



MEMORIA  
SOCIOECONÓMICA  
Y LABORAL  
DE CANTABRIA

2010

C.E.S.  
CANTABRIA

CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

[www.cescan.es](http://www.cescan.es)

**Edita:** Consejo Económico y Social

**Diseño y Maquetación:** Fotomecánica Camus

**Imprime:** Gráficas Campher

**ISSN:** 1888-92220

**Depósito Legal:** SA-554 -2011



## Índice



Créditos.....	8
Presentación .....	11
Conclusiones y consideraciones.....	15
Capítulo 1. Panorama general.....	29
Capítulo 2. Cuentas públicas.....	37
Capítulo 3. Evolución de los sectores.....	43
Capítulo 4. Desarrollo tecnológico.....	51
Capítulo 5. Infraestructuras.....	63
Capítulo 6. Población.....	73
Capítulo 7. Mercado de trabajo.....	81
Capítulo 8. Calidad de vida .....	93
Capítulo 9. Protección social .....	121
Glosario de términos.....	133
Índice de figuras .....	145

## **Sección de la Memoria Socioeconómica y Laboral** **(30 junio 2011)**

### **Presidente**

D. Pedro Cobo García

### **Consejeros del Grupo I**

D. Pedro Cobo García

D. Carlos Sánchez Fernández

### **Consejeros del Grupo II**

D. Eduardo Zaldívar Laguía

### **Consejeros del Grupo III**

D<sup>a</sup> Elena Martín Latorre

D. Andrés Prieto Gala

### **Comité Asesor**

#### **Coordinadores**

D. Adolfo Jesús Maza Fernández. Profesor de la Universidad de Cantabria

D. Pedro Reques Velasco. Catedrático de la Universidad de Cantabria

D. Luis M. Villegas Cabredo. Catedrático de la Universidad de Cantabria

#### **Investigadores**

D. Ignacio Lombillo Vozmediano. Profesor de la Universidad de Cantabria

D<sup>a</sup> Clara Liaño Sedano. Profesora de la Universidad de Cantabria

D<sup>a</sup> María Bárcena Rodríguez

D. Alejandro de Hoyos Puente

D<sup>a</sup> Jenifer Hoyos Muñoz

D<sup>a</sup> Catia Jiménez Losa

## Capítulo 5

### *Infraestructuras*

El Ministerio de Fomento a través de los Presupuestos Generales del Estado en 2010, (Ver Figura 5.4), asignó un importe ligeramente superior al del año 2009, tras la fuerte caída experimentada en 2008. Sin embargo hay que constatar que estas partidas presupuestarias sufrieron notables recortes y paralizaciones mediado el año 2010. Es reseñable que dichas paralizaciones constituyen un gran lastre para el futuro desarrollo de la región, que también se ve afectado por los retrasos de otros importantes proyectos de infraestructura como la autovía A-8 entre Unquera y Llanes, la Autovía A-73 Aguilar-Burgos y el AVE a Madrid en su tramo Palencia-Alar del Rey.

Los presupuestos para Cantabria de las entidades públicas empresariales relacionadas con el área de transporte y comunicaciones (Ver Figura 5.a) sufrieron una reducción de las partidas presupuestarias en más de 13,5 millones de euros, lo cual supone una disminución del 9,83 por ciento respecto de la asignación alcanzada en la anualidad 2009, y un 30 por ciento respecto al 2008. Desde un punto de vista sectorial cabe añadir que se producen descensos en: Puertos del Estado (40 por ciento), Correos y Telégrafos (57 por ciento), AENA (15 por ciento), FEVE (12 por ciento). Sólo se produjeron incrementos en la Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transporte y ADIF. La inversión relacionada con ADIF y RENFE es muy escasa cuando se compara, tanto con otras regiones, como con otros medios de transporte.

Las paralizaciones presupuestarias acaecidas durante 2010 en materia de infraestructuras lastrarán el futuro desarrollo regional

Importante disminución en la dotación presupuestaria de las entidades públicas empresariales relacionadas con el área de transporte y comunicaciones en Cantabria.

**Figura 5.a: Presupuestos para Cantabria del sector público empresarial relacionado con el transporte. Cantabria. 2006-2010. Miles de euros**

	2006	2007	2008	2009	2010	Variación porcentual 2009-2010
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)	3.540	3.770	16.302	15.863	13.378	-15,67
Correos y Telégrafos	0	3.870	6.456	6.139	2.671	-56,49
Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)	12.670	17.260	22.441	34.908	30.545	-12,50
Puertos del Estado y Autoridades Portuarias	13.700	46.720	71.124	25.824	15.462	-40,13
Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre	0	30.170	55.462	52.841	57.702	9,20
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	11.273	680	187	251	2.283	809,56
Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE)	0	0	68	0	230	-
<b>TOTAL</b>	<b>43.189</b>	<b>104.477</b>	<b>174.048</b>	<b>137.835</b>	<b>124.281</b>	<b>-9,83</b>

Fuente: Fondo Monetario Internacional (FMI) e INE.

En lo que a la inversión regional en carreteras se refiere, el total de la inversión prevista para 2010 por el IV Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Cantabria (periodo 2009-2012) fue de aproximadamente 67,52 millones de euros, ascendiendo el total previsto en los 4 años de ejecución del plan a 247,17 millones de euros (Ver Figuras 5.14 y 5.15).

El panorama en inversión media en carreteras durante el periodo 2005-2009 fue el siguiente: Cantabria se situó como la comunidad que mayor inversión por cada mil habitantes tuvo en dicho periodo siendo de 396,09 euros por cada mil habitantes, muy superior a la media española de 154,02. Esta situación se debe al desembolso que se produjo en la región para la ejecución de la Autovía de la Meseta, una de las últimas conexiones con Madrid en finalizarse en España. Teniendo en cuenta la procedencia de dicha inversión, Cantabria fue la comunidad autónoma que mayor inversión media por cada mil habitantes recibió por parte del estado (registró 275,69 euros por cada mil habitantes) y la séptima en inversión a través de entes territoriales, aunque ese esfuerzo se centró en el periodo 2005-2008, como consecuencia de la actuación mencionada. El recorte presupuestario que se produjo a mediados de 2010 ha tenido graves consecuencias sobre las comunicaciones de la región.

Las intensidades medias diarias de vehículos de las vías de competencia estatal superiores a 50.000 vehículos diarios (Ver Figura 5.19) se registran en las proximidades a Santander (S-10 principalmente), la A-67 y los primeros kilómetros de la A-8 próximos a Astillero: Dicho aspecto apunta hacia la necesidad de continuidad de la A-8 desde Solares hasta Torrelavega (las obras de los tramos Solares-La Encina y La Encina-Torrelavega fueron dos de las acciones paralizadas durante el año 2010). Los tramos

Escasa inversión relacionada con ADIF y RENFE

Necesidad de continuidad de la A-8 desde Solares hasta Torrelavega

de autovía congestionados acumulan tráficos local, regional e interregional, provocando severas insuficiencias en todos ellos.

## **El transporte de mercancías y viajeros por carretera**

El subsector del transporte y logística tiene un peso importante en nuestra región. La cifra de empresas autorizadas en Cantabria es algo superior a la media nacional.

A lo largo de 2010 se movieron un total de 25,76 millones de toneladas de mercancías por carretera desde Cantabria. En términos comparativos, la mayor parte de esas mercancías (18,03 millones de toneladas) se transportaron dentro de Cantabria, mientras que 3,46 millones de toneladas fueron a parar a la zona noreste y 1,75 al centro de la península. En cuanto a la mercancía cuyo destino fue Cantabria, 3,22 millones de toneladas proceden de la zona noreste y 2,60 millones del centro de la península. El transporte internacional apenas llega al 1,78 por ciento del tráfico total por carretera. Comparando datos del año 2010 con el 2006 (Ver Figura 5.22), el número de exportaciones internacionales se viene manteniendo, mientras que el de importaciones ha descendido muy notablemente desde 657 mil toneladas hasta las 212 mil toneladas.

En 2010 se incorporó una nueva línea en la red de transporte urbano de Santander, la L20 régimen de subcontratación de servicios de igual forma que se actuó en 2007 en las líneas L17, L18 y L19. El número total de viajeros fue de 18.491.841, frente a los 16.409.840 de 2009.

En 2010 se adjudicó el concurso de autobuses urbanos de Torrelavega, con previsión de implantación en 2011. Otros municipios que también cuentan con red de transporte urbano son Astillero, Camargo, Laredo, Bezana y Castro Urdiales, siendo éste último el que cuenta con mayor número de viajeros. Todas las líneas funcionan en régimen de concesión administrativa.

En 2010, 6.975.716 pasajeros utilizaron alguna de las líneas regulares de transporte interurbano por carretera. Con respecto al ejercicio anterior ha experimentado un leve descenso (1,44 por ciento), manteniendo la tendencia comenzada en 2007. A la visto de ello, parece evidente que las políticas de fomentar el transporte público interurbano encaminadas a conseguir un mayor ahorro energético no están alcanzando el impacto que se esperaba. Las inversiones realizadas no se traducen en un aumento del número de viajeros que utilizan el transporte colectivo.

El parque de vehículos registrado en 2009 en Cantabria (Ver Figura 5.34) fue de 389.230 vehículos, constituido principalmente por turismos (72,93 por ciento), camiones y furgonetas (14,88 por ciento) y motocicletas (7,63 por ciento). La tendencia desde 2005, año en el cual había 336.979 vehículos, ha sido monótona creciente. En Cantabria hay 656,57 vehículos por cada mil habitantes, ligeramente inferior a la media de España, 660,08. (Ver Figura 5.35).

En 2009, España en conjunto registró unas cifras relativas superiores a las de Cantabria en cuanto a indicadores de accidentes con víctimas y muertos en carretera. Dicha tendencia se ha mantenido desde 2003, con excepción del año 2006 en que se registró un mayor número de muertos por cada 10.000 habitantes en Cantabria (Ver Figura 5.b).

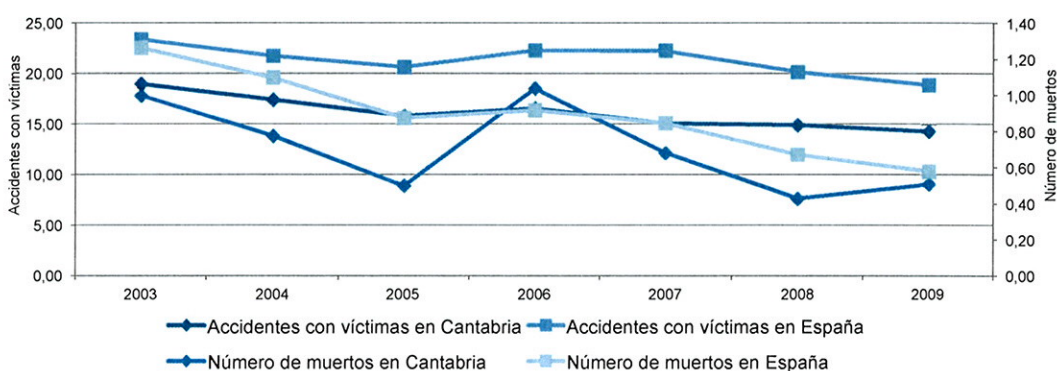
El número de usuarios del TUS se incrementó un 12,69 por ciento en 2010

Continúa el descenso de pasajeros de transporte interurbano

El parque de vehículos en 2009 en Cantabria es un 15,52 por ciento mayor que hace 5 años

La evolución desde 2003 es a la baja. En Cantabria, en 2009, los tramos con mayor Índice de Peligrosidad (Ver Figura 5.39) son la recta de Parayas en la S-10; la intersección de la S-20 con la A-67 a su paso por Bezana; la N-623 en Muriedas; la A-8 en Astillero, Colindres y a la salida hacia País Vasco; la N-623 en San Vicente de Toranzo y el puerto del Escudo; y la N-611 a su paso por Fombellida, teniendo este último tramo también un índice elevado de mortalidad (Ver Figura 5.40). La información sistemática sobre la situación de esos tramos, así como las actuaciones para mejorarlos, deberían convertirse en una prioridad pública.

**Figura 5.b: Accidentes con víctimas y número de muertos en carreteras según lugar de accidente. España y Cantabria. 2003-2009. Número por cada 10.000 habitantes.**



Fuente: Instituto Cántabro de Estadística. Anuario Estadístico Cantabria 2010. Ver Figura 5.38.

## Ferrocarril

Cae el número de viajeros de FEVE hasta situarse en valores anteriores al año 1998. Los viajeros usuarios de RENFE también disminuyen

Durante 2010 el número de viajeros por ferrocarril de vía estrecha en la Comunidad Autónoma (Figura 5.42) ha experimentado un descenso de un 5,61 por ciento. En este sentido han registrado un menor volumen de pasajeros tanto los servicios de cercanías, con una baja del 5,45 por ciento, como los de regionales, con una disminución del 7,89 por ciento.

En 2010 utilizaron el servicio de cercanías urbanas e interurbanas de RENFE un total de 1.056.275 viajeros, un 8,86 por ciento menos respecto de 2009 (Ver Figura 5.45). La pérdida de viajeros es del 10,79 por ciento en relación con el año 2006.

La caída en 2010 respecto de 2009 en el número de viajeros que utilizaron los servicios de larga distancia de RENFE alcanzó el 4,5 por ciento, situándose en 120.631 procedentes de Cantabria y 127.185 viajeros con destino Cantabria (Ver Figura 5.47). Cabe referir que estos servicios albergaron un fuerte ascenso en el año 2008 con la entrada en servicio del Alvia Madrid-Santander, circunstancia que supuso un incremento en el número de pasajeros del 33,50 por ciento. Debe reproducirse aquí la advertencia sobre el fracaso de las actuaciones de fomento de la utilización de medios de transporte colectivo.

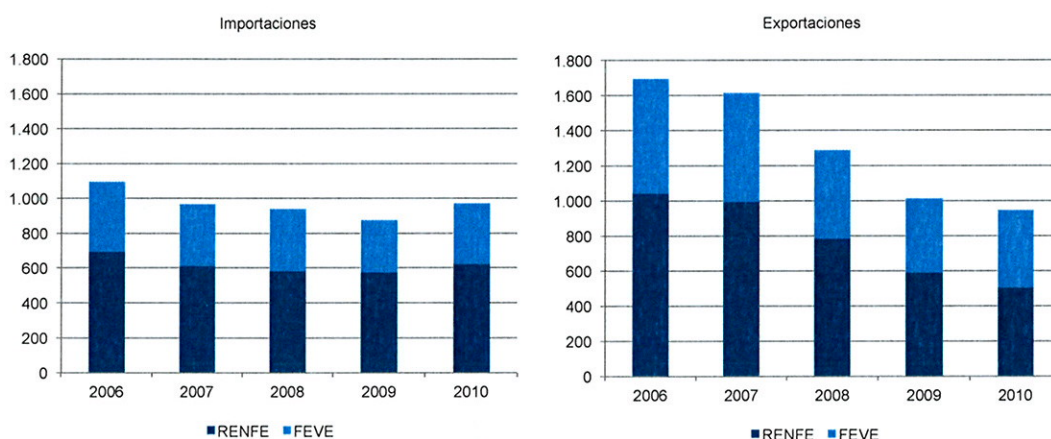
Las exportaciones de mercancía a través de RENFE en 2010 fueron de 501.271,72 toneladas (Ver Figura 5.49), un 14,85 por ciento menor respecto a 2009. En relación a 2006 el descenso es del 51,88 por ciento. Las caídas más fuertes se registran en las



mercancías de tráfico interregional y las que tienen como destino Castilla y León. En sentido contrario, el número de importaciones se sitúa en 623.327,30 toneladas, un 8,66 por ciento más que el año anterior. No obstante, esta cifra es un 10,16 por ciento menor que en las mercancías importadas en 2006.

El tráfico de mercancías de FEVE (Ver Figura 5.48) registró un total de 348.146 toneladas en 2010 importadas frente a 445.174 toneladas exportadas en el ámbito nacional. Esto supone incrementos de un 14,65 por ciento y 4,23 por ciento en importaciones y exportaciones respectivamente. Sin embargo, analizando la serie histórica desde 2007, el descenso de exportaciones es del 28,73 por ciento.

**Figura 5.c: Flujo de mercancías en Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) y Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) entre Cantabria y Comunidades Autónomas por lugar de procedencia. Cantabria. 2006 - 2010. Miles de toneladas.**



Fuente: RENFE e Instituto Cántabro de Estadística. Encuesta de Transporte de mercancías FEVE 2006-2010. Ver Figuras 5.48 y 5.49.

## Puerto de Santander

En el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal el incremento medio del tráfico portuario en el ejercicio 2010 fue de 4,4 por ciento, mientras que en el conjunto de los cinco puertos de la fachada cantábrica fue de más del 8 por ciento (Avilés 14,75 por ciento, Bilbao 7,72 por ciento, Gijón 7,65 por ciento, Pasajes 10,74 por ciento, y Santander 11,87 por ciento).

En 2010 el puerto de Santander alcanzó cifras muy importantes tanto en el tráfico de pasajeros como en el de "mercancía general", siendo el primer puerto del sistema portuario español en cuanto a crecimiento en dicha mercancía general. Esto se debe principalmente por la consecución de la quinta escala semanal de la compañía Brittany Ferries, que enlaza el puerto santanderino con el de Portsmouth (Reino Unido), circunstancia que se ha traducido en un sensible aumento del tráfico de pasajeros, vehículos y mercancía. No obstante, cabe referir que el tráfico en 2010 en el Puerto de Santander fue de 4,95 millones de toneladas, 4,59 en Avilés y 3,89 en Pasajes, mientras que en Bilbao fue de 34,66 y 14,63 el de Gijón.

El importe neto de la cifra de negocio en el Puerto de Santander en 2010 ascendió a más de 20 millones de euros, obteniendo un resultado positivo en el ejercicio 2010 de algo más 2 millones de euros.

Importantes caídas en el transporte de mercancías por vía férrea

Por primera vez en los últimos cinco años el volumen de mercancía importada por FEVE supera a la mercancía exportada (en alarmante caída respecto del 2006)

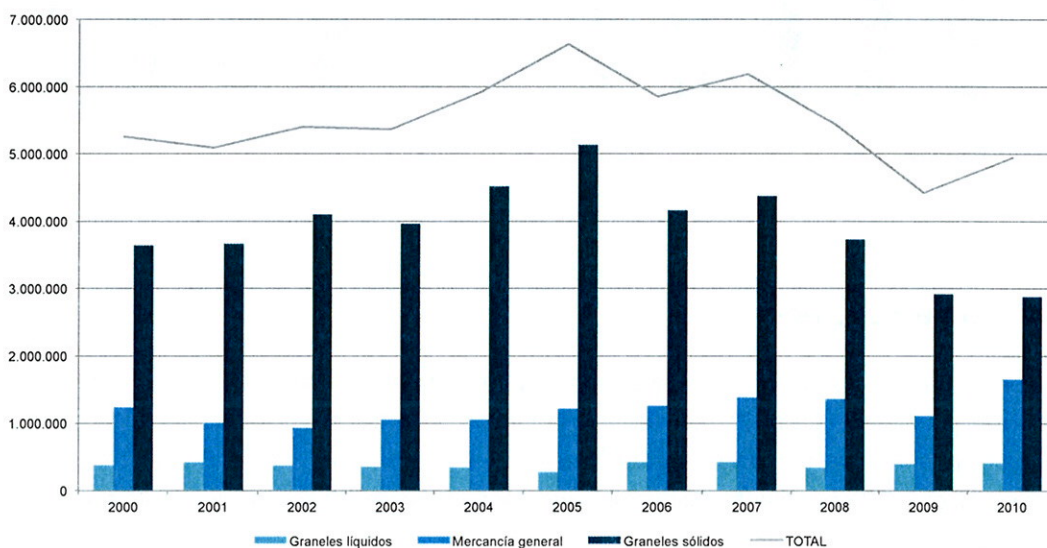
2010 fue un buen año para el Puerto de Santander que registró cifras récord tanto en transporte de viajeros como de mercancía general

Entre las actuaciones más destacadas realizadas por la Autoridad Portuaria de Santander se encuentra la nueva rampa doble para vehículos de gran tonelaje en el muelle nº 8 de Raos, y la firma del Protocolo General para la Reordenación del Frente Marítimo de Santander. En su primer año de funcionamiento, han circulado por el puente levadizo de Raos más de 65.000 camiones. Esto supone eliminar una parte importante de circulación pesada que anteriormente discurría por el barrio Castilla-La Hermida.

A lo largo del 2010 el tráfico total de mercancías en el Puerto de Santander (Ver Figura 5.d) manifestó un incremento del 11,9 por ciento respecto del 2009, hasta las 4.947.127 toneladas. Pese al incremento, el tráfico de mercancías en 2010 supuso el 74,5 por ciento del contabilizado en 2005, año en el que se alcanzó la cifra record de la primera década del siglo XXI con más de 6,6 millones de toneladas transportadas. Dicho tráfico mercantil, por orden de importancia, está compuesto por: graneles sólidos (58,21 por ciento, con una variación del -1,37), mercancía general (33,49 por ciento, con una variación de +49,69 por ciento) y graneles líquidos (8,30 por ciento, con una variación de +3,81 por ciento)

El tráfico de mercancías fue un 11,9 por ciento superior al del año 2009

**Figura 5.d: Tráfico de mercancías totales del Puerto de Santander. Cantabria. 2000-2010. Toneladas.**



Fuente: Instituto Cántabro de Estadística. Encuesta Tráfico del Puerto de Santander 2000-2010. Ver Figura 5.55.

En lo que respecta al tráfico Ro-Ro total en 2010 sufrió un aumento del 68,26 por ciento, retomando la tendencia creciente que había venido mostrando desde 2002, troncada tras dos años de descensos consecutivos (2008 y 2009). La cifra alcanzada de mercancía Ro-Ro es cifra récord del puerto de Santander. En 2010, éste alcanza las 345.090 toneladas lo que supone 128.718 toneladas más respecto al año anterior (Figura 5.56 y Figura 5.57). Esto se traduce en un ascenso del 59,49 por ciento en el tráfico de vehículos. Por su parte, el tráfico de contenedores continúa siendo testimonial.

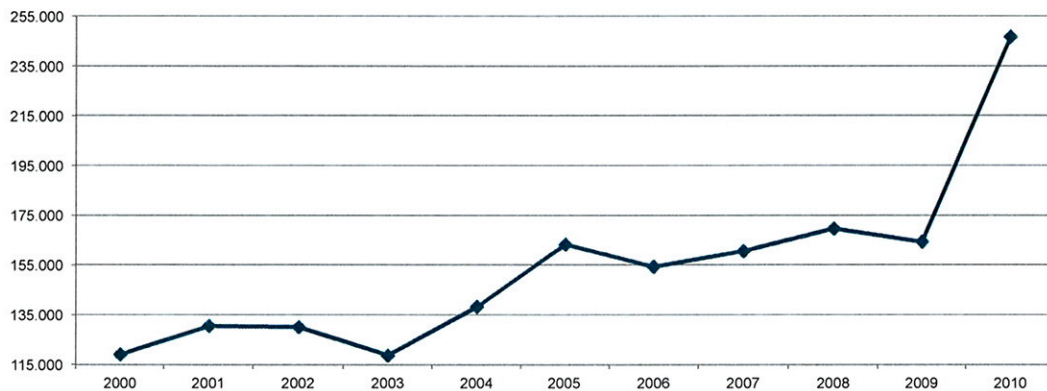
La Figura 5.e muestra el importante ascenso pasajeros en el Puerto de Santander durante el año 2010, del 49,93 por ciento, alcanzando los 246.700 pasajeros. Esta circunstancia

Los movimientos mercantiles relacionados con el tráfico Ro-Ro total alcanzan su máximo histórico

viene motivada, como se ha comentado anteriormente, por la incorporación de 2 buques más a la semana por parte de la compañía Brittany Ferries procedentes de Reino Unido, así como la erupción del volcán islandés que provocó el cierre del espacio aéreo. Se recupera de esta forma, con mucha fuerza, la tendencia creciente que se venía manifestando desde el año 2003, a excepción de las puntuales caídas de los años 2006 y 2009.

El número de pasajeros en 2010 fue de casi el doble que el registrado en 2009

**Figura 5.e: Pasajeros del Puerto de Santander. Cantabria. 2000-2009.**  
Número de pasajeros.



Fuente: Instituto Cántabro de Estadística. Encuesta Tráfico del Puerto de Santander 2000-2009. Ver Figura 5.62.

## Aeropuerto de Santander

El tráfico de pasajeros regulares que utilizaron transporte aéreo en 2010 fue de 907.342 (4,12 por ciento menos que en 2009; Ver Figura 5.63). Con excepción de Madrid, Barcelona, Málaga y Alicante, el resto de los destinos nacionales experimentaron un notable descenso. La compañía Ryanair abrió dos nuevas líneas en 2010: París y Pisa. Atendiendo a la nacionalidad de los pasajeros, el 65 por ciento son españoles (Ver Figura 5.64).

El Aeropuerto de Parayas sufre un reajuste a la baja en 2010: 39.439 pasajeros menos utilizaron dicha infraestructura

## Agua y Energía

El volumen total de agua disponible en Cantabria en 2008 (Ver Figura 5.76) fue de 399 litros/habitante/día y el volumen de agua abastecida 286 litros/habitante/día. Las pérdidas totales fueron del 36 por ciento (frente al 33 por ciento en 2007), correspondiendo el 23,50 por ciento (24,66 por ciento en 2007) a pérdidas reales en fugas, roturas y averías, estando vinculado el restante a errores de medición y hurtos del recurso hídrico. Del total de agua distribuida para abastecimiento público (59,603 hm<sup>3</sup>; Ver Figura 5.78), el 65,6 por ciento se destinó a hogares, 26,9 por ciento a sectores económicos y 7,5 por ciento a consumo municipal y otros usos. Estas pérdidas se suceden en todas las anualidades estudiadas por este Consejo, como confirman los datos.

Cantabria desaprovecha el 23,50 por ciento del agua en pérdidas reales en fugas, roturas y averías

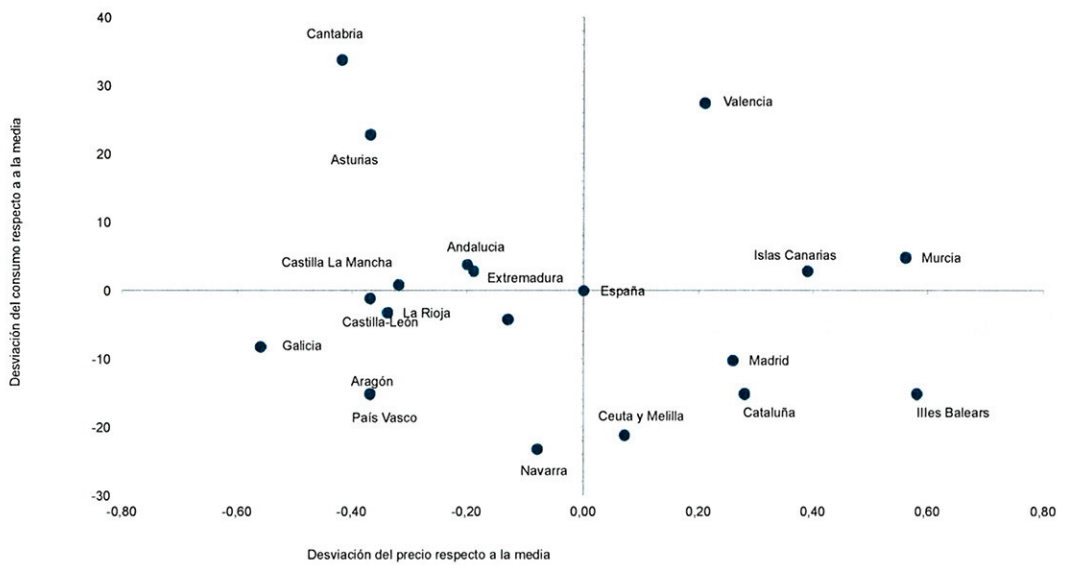
En 2008, último año del que existen datos, Cantabria continúa siendo la comunidad que más litros consume por habitante y día (188 litros, 2 más que el año pasado y 34 más que la media española; Ver Figura 5.68). Una justificación de ello es que en zonas de Cantabria residen un buen número de personas que no figuran en los padrones de la Comunidad Autónoma (población no vinculada por residencia), a lo que habría que añadir el impacto del turismo en periodos estivales y de asueto.

En 2008 Cantabria incrementa el consumo de agua en 2 litros por habitante y día respecto al 2007

En 2008 el precio del agua Cantabria se situó en los 0,89 euros/metro cúbico (0,55 euros relacionados con el abastecimiento de agua y 0,34 euros con el saneamiento público; Ver Figura 5.71). Este es el segundo precio más bajo de España, por detrás de Galicia (Ver Figura 5.69), aunque hay que tener en cuenta que el coste de captación del agua en la Cornisa Cantábrica es muy inferior al del resto de España.

Para alcanzar una eficaz gestión del agua es necesario un mayor esfuerzo por parte de la sociedad en su conjunto: Una mayor conciencia por parte del consumidor en el uso del recurso, un mayor compromiso de los gestores para mejorar las evidentes ineficiencias del servicio y una modificación en la política de precios para los distintos usuarios basada en costes y consumos reales deducidos los efectos de dichas ineficiencias.

**Figura 5.f: Desviación del consumo medio y precio medio de agua en hogares por comunidad autónoma. España. 2008. Porcentaje.**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta sobre el suministro y saneamiento del Agua 2008. Ver Figura 5.73

La inversión en los servicios de suministro de agua

En 2010 se iniciaron las obras de la EDAR de Comillas, la primera subterránea de Cantabria. Durante 2010 se finalizó el saneamiento de Castro Urdiales, dando cobertura al 90 por ciento de la población castreña. También se finalizaron las "Obras de Saneamiento de la Bahía de Santander", que se ha dilatado durante más de diez años.

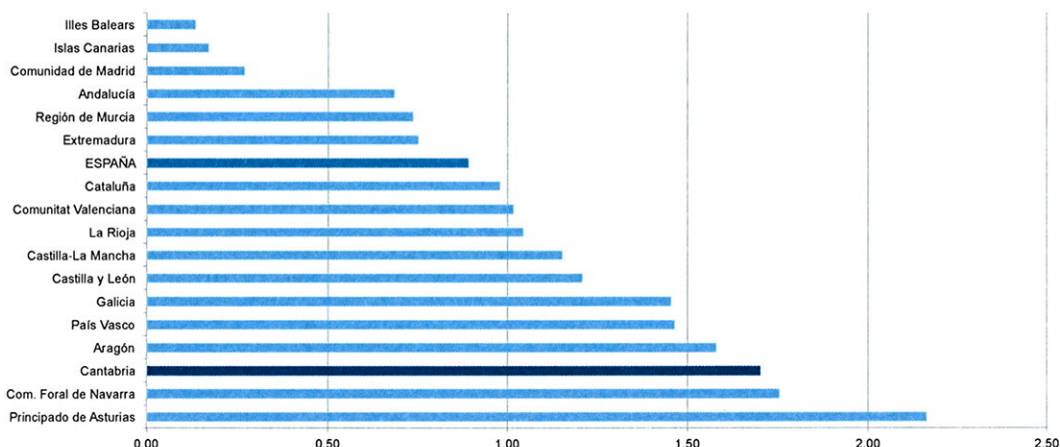
Los sistemas de depuración de agua y saneamiento

En cuanto al tratamiento de aguas residuales (Ver Figura 5.80), por lo general, las características de las mismas son mejores antes y después de ser tratadas en el caso particular de Cantabria respecto al general de España. En Cantabria, en 2008, se trataron 0,4 metros cúbicos por habitante y día frente a los 0,26 de la media en España. Sin embargo en Cantabria no se reutiliza agua.

Cantabria es de las CC.AA. que más consumo energético realiza sobre su PIB, más de un 90 por ciento superior a la media Española

El consumo energético en Cantabria se sitúa entre los más altos de España (Ver Figura 5.g), creciendo la demanda energética en la región a mayor ritmo que el producto interior bruto: El porcentaje sobre el PIB regional del consumo energético en 2009 fue de 1,70 por ciento, solamente superado por Navarra (1,75 por ciento) y Asturias (2,16 por ciento); la media en España es de 0,89 por ciento. Para justificar este gasto, entre otras razones, puede referirse el peso que tiene en Cantabria la industria de alto consumo energético.

**Figura 5.g: Consumo energético por comunidad autónoma. 2009. España.  
Porcentaje sobre el PIB regional.**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de Consumos Energéticos 2009. Ver Figura 5.84.

El consumo de gasóleos en España durante 2009 (Figura 5.88) sufrió una ligera caída respecto al año anterior hasta situarse en 35 millones de toneladas. Desde el año 2000 el consumo ha subido un 42,9 por ciento. En Cantabria, en 2009 (Figura 5.90), se consumieron 453.000 toneladas de gasóleo, siendo el incremento en ese mismo periodo del 33,6 por ciento. En el consumo de gasolinas tanto España como Cantabria vienen experimentando una evolución monótona decreciente, acumulándose en el período 2000-2009 descensos en torno al 29,5 por ciento.

Cantabria es una comunidad deficitaria en producción energética: La generación neta en Cantabria en 2009 (Ver Figura 5.96) fue de 2.343 GWh (Gigawatios hora), mientras que la demanda total ascendió a 4.703 GWh, un 3,4 por ciento menos que el año pasado. En base a lo referido, el déficit alcanzó en 2009 el 100,7 por ciento (2.360 GWh). El Plan de Desarrollo Eólico pretende instalar una potencia de 1.500 MW, que producirían en torno a 3.500 GWh.

En lo que respecta a la potencia eléctrica instalada en Cantabria, tanto en régimen ordinario, como en régimen especial, no se observan en 2010, variaciones significativas. (Ver Figuras 5.92 y 5.93) Al igual que en 2008, en 2009 Cantabria fue una de las comunidades que no registró tiempo de interrupción medio tanto en red eléctrica como en red de transporte (Ver Figura 5.97).

## Suelo Industrial

El agente encargado de la gestión de proyectos de suelo industrial en Cantabria es el ente público SICAN (Suelo Industrial de Cantabria), dependiente de la Consejería de Industria y Desarrollo Tecnológico. La mayoría de los polígonos promovidos desde 1998 se encuentran completamente ejecutados. En 2010 los únicos cambios respecto a 2009 se relacionan con el crecimiento en superficie de dos de los polígonos industriales ejecutados (Ver Figura 5.1): "El Bosque" incrementó su superficie en 4.641 m<sup>2</sup> hasta los 138.793 m<sup>2</sup> y el de "El Vallegón" 19.681 m<sup>2</sup> hasta los 142.000 m<sup>2</sup> (Ver Figura 5.2).

El Parque Científico y Tecnológico de Cantabria (PCTCAN) es el principal proyecto de creación de suelo tecnológico en la región. 2010 ha sido el año en el que se ha consolidado

En el período 2000-09 se ha incrementado en más de un 33 por ciento el consumo de gasóleo en Cantabria. Por su parte, el de gasolinas ha bajado un 29,5 por ciento

Cantabria presenta un déficit notable en producción energética

Existe oferta de suelo industrial para instalaciones de tamaño mediano y pequeño

El PCTCAN  
como apuesta de  
concentración de  
la oferta pública de  
suelo

su actividad interior. La inversión total que ha movilizado es de 150 millones de euros, a la espera de alcanzar 3.000 puestos de trabajo cuando esté a pleno rendimiento. El porcentaje del PCTCAN adjudicado hasta el año 2010 fue del 60 por ciento del total de suelo tecnológico (de los cuales el 20 por ciento se encuentra ya en funcionamiento y el 40 por ciento restante en fase de construcción o tramitación).