

FUNDACIÓN: Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria
Nº REGISTRO: 0, I, 13
PLAN DE ACTUACIÓN PARA EL EJERCICIO: 2020

Resumen:

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.”*

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)	6
3.2. – Hacia una Región Inteligente (Smart Region).....	11
3.3. – Implantación Sistemas Avanzados de Transporte Público.....	17
3.4. – Ordenación y promoción del transporte y las telecomunicaciones.....	25
3.5. – Fomento del transporte de interés público supraregional	42
4.- Previsión de recursos económicos a obtener por la entidad	54
4.1.- Previsión de ingresos a obtener por la entidad	54
4.2.- Previsión de otros recursos económicos a obtener por la entidad.....	54
5.- Convenios de colaboración con otras entidades	54

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 2020. 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 Real Decreto 1337/2005, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de fundaciones de competencia estatal, en su disposición adicional segunda establece que el plazo de elaboración y aprobación por el patronato del Plan de Actuación de las fundaciones del sector público estatal finalizará el mismo día que el de tramitación del presupuesto de explotación y capital.

Por su parte, la Orden HAC/37/2019, de 29 de agosto de 2019, por la que se dictan las normas para la elaboración de los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Cantabria para el año 2020, establece que la documentación se enviará con fecha límite del 11 de octubre de 2019.

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. Creada en el 2005, siendo un medio propio y servicio técnico de la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria y los poderes adjudicadores dependientes de ésta, por lo que a efectos contractuales, sus relaciones con los poderes adjudicadores de los que es medio propio y servicio técnico tienen naturaleza instrumental y no contractual.

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.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 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 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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 del ámbito Smart, a través de las acciones concretas del encargo a medio propio Region Inteligente (Smart Region), 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.

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

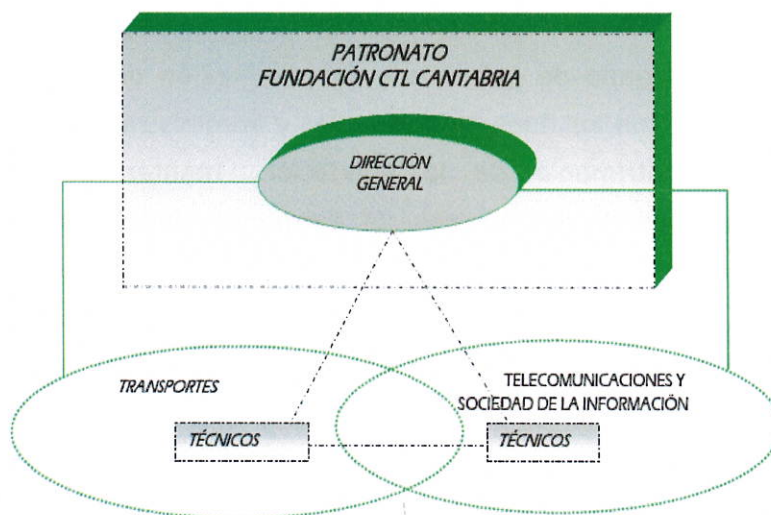
Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 2020.

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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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). 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.	

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

- 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 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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 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.

B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	3	646
- 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.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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	14.400,00
Gastos de personal	20.064,54
Otros gastos de la actividad	6.820,00
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	41.284,54
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	41.284,54

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	Nº eventos públicos en los que se presenta la iniciativa	4

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

3.2. – Hacia una Región Inteligente (Smart Region).

A) DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA ACTIVIDAD

DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD	REGION INTELIGENTE
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

 Las TIC son 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, todo se realiza a través de las TIC.

En este contexto ya real, aparece una nueva brecha digital, que se agudiza en los núcleos rurales donde, en ocasiones, el desarrollo y utilización cotidiana de aplicaciones de las nuevas tecnologías es un todavía lejano 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 está actuando para reducir las zonas blancas en términos de banda ancha en base a la Agenda Digital, se debe completar el ciclo de evolución tecnológica posibilitando contenidos, aplicaciones y servicios que utilicen estas autopistas de información.

Ante la reflexión de cómo afrontar el reto de mantener en el terreno de juego de la innovación a los núcleos rurales, CANTABRIASI se convierte en la puerta de entrada más próxima y cercana a la población para favorecer el cambio y actuar de catalizador de proyectos, conjuntamente con los avances en contenidos e infraestructuras que se vayan implementando en Cantabria motivados por el desarrollo de la Agenda Digital, aportan un nuevo valor añadido a la sociedad, facilitando la traslación de conocimientos

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

y aplicaciones de las grandes ciudades a las más pequeñas, pudiéndose crear clústeres que configuren futuras Regiones Inteligentes.

Este nuevo reto implica 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 "inteligentes".

Parece que la transmisión, asimilación y aplicación de estas 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.

Por lo tanto, las citadas actuaciones se desarrollarán con arreglo al desglose de trabajos relacionados 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 CANTABRIASI: 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 información necesaria, bien *on-line* o presencial.
- Acciones de benchmarking, bien dentro de CANTABRIASI, o bien con otras iniciativas similares a nivel suprarregional.

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 TIC y Sociedad de la Información, orientadas a la diversidad de perfiles y con especial incidencia en los colectivos en riesgo de exclusión.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Mantener actualizados los dispositivos, el software y el resto de elementos que intervienen en el proceso de aprendizaje y capacitación 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 TIC.
 - Adquisición/puesta a disposición de material de ayuda a la enseñanza (proyector, dispositivos móviles, etc.)
- Simulación acciones de la vida cotidiana interactuando con la tecnología y las aplicaciones inteligentes emergentes, por ejemplo, a través del uso de servicios existentes en otras Smart Cities de Cantabria. Enriquecer la formación con herramientas complementarias como son los servicios digitales en la nube (plataforma e-learning).
- Alfabetización digital mediante plataformas de e-learning y desarrollo de módulos adaptados a los distintos niveles de capacitación.
- Impartición presencial de talleres formativos innovadores/avanzados en los telecentros de la Red Cantabria SI dando un paso más en la capacitación de proximidad, proveyendo contenidos y recursos técnicos más innovadores a los telecentros, en áreas temáticas como impresión 3D, programación de aplicaciones para móviles, robótica, producción y edición de contenidos audiovisuales, etc.
- Favorecer la empleabilidad de las personas gracias a los programas de formación y adquisición de competencias/habilidades e-skill.
- 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 poder desarrollar un aprendizaje colaborativo que no ocurre habitualmente.

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

La potencia de un instrumento como CANTABRIASI reside en el bagaje acumulado a

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 micro talleres, píldoras informativas, video tutoriales, etc. a través de soportes telemáticos y audiovisuales. Esta actuación incorpora labores de documentación, validación de contenidos, pruebas y desarrollo de pilotos de formación, etc. Los contenidos se adaptan y se van generando de forma dinámica mediante el feedback recogido al desarrollar el Plan de Inspección y el Plan de Comunicación.
- 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.

Eje de Actuación Núm. 4: Seguimiento y monitorización del camino hacia la Región Inteligente en CANTABRIASI

- Seguimiento y evaluación de actividad en CANTABRIASI en línea con los objetivos de la Agenda Digital.
- Plan de Inspección en base a análisis y auditorías de equipamiento para detectar carencias que impiden el desarrollo de la formación por las limitaciones técnicas de los dispositivos existentes en gran parte de los telecentros.
- Plan de Comunicación para alcanzar un modelo de Red coordinada, transparente, eficaz y capaz de superar las barreras intangibles de entrada a las nuevas tecnologías.
- Consulta y comunicación activa con grupos/living labs para correcciones y adecuación de objetivos.
- Generación de informes de evolución de la red CANTABRIASI.

Análisis y benchmarking de mejores prácticas y datos/estadísticas supra-regionales

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

en materia de Sociedad de la Información.

Durante el transcurso del ejercicio 2020 las actuaciones se centrarán en los ejes nº 2 "*transferencia de conocimiento*" así como el eje nº 3 "*conservar y actualizar el know-how generado en Cantabria SI*".

B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	8	3.855
- 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*, la Red de telecentros Cantabriasi se creó para convertirse en un instrumento de políticas de inclusión TIC con el objetivo de reducir la brecha digital entre ciudadanía. Hoy en un nuevo contexto de "Región Inteligente", se requiere un nuevo ecosistema tecnológico capaz de integrar las necesidades TIC presentes y futuras de la ciudadanía y el tejido empresarial, estableciendo un nuevo modelo competitivo. En este sentido, los telecentros CantabriaSI proporcionan un soporte instrumental y se configuran como un aliado estratégico en la promoción y desarrollo de la Sociedad de la Información para los Ayuntamientos, Juntas Vecinales y localidades organizadas en régimen de concejo abierto, así como otras instrucciones (albergues, residencias de mayores centros de atención a menores y adolescentes, etc.), asociaciones y colectivos que trabajen en el entorno de los grupos en riesgo de exclusión digital. A la vista de lo anterior, las personas beneficiarias del proyecto es la ciudadanía de Cantabria.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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	16.953,26
Gastos de personal	114.667,35
Otros gastos de la actividad	2.961,64
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	134.582,25
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	134.582,25

E) OBJETIVOS E INDICADORES DE LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

ACTIVIDAD	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Región Inteligente en CantabriaSI	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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

3.3. – Implantación Sistemas Avanzados de Transporte Público

B) DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA ACTIVIDAD

DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD	IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS AVANZADOS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO
TIPO DE ACTIVIDAD	PROPIA
IDENTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD POR SECTORES	TRANSPORTES / TELECOMUNICACIONES / SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN
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 la "Implantación de sistemas avanzados de gestión de transporte público", que permitan la mejora global de la cadena de transporte público, con arreglo al desglose de trabajos relacionados a continuación para el ejercicio 2020: <u>Eje de Actuación Núm. 1: SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS).</u> IMPLANTACION EQUIPAMIENTO SISTEMA UNIFICADO DE PAGO EN EL TRANSPORTE REGIONAL; La ejecución durante años precedentes 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:	

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

- 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.
- 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 2020, 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 publico
- Integración Sistemas de Ayuda a la Explotación en herramientas de información y difusión tecnológica, como portal web, aplicaciones para dispositivos móviles o Smartphone.

Eje de Actuación Núm. 2: 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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 las siguientes actuaciones:

- Estudio y planificación del transporte y la movilidad así como de las nuevas tecnologías aplicadas al mismo.
 - Elaboración de un 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.
 - Análisis estadístico de la movilidad en la red de transporte público.
- Realización de estudios y aplicación de herramientas de planificación aplicadas a la movilidad, la accesibilidad y el transporte de Cantabria
 - Estudio de zonificación tarifaria para las líneas de transporte público de viajeros.

Eje de Actuación Núm. 3: GESTIÓN DE LA TARJETA SIN CONTACTO "TRANSPORTE DE CANTABRIA"

La gestión de la oficina denominada Centro de Incidencias de la Tarjeta sin contacto (CIT), continuara 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.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

- 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, 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.

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.

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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

cabo trabajos para la definición de sus funcionalidades y las características técnicas del equipamiento que requiera.

Eje de Actuación Núm. 4: SOSTENIBILIDAD Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

Tal y como indica el Texto de Referencia sobre Transporte Urbano Sostenible para Formuladores de Políticas Públicas de Ciudades en Desarrollo, los países en desarrollo y las economías emergentes están experimentando un rápido aumento en la demanda de energía del transporte.

Las altas tasas de crecimiento de la población y urbanización están provocando que las necesidades de transporte aumenten, lo que junto con una clase media emergente que aspira a la utilización de vehículos privados, significa que el consumo de combustible también está creciendo. Por lo tanto, ya no es un lujo sino una necesidad el establecer un sistema de transporte eficiente que responda a la demanda, pero que consuma tan poca energía como sea posible.

Esto es importante ya que el transporte rápido y seguro de personas y bienes es un requisito previo para el crecimiento económico.

Considerando los desafíos del cambio climático, los recursos limitados del petróleo, los aumentos del precio de la energía, la contaminación ambiental y los riesgos para la salud, es esencial que tomemos el camino correcto con el fin de hacer frente a la creciente demanda de transporte.

Para conseguir estos objetivos se plantea a lo largo del año 2020 las siguientes actuaciones:

- Medidas de eficiencia y ahorro energético aplicadas a la flota de transporte público por carretera.
- Realización de auditorías energéticas a la flota de las empresas de transporte público por carretera en Cantabria.
- Plan de concienciación medioambiental relacionadas con el uso del transporte público de viajeros.
- Impulso al reequilibrio modal a favor de los modos y medios de transporte más limpios y eficientes.
- Promoción del transporte público.
- Impulso de medidas e infraestructuras para el uso de sistemas de transporte no motorizados.
- Plan de fomento del uso de la bicicleta.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

- Explotación y adecuación de aparcamientos para bicicletas en centros de transporte público.
- Fomento de la conducción eficiente de camiones y autobuses.

Eje de Actuación Núm. 5: INFORMACIÓN A LA CIUDADANÍA

La posibilidad de acceso de la población al transporte público es un elemento clave de equidad social y territorial. Un espacio bien cohesionado precisa de buenos niveles de accesibilidad entre los diferentes núcleos poblados (Comisión Europea, 1999), de tal forma que todos los habitantes de un territorio dispongan de las condiciones necesarias para acceder de manera igualitaria a infraestructuras y conocimientos. por lo que la promoción de su uso es una tarea imprescindible para la Administración, que se concreta en las siguientes actuaciones:

- Actividades formativas, divulgativas y de promoción a colectivos de especial interés sobre el transporte público.
- Divulgación de material informativo estático y dinámico de la red de transporte público de la Comunidad Autónoma de Cantabria, y de los sistemas y tecnologías asociadas.
- Otros Planes de Información y comunicación a la ciudadanía.

Eje de Actuación Núm. 6: OTROS

- Aquellas actuaciones que son necesarias para conseguir los objetivos previstos en el proyecto y que no se encuentran reflejados en el resto de unidades.

Continuando con estos ejes de actuación y en concreto el eje 1, se realizarán las actuaciones consistentes en la implantación del SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO (SUPI) 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.

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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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:

- Suscribir los convenios específicos que regulen las relaciones de las Administraciones públicas, entes y operadores del transporte con el Sistema Unificado de Pago Integrado.
- Ejecución de los trabajos de licitación de las partes esenciales del SUPI:
 - 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 de plan de mantenimiento que se iniciara con la finalización de la Fase I:
 - Mantenimiento preventivo, predictivo, correctivo y evolutivo.
 - Mantenimiento sistema central.
 - Bases de datos de incidencias
 - Tiempos de respuesta.

B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	10	6.050
- 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	81.930,10
Gastos de personal	167.665,90
Otros gastos de la actividad	21.704,00
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	271.300,00

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	271.300,00

E) OBJETIVOS E INDICADORES DE LA REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD

OBJETIVO	INDICADOR	CUANTIFICACIÓN
Implantación de sistemas Avanzados de gestión	Número de tarjetas en el mercado.	184.075
	Instalaciones pupitres embarcados	171
	Seguimiento, soporte y mantenimiento en nuevo sistemas embarcados	171
	Numero conductores con formación del nuevo sistema sobre el total	90
	Número 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
	Número de incidencias/reclamaciones atendidas en el CIT	900

3.4. – 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	

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Se llevarán a cabo 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 telecomunicaciones por los ciudadanos.

En concreto algunas de las actuaciones para el ejercicio 2020 enmarcadas en este área son las que se muestran a continuación:

- 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 técnico, la innovación tecnológica, la transferencia de tecnología, la formación, la información tecnológica, y la divulgación técnica en Logística Integral con el objetivo de

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 KnowlEdge 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 su presencia en Europa.

Durante 2020 está previsto continuar con esta línea de trabajo, mirando hacia Europa y

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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.

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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

fluido entre sus miembros y de defender los intereses nacionales a nivel internacional.

LOGISTOP reorientó su visión estratégica y su actividad en el año 2016 para adaptarlos al modelo de ALICE siendo su intención la organización de localizar sinergias con la plataforma europea que permitan una mejor alineación con los programas de financiación de la UE. Actualmente los Grupos Focalizados son los siguientes:

1. Cadenas de Aprovisionamiento Sostenibles, Fiables y Seguras
2. Corredores, hubs, y sincro-modalidad
3. Sistemas de Información para Logística Interconectada
4. Colaboración y Coordinación en la Cadena de Aprovisionamiento
5. Logística Urbana

Con estas sinergias con ALICE se favorecerá la colaboración y alineamiento de objetivos de ambas plataformas. Esto permitirá influir mejor en los programas de trabajo de I+D+i de la Unión Europea (Horizonte 2020) y, en última instancia, incrementar la participación de los socios de LOGISTOP en proyectos europeos. Además se trasladarán a Europa las necesidades específicas de las empresas españolas a través del *Mirror Group* de ALICE del que LOGISTOP forma parte de una manera destacada gracias a su reciente inclusión en el *Core team* de este *Mirror Group*.

En 2020 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 se plantea teniendo en cuenta los siguientes principios básicos:

1. Creación de una "Comunidad Logistop", en la que haciendo uso de diferentes herramientas se pueda establecer una comunicación directa y fluida, con un intercambio activo de información entre entidades o personas con intereses comunes. La idea es que sirva de punto de intercambio de información sobre temáticas concretas. Se propone incentivar esta participación con alguna estrategia de gratificación, que premie de alguna manera a aquellos miembros más activos.
2. Logistop debe actuar de "catalizador" que logre generar el interés en innovar en las empresas a través de acercar las innovaciones y tecnologías existentes o en

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

desarrollo para que las empresas conozcan su valor a través de la presentación de casos prácticos, tangibles y cercanos, con los que las empresas se puedan identificar y los animen a involucrarse en proyectos innovadores.

3. Crowdsourcing – retroalimentación: la misma comunidad puede servir para plantear problemas y encontrar soluciones dentro de los propios miembros, o al menos, orientación o colaboración. Además, promover encuentros, debates, reuniones en los que los participantes estén interesados en una temática en concreto (seleccionada en base a las reacciones de las comunicaciones realizadas en el seno de la “comunidad”) puedan hablar del tema en cuestión de una manera directa y en el mismo lenguaje con entidades afines, conociendo de primera mano experiencias exitosas.
4. Perfil de participantes. Intentar cambiar el público objetivo y enfocarse hacia emprendedores/ start-ups, más receptivos a la innovación, que sirvan de tractores para atraer a otras entidades. Presentar sus casos de éxito puede ser un revulsivo que anime a otros a innovar.

El plan de trabajo para el periodo 2020 se estructura en 5 Paquetes de Trabajo que de forma resumida abordarán las siguientes actividades:

PT1. Apoyo al desarrollo y puesta en marcha de Proyectos de I+D+i.

PT2. Colaboración, coordinación e interlocución con otros agentes y redes nacionales e internacionales.

PT3. Difusión y transferencia de resultados de I+D+i al entorno empresarial.

PT4. Difusión de las actividades de Logistop.

PT5. Actividades de gestión de la plataforma, medios y recursos.

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,

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 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.	35
	Nº de miembros en los grupos de trabajo	140 miembros/90 entidades
	Organización jornada y reuniones	10
	Nº de presentaciones de Logistop en eventos del sector	10
	Nº de Visitas en la página Web	Incremento de un 15 %

• 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 2020 se pueden desglosar como se muestra a continuación:

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 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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

entidades habilitadas para la prestación del servicio de Televisión Digital de ámbito estatal.-SERVICIO DE TELEVISION DIGITAL EN CANTABRIA-, así como del impacto del segundo dividendo digital, previsto para 2020, el cual conllevará algunos cambios de frecuencia para la liberación de la banda de 700MHz para servicios de banda ancha móvil 5G. Dentro de ese segundo dividendo, el Gobierno Central ya ha publicado la convocatoria de subvenciones para las comunidades de vecinos que precisen actualizar el equipamiento de recepción.

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.).

- AGENDA DIGITAL

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 de la Sociedad de la Información y las Telecomunicaciones y, consecuentemente, se posiciona como

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

agente colaborador en la hoja de ruta en materia de TIC y de Administración Electrónica establecida en la Agenda Digital Española para alcanzar los objetivos de la Agenda Digital para Europa. El objetivo cardinal es maximizar el impacto de las políticas públicas en TIC para mejorar la productividad y la competitividad, y transformar y modernizar la economía y sociedad española mediante un uso eficaz e intensivo de las TIC por la ciudadanía, empresas y Administraciones.

Una parte importante del trabajo que se genera 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, 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.

La Agenda Digital para Europa identificó claramente este sector como uno de los que más contribuirían al crecimiento económico de la Unión Europea y precisamente la adecuada planificación y uso del dominio público radioeléctrico constituía y constituye uno de los ejes estratégicos en los que basarse para contribuir al crecimiento y al desarrollo económico.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

Desde sus inicios, la televisión ha utilizado para sus emisiones parte de la banda de frecuencias de VHF (47 a 230 MHz) y parte de la banda de UHF (470 a 862 MHz). En España, la banda VHF dejó de utilizarse para la prestación del servicio de televisión analógica, y el servicio de televisión digital terrestre se ha prestado desde sus inicios únicamente en la banda UHF.

La banda UHF tiene un gran potencial para el suministro de un amplio rango de servicios en movilidad, ya que las señales en dicha banda proporcionan un excelente equilibrio entre capacidad y cobertura, y tienen mejores propiedades de propagación y penetración en el interior de edificios que las bandas más altas, utilizadas entonces para las comunicaciones móviles inalámbricas. Por otro lado, la universalidad de la banda ancha de muy alta velocidad sólo podrá conseguirse de manera eficiente usando tecnologías inalámbricas, por lo que las frecuencias de esta banda, obtenidas como dividendo digital, son también esenciales para proporcionar servicios de banda ancha en zonas rurales, disminuyendo con ello la brecha digital.

En la actualidad, la banda 700 MHz se encuentra en uso por los servicios de radiodifusión públicos y privados y por lo tanto es necesario migrar dichos servicios a otras frecuencias planificadas por debajo de 694 MHz, lo que se conoce como el segundo dividendo digital. En el caso de la Comunidad Autónoma de Cantabria se ve afectada por cambios en tres canales; uno de cobertura Estatal (RGE1) y dos de cobertura local (Santander y Potes).

En definitiva, desde la Fundación CTL se dará cobertura técnica y de proximidad a las actuaciones necesarias que permitan la reordenación del espectro radioeléctrico prevista en el Real Decreto 391/2019, de 21 de junio, por el que se aprueba el Plan Técnico Nacional de la Televisión Digital Terrestre y se regulan determinados aspectos para la liberación del segundo dividendo digital, y llevar a cabo de esta manera la liberación de la banda de frecuencias 694 a 790 MHz, actualmente utilizada por el servicio de televisión digital terrestre, para destinarla a la prestación de servicios avanzados de comunicaciones electrónicas de banda ancha, en particular a los nuevos servicios 5G.

En referencia a la banda ancha, los productivos pasos dados en los años previos, y la cercanía ya de los objetivos de la Agenda Digital fijados para 2020, hacen presagiar una intensificación del seguimiento del modelo de la Agenda Digital Europea, y de su implementación en la Comunidad Autónoma de Cantabria fomentando la innovación,

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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.

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, la Agenda Digital para España hace suyos los objetivos de cobertura y adopción de servicios de banda ancha planteados por la Unión Europea en la Agenda Digital para Europa: disponer de cobertura de más de 30 Mbps para el 100% de la ciudadanía y que al menos 50% de los hogares haya contratado velocidades superiores a 100 Mbps en 2020.

En el caso de Cantabria, los últimos datos disponibles con los que se ha podido trabajar en 2018 referentes a cobertura poblacional agregada de todos los operadores y plataformas tecnológicas, en función de la velocidad, son los siguientes:

≥ 2 Mbps	≥ 10 Mbps	≥ 30 Mbps	≥ 100 Mbps
94%	87%	77%	75%
2018			

Fuente: Informe Cobertura BA 2018. Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.

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

≥ 2 Mbps	≥ 10 Mbps	≥ 30 Mbps	≥ 100 Mbps
98%	93%	85%	81%
2018			

Los datos reflejan un aumento de 5 puntos porcentuales en la cobertura de banda ancha de 100 Mbps respecto a la misma fecha del año anterior, que alcanza ya al 81% de los españoles. Por su parte, la cobertura de 30 Mbps alcanza el 85% de la población.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

En el año 2020, tras la ejecución de las obras en curso del Programa de Extensión de Banda Ancha de Nueva Generación (PEBA-NGA), la estimación es que el 88,7% de la población española (81% en Cantabria) tendrá cobertura de velocidad superior a 100 Mbps. En la misma fecha, la ejecución de las obligaciones de cobertura de los operadores de 4G impulsada por el gobierno, hará que el 98% de la población tenga cobertura a velocidades superiores a 30 Mbps.

A la vista de lo anterior, el objetivo es continuar aportando un apoyo creciente mediante actuaciones alineadas y enmarcadas en las realizadas por el Gobierno de Cantabria para fomentar la diversificación y aumento de la prestación de servicios digitales, tecnológicos y de la sociedad de la información, lo cual redundará en una contribución social positiva, favoreciendo la cohesión y la competitividad. Se trata de apoyar y desarrollar la extensión de la cobertura de la banda ancha que, bajo el principio de neutralidad tecnológica, dote de cobertura a zonas en las que no existe oferta y en las que la misma no esté prevista en el corto plazo, con el objetivo de permitir acortar plazos de conexión y abaratar costes, sobre todo en núcleos rurales de difícil orografía y baja densidad de población.

La acción que el Gobierno de Cantabria puso en marcha en 2017, ESTRATEGIA DE ACCION DINAMICA PARA LA BANDA ANCHA EN CANTABRIA "CONECTA CANTABRIA", ha sido un punto de partida fundamental que a lo largo de 2018 y 2019 se ha consolidado, continuando en 2020 de manera especial para promover el despliegue de infraestructuras de extensión de banda ancha y audiovisual autonómico en municipios de Cantabria considerados áreas con riesgo de exclusión digital, así como para facilitar a todos los cántabros, con independencia de su lugar de residencia, el acceso en condiciones de igualdad a las nuevas tecnologías, garantizando así, además, el derecho constitucional a recibir información, haciendo especial incidencia en los grupos en riesgo de exclusión digital.

Así las cosas, tomando como referencia los criterios establecidos en actuaciones previas en materia de telecomunicaciones en Cantabria, tales como cohesión social y económica, neutralidad tecnológica, vertebración territorial, escalabilidad, publicidad y concurrencia, etc., se propone una extrapolación en su aplicación al ámbito de la banda ancha garantizando un despliegue eficaz, sostenible y consistente de infraestructuras, acorde a las directivas de la Unión Europea y a la Agenda Digital.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

En este sentido, 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 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 en línea con los objetivos establecidos por la "Agenda Digital en el horizonte 2020".

Por tanto, a lo largo de 2020 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.

Con la implementación de la Agenda Digital en la Comunidad Autónoma se pretende enraizar 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, le confiere durabilidad y proyección a futuro.

En este contexto, la Estrategia de Investigación e Innovación para la Especialización Inteligente iCan 2020 incluye en uno de los ejes prioritarios el "desarrollo y optimización de infraestructuras de telecomunicaciones", donde tienen cabida actuaciones para fomentar el despliegue de redes y servicios de banda ancha para garantizar la conectividad digital, especialmente en las zonas rurales.

Los beneficiarios del proyecto serán la ciudadanía y agentes del tejido productivo de Cantabria poniendo especial interés en los sectores poblacionales alejados del uso de internet y a los colectivos más desfavorecidos en orden a facilitar su acceso al mismo. Se pretende colaborar para cumplir con el ya mencionado objetivo establecido por la Unión Europea de que en 2020 el 100% de la ciudadanía pueda disfrutar de 30 Mbps y que al menos 50% de los hogares haya contratado velocidades superiores a 100 Mbps. Asimismo, conseguir que aumente la población que utiliza Internet con regularidad, se convierte en un objetivo ambicioso, especialmente en el caso de Cantabria.

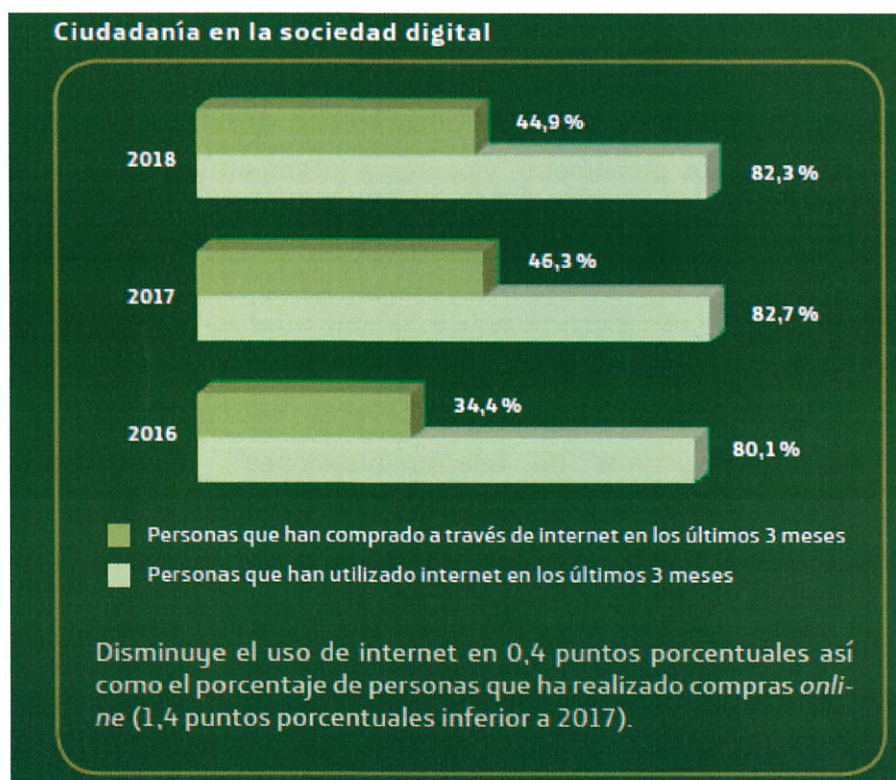
Los datos de la encuesta sobre equipamiento y uso de tecnologías de información y comunicación en los hogares publicados por el Instituto Nacional de Estadística en

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

2018 muestran que el uso de internet de la población cántabra, ha experimentado un descenso en el acceso y uso de internet. El porcentaje de personas que han utilizado internet en los últimos tres meses baja del 82,7 % en 2017 a un 82,3 % en 2018. El 44,9 % de las personas entre 16 y 74 años realizan compras a través de la red, 1,4 puntos porcentuales menos que en 2017.

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 (98,9 %), en torno al 83 % dispone de acceso a internet y banda ancha, el 79,8 % posee teléfono fijo y el 78,9 % cuenta con algún tipo de ordenador. Cantabria supera la media nacional en disponibilidad o tenencia de teléfono móvil y fijo.



Fuente: Informe Sociedad Digital en España 2018 (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), 2018.

A la vista de lo anterior, en 2020 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.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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	82,4%
	% de personas que han utilizado Internet en los últimos 3 meses	82,3%
	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

• 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 CANTABRIASI o DIGITEL.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente



Se continuará 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.

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	13	7.479
- 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	24.871,84
Gastos de personal	198.042,60
Otros gastos de la actividad	54.022,02
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	276.936,46
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	
Adquisición Bienes Patrimonio Histórico	
Cancelación de deuda no comercial	
Subtotal inversiones	0,00
TOTAL RECURSOS EMPLEADOS	276.936,46

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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	
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. Respecto al transporte, está demostrado que la actividad económica relacionada con éste es generadora de riqueza vía incremento del PIB, de puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos y de vertebración, cohesión y desarrollo del territorio. Por lo tanto una eficiente red de transporte implica un mejor acceso a los mercados tanto nacionales como internacionales y, por lo tanto, 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, 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.	

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 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.

Esta movilidad –sobre todo europea pero también global- 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.

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

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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, lo que implicará cerrar el año 2019 superando de nuevo la barrera del millón de pasajeros.

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 utilizan sus para desplazarse 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. Entre estas actuaciones se encuentra la Línea Palencia-Aguilar de Campoo y su prolongación hasta Reinosa, lo que, unido a las mejoras de la línea convencional hasta Santander y la duplicación de vía del tramo Torrelavega-Santander, supondrá un considerable avance en las prestaciones de esta infraestructura. El objetivo final de estas actuaciones es el de reducir los tiempos de viaje. Este tiempo situará al ferrocarril en una buena posición competitiva frente al vehículo particular. Todas estas actuaciones hacen estimar un crecimiento de los viajeros que de fuera de Cantabria opten por este medio de transporte para desplazarse a la Comunidad Autónoma, independientemente del motivo del viaje.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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.

El volumen de viajeros que utilizan los servicios marítimos regulares, se situó por encima de los 250.000 pasajeros en el año 2.018 - 252.622 con un incremento del 7,86% respecto a 2017-. 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 ambiente.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 2020 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 marítimo.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 Transeuropeas de Transporte (RTE-T) y, en particular, al Corredor Atlántico, que

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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).

Durante el desarrollo de estos trabajos se realizará un análisis de distintas alternativas de trazado de una nueva línea ferroviaria entre Bilbao y Santander, con el objetivo fundamental de reducir el tiempo de viaje del trayecto y mejorar la competitividad del ferrocarril como medio de transporte para esta conexión.

La línea se diseñará para tráfico mixto de viajeros y mercancías y analizará la

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 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.

Otra área de trabajo es la supresión de los pasos a nivel, con el objetivo de mejorar la seguridad, reduciendo el número de pasos existentes en la Comunidad Autónoma.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

La Fundación CTL Cantabria continuará colaborando con la Dirección General de Transportes y Comunicaciones en la realización de informes relativos a las infraestructuras ferroviarias de Cantabria.

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.

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.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

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 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 comodidad 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.

Fdo. El Secretario



VºBº El Presidente



B) RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS EN LA ACTIVIDAD

CATEGORÍA	Número previsto	Nº horas/año previsto
- Personal asalariado	3	1.130
- 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	3.035.480,00
b)ayudas no monetarias	
c)gastos por colaboraciones y órganos de gobierno	
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	
Aprovisionamientos	14.520,00
Gastos de personal	36.881,40
Otros gastos de la actividad	3.118,60
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	SMART REGION	IMPLANTACION SISTEMAS AVANZADOS	ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN DEL TTE Y LAS TELECOM	FOMENTO DEL TRANSPORTE DE INTERÉS PÚBLICO SUPRAREGIONAL	Total Actividades	Otros gastos	TOTAL
Gastos por ayudas y otros								
a)ayudas monetarias	0,00	0,00	0,00	0,00	3.035.480,00	3.035.480,00		3.035.480,00
b)ayudas no monetarias								
c)gastos por colaboraciones y órganos de gobierno								
Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación								
Aprovisionamientos	14.400,00	81.930,10	16.953,26	24.871,84	14.520,00	152.675,20		152.675,20
Gastos de personal	20.064,54	167.665,90	114.667,35	198.042,60	36.881,40	537.321,79	12.209,00	549.530,79
Otros gastos de la actividad	6.820,00	21.704,00	2.961,64	54.022,02	3.118,60	88.626,26		88.626,26
Amortización del inmovilizado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	52.648,73	52.648,73
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	41.284,54	271.300,00	134.582,25	276.936,46	3.090.000,00	3.814.103,25	64.857,73	3.878.960,98
Adquisiciones de inmovilizado, (excepto Bienes Patrimonio Histórico)	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	41.284,54	271.300,00	134.582,25	276.936,46	3.090.000,00	3.814.103,25	64.857,73	3.878.960,98

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	405.882,25
Ingresos ordinarios de las actividades mercantiles	0,00
Subvenciones del sector público	3.473.078,73
Otras subvenciones	0,00
Aportaciones privadas	0,00
Otros tipos de ingresos	0,00
TOTAL INGRESOS PREVISTOS	3.878.960,98

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 2020:

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 2020.

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 2020.

Fdo. El Secretario

VºBº El Presidente

