. En base a ello, y dentro del marco del desarrollo del Sistema Unificado de Pago Integrado en el que trabaja la Fundación CTL Cantabria, podrán derivarse convenios a suscribir durante el año 2021.

Asimismo, con respecto a las actuaciones realizadas por la Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria (CTL) y la Sociedad Regional Cántabra de Promoción Turística, S.A., para el establecimiento de sinergias entre el fomento del transporte intermodal y la promoción turística de Cantabria, podrán derivarse nuevos acuerdos durante el ejercicio 2021.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente