

Abril/Mayo 2021

Dossier Temático

Gobernanza Renovada



agenda 2030
by aiVP

Desde hace 30 años, la AIVP acompaña a las ciudades portuarias para orientarlas hacia un futuro más resiliente, concertado y sostenible.

En 2018, AIVP lanzó la Agenda AIVP 2030, la primera iniciativa global que adapta los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU al contexto específico de las relaciones Ciudad-Puerto. Este documento, elaborado conjuntamente con los miembros de la AIVP en la Conferencia de Quebec, establece 10 objetivos para 2030.

En febrero de 2020, AIVP firmó un MoU con ONU-Hábitat para difundir buenas prácticas relacionadas con esta agenda.

A partir de septiembre de 2020, respondiendo a los intereses de nuestros miembros, nos centraremos en profundidad en un objetivo de la Agenda al mes.

En este sexto dossier nos centramos en "Gobernanza Renovada". ¡Le deseamos una buena lectura!

Index

¿Qué es la AIVP Agenda 2030?	04
¿Cuál es el objetivo de "Gobernanza Renovada" de la AIVP Agenda 2030?	05
La sostenibilidad requiere responsabilidad: hacia una gobernanza multiactoral y compartida	06
Compromisos para la gobernanza en el logro de ciudades portuarias sostenibles	11
Valparaíso (Chile): involucrar a los ciudadanos en el desarrollo del puerto	16
San Pedro (Costa de Marfil): crear una simbiosis entre la ciudad y el puerto	23
Ayuntamiento de Port Louis y Autoridad Portuaria de Mauricio: trabajando juntos por un futuro sostenible	32
Conexión Puerto-Ciudad en Buenos Aires: las obras viales como factor de integración y convivencia urbana	35
Gobernanza de las ciudades puerto: aprendiendo de casos innovadoras	43
Renovar la gobernanza y medir su efectividad	45
Talcahuano (Chile): cómo la cooperación City Port también se utilizó para la reconstrucción	50

¿Qué es la AIVP Agenda 2030?

La Agenda está diseñada para orientar las acciones y proyectos de los actores de la ciudad portuaria para asegurar relaciones sostenibles entre la ciudad y el puerto. Las ciudades portuarias se encuentran con frecuencia en la primera línea cuando se trata de las consecuencias más graves del cambio climático (inmersión, inundaciones, huracanes, etc.), pero también están en la mejor posición para probar soluciones innovadoras en las diez áreas siguientes:

- 1. Adaptación al Cambio Climático**
- 2. Transición Energética y Economía Circular**
- 3. Movilidad Sostenible**
- 4. Gobernanza Renovada**
- 5. Invertir en Capital Humano**
- 6. Cultura Portuaria e Identidad**
- 7. Alimentos de Calidad para Todos**
- 8. Interfaz Puerto Ciudad**
- 9. Salud y Calidad de Vida**
- 10. Proteger la Biodiversidad**

Descubre la **Agenda AIVP 2030**

¿Cuál es el objetivo de “Gobernanza Renovada” de la AIVP Agenda 2030?

Favorecer el diálogo Ciudad Puerto en una gobernanza renovada con el objetivo de asociar la investigación del desempeño económico y medioambiental al bienestar y a las aspiraciones de los habitantes, al:

- 1.** Garantizar una mejor representatividad de todos los actores, inclusive la sociedad civil, en las instancias de decisión Ciudad Puerto.
- 2.** Llevar a cabo una concertación continua y permanente al nivel del territorio Ciudad Puerto.
- 3.** Garantizar una gestión transparente de los territorios Ciudad Puerto y establecer sistemas abiertos de datos.
- 4.** Desarrollar procesos colaborativos, apoyándose en el conocimiento científico y el saber de la sociedad civil, para la toma de decisiones.
- 5.** Establecer una política territorial equilibrada entre usos urbanos y puerto activo, en especial en el frente costero.

Más detalles sobre **este objetivo**

La sostenibilidad requiere responsabilidad: hacia una gobernanza multiactoral y compartida

Théo Fortin

La AIVP como asociación tiene su origen en cuestiones de gobernanza. De hecho, nuestra asociación se creó en primer lugar para organizar un foro específico sobre la gobernanza de las ciudades portuarias en materia de espacios compartidos, como los baldíos industriales o las antiguas cuencas portuarias.

La renovación de la gobernanza es hoy uno de los objetivos incluidos en nuestra Agenda 2030 para ciudades portuarias sostenibles. Más que nunca, estamos convencidos de que debemos renovar las estructuras de gobernanza de nuestras ciudades portuarias para hacerlas más inclusivas, más abiertas a la sociedad civil, más en fase con las aspiraciones de los ciudadanos.

Si realmente escuchamos los sueños de los habitantes de las ciudades portuarias, podríamos sorprendernos. Están más orgullosos de su puerto de lo que podríamos pensar. Son conscientes de los numerosos retos a los que se enfrenta el sector marítimo en la actualidad, que son retos compartidos con el resto de la economía mundial: descarbonización, responsabilidad social, aceleración de la digitalización, requisitos de seguridad.

Para entender bien lo que está en juego cuando hablamos de "gobernanza renovada", entrevistamos a algunos de nuestros miembros de varias regiones del mundo. También se han escrito artículos de opinión de algunos de nuestros principales expertos en este campo. Es posible que también haya asistido a nuestro seminario web sobre el tema.



Aerial photo Maasvlakte, Danny Cornelissen. Provided by the Port of Rotterdam.

Compromisos para la gobernanza en el logro de ciudades portuarias sostenibles

En primer lugar, dimos a **Peter Hall** la oportunidad de explicar cómo debemos vincular los ODS a las estructuras de gobernanza. No basta con saber qué hacer, sino que es igualmente importante saber cómo decidir. De hecho, no tenemos otra opción: debemos aplicar los ODS, o al menos intentarlo. Pero nos enfrentaremos a muchos retos al hacerlo, como los problemas de ampliación o los conflictos de tierras. En su artículo de opinión, Peter Hall ofrece una visión general de esta cuestión crucial.

Valparaíso (Chile): involucrar a los ciudadanos en el desarrollo del puerto

Podemos aprender mucho de Chile, al menos para la gobernanza de las ciudades portuarias. Gracias a la entrevista con **Franco Gandolfo**, Director General de la EPV, hemos evocado los "consejos ciudad-puerto" creados por una ley nacional chilena. Estas estructuras permanentes de consulta se crean en cada puerto del país. También fue la ocasión de debatir otros programas como "Valparaíso Dialoga", un buen ejemplo de consulta sobre un proyecto de ampliación del puerto.

San Pedro (Costa de Marfil): crear una simbiosis entre la ciudad y el puerto

El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de San Pedro han organizado debates Puerto-Ciudad en 2021 para imaginar colectivamente la futura gestión del suelo de la ciudad. También participan en varias acciones sociales para ayudar a la población. Hemos aprendido mucho entrevistando a **Hilaire Lamizana**, director general de la Autoridad Portuaria de San Pedro. Este es otro ejemplo de que los intercambios de buenas prácticas entre el Norte y el Sur pueden ser a menudo en la dirección opuesta: Sur-Norte.



Port-Louis, capital de Mauricio. Autor : Peter Kuchar (Wikipedia Commons)

Port Louis (Mauricio): trabajando juntos por un futuro sostenible

Mauricio nos ha proporcionado una ilustración pertinente de cómo poner en práctica una buena cooperación entre el puerto y la ciudad. El municipio ha reconocido la importancia del puerto para la comunidad urbana y las funciones que desempeña, y a la inversa, el puerto es cada vez más un actor económico y urbano importante. Estas dos instituciones han creado una plataforma común en la que también participa la asociación de usuarios del puerto, con el fin de promover un diálogo constante. Un artículo de opinión permitirá a nuestros lectores saber más sobre esta iniciativa.

Buenos Aires (Argentina): las obras viales como factor de integración y convivencia urbana

A veces, nuestros diferentes objetivos de la Agenda 2030 de la AIVP pueden combinarse armoniosamente. Nos complace saber que este es el caso de Buenos Aires, donde la movilidad y la gobernanza van de la mano. Pudimos hablar con Flavio Galanis, Subdirector de Planificación del Departamento de Infraestructura y Planificación del Puerto de Buenos Aires. Explicó cómo la construcción de carreteras y la gestión de la movilidad constituirían un caso práctico para mejorar la colaboración con la ciudad y favorecer la convivencia ciudad-puerto.

AIVP Port City Talks - Gobernanza de las ciudades portuarias: aprender de las prácticas innovadoras

En nuestro seminario web de abril, aprendimos de casos innovadores como los puertos de Londres, en el Reino Unido, y Saint John, en Canadá, que han establecido una relación saludable tanto con los ciudadanos como con las instituciones y las partes interesadas que forman el ecosistema de la ciudad portuaria. La OCDE nos ha proporcionado una perspectiva global sobre cómo se aplica este tipo de proceso y su importancia para el desarrollo sostenible. Con la ayuda del profesor Michael Dooms, debatimos sobre los enfoques que van más allá de la interfaz ciudad-puerto para alcanzar una dimensión regional.

Renovar la gobernanza y medir su efectividad

En el trabajo, a veces nos preguntamos si nuestros procesos son realmente eficientes. Lo mismo debería aplicarse a las estructuras de gobierno: ¿es saludable pensar en contra de uno mismo! En su artículo de opinión, Sabah Zrari aconseja reconocer que las actuales formas de gobernanza son ineficaces a la hora de identificar objetivos que reúnan diferentes partes en torno a un proyecto común. Sobre todo, es una invitación a innovar en varios ámbitos a la vez: la representatividad, la consulta, la transparencia de la información y la gestión local, el desarrollo de sistemas de datos abiertos, la colaboración que combina los conocimientos científicos y tecnológicos con los de la sociedad civil, y la ordenación equilibrada del territorio, especialmente en los espacios compartidos.



© Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente

Talcahuano (Chile): cómo la cooperación ciudad-puerto ayudó a la reconstrucción

Para concluir este dossier temático, hemos querido destacar un caso muy concreto: Talcahuano. Si hace buena memoria, podrá recordar las imágenes de devastación total después de que un enorme terremoto sacudiera esta ciudad del sur de Chile. Tuvimos la oportunidad de hablar directamente con Rodrigo Monsalve, director general, y Guacolda Vargas, responsable del departamento de sostenibilidad. Nos explicaron cómo, diez años después, la relación ciudad-puerto es más fuerte que nunca, con diferentes plataformas de gobierno y una nueva visión centrada en la sostenibilidad y la prosperidad. También tuvimos el placer de descubrir sus políticas de igualdad de género, por las que el puerto de Talcahuano ha sido premiado por el gobierno central.

Esperamos que este dossier temático le sea útil a usted y a sus ciudades portuarias. ¡Disfrute de su lectura!

Compromisos para la gobernanza en el logro de ciudades portuarias sostenibles

Peter Hall



Prof. Peter Hall, Professor of Urban Studies and Associate Dean, FASS

Hoy en día, es incuestionable que alcanzar un modelo de desarrollo sostenible para nuestra sociedad, respetando los límites de la tierra es (o debería ser) nuestro principal objetivo. Iniciativas globales como los ODS y la Agenda 2030 de la AIVP, inspiran e impulsan a diferentes actores hacia este objetivo mayor. Pero es más fácil decirlo que hacerlo, y hay retos de gobernanza en el camino, como nos muestra el profesor Peter Hall en este artículo. En las próximas semanas nos centraremos en los procesos de gobernanza puerto-ciudad para conocer mejor las dificultades que pueden surgir y las diferentes soluciones que los puertos y las ciudades encontraron para continuar este camino hacia el desarrollo sostenible.

A lo largo de sus tres décadas de historia, la red de la AIVP ha sido un espacio esencial para promover un entendimiento mutuo entre los gobiernos de las ciudades litorales y los ciudadanos a quienes representan y las autoridades portuarias, las empresas y sus socios comerciales. La AIVP no ha rehuído nunca el referirse a una verdad que, aunque incómoda, es liberadora: que los puertos marítimos y las ciudades litorales están indisolublemente ligados entre sí. Un puerto marítimo sin una ciudad es tan solo un puerto sin gente, ni lugar, ni sentido. Una ciudad litoral sin un puerto es apenas un lugar de habitación que no tiene incidencia, ni comercio, ni conexiones.

La severidad de mensaje ha resonado en las ciudades portuarias de todo el mundo, y durante las últimas décadas hemos aprendido mucho sobre cómo “hacer la ciudad con el puerto”. La “Guía de buenas prácticas” de la AIVP consolida esta experiencia y la actualiza de forma periódica. Los gobiernos, las autoridades semipúblicas, la empresa privada o algunos grupos de la sociedad civil recurren a esta guía para mejorar la organización del espacio y el desempeño medioambiental y económico de las ciudades portuarias. Junto con la adopción y adaptación de los Objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas a la Agenda de la AIVP para 2030, la AIVP ha impulsado este aprendizaje de maneras que apasionan y se amplían.



Los ODS se destacan por la orientación que dan a 167 subobjetivos que materializan con detalle preciso y medible. Pero no basta con saber qué resultados se deben obtener, y es en este punto donde la gobernanza entra en la escena. La gobernanza se trata de cómo tomar decisiones y a quién incluir en el proceso.

Pese a la claridad de los objetivos ODS, la ruta hacia los resultados que se buscan no suele serlo tanto. Por ejemplo, ¿qué es mejor? ¿Imponer normas medioambientales estrictas a los buques que recalcan en un determinado puerto, o elaborar una norma medioambiental menos estricta, pero con aceptación universal, que rijan la industria naviera global? La planificación progresiva de la ciudad portuaria podría favorecer el primer enfoque, ya que suele ser más fácil garantizar el apoyo político local hacia medidas que mejoran localmente la calidad del aire, pero, en el marco de los ODS de la ONU (y sus estrategias asociadas con respecto al cambio climático) se podría propiciar el segundo enfoque. Tal vez un enfoque combinado, o gradual, que cree confianza y establezca precedentes sea la mejor estrategia a implementar, pero, ¿quién decide?



Aerial photo Maasvlakte, Danny Cornelissen. Provided by the Port of Rotterdam.

Junto con la decisión sobre las mejores estrategias a implementar se debe lidiar, todavía, con el cambio. Los ciclos de reestructuración industrial dejan en el abandono y en el descuido algunos terrenos del borde costero, y otros terrenos quedan expuestos a la especulación y a su reconversión por parte de los constructores urbanos. A medida que la comunidad global se recupera de la pandemia, ¿cómo se van a reconfigurar las rutas comerciales? ¿Volveremos a sentir ese deseo de una vida urbana, de alta densidad, frente al mar? ¿Cómo equilibramos esta inquietud sobre los cambios en el uso de la tierra con el enfoque de los ODS con respecto al cambio climático, la preservación de los océanos y la justicia social?

Y, por último, aunque contemos con mejor orientación acerca de la forma de llevar a cabo la gestión del cambio, siempre habrá desafíos en la elección entre distintas alternativas y la mitigación de sus asimétricos impactos. Por ejemplo, aquellos que se benefician de un aumento en el comercio o de la reubicación, lejos del borde costero, de las industrias, ¿compensarán a quienes sufran, como resultado, los efectos del mayor tráfico de camiones por sus barrios? Los ODS exigen que prestemos atención a la pobreza, a la inequidad y el crecimiento económico, lo que complejiza aún más las interrogantes en cuanto a quién gana y quién pierde con el desarrollo de borde costero y de los puertos.

En otras palabras, no basta con saber lo que hay que hacer. Es igualmente importante conocer la forma en que se tomarán las decisiones. La gobernanza desplaza nuestra atención desde decidir qué hay que hacer y cómo hacerlo hacia la consideración de las mejores formas de tomar esas decisiones y a quiénes se debe incluir en el proceso. Una buena gobernanza es garantía de representación, de procesos de consulta, de transparencia y de colaboración entre todas las partes interesadas al momento de tomar y ejecutar las decisiones. Pero esto es algo más fácil de decir que de hacer.



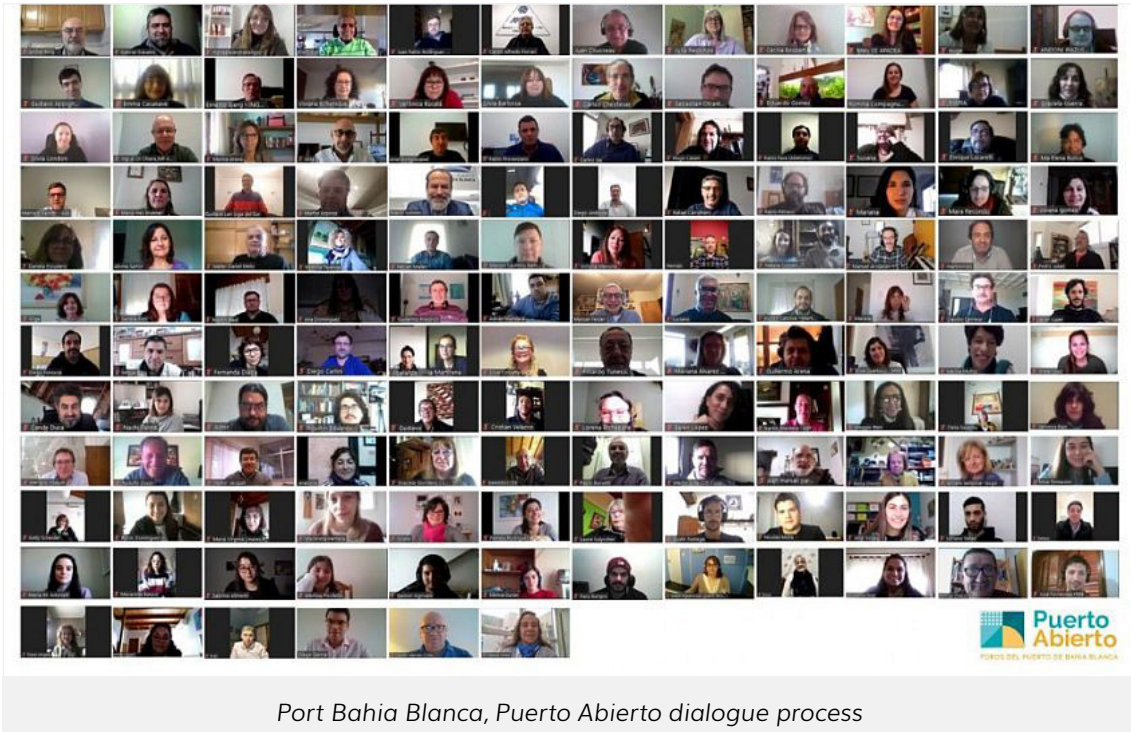
La Marina de Valencia

Cuatro retos de gobernanza para los ODS

En conclusión, tenemos cuatro formas en que un compromiso con los ODS aumenta los complejos desafíos de gobernanza que enfrentan las ciudades portuarias.

En primer lugar, el Desafío de la escala es algo bien conocido para los planificadores de la ciudad portuaria que deben lidiar con los efectos de las actividades del puerto, como las líneas ferroviarias, las rutas de los camiones y los fondeaderos que se producen alejados del borde costero y de sus zonas de autoridad tradicionales. Los ODS multiplican estos desafíos debido que, en definitiva, son un conjunto de soluciones globales para un conjunto de problemas globales. ¿Qué tanta planificación con conciencia global pueden soportar los habitantes de la ciudad portuaria antes de comenzar a sentirse marginados? ¿Cómo puede ayudar en esto la educación?

En segundo lugar, está el igualmente reconocido Desafío de las partes interesadas, que se refiere al gran espectro de participantes que ya están involucrados en la toma de decisiones de la ciudad portuaria, y que abarcan desde las autoridades del puerto, las empresas y los operadores, hasta los gobiernos municipales, los planificadores urbanos y los ciudadanos. El abordaje de los ODS exige la inclusión de aún más participantes, a saber, promotores inmobiliarios del borde costero, científicos interesados en el medio marino, y activistas globales a favor del medioambiente y la justicia social, entre tantos. Pero es más fácil conseguir la colaboración entre grupos menores con intereses similares. ¿Cómo logramos la inclusión evitando la parálisis que provocan los procesos de consulta?



En el tercer lugar está el Desafío del foro, que se asocia estrechamente a los primeros dos desafíos. Muchos puertos y ciudades han trabajado arduamente en el desarrollo de espacios que fomenten una comunicación directa, procesos de consulta y la toma conjunta de decisiones para conseguir mejores resultados en sus ciudades portuarias. Pero, si bien las redes de puertos y ciudades aprenden unos de otros, son sus gobiernos nacionales los que firman los tratados globales sobre el clima. Así, los ODS tienen el potencial de reformular los foros establecidos. ¿Cómo podemos garantizar que estos cambios no desestabilicen los foros que ya existen y la confianza que han acumulado?

Y, por último, pero no menos importante, está el Desafío del territorio. Muchas de las dinámicas más desafiantes que se dan entre los puertos y las ciudades tienen que ver con los terrenos del borde costero con buena ubicación que se prestan para el acceso al comercio, la diversión, la ecología, y a un sentido de pertenencia. ¿Cómo se manejarán la nueva y la futura demanda de estos terrenos en su adecuación al aumento en el nivel del mar, sus nuevos habitantes, o la restauración del hábitat?

La creación de ciudades portuarias sostenibles es un desafío de gobernanza, siempre lo ha sido. Pero la adopción y adaptación de los ODS ha complejizado este desafío. Y este es el por qué se agradece tanto el que la Gobernanza renovada ocupe un lugar tan central en la Agenda de la AIVP para 2030.

Valparaíso (Chile): involucrar a los ciudadanos en el desarrollo del puerto

Entrevista por José Sanchez



*Franco Gandolfo,
Gerente General de EPV*

Valparaíso es una de las ciudades más conocidas de Chile, por su historia, patrimonio, instituciones académicas y, sin duda, por su puerto. Localizada en la famosa Región de Valparaíso, hoy en día tiene una población en torno a los 300.000 habitantes, y concentra más de un millón en su área metropolitana.

La conexión marítima de Valparaíso le permitió establecerse como un puerto fundamental para su país, particularmente a partir del siglo XIX y sobre todo el XX. Su complejidad topográfica, unida a la institucional, siendo igualmente inscrita como ciudad patrimonio de la humanidad de la UNESCO en su casco histórico y área fundacional, han supuesto un gran desafío para la expansión portuaria en los últimos años.

Con el objetivo de desarrollar una visión coherente para todo el frente costero, incluyendo el puerto, la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) lanzó un nuevo proceso de diálogo en enero pasado que se extenderá, en una primera etapa, hasta finales de abril con el fin de escuchar las distintas visiones de sus habitantes y autoridades respecto del desarrollo portuario con miras a los 500 años de la ciudad y el cómo establecer una mejor relación ciudad-puerto.

En esta entrevista con Franco Gandolfo, gerente general de EPV, descubrimos cómo ha funcionado este proceso.

Empresa Portuaria Valparaíso, es un miembro activo de AIVP desde 2002



Vista Panorámica de Valparaíso – Javier Rubilar – www.flickr.com/photos/23579749@N00

Valparaíso Dialoga

AIVP | Los proyectos de expansión de los puertos generan frecuentemente debates ya que implican a actores globales, nacionales y locales, con diferentes puntos de vista e intereses. AIVP ha acompañado este debate en Valparaíso que ha tenido una considerable cobertura mediática y opiniones de ciudadanos, especialistas y políticos. ¿Cuál es el mayor desafío para la relación puerto-ciudad en Valparaíso, después de años de discusión?

Franco Gandolfo, Gerente General de EPV | Puerto Valparaíso ha iniciado este nuevo proceso de diálogo que hemos denominado "Valparaíso Dialoga", y que principalmente busca establecer los parámetros o condiciones que permitan a la ciudad contar con una ampliación portuaria que enfrente los desafíos del comercio exterior de Chile y, por supuesto, atienda las necesidades de la industria a nivel mundial en consonancia con las diversas e importantes vocaciones que posee la ciudad puerto. Además, pretendemos de esta forma sentar las bases de una nueva forma de relacionamiento entre la actividad portuaria y Valparaíso.

El mayor desafío que tenemos como ciudad es poder encontrar -con la mayor cantidad de actores posibles- los puntos de acuerdo que nos permitan sacar adelante en armonía el desarrollo portuario que se requiere, y que éste se haga aprovechando al máximo uno de los principales activos estratégicos que posee Valparaíso y su puerto, como son las aguas

abrigadas que hoy tiene nuestra bahía. Además, debemos convenir cómo esta ampliación conversa y potencia las otras vocaciones de la ciudad, como el patrimonio, el turismo, el comercio, la vida universitaria, entre otros.

Y respecto de las diferencias, ver cómo poder enfrentarlas, solucionarlas y convertirlas en oportunidades para sumarlas a los desafíos que tenemos para un futuro próximo. Hoy Valparaíso necesita inversión y desarrollo, y creemos que la actividad portuaria debe seguir siendo el pilar de esta recuperación de una ciudad tan importante y relevante para el país y su historia, y por supuesto, el puerto de Valparaíso debe continuar siendo uno de los pilares fundamentales del soporte del comercio exterior de nuestro país.



La confianza de la gente

AIVP | *Unos de los mayores desafíos al que se enfrentan las empresas y autoridades portuarias como la EPV, es que la interacción puerto-ciudad tiene raíces históricas muy profundas, sin embargo, hasta hace poco, no había un gran diálogo puerto-ciudad, a nivel institucional y, sobre todo, con los ciudadanos. Esto ha generado en muchos casos una cierta desconfianza popular dificultando la búsqueda de un consenso. ¿Qué está haciendo EPV para recuperar la confianza de los habitantes de Valparaíso? ¿Como va a contribuir la iniciativa "Valparaíso dialoga" a este proceso y como está estructurada?*

Franco Gandolfo, Gerente General de EPV | El hecho de haber iniciado Valparaíso Dialoga, proceso diseñado con el apoyo de especialistas en esta materia para dar tranquilidad y confianza a todas las partes, es una forma de comenzar a navegar por un mar calmo que permita generar o, más bien, recuperar las confianzas que son fundamentales en este tipo de acciones. El hecho de que como empresa estemos abiertos a escuchar y dialogar con todas las personas que hoy son parte del proceso, que son muchas, creemos que es una forma concreta de acrecentar las confianzas.

El diálogo franco, sincero, respetuoso y con capacidad de ceder en posiciones a veces muy complejas o duras, siempre será bueno para una ciudad como Valparaíso. Y Valparaíso Dialoga es clave para alcanzar estos lazos de confianza.



Ciudad portuaria de Valparaíso ©EPV

Involucrar a los stakeholders

AIVP | Una de las preguntas fundamentales en los procesos de diálogo, es saber quién son los stakeholders que deben estar incluidos. Para Valparaíso Dialoga contactaron con un amplísimo grupo de stakeholders. ¿Como decidieron quién debía participar en este debate? ¿Cuáles han sido los desafíos que se han encontrado en este proceso para involucrar a tantas instituciones y personas con experiencias tan diferentes?

Franco Gandolfo, Gerente General de EPV | Valparaíso Dialoga busca integrar a todos quienes estén interesados en conversar, opinar y proponer sobre el desarrollo de la ciudad, sobre la ampliación portuaria y acerca del relacionamiento puerto-ciudad. Por este motivo, buscamos una metodología de trabajo que permitiera la búsqueda de acuerdos en torno a grandes lineamientos sobre la vocación portuaria de Valparaíso y la necesidad de ampliar el puerto, escuchando y conversando sobre temas como el patrimonio y desarrollo urbano, turismo y borde costero, desarrollo productivo y local, actores portuarios, y desarrollo social y comunitario.

La invitación ha sido amplia e incluyó a autoridades, empresarios, gremios, agrupaciones civiles, profesionales de diferentes áreas, vecinos, dirigentes, trabajadores portuarios, entre otros. Es decir, es una convocatoria abierta y sin exclusiones.

Es un tremendo desafío sacar adelante este proceso en medio de una pandemia y con restricciones sanitarias. Sin embargo, a través de una asesoría externa, ejecutada por Fundación Casa de la Paz, hemos logrado sacar adelante las reuniones a través de la plataforma Zoom y el desarrollo de mesas de trabajo que han permitido una muy rica interacción de opiniones entre los participantes.

Además, en paralelo al trabajo de esas mesas vía Zoom, hemos efectuado actividades masivas donde todos puedan participar y para ello hemos establecido un convenio con la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso para la realización de webinars y charlas abiertas a los interesados que entreguen visiones e información de especialistas que han contribuido a nivelar el conocimiento de las partes y han permitido enriquecer el debate de ideas.

Consejo de Coordinación Ciudad Puerto

AIVP | *En Chile está vigente desde hace varios años la ley N° 19.542, que establece los Consejos Ciudad-Puerto con el objetivo de encontrar un desarrollo armonioso ciudad-puerto. En este Consejo están presentes varios stakeholders, desde la municipalidad, EPV, la cámara de comercio, la región, empresarios o profesionales de planificación. ¿Qué papel tiene el Consejo en este nuevo proceso de diálogo, en el futuro en la visión para los 500 años de Valparaíso y la relación puerto-ciudad?*

Franco Gandolfo, Gerente General de EPV | Valparaíso Dialoga es un proceso que hemos diseñado para que sea abierto a la participación y no circunscrito a ninguna instancia. Creemos que era necesaria esta conexión que ha permitido escuchar, por ejemplo, la valoración que la amplia mayoría de los actores otorga a la vocación portuaria para el futuro de la ciudad y, también escuchar, el alto grado de consenso existente sobre la necesidad de una ampliación portuaria. Estos serán insumos muy importantes para el trabajo de todas las instancias normativas y formales existentes.

Una vez que finalicemos este ciclo de diálogo y escucha, seguiremos en una etapa de conversación y avance en cuanto a los acuerdos para alcanzar la necesaria ampliación portuaria y, por supuesto, podremos incluir la instancia del Consejo de Coordinación Ciudad Puerto.



Habitantes locales visitando el puerto ©EPV

Una visión coherente del frente marítimo

AIVP | *Uno de los objetivos principales de Valparaíso Dialoga es desarrollar una visión coherente para todo el frente costero. ¿Qué elementos cree que son fundamentales para esta visión? ¿Cómo cree que se pueden integrar los otros valores de Valparaíso en esta visión, como por ejemplo Valparaíso como ciudad patrimonio o como ciudad universitaria? ¿Qué papel tienen los ciudadanos en esta visión?*

Franco Gandolfo, Gerente General de EPV | Primero que todo, un aspecto principal es la compatibilización de usos del borde costero, de propiedad de múltiples actores, donde el puerto es uno más de ellos. Se debe pensar el borde como un espesor, que otorgue vitalidad a esta franja de territorio, no bastan solo paseos y áreas verdes, debe haber usos que acompañen a estos espacios y generen el intercambio necesario que la ciudad requiere. Recogiendo experiencias de otros puertos en el mundo, está el caso por ejemplo del puerto de Palermo en Italia, donde, en su Plan Maestro, determinaron que los puertos se relacionan con las ciudades de tres modos:

1. Rígido, para las actividades netamente portuarias de transferencia de carga, de acceso público prohibido,
2. Poroso, para las actividades de cruceros, y de otras actividades marítimas reguladas, y de acceso público eventual, y
3. Fluido, para las actividades náuticas, culturales y de recreación, de acceso público permanente.

Sobre esta base de ordenamiento metodológico, en Puerto Valparaíso hemos considerado que los espacios públicos de los bordes costeros se habitan mayormente de 3 modos:

1. Llegar al mar, como lo son embarcaderos, muelles, marinas, entre otros;
2. Pasear al mar, como lo son paseos, plazas, parques, entre otros, y;
3. Mirar al mar, como lo son miradores, ascensores, pasarelas, entre otros.

Entre estas tres condiciones, se puede ir construyendo el verdadero espesor de borde costero y marítimo de cada ciudad, y si a lo anterior agregamos los modos de relacionamiento del puerto, obtendremos finalmente que existen bordes costeros rígidos, porosos o fluidos. Estos conceptos, en su combinatoria, los tomamos como base para construir el diagnóstico que dará pie al futuro de la ampliación portuaria y al uso del borde costero y marítimo en su conjunto.

Hoy la ciudad dispone de un borde costero fragmentado, sin la vitalidad de usos suficientes para su subsistencia y de estándar desigual. Para el diálogo es sumamente importante incorporar a todos los actores que son propietarios, concesionarios, administradores o arrendatarios de la franja costera, creemos que el desafío final es poder co-construir un sistema continuo y accesible costero para la ciudad de Valparaíso.

Colaboración con las Universidades

AIVP | Finalmente, la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso colabora en el nuevo proceso de diálogo. ¿Qué papel debe tener el mundo académico en este tipo de proceso? ¿Cómo se puede establecer una colaboración con las universidades?

Franco Gandolfo, Gerente General de EPV | Valparaíso, desde hace ya varios años, se ha ido consolidando como un polo universitario y de educación superior, y una de las instituciones más antiguas es la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, que desde un principio creyó en este proceso y estuvo dispuesta a colaborar para que lleguemos a un buen puerto en estos diálogos.

La academia, desde este punto de vista, es muy importante en todo lo que pase en la ciudad, no sólo en lo portuario. Debemos tener presente la capacidad de investigación, de desarrollar estudios, de aportar con una mirada desde el aula y la investigación al desarrollo de Valparaíso y, por cierto, a la formación de cientos de nuevos profesionales que no solo son de nuestra ciudad, sino que también de todo Chile y también extranjeros.

San Pedro (Costa de Marfil): crear una simbiosis entre la ciudad y el puerto

Entrevista por Théo Fortin



*Hilaire Lamizana, Director General
de la Autoridad Portuaria
de San Pedro © PASP*

El **Puerto Autónomo de San Pedro (PASP)** es una de las principales infraestructuras económicas que fueron construidas después de la independencia de Costa de Marfil. La construcción del puerto de San Pedro formaba parte del programa de desarrollo integrado iniciado en los años 60 por el Gobierno marfileño para reducir las disparidades regionales, creando un polo de desarrollo al suroeste de Costa de Marfil, y servir de puerto de tránsito para los países limítrofes sin litoral (Mali, Guinea Forestal, Este de Liberia). Hoy en día, es el primer puerto de exportación de cacao del mundo con más de un millón de toneladas, y de manera más amplia, el segundo puerto de Costa de Marfil para el transporte de mercancías. Al colaborar estrechamente con la alcaldía en todos los temas relativos a la urbanización, el PASP se ve confrontado a desafíos de

gobernanza que resultan del carácter reciente de la ciudad. Se proyectan un gran número de iniciativas inspiradora en coherencia con el objetivo "Gobernanza renovada" de la Agenda 2030 AIVP. Es por lo que quisimos entrevistar al **Sr. Hilaire LAMIZANA, Director General**.

El Puerto Autónomo de San Pedro es miembro de la AIVP desde 2002.



Vista panorámica del puerto (© PASP)

Participación en los “Ateliers de Cergy”

AIVP | El PASP participó activamente en las reflexiones llamadas “De la ciudad portuaria a la metrópolis costera” durante el año 2020, organizada por la ONG “Ateliers de Cergy”, en relación con la alcaldía de San Pedro y los actores locales. La idea era reflexionar de forma conjunta acerca de la futura planificación urbana, consultando cada uno de los actores locales, desde las comunidades de pescadores hasta los servicios portuarios.

¿Qué conclusiones saca usted de la reflexión “puerto-ciudad” que fue organizada con los talleres Ateliers Cergy?

Sr. Hilaire LAMIZANA, Director General | Me gustaría, ante todo, agradecerles por la oportunidad que le dan al PASP, miembro de la AIVP desde 2002, de expresarse acerca de las relaciones puerto-ciudad. Me permitirán recordar aquí que el puerto de San Pedro es una infraestructura fundamental del crecimiento y del desarrollo, al suroeste de Costa de Marfil. Nuestras actividades, que provienen de los planes periódicos de empresa y materializan la implementación de nuestro esquema director de desarrollo de las infraestructuras, se encuentran en adecuación con la estrategia del gobierno marfileño en el sector marítimo y portuario.

Sin embargo, décadas después de la entrada en servicio del puerto, las obras ponen frecuentemente en evidencia las tensiones o desavenencias entre las prerrogativas del PASP para desarrollar sus actividades, y las necesidades de la ciudad de evolucionar y mejorar la calidad de vida de los habitantes. En efecto, al encontrarse abierto al mundo y obligado a enfrentar una competencia internacional cada vez mayor, el puerto de San Pedro evoluciona hacia una lógica de rentabilidad privada. A pesar de que se encuentre en plena

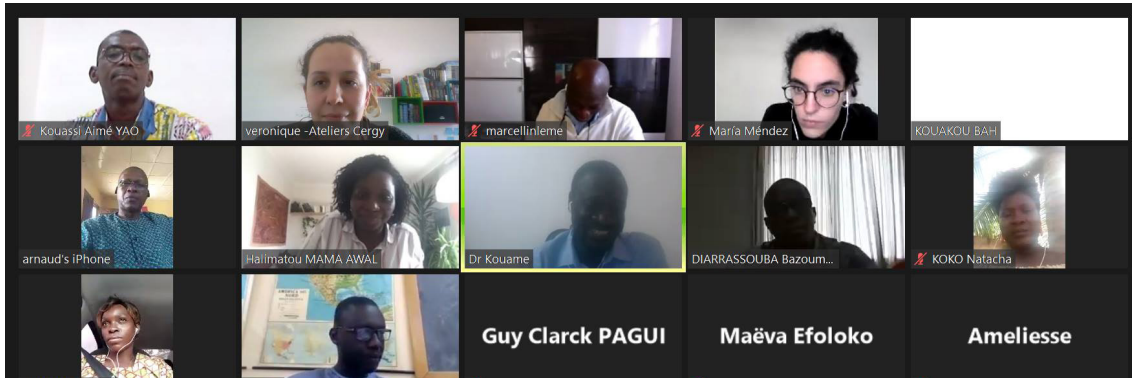
transformación, con necesidades urgentes de nuevas viviendas, infraestructuras y servicios públicos, la ciudad de San Pedro se mueve muy rápido (con relación a su población, que se estima en más de 300.000 habitantes actualmente, mientras que cuando la ciudad fue creada, se estimaba en 40.000), pero en una lógica distinta, orientada hacia sus exigencias internas.



Una mesa de diálogo Puerto-Ciudad ya en 2019 (© PASP)

Al haberse percatado de estas eventuales divergencias, por un lado, y teniendo en cuenta la vocación del puerto de San Pedro tal como ha sido definida, las Autoridades Portuarias se han comprometido, estos últimos años, para hacer convergir estas dos lógicas, para que pueda emerger una simbiosis entre el puerto y la ciudad, indispensable para el anclaje territorial de las empresas y de las actividades y para la instauración de un proceso sostenible de desarrollo. Estos compromisos son perceptibles a través de las ambiciones, los ejes estratégicos, los objetivos generales y específicos, al igual que las acciones de los planes de empresas periódicas 2003-2005, 2007-2009, 2013-2015 y 2017-2022.

Mucho antes de que ocurrieran los talleres Ateliers Cergy en 2020, el Puerto Autónomo de San Pedro ya se había comprometido a enfrentar todas las problemáticas relacionadas con el desarrollo de la ciudad de San Pedro y del puerto de San Pedro; dos entidades que son dos caras de la misma moneda. Así, los talleres Ateliers Cergy han permitido consolidar y volver a dinamizar nuestra excelente relación con la Alcaldía de San Pedro.



El taller se celebró en febrero/marzo de 2021, parcialmente desmaterializado. (© Ateliers de Cergy)

Consulta sobre la planificación territorial

AIVP | La alcaldía de San Pedro presentó varios grandes proyectos de urbanización, entre los cuales se encontraba una zona industrial al Este, en conexión con el puerto, o la renovación del barrio Seweke que esta históricamente relacionado con los trabajadores portuarios. Desde 2019, el Sr. Director General ha expresado su voluntad de armonizar el esquema director de la urbanización del puerto, con el de la ciudad. Esta idea es muy pertinente ante los ojos de la AIVP, y muy relacionada con el objetivo 4.2. de nuestra Agenda: ¡una concertación continua y perene!

Con relación a los proyectos de urbanización, ¿cómo se coordinan con la alcaldía de San Pedro?

Sr. Hilaire LAMIZANA, Director General | Con este fin, y tomando en cuenta que el porfolio de proyectos portuarios y urbanos abunda en todos los sectores de actividades para ambas entidades, nos basamos en las constataciones siguientes para implementar una plataforma colaborativa puerto/ciudad indispensable para el desarrollo socioeconómico:

- El Puerto de San Pedro y la Ciudad de San Pedro son dos entidades históricamente indisociables;
- La evolución del puerto de San Pedro llevó, muchas veces, a la emergencia de conflictos de uso que bloquearon a la vez la dinámica del puerto y las exigencias legítimas de la ciudad;
- la confrontación entre el Puerto de San Pedro y la Alcaldía de San Pedro que responden a lógicas de funcionamiento distintas, o incluso opuestas, obliga a que sean reconfiguradas las cercanías cuando se trata de implementar un proceso de desarrollo sostenible;

- es necesario pasar de la proximidad geográfica estática, a una cercanía organizacional e institucional más dinámica, con proyectos unificadores, en el marco de los cuales cada entidad podrá expresar su identidad libre y ampliamente;
- es imperativo que el Puerto y la Ciudad de San Pedro federen sus energías a través de una plataforma colaborativa, que será la punta de lanza de una relación puerto/ciudad más dinámica y provechosa para todos.



El puerto pesquero de San Pedro (© PASP)

El objetivo central de esta plataforma colaborativa consiste en que las actividades del puerto consoliden las actividades de la ciudad, y que el estatuto de la ciudad sirva a los intereses del puerto. De esta manera, a través de este marco de concertación, todas las problemáticas relacionadas con el desarrollo de la ciudad y del puerto de San Pedro serán tratadas en encuentros institucionales y técnicos entre ambas partes.

Gestión conjunta de los bosques, los ríos y el litoral

AIVP | *En una ciudad como San Pedro, originalmente creada alrededor de un puerto, la articulación entre los usos del suelo portuario y urbano se vuelve aún más indispensable. Una gobernanza "Puerto-Ciudad" ampliada permite enfrentar desafíos, tales como la gestión de las aguas en las áreas lacustres o lagunares, o la gestión de los bosques parcialmente presentes en la circunscripción del PASP. El objetivo 4.5. de la Agenda 2030 AIVP es justamente la "política territorial equilibrada" entre los usuarios urbanos y el puerto activo.*

¿Cómo gestionar eficazmente el uso del suelo, en particular cuando se trata de bosques, litorales o riberas?

Sr. Hilaire LAMIZANA, Director General | En las ciudades portuarias, los conflictos de uso en cuanto a la ocupación de los suelos pueden llevar a la emergencia de un gran número de proyectos de puertos más alejados de las ciudades.

En efecto, la experiencia ha demostrado que la gestión de los espacios urbanos y portuarios supone que se tomen en cuenta puntos de vista o enfoques de desarrollo que no son necesariamente compatibles. Asegurar el desarrollo de un puerto, de una ciudad o de una región, exige que se afinquen inversiones en espacios territoriales escasos, caros y, muchas veces, frágiles. Además de esta problemática económica, encontramos consideraciones ecológicas, que hacen que la implementación de las políticas de los actores del desarrollo sea aún más compleja en este mismo espacio. No es raro ver proyectos portuarios confrontándose a bloqueos, luego de eventuales impactos negativos sobre la población y el medioambiente.



El paseo marítimo de San Pedro se ha convertido en un punto de interés para el turismo.

Empero, el aumento de las actividades del puerto de San Pedro pasa necesariamente por la extensión de su territorio. La interdependencia entre el puerto de San Pedro y el espacio que ocupa implica que el desarrollo de este último debe responder a un imperativo societal, además de tener una orientación puramente económica. En realidad, el impacto humano que tienen las decisiones del PASP constituyen un desafío mayor para su futuro. Es por lo tanto esencial para el PASP implementar medidas precisas, con el fin de limitar las consecuencias negativas de su trabajo de urbanización y explotación del territorio portuario, en la población.

De conformidad con el decreto n°2013-41 del 30 de enero de 2013 relativo a la Evaluación Medioambiental Estratégica de las Políticas, de los Planes y de los Programas de la República de Costa de Marfil, un estudio acerca de la Evaluación Medioambiental Estratégica (EES de sus siglas en francés) de ordenación del territorio portuario de San Pedro se encuentra hoy en curso. Las conclusiones y recomendaciones de este estudio permitirán organizar la urbanización y la implementación de las unidades industriales y comerciales, tomando en cuenta los riesgos identificados e integrando el conjunto de los ecosistemas presentes en el puerto.

Se delimitarán núcleos de zonas húmedas y de bosques, con el fin de que sean preservados, y así favorecer la conservación de la biodiversidad y permitir la bio-depuración. Se llevarán a cabo operaciones de plantaciones de árboles, como compensación de las áreas destruidas, los tipos de remodelación de las riberas fluviales y marítimas serán analizadas y realizadas en función de las conclusiones de la EES, de forma que las poblaciones circundantes queden protegidas.



La laguna de Digbwé, localizada en la parte occidental del territorio.

Además, más allá de tan sólo limitar, tanto en el sector, como en sus habitantes, las repercusiones negativas debidas al desarrollo de la actividad portuaria, es importante para el PASP construir programas y proyectos que involucren a las poblaciones locales, con un gran efecto de arrastre positivo en sus condiciones de vida.

También es importante notar que la ambición de la Autoridad Portuaria no podrá concretarse sino con una relación sana y que sea mutuamente benéfica, entre el Puerto de San Pedro, sus clientes y los habitantes de la ciudad. Es necesario obtener una convergencia de puntos de vista en cuanto a la utilización del suelo, para garantizar la sostenibilidad del desarrollo de ambas entidades. Y, para favorecer este proceso de convergencia, ambas entidades deben acercarse de forma funcional, lo que ya es realizado a través del marco de concertación implementado, y que permite iniciar reflexiones de fondo acerca de una cooperación puerto-ciudad que se ha vuelto a dinamizar.

Un papel social para el puerto

AIVP | *Varios premios hicieron que el PASP se destacara como una autoridad portuaria responsable, capaz de andar hombro a hombro con la sociedad civil. En 2020, obtuvo el premio SAWA y el premio de los transportadores marítimos de África del Oeste. Además, el puerto es socio del festival Sewe, que ocurre anualmente, y del programa local de empoderamiento de las mujeres.*

¿Cómo calificaría usted su acción junto a la sociedad civil?

Sr. Hilaire LAMIZANA, Director General | En concordancia con la nueva ambición de la Autoridad Portuaria de hacer del puerto de San Pedro "El polo Oeste africano del desarrollo industrial y logístico, con fuerte valor agregado", el PASP reafirma su voluntad de "cumplir plenamente el papel societal del puerto en su región", poniendo en práctica políticas de desarrollo medioambiental y social sostenibles, en colaboración con las demás organizaciones comunales, regionales y nacionales.

Una de las obras relativas a este eje estratégico es la promoción de la Responsabilidad Societal de la Empresa. La Autoridad Portuaria se compromete a reforzar las acciones sociales del PASP con relación a su zona de influencia, a través de una sinergia de acciones en el marco de la construcción y de la rehabilitación de infraestructuras sociales, la implementación de programas y proyectos de reducción de pobreza, la consolidación de la paz y de la cohesión social en la región de San Pedro.



La última edición de las fiestas de San Pedro (© PASP)

Para traducir esto, se contribuye de forma significativa y periódica con estructuras desconcentradas y descentralizadas, con grupos socio profesionales, religiosos y asociativos, con el programa conjunto de reducción de la pobreza en la región de San Pedro, con ONG y con poblaciones civiles, a través de acciones mayores, con impacto directo. Se trata esencialmente de: construcción de infraestructuras sociales, ayudas y donaciones de materiales y de equipos para las estructuras sanitarias, educativas y deportivas; apadrinamientos, mecenazgos y patrocinios.

De manera específica, la contribución del Puerto de San Pedro fue significativa en la gestión de las crisis sanitarias: la enfermedad provocada por el virus del Ébola y la enfermedad del Coronavirus (COVID-19). En el caso de esta última pandemia, que se convirtió muy rápidamente en crisis social y económica, la eficacia del Puerto Autónomo de San Pedro permitió contener los efectos negativos de ésta en la actividad portuaria. Se trató especialmente de: el respeto de las medidas impuestas por las autoridades, de la toma de decisiones relativas al buen desarrollo de la actividad portuaria durante el periodo crítico, y de la donación de 50 millones de FCFA en materiales de lucha contra la enfermedad.



El Sr. Hilaire Lamizana en la presentación del "Premio al Desarrollo Social SAWA". (© PASP)

Hay que recordarlo, las acciones llevadas a cabo por el Puerto Autónomo de San Pedro en el marco de la intensificación de la acción social tuvieron un impacto largo y rápido, puesto que permitieron responder a las expectativas expresadas por las poblaciones del sector, en particular de la ciudad. Reforzaron por lo tanto el papel del Puerto de San Pedro en su calidad de polo de desarrollo del Oeste de la Costa de Marfil. La culminación de nuestras acciones fue la obtención del premio BICOM al mejor actor del desarrollo social para el año 2020.

Ayuntamiento de Port Louis y Autoridad Portuaria de Mauricio: trabajando juntos por un futuro sostenible

AIVP team



Sr Ramalingum MAISTRY, Presidente de la Autoridad portuaria de Mauricio, y Sr Mahfooz Mousa CADERSAIB, Alcalde de Port-Louis

El puerto se impone cada vez más como un actor económico y urbano primordial. La relación entre la ciudad de Port Louis y el puerto se ha estrechado mucho en los últimos tiempos. Se ha vuelto cada vez más palpable y se inscribe en una lógica "win-win", en la que todos ganan. De hecho, la municipalidad de Port Louis participó en cierto número de actividades organizadas por la MPA en un pasado reciente, como por ejemplo una jornada recreativa para los niños de Roche Bois y de las zonas vecinas en agosto 2018, o la inauguración de una exposición organizada en el Café de Vieux Conseil, en el marco de un concurso de pintura "El Puerto en Imágenes". Esta actividad organizada el 3 de septiembre de 2018, estaba dirigida a alumnos de secundaria de la región de Port Louis.

Ya no se trata de limitarse a la evolución del límite físico del espacio portuario, sino de tomar en cuenta tanto la profundidad urbana como las dimensiones funcionales (desarrollo armonioso del espacio portuario, desafíos del cambio climático, etc.). Con este ánimo, se ha desarrollado poco a poco un consenso, para crear una plataforma común MPA/Municipalidad de Port Louis/Port Users' Council, con el fin de establecer un diálogo constante puerto/ciudad/empresarios/ciudadanos, para promover la pluralidad de los espacios portuarios y una relación diversificada entre los espacios portuarios y urbanos, que exigen respuestas específicas, según los actores involucrados.

Esta colaboración se materializó y fue reforzada a través de la firma de un acuerdo de alianza entre la MPA, la Municipalidad de Port Luis y el Port Users' Council, el pasado 18 de febrero. La ciudad de Port-Luis, como primera interfaz con el puerto, recibirá gracias a este acuerdo un financiamiento de cerca de dos millones de rupias al año. Se utilizará esta suma para concretar pequeños proyectos que aporten bienestar al cotidiano de los habitantes de las zonas vecinas al puerto, en particular las de Bain des Dames, Roche Bois, Salines, etc.

Ceremonia de firma de acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento. MPA



Sr MAISTRY y Sr CADERSAIB, con actores de la comunidad puerto-ciudad.

Esta colaboración también le permitirá a la MPA y a la Municipalidad de Port Louis trabajar juntos, a favor de la implementación de una misión que será a partir de ahora ciudadana, desde la cual emergerá la noción de puerto/ciudad sostenible, con la puesta en común de reflexiones, la mutualización de las informaciones necesarias, y como objetivo final, el impacto positivo del éxito de la combinación puerto-ciudad en el bienestar de nuestros ciudadanos.

A modo de anécdota, hay que saber que, en 1715, fue a través del puerto Noroeste que los franceses se adueñaron de Mauricio. Fue a partir de 1735, bajo el gobierno de Mahé de La Bourdonnais, que Port-Louis vivió nueve años de transformación radical. Al favorecer los inicios de una actividad comercial, el nuevo gobernador sabía lo que se necesitaba para convertir Port-Louis en un puerto digno de ese nombre, con barqueros, estibadores, almacenes, servicios portuarios básicos y un astillero. El puerto también fue testigo directo del poblamiento de esta ciudad portuaria que se componía esencialmente de artesanos, comerciantes, canteros, pescadores y emprendedores.



Port-Louis, capital de Mauricio. Autor : Peter Kuchar (Wikipedia Commons)

El protocolo de acuerdo entre la MPA y la Municipalidad de Port Louis se inscribe en la lógica de la agenda 2030 de la AIVP, red mundial de ciudades portuarias. De hecho, la MPA fue uno de los signatarios de la agenda 2030 en la conferencia mundial de la AIVP que se celebró en Riga en 2019.

Con el fin de alcanzar los objetivos de la combinación puerto-ciudad, la implementación de un Port Center es más necesaria que nunca. Como lugar de interfaz lúdica entre los ciudadanos, el Port Center permitirá comunicar con relación a las misiones, los proyectos, y los oficios portuarios. Port-Louis es un laboratorio para la ciudad y para la economía del mañana. Las innovaciones deben ser incentivadas.

Por otro lado, este acuerdo permitirá, en los encuentros AIVP Océano Índico, establecer las bases para una cooperación regional en torno a temáticas prometedoras. A través de un mejor conocimiento de las dinámicas que llevan todas las ciudades portuarias de la región, será posible definir las principales líneas comunes de acción, que beneficiarán a cada una de las iniciativas locales.

Conexión Puerto-Ciudad en Buenos Aires: las obras viales como factor de integración y convivencia urbana

Flavio Galanis



Flavio Galanis, Contador y Licenciado en Administración de Empresas. Subgerente de Planeamiento, Gerencia de Infraestructura y Planeamiento Puerto Buenos Aires Administración General de Puertos S.E

Los frentes costeros son zonas muy cobizadas por todos los actores de las ciudades portuarias. Para las autoridades y empresas portuarias son un espacio necesario para su función, para el mercado inmobiliario es una zona muy atractiva para nuevos desarrollos de viviendas y para los habitantes son zonas ideales para nuevos espacios públicos.

Responder a todas estas ambiciones es complejo, por lo tanto, para una gobernanza innovadora puerto ciudad, es necesario desarrollar una política territorial equilibrada entre usos urbanos y puerto activo, en especial en el frente costero.

En este artículo, Flavio Galanis del Puerto de Buenos Aires, nos explica como se está consiguiendo en el caso Argentino.

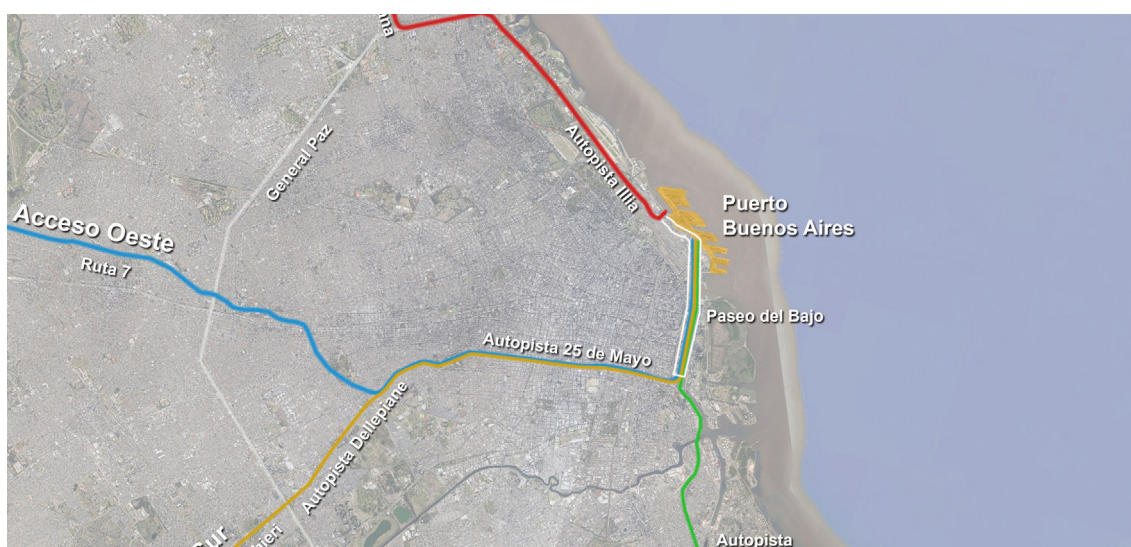
Puerto Buenos Aires es un miembro de la AIVP.

Introducción

Con la desregulación portuaria argentina de la década de 1990, surgieron puertos privados y se concesionó la operación de las terminales de Buenos Aires. El traslado de la operación granelera aguas arriba, más cerca de los centros productores, permitió a Puerto Buenos Aires un funcionamiento más limpio y con menor impacto negativo en la ciudad, evitando el polvo, derrames y ruidos que son intrínsecos de la operatoria a granel. El Puerto, entonces, se ha ido especializando en contenedores y pasajeros, industria ésta última que era insignificante hace 25 años. La presencia de grandes cruceros resulta atractiva al ciudadano en primera instancia y compatible con los intereses turísticos de toda gran urbe. A su vez, la reconversión de lo que era el Antiguo Puerto Madero al sur del actual enclave portuario modificó la situación urbana vecina, demandando mayor atención de la Autoridad Portuaria.

En ese contexto, una de las grandes barreras para el acercamiento del ciudadano al ámbito portuario y su línea de ribera, y la que quizás provoca mayor aprehensión, es el tránsito pesado en arterias urbanas, a través de la contaminación sonora, visual, aérea y la congestión que origina.

En el caso de Buenos Aires, esto es especialmente significativo por la gran conexión terrestre que posee con su hinterland, producto de su origen como principal cabecera de contacto con Europa, por lo que durante el desarrollo de la infraestructura de transporte del país, toda la red tanto ferroviaria como vial se realizó convergiendo en su puerto.



Road connections, Buenos Aires Port ©Puerto Buenos Aires

En los últimos años, el cierre de la circunvalación vial de la ciudad mediante el Paseo del Bajo (para el cual el Puerto debió sacrificar un tercio de su jurisdicción), concretó una red de autopistas que vincula directamente al Puerto Buenos Aires con los accesos Norte, Oeste y Sur de la ciudad, preparadas para el tránsito pesado, las cuales pueden absorber cómodamente un flujo de 4.000 camiones promedio diario.

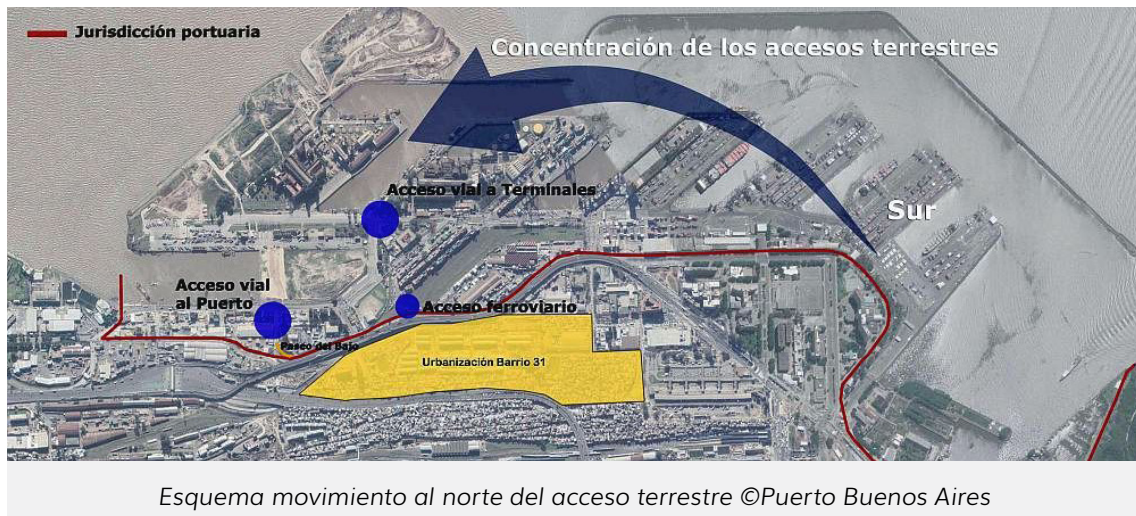
Hay que resaltar que el Puerto Buenos Aires, siendo el único cuya Autoridad Portuaria es federal, por ser eminentemente Gateway recibiendo y enviando carga con origen y destino en todas partes del país, es un instrumento estratégico para la cadena logística nacional. Residiendo a su vez en una ciudad autónoma, tiene la perspectiva de aunar sin conflicto las actividades de un puerto y una gran urbe y consolidar la relación del ciudadano con su borde costero y el origen de su ciudad. El compromiso con esa política es plasmado en cada lineamiento estratégico de la Autoridad Portuaria y también se refleja en medidas como la ratificación de la "Agenda AIVP 2030" por parte de la misma en 2021, que formalmente se estableció por Resolución 21-AGP.SE-2021. El contenido de este artículo se relaciona fundamentalmente con sus objetivos 4 (en especial el 4.5: "Establecer una política territorial equilibrada entre usos urbanos y puerto activo, en especial en el frente costero") y 9 ("Mejorar la calidad de vida de las poblaciones en las ciudades portuarias y preservar su salud") de la Agenda AIVP.

Proyecto

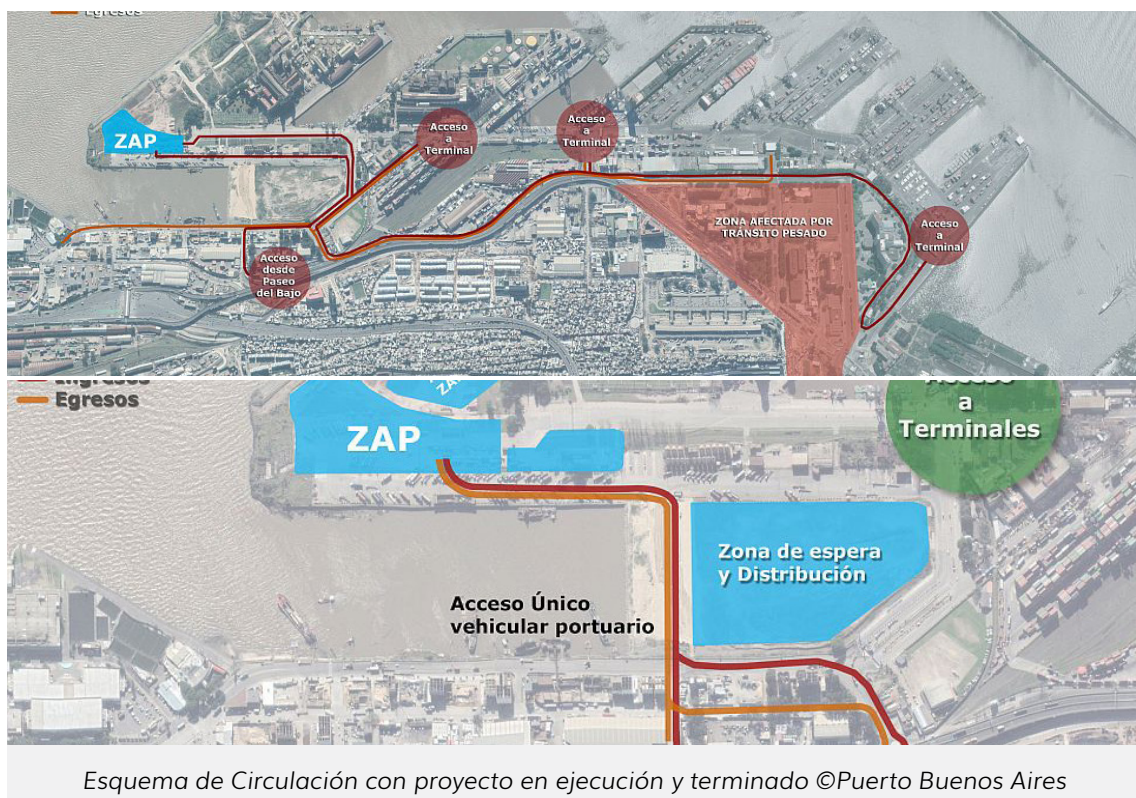
Hace más de 8 años el Puerto Buenos Aires viene concretando, a través de su Plan Maestro de Infraestructuras y siguiendo sus lineamientos de uso de suelos, un movimiento de su actividad de carga hacia el norte de su jurisdicción, acompañando las características de su entorno, industrial y pesado en ese sector, con la posibilidad de crecimiento y flexibilidad que le otorga el relleno de áreas ganadas al río; y que contrasta con el tinte más urbano y turístico del sur, donde está pensada y en desarrollo actual la atención de pasajeros y el fuelle de mixtura de uso que amortigüe y permeabilice la convivencia de ambas actividades.

En esta oportunidad, pondremos el foco en la transformación del sector Norte y su ribera.

Los puertos generan grandes afluencias de tránsito pesado, y sus accesos deben estar preparados para absorber dicho flujo sin perjudicar la circulación y el entorno de las áreas residenciales, especialmente sensible en el caso de estar inmerso en una gran urbe.



Es por ello que uno de los principales proyectos que integran el Plan de Obras es el del Nodo de Acceso Terrestre, pensado para concentrar la vinculación vial y ferroviaria en el sector norte, y administrar en Jurisdicción Portuaria el flujo de tránsito pesado que llega desde la autopista, sin pasar en ningún momento por calles urbanas, lo cual es administrado por la denominada ZAP, Zona de Apoyo Portuario.



La ZAP es una zona anexa que sirve de pulmón y cuya función principal es la de actuar como buffer de estacionamiento y ordenamiento de tráfico desde o hacia las terminales. Además, sirve de zona de espera para aquellos camiones a los que resta la formalización de algún trámite, que se adelantaron al turno asignado o que esperan alguna orden de trabajo, que antes procuraban espacio en las arterias urbanas.

Asimismo, Puerto Buenos Aires es el puerto que mejor conectividad ferroviaria presenta en el país y cuenta con acceso directo dentro del Puerto de todas las líneas de ferrocarriles de cargas en operación, permitiendo esto la carga y descarga directa a plazoleta. Fomentar el uso del ferrocarril implica menos camiones en circulación y mayor eficiencia y limpieza en el uso de los recursos.

Todo ello se complementa con la adecuación de la línea de ribera al paseo ciudadano a pie o en transporte sustentable.

Obras del proyecto

La complejidad del proyecto implica obras de variada índole de ejecución muchas veces superpuestas, entre las que se destacan:

- Liberación de interferencias (inmuebles y equipamiento en desuso que invaden trazas o dificultan la circulación);
- Desarrollo de nuevos terrenos ganados al río para reorganizar la jurisdicción y permitir un ingreso más directo con zonas de espera, lo que implica construcción de obras de contención, el vuelco y tratamiento de material de relleno, su compactación y nivelación, desagües, cercado, etc.



Obras de contención, relleno, liberación de interferencias y paseos urbanos (ejecutadas o en ejecución) ©Puerto Buenos Aires

- Apertura de calles de circulación y áreas de estacionamiento y provisión, que abarca el tendido de servicios, desagües, pavimentación, iluminación, etc;
- Obras ferroviarias que fomenten el uso de ese modo sin que haya ruptura de carga, minimizando el paso de formaciones en el ejido urbano, asegurando el traslado del contenedor desde el vagón directo al muelle o plazaleta portuaria;
- Generación de espacios de esparcimiento en el borde costero que permitan una amortiguación entre usos y la recuperación de ese espacio para el ciudadano, conteniendo en ello construcción de veredas, ciclovías, mobiliario urbano, iluminación, barandas, vegetación, etc.



Al finalizar las obras, se contarán con aproximadamente 5,5 hectáreas para el ordenamiento, clasificación y espera del tránsito pesado dentro del puerto, sin contar las áreas pertenecientes a calles de circulación. Además, el relleno parcial de Dársena "F" permite generar un espacio adicional de 8 hectáreas en el punto final de conexión con la ciudad.

A la fecha se invirtieron más de 15 millones de dólares, y su fisonomía actual puede verse en las fotografías a continuación.





Nodo de acceso a la carretera. Vista desde el norte. © Puerto Buenos Aires



Ampliación de la ZAP - Fase 1 © Puerto Buenos Aires



Paseo de las Areneras © Puerto Buenos Aires



Vías de ferrocarril 3 y 5 © Puerto Buenos Aires

Gobernanza de las ciudades puerto: aprendiendo de casos innovadoras

Webinar



Prof. Michael Dooms, Associate professor of Strategic Management @ Solvay Brussels School of Economics and Management at the University of Brussels (VUB)



Ms. Paula Copeland - Director, Communications & Corporate Social Responsibility @ Port Saint John



Mr. Alistair Gale - Director of Corporate Affairs, Strategy & Thames Vision @ Port of London Authority



Ms. Claire Charbit - Head of the Territorial Dialogues and Migration Unit at the OECD Centre for Entrepreneurship, SMEs, @ OECD

En el Objetivo 4 de la Agenda 2030 de la AIVP identificamos los elementos clave para una gobernanza renovada de las ciudades portuarias: representación, transparencia, consulta y colaboración. Todos ellos se basan en una cosa: el diálogo. Sin embargo, comprometerse con todas los distintos stakeholders del ecosistema de la ciudad puerto puede ser un reto. Representan intereses diferentes, y a menudo opuestos. Además, los ciudadanos exigen, y con razón, formar parte del proceso de toma de decisiones. Los habitantes quieren que se tengan en cuenta sus opiniones. En el pasado, los proyectos de infraestructuras podían imponerse con el argumento del bien mayor y la importancia estratégica de los puertos. Hoy en día, la consulta pública es en la mayoría de los casos obligatoria, y el apoyo social (también conocido como Licencia Social para Operar) es prácticamente condicio sine qua non para los grandes proyectos. Sin embargo, estos procesos no son sencillos, es necesario

superar desconfianzas, fake news, ideas contradictorias o intereses políticos. La participación de las partes interesadas no puede entonces reducirse a eventos aislados cuando se requiera legalmente, sino que debe ser continua y fundamentada en el largo plazo.

En este webinar aprenderemos de casos innovadores como los puertos de Londres en el Reino Unido y Saint John en Canadá, que han establecido una relación saludable tanto con los ciudadanos como con las instituciones y los actores que forman el ecosistema de la ciudad portuaria. La OCDE nos proporcionará una perspectiva global sobre cómo se están llevando a cabo este tipo de procesos y su importancia para el desarrollo sostenible. Con la ayuda del Prof. Michael Dooms, debatiremos los enfoques que se extienden más allá de la interfaz de la ciudad portuaria, alcanzando la dimensión regional.

Puede acceder a la grabación online.

Asistir al **Webinar**

Renovar la gobernanza y medir su efectividad

Sabah Zrari



Sabah Zrari, Doctora en Ciencias Políticas, IEP de París, Coordinadora Académica del diplomado "Sostenibilidad de las ciudades portuarias" de la Universidad de Valparaíso y Directora Académica del diplomado "Planificación, gestión y gobernanza de las ciudades portuarias" de la Universidad de Santiago de Chile.

La gobernanza de las ciudades portuarias es compleja e incluso está abierta a la interpretación. Cada país tiene su propio marco legal que determina la capacidad de los actores clave, como las autoridades portuarias y los municipios, para influir o dirigir los procesos de desarrollo y diálogo ciudad-puerto. En este artículo, la Dra. Sabah Zrari ofrece una definición clara de la gobernanza de las ciudades portuarias, aportando varios ejemplos y desafiándonos a encontrar formas de evaluar su eficacia.

El profesor Peter Hall, en este mismo espacio, escribía que "(...) la gobernanza nos incita a reflexionar acerca de la mejor forma de tomar decisiones, y junto a qué socios".

Es, efectivamente, todo el desafío y la complejidad de la democracia participativa, y es a esto que nos invita la AIVP al definir el 4º objetivo de su Agenda 2030: "Favorecer el diálogo puerto-ciudad en una gobernanza renovada con el objetivo de asociar la investigación del desempeño económico y medioambiental al bienestar y a las aspiraciones de los habitantes".

Definiremos ante todo lo que entendemos por "gobernanza puerto-ciudad", lo que nos permitirá subrayar su complejidad y al mismo tiempo reconocer su necesidad. Luego, ilustraremos nuestro argumento a través de algunos ejemplos concretos, y terminaremos finalmente por una invitación a la reflexión acerca de la implementación de instrumentos de medida y de seguimiento.

Las definiciones de la noción de "gobernanza" son varias, y utilizaremos la que propone Patrick Le Galés, politólogo y especialista en sociología urbana. Es decir, un proceso a través del cual se coordinan actores con lógicas e intereses diversos, en torno a un objetivo que construyen colectivamente.

La coordinación puede ser realizada dentro de una organización especialmente creada con este fin, o fuera de ella. Pero en todos los casos, se trata de una gobernanza que se suma a la de las organizaciones de las que forman parte cada uno de los actores.

Sin embargo, las estructuras de gobernanza de los diferentes actores no priorizan de la misma forma los objetivos de rentabilidad y los del bienestar y aspiraciones de las poblaciones. Aun así, hay casos en los que la gobernanza de los puertos y la de la ciudad se entretajan, como en Rotterdam, donde un vicealcalde, el havenwethouder, es miembro del Consejo de Administración del Puerto. Esta articulación institucional hace que sea más fácil la sistemática búsqueda del equilibrio entre rentabilidad y bienestar de las poblaciones locales, pero es difícilmente extrapolable a países en los que los puertos dependen del Estado central, y no de los ayuntamientos, o bien en los casos en los que los territorios en los que se encuentran los Puertos son totalmente privados.



*Emplazamiento del puerto Kop van de Beer, Europoort. Danny Cornelissen.
© Puerto de Rotterdam*

El objetivo fijado por la AIVP también hace hincapié en el carácter renovado de esta gobernanza. Lo que equivale a reconocer la pérdida de eficacia de las actuales formas de gobernanza al momento de definir objetivos que reúnan a una mayoría en torno a un proyecto colectivo. Pero es también, y, sobre todo, una invitación a la innovación en varios ámbitos, y de forma simultánea: la representatividad, la concertación, la transparencia de la información y de la gestión de los territorios, la implementación de sistemas abiertos de datos, la colaboración que integra el conocimiento científico y tecnológico, y los saberes de la sociedad civil; el equilibrio en la explotación del suelo, en especial en el waterfront.

Es entonces una maravillosa ambición, que responde a las evoluciones societales de las últimas décadas y que toma nota de la evolución misma de los puertos y de las ciudades en sus interacciones con la sociedad civil, más sensible ante las problemáticas del desarrollo sostenible, y a la vez más exigente en cuanto a la real incidencia de su participación en las decisiones. Esta evolución se refleja en los instrumentos utilizados. Citaré algunos ejemplos.

En Rotterdam, Ámsterdam, Vancouver, existe desde hace algunos años el Port Vision, documento de prospectiva participativa, que es el producto de un proceso en el que se reúnen los distintos actores, en los grupos temáticos y homogéneos en cuanto al nivel de conocimiento especializado y de representación. Es un instrumento de gobernanza participativa y multinivel (Estado central, descentralizado y desconcentrado, sector privado y sociedad civil), innovador, dotado de mecanismos de seguimiento y que entraña la responsabilidad de las instituciones, incluyendo en el ámbito financiero. Es así como fue adoptado en el Consejo Municipal en Rotterdam como hoja de ruta.

En Chile, Empresa Portuaria Valparaíso, empresa pública autónoma que depende del Estado central, lanzó una serie de reuniones con distintos actores de la sociedad civil con el fin de reunir sus reacciones en torno a una propuesta de expansión del puerto "en el perímetro de las aguas protegidas". Esta iniciativa llamada "Valparaíso Dialoga" es interesante por su carácter novedoso, por las preguntas que fueron realizadas, por su tono conciliador y de escucha. Sin embargo, también trae una serie de preguntas, en particular en cuanto a las razones que llevaron a Empresa Portuaria Valparaíso a no asociar el Consejo de Coordinación Ciudad Puerto, la instancia de gobernanza puerto-ciudad prevista por la legislación chilena.



Valparaíso Dialoga

En Perú, en 2020, bajo el gobierno regional de El Callao, un conjunto de grupos de trabajo que reunieron a 44 expertos estuvo encargado de la formulación de un diagnóstico que integrase infraestructura, seguridad, salud, educación y economía. Luego, fue formulado un Plan Ciudad Puerto del Callao 2020-2022 que fue entonces aprobado por el Consejo de Coordinación Ciudad Puerto creado en 2019 para "articular la optimización de la logística portuaria y aeroportuaria, la competitividad y la productividad regional, con los principios de eficacia, de solidaridad y de seguridad, con relación a la ciudadanía".

Finalmente, en Sevilla, la Autoridad Portuaria cumple un rol primordial en la creación del Consejo para la mejoría de la navegabilidad y la recuperación del equilibrio ecológico del estuario del Guadalquivir. El Consejo reúne a los distintos actores y se organiza en torno a diversos grupos temáticos que sitúan a la actividad portuaria dentro de desafíos más generales que interesan a los otros actores del territorio. Este Consejo se suma al comité científico, que debe determinar las interacciones principales que la mejoría de la navegabilidad implica para el resto del estuario. En efecto, tendrá sobre el Puerto una función consultiva en el marco de la definición del Proyecto de Optimización de la Vía Navegable, tal como nos lo ha señalado Antonio Bejarano Moreno, Jefe de División de Medio Ambiente en Autoridad Portuaria de Sevilla.



Puerto de Sevilla

Estas nuevas formas de participación, que en ciertos casos constituyen una gobernanza o algo parecido a ella, son el producto de un aprendizaje a partir de las lecciones que han quedado de los conflictos pasados. Podrían marcar una nueva fase en las relaciones entre ciudades, puertos y sociedades civiles, y en la construcción de un “nosotros colectivo”. Habría que recordar sin embargo que los países no tienen todos los mismos modelos de gobernanza, en particular en regiones del mundo en las que coexisten distintos pueblos y tradiciones, como en América precolombina.

Conviene entonces interrogarse acerca del seguimiento y de la evaluación, con el fin de diferenciar los reales esfuerzos de desarrollo sostenible, de los efectos de comunicación. Podría entonces pensarse un instrumento de medida bajo la forma de un Índice de desarrollo sostenible Puerto-Ciudad, que retomaría los aspectos principales de la Agenda 2030 de la AIVP. La invitación ha sido lanzada; tan sólo queda encontrar a los socios y a los patrocinadores.

Talcahuano (Chile): cómo la cooperación City Port también se utilizó para la reconstrucción

Entrevista por José Sanchez



Rodrigo MONSALVE RIQUELME, Gerente General y Guacolda VARGAS CRUZ, Gerenta de Desarrollo y Sostenibilidad

En esta entrevista nos centramos en el tema de la gobernanza, particularmente en el contexto chileno y la legislación que creó los "Consejos Ciudad Puerto". Hay numerosas innovaciones en Talcahuano y en otras ciudades portuarias chilenas que podrían interesarles nuestros miembros, incluyendo el funcionamiento de la Comunidad Logística de Talcahuano (Comlog).

Entrevista con Rodrigo MONSALVE RIQUELME, Gerente General

AIVP | *¿Cómo consiguen representar todos los actores incluyendo a la sociedad civil en su sistema de gobernanza?*

Rodrigo MONSALVE RIQUELME, Gerente General | La Ley 19.542 definía la creación de los Consejos Ciudad Puerto con representantes del Estado a nivel regional, en las diferentes áreas relevantes (autoridades locales, gobiernos regionales y autoridad portuaria). En 2014, el Ministerio de Transportes solicitó que se aplicase el mencionado artículo, para el que hasta ese momento no se había definido un reglamento.

Nosotros comenzamos a trabajar con el Consejo Ciudad Puerto, con buenos resultados de integración local, especialmente con la Municipalidad. El año 2018 se publicó el reglamento que integró nuevos actores y definió que fuese presidido por el intendente Regional. Cada tres meses se reúne el Consejo Ciudad Puerto, que además está integrado por otras autoridades sectoriales regionales para acordar y hacer seguimiento a temas de interés público relacionados con promover un desarrollo armónico de la ciudad y sus puertos. Complementando a este Consejo, tenemos un Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos, en funcionamiento efectivo desde 2014, con los entes técnicos para resolver potenciales conflictos a nivel portuario, entre los actores logísticos y las autoridades (sanitarias, marítimas, aduanas, etc.). Finalmente, existe igualmente una mesa de trabajo a nivel regional, con actores públicos y privados, para resolver problemas generales en la logística.

Todas estas instancias se complementan con la Comlog, que sólo está integrada por entidades privadas, lo que permite una resolución de los problemas bastante rápida. El camino de la Comlog no fue fácil, pero poco a poco generamos una relación de confianza y cooperación. Fue fundamental que la empresa portuaria actuase como actor neutral, para reunir a empresas de distintos eslabones de la cadena logística y que pueden competir entre sí. La Comlog funciona con gran éxito y hoy en día a través de 3 líneas de trabajo: conectividad, procesos e integración con la comunidad.

El gran desafío en la actualidad es definir su continuidad, ya que, tras un periodo inicial, no vamos a seguir presidiendo la comunidad, y deberá ser un actor del sector privado. Estamos trabajando con la comunidad para definir un nuevo sistema, y todas las opciones están abiertas, desde hacer una institución sin ánimo de lucro, hasta continuar como una mesa de trabajo.

Con respeto a la relación con la sociedad civil, la comisión encargada de la relación con la población, insistiendo en el tema de la capacitación, con la formación tanto de trabajadores portuarios como de estudiantes secundarios. También trabajamos para generar conocimiento sobre el puerto y las actividades portuarias, además de mantener canales de comunicación para eventuales conflictos o externalidades negativas, anticipando su resolución.



Puertos de Talcahuano presento Reporte de sostenibilidad integrado 2020 junto a grupos de interés © Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente

AIVP | Uno de los aspectos esenciales para AIVP es la gobernanza de los espacios compartidos.

¿Cómo consiguen establecer un equilibrio entre los usos portuarios y los usos urbanos del territorio, y cómo redactan el plan de urbanismo conjuntamente con la alcaldía?

Rodrigo MONSALVE RIQUELME | Esta actividad tiene que ver mucho con la buena relación institucional que hemos tenido siempre con los alcaldes, independientemente de su color político, lo que demuestra que Talcahuano como municipalidad tiene una comprensión de la importancia de la actividad portuaria. Igualmente, la situación geográfica ayuda, ya que nuestro mayor puerto, el de San Vicente, está en una zona principalmente industrial. La población que vive cerca, en general tiene familiares, que son trabajadores portuarios o de actividades conexas, por lo que conocen las características de la actividad portuaria. Cuando se creó en 1960 la Empresa Portuaria de Chile, San Vicente era una comunidad pesquera, en parte donde está actualmente el puerto. Un programa de compensación a los pesqueros fue establecido, de manera que hay una buena relación histórica con ellos, pese a las tensiones naturales producto del crecimiento de ambas actividades económicas. El puerto de Talcahuano en sí mismo está en el borde central de la ciudad, no lejos de la plaza mayor, por lo tanto, muy integrado con la ciudad, pero es un puerto de menor volumen, que se proyecta a no más de millón de toneladas al año, por lo que genera pocas externalidades negativas.



© Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente

El principal proyecto de conectividad de los últimos años es la Ruta Interportuaria, imaginada para conectar los puertos sin congestionar el interior de la ciudad. Trabajamos con el ministerio de obras públicas para que la ruta interportuaria se conecte con San Vicente, generando una vía exterior a la ciudad segregando el tráfico de camiones de los vehículos ligeros, con un efecto positivo para la población. Ya se ha concluido el estudio hecho por el gobierno chileno, de manera que el paso siguiente es obtener los recursos para su ejecución en la ley presupuestaria del año próximo.

Además, trabajamos con la municipalidad, en otros proyectos como el "Molo Blanco". Este es un espacio en el borde costero, obsoleto en términos de usos portuarios de transferencia pura, que puede ser reincorporado en el territorio comunal cuando se modifique el plan regulador para uso ciudadano y portuario turístico. Es un espacio muy importante, hoy incluye el mercado municipal provisorio, también hay una zona donde actualmente atracan naves pesqueras. Nuestra coordinación con la alcaldía es directa para crear usos beneficios para todos, inspirándonos en el caso de Hamburgo, salvando las diferencias.

AIVP | *La rehabilitación de los terrenos baldíos es siempre una oportunidad para desarrollar nuevas actividades, como el turismo. Aunque nuevas actividades como los cruceros sean una oportunidad para territorios con un potencial turístico, como la región del BíoBío, a veces pueden afectar la calidad de vida de los ciudadanos.*

¿Cómo consiguen un desarrollo armónico de los cruceros con la calidad de vida de los ciudadanos?

Rodrigo MONSALVE RIQUELME | En Chile la mayoría de los cruceros se concentran en Valparaíso y San Antonio, mientras que Talcahuano está a mitad del camino entre Valparaíso y Puerto Montt. En nuestro caso, creemos que hay una oportunidad de dar servicio de apoyo a las naves cruceros. Además, nuestra bahía de Concepción es la más tranquila de Chile, complementada por una refinería de petróleo y de GNL, y el astillero Asmar, el más grande de la zona Sur Pacífico, con la ciudad dando igualmente servicios adicionales.

Impulsamos una mesa de cruceros regional en 2015, ligado igualmente a recuperación de la ciudad después del terremoto de 2010. Verificamos que teníamos una gran oportunidad con las naves de cruceros especiales, ya que tenemos un aeropuerto a 10 minutos del Puerto de Talcahuano. Estas naves de lujo, más pequeñas, vienen de Oceanía, Polinesia, Hawái, la Isla de Pascua, y llegan al puerto de Talcahuano antes de irse hasta Antártica y el sur de Chile, nos permiten transformarnos en un "home port".

Igualmente, seguimos trabajando con los cruceros de gran escala, aunque es un trabajo de largo plazo. Lamentablemente por la pandemia se interrumpió el desarrollo de cruceros, pero estamos en contacto con las navieras que llegan a Chile a través de nuestra asistencia anual al Seatrade que se realiza en los EE. UU. Para el desarrollo del sector, ha sido fundamental nuestro trabajo en la mesa regional.

En relación con las externalidades negativas, para el momento no se aprecian, porque las naves de cruceros son pequeñas, con no más de 200 a 400 pasajeros, muy diferente de las naves con 3000 turistas de otros casos. Todos los ciudadanos son muy entusiastas para acoger a los cruceristas.



© Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente

AIVP | Hace unas semanas, el puerto de Talcahuano recibió el "Sello Iguala" reconociendo los esfuerzos para la conciliación de la vida laboral, familiar y personal.

¿Pueden darnos más detalles sobre su programa equidad e inclusión?

Rodrigo MONSALVE RIQUELME | El Sello Iguala es un reconocimiento del Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género, producto del trabajo que hemos estado realizando anteriormente y ahora. Esto se logró por tres grandes elementos. Primero, es que nuestra empresa siempre respetó el principio de no-discriminación. Lo único que teníamos que hacer era sistematizar estos principios, especialmente en nuestro proceso de selección de personal. En el mercado de trabajo ocurre que hay personas más calificadas y mayor trayectoria laboral que otras, por lo que es necesario que haya una cierta flexibilidad de selección. Nuestras reglas evitan el riesgo de que esta flexibilidad sea mal utilizada y se discrimine a una mujer, ya que nuestros concursos tienen enfoque de género. Además, tenemos particular atención al lenguaje inclusivo tanto en la forma oral como en el escrito.

El segundo gran punto de éxito fue el apoyo que recibimos de nuestro personal que trabajó en forma entusiasta durante todo el proceso. Y el tercero, es el trabajo del comité de equidad de género de la empresa, que está integrado por la dirección y distintos profesionales, y que se entusiasmó y trabajó de una forma increíble.

Ahora en términos de las medidas facilitación de la vida laboral, personal y familiar, estas se formalizaron y evalúa continuamente su efectividad. Hace tiempo, nos dimos cuenta de que deben favorecer tanto a mujeres como a hombres, en diversas situaciones cotidianas, por ejemplo, como cuando un padre pide el permiso a su jefe para llevar el niño al colegio o al liceo, antes la respuesta del jefe era "bueno, ¿y tú señora?". Esto, lamentablemente, e parte de la cultura chilena, que hoy en nuestra empresa está en retirada, ahora con las medidas de conciliación de vida familiar se promueve la corresponsabilidad, la conciliación es para todos y todas, de igual forma.



Antes de esta certificación ya desarrollábamos acciones de conciliación: primero, nosotros ya teníamos un sistema que permite adaptar el horario de trabajo, de manera que los trabajadores y trabajadoras pueden adaptar su horario a la escuela de sus niños. El segundo elemento es que tenemos un horario de verano, y durante cuatro días de la semana el personal puede extender su tiempo trabajado de 45 minutos de manera que el miércoles o el viernes puede trabajar solo medio día. El tercer elemento es la pausa de almuerzo flexible, que se puede extender, permitiendo que sea después compensado. Estos son elementos ayudan a la conciliación de la vida familiar. Con la normalización hemos puesto por escrito estos elementos de manera que sean sistematizados.

AIVP | *Un tema muy relevante para la AIVP es la educación, pues para una gobernanza que realmente implica a la ciudadanía, hay que explicar lo que es el puerto. La Comlog ha desarrollado un programa específico llamado "Puerto Educa".*

¿Puede explicarnos en que consiste este programa?

Guacolda VARGAS CRUZ, Gerenta de Desarrollo y Sostenibilidad | Primero, cuando creamos Comlog en 2006, la vinculación de la industria con la educación ya era un tema de interés entre las empresas. Por lo tanto, cuando definimos los objetivos de esta comunidad logística, se definió como "medio de integración y vinculación" para reforzar la identidad portuaria de manera que la ciudadanía pueda saber claramente su historia portuaria (¡Talcahuano se creó en el siglo XVIII como puerto!). Pero esta preocupación debe vincularse también con las nuevas generaciones, para que cuando vayan a ingresar al mundo laboral, sean más conscientes del funcionamiento del sector. Así, Puerto Educa es un programa que como Puertos de Talcahuano vemos mucho más allá de la idea de dar conocer la industria. De hecho, este programa invita a los colegios y escuelas a venir al puerto, y también permite hablar con las juntas de vecinos que viven a cerca, porque muchas veces por no conocerlo, aparece el miedo, y al descubrirlo se sorprenden. Además, organizamos diferentes visitas para que tengan una visión completa.



© Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente

Nos parece que Puerto Educa refleja correctamente lo que queremos hacer. La Pandemia nos obligó a cambiar el relacionamiento a partir del 2020. Organizamos "charlas" con los liceos, primero sólo con el liceo polivalente que forma futuros trabajadores de la industria logística portuaria, y luego empezamos invitar a estudiantes en formación universitaria y profesional. Este programa ayuda contar la industria, de alguna manera la "experiencia de la empresa al aula".

AIVP | *Un tema que se separa de la gobernanza "tradicional" es la respuesta a situaciones extremas: accidentes industriales o desastres naturales. La explosión que ocurrió en Beirut en Lebanon puso una vez más este tema al centro de la actualidad. Talcahuano tiene experiencia en estas situaciones extremas, al ser una ciudad portuaria que sufrió un terremoto y un tsunami.*

¿Queríamos saber cómo fue el proceso de reconstrucción del puerto y de la ciudad después esta catástrofe de 2010?

Rodrigo MONSALVE RIQUELME | La continuidad operacional es parte de nuestras obligaciones legales. Tenemos un área profesional trabajando permanentemente en la prevención de las crisis y un plan que se activa en coordinación con los planes de crisis de las empresas, en conjunto con las autoridades públicas y con la comunicación destinada a la ciudadanía.

Guacolda VARGAS CRUZ | Además, el año pasado tuvimos desarrollamos nuestra Política de continuidad operacional, e iniciamos un plan de trabajo para operar frente este tipo de emergencias. En este proceso, la gobernanza portuaria público y privada está involucrada en la continuidad operacional del sistema portuario de Talcahuano.

Rodrigo MONSALVE RIQUELME | Con respeto al tsunami, el puerto de Talcahuano perdió el 100% de su capacidad de transferencia de carga. Por ello el Estado de Chile decidió concesionarlo. Después del proceso de Licitación y reconstrucción, en abril 2014 el puerto de Talcahuano recibió su primera nave después del terremoto.

El puerto de San Vicente no sufrió el efecto del tsunami por la configuración de la bahía, pero el terremoto destruyó un 43% de su capacidad de transferencia de carga. El puerto durante los días después del terremoto no continuó sus operaciones porque era un puerto exportador y estas industrias no estaban produciendo.

La verdadera zona cero del terremoto fue Talcahuano, una verdadera "zona de guerra", ya que hubo también pillajes, incluso en instalaciones portuarias. De hecho, durante los 4 o 5 años siguientes tuvimos incluso que reconstruir nuestra propia oficina.

En el caso de San Vicente, hicimos un trabajo conjunto de ampliación y reconstrucción, comenzando el año 2013 con la construcción de los sitios 4 y 5. En el año 2017 comenzamos la reconstrucción de otros sitios, por ejemplo, que consideraron mejorar la profundidad del puerto. Hoy en día, estamos en la parte final de este proceso, con el frente atraque reconstruido totalmente. Con esfuerzos privados y públicos conseguimos transformar esta crisis en una "oportunidad", con una inversión total de 120 Millones de US\$.

AIVP | *Pero la ciudad sufrió también de este terremoto. ¿Hubo algún tipo de cooperación?*

Rodrigo MONSALVE RIQUELME | Esta catástrofe creó un cambio radical en la relación puerto-ciudad. Hasta el año 2010, el puerto consideraba que nuestra actividad económica se desarrollaba desde los gates hacia adentro y el relacionamiento con la comunidad era baja. El Directorio de ese entonces tomó consciencia de su vínculo con la comunidad, y ocurrió un cambio estratégico. Comenzamos a trabajar en la relación con la ciudad en forma sistemática a partir del año 2015. Creamos igualmente la Gerencia de Desarrollo y Sostenibilidad que permitió desarrollar nuevas acciones destinadas a la comunidad.

AIVP | *Nos parece inspirador que una experiencia tan traumática como un terremoto y un tsunami fueran transformadas en una nueva relación. Evidentemente no puede compensar las consecuencias humanas terribles, pero al menos constituye un aspecto positivo.*

Finalmente, indican que a partir de 2015 se creó la nueva gerencia de desarrollo sostenible.

¿Cómo es la interacción entre esta nueva gerencia con los otros servicios del puerto y con los otros socios territoriales?

Rodrigo MONSALVE RIQUELME | La empresa portuaria es históricamente una institución pública, con compartimientos entre los servicios. Crear una nueva gerencia significa modificar la distribución del "poder", y eso no es fácil. Para conseguirlo, era necesario armonizar visiones distintas y utilizar la calidad profesional de los gerentes, además de mejorar la comunicación entre gerencias.

Guacolda VARGAS CRUZ | Hoy en día todo nuestro plan de desarrollo portuario está vinculado a las acciones con la comunidad. Pensamos en el valor compartido y en el desarrollo sostenible desde el origen de los proyectos.

Rodrigo MONSALVE RIQUELME | Queremos vincular la sostenibilidad económica, social y ambiental. Claro que la sostenibilidad económica depende de nuestras concesiones y significa hoy en día una generación de empleos para la comunidad. También estamos trabajando en la perspectiva de la integración de la sostenibilidad en la licitación del puerto.

Tel: +33(0) 235 427 884 | **fax:** + 33(0) 235 422 194
aivp@aivp.org

www.aivp.org

