

La AIVP siguiendo la corriente

Encuentros AIVP en Riga: Marco KAMIYA, Keynote Speaker

Marco KAMIYA inaugurará los Encuentros AIVP el jueves 6 de junio de 2019. Compartirá su visión sobre las metas medioambientales locales y globales, basándose en los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y la Agenda AIVP 2030. Marco KAMIYA transmitirá a los gestores portuarios y a los representantes de nuestras ciudades un mensaje claro y fuerte sobre estos desafíos para las ciudades portuarias de mañana.

Marco KAMIYA dirige la Subdirección de Economía Urbana y Finanzas Municipales en la sede mundial de ONU-Hábitat en Nairobi (Kenia) desde junio de 2014. Su trabajo se centra en modelos de negocios para expansión urbana, iniciativas para mejorar ingresos, calificación crediticia, gestión finan-



© UN

ciera. Además, este trabajo incluye comprender fuentes de ingresos endógenas y exógenas para las ciudades y su desarrollo urbano, finanzas municipales y políticas de desarrollo productivo, centrándose en la urbanización sostenible de las ciudades, desarrollando modelos para mejorar la productividad de las ciudades con políticas de transformación productiva, creación de empleos y enfoques de desarrollo económico local. En 2017, coordina un informe sobre la competitivi-

dad urbana global, incluidas las ciudades portuarias afectadas por la nueva Ruta de la Seda.

Antes de unirse a ONU-Hábitat, Marco fue Director Ejecutivo Regional en el Banco de Desarrollo de la CAF para América Latina en el Departamento de Política Pública y Competitividad. En esta capacidad, dirigió, diseñó e implementó programas sobre desarrollo productivo de la ciudad, políticas de innovación, iniciativa empresarial e infraestructura. Anteriormente, trabajó para el Banco Interamericano de Desarrollo en Washington DC, y antes para PADECO Co., Ltd. en Tokio.

Sus publicaciones recientes incluyen:

"Red de ciudades a lo largo de la ruta de la seda: Informe sobre la

LOS ENCUENTROS AIVP
6-8 DE JUNIO 2019
¡CONSTRUYAMOS LA CIUDAD PUERTO 2030!
Riga LETONIA

competitividad urbana global 2017" ONU-Hábitat y Academia China de Ciencias Sociales, 2017

"Fundamentos económicos para la urbanización sostenible" ONU-Hábitat y el Instituto de Morfología de París, publicado por el MIT en enero de 2017

"Manual para líderes urbanos: Financiamento. Financiamento municipal para brindar mejores servicios" ONU-Hábitat

¿Basta así, o más? El dilema de los cruceros para las ciudades portuarias...

La actividad de los cruceros y su relación con las ciudades y los puertos que reciben a sus buques, cada vez más grandes, y a sus pasajeros, cada vez más numerosos, ha cambiado de forma profunda durante la última década.

La revista Cruise Insight contactó nueve asociaciones alrededor del mundo para recoger sus puntos de vista acerca de estas evoluciones y de los desafíos que deben enfrentar las ciudades portuarias. Por supuesto, la AIVP estaba en la

primera fila de estas Asociaciones, para contribuir con este reportaje que acaba de publicarse.

Es la oportunidad, para Olivier Lemaire, Director General de la AIVP, de reafirmar el mensaje de la AIVP y de insistir en la necesidad de

entablar un diálogo con el conjunto de los actores del rubro, para redefinir una alianza equilibrada, en beneficio de nuestros puertos y de su población.

« Ports under pressure » : Cruise Insight eZine, pp. 84-91

La Marina de València: nuevo afiliado en la AIVP

A raíz de la participación de José Sánchez, consultor externo de estrategia para la AIVP, en la conferencia Nuevos Viejos Puertos, La Marina de Valencia, convencida y atraída por las actividades y trabajos de la AIVP, acaba de unirse a nuestra red mundial de actores de las ciudades portuarias.

La Marina de València es el antiguo puerto de la ciudad convertido en un espacio público de un millón de m2 abierto a la innovación y la náutica. La dársena histórica está gestionada por el Consorcio València 2007 (CV07), una entidad pública conformada por el Ayuntamiento de València, la Generalitat Valenciana y la Administración General del Estado. En nuestro recinto se ubica una marina con más de 800 amarres y operan más de 70 empresas, clubs y colectivos dedicados a la náutica, la cultura, la gastronomía y la innovación.

La Marina de València es ciudad y se abre a la ciudad y, muy especialmente, a Poblets Marítims, nuestros barrios vecinos.

Nuestro Plan Estratégico 2017-2022 esboza una visión de futuro donde la tradición y la innovación impulsan la transformación de la economía y del entorno urbano y cultural de La Marina. Nuestros objetivos son convertir La Marina en el motor del desarrollo económico de la ciudad y crear espacios públicos sostenibles, inclusivos y dinámicos.

¿Por qué motivo habéis decidido uniros a AIVP?

La Marina de València es un ejemplo de relación puerto-ciudad. Formar parte de AIVP nos ofrece la oportunidad de aprender en red y compartir nuestra experiencia

como institución dedicada específicamente a la gestión del frente marítimo en pro de la transformación urbana.

¿Qué expectativas tenéis de la organización?

Esperamos poder aprender de otros ejemplos de frentes marítimos, de aciertos y de errores, con el fin de definir juntos el nuevo papel de los puertos históricos y el modelo de gestión que requieren, como parte integral de la trama urbana.

¿Qué puede aportar La Marina a la AIVP? (¿Conocimientos específicos? ¿Ejemplos proyectos innovadores? ¿Experiencias?)

La Marina de València puede aportar el ejemplo de su modelo de ges-



© Marina de València

ción diferencial, ágil, cercano y participativo: un ente específico creado específicamente para la gestión del frente marítimo, conformado por las administraciones públicas y abierto a la colaboración privada y al co-diseño del entorno urbano con los agentes del territorio, a través del proceso La Marina Living Lab. Entre las iniciativas más recientes cabe destacar el congreso internacional Nuevos Viejos Puertos, organizado por La Marina de València con el fin de debatir sobre el valor público y productivo de los puertos históricos, o la Placemaking Week Europe 2019, que se celebrará del 12 al 15 de junio de 2019 en nuestra Marina.

Dock infos



editorial

Acabo de leer la última **newsletter** de nuestra asociación, enviada dos veces por semana desde nuestra Dirección General en Le Havre, y observo una vez más la gran diversidad y la riqueza de su contenido. **Puerto Urbano, Puerto Emprendedor o Puerto Ciudadano**, son por lo menos **25 informaciones**, traducidas en nuestros tres idiomas oficiales, que llegan cada semana a sus bandejas de correo electrónico para informarles de la actualidad de los proyectos de las ciudades portuarias de la red mundial de la AIVP. Este servicio regular de nuestra asociación, que ustedes posibilitan a través de sus adhesiones, es, estoy seguro, apreciado por todos: tomadores de decisiones que buscan nuevas ideas y encargados de proyectos, siempre con ganas de progresar en sus misiones apoyándose en el intercambio de experiencias. Este trabajo de inteligencia de los proyectos Ciudad Puerto, iniciado por la AIVP hace muchos años ya, y que no ha dejado de mejorar, es para nuestra asociación una garantía más de la calidad de la puesta en práctica del contenido de nuestros eventos, y permite la realización de "productos derivados" muy interesantes para todos, como por ejemplo nuestra guía de Buenas Prácticas **"Hacer la Ciudad con el Puerto"**. De igual manera, este trabajo de inteligencia se inscribirá pronto en el marco de nuestra nueva Agenda **AIVP 2030** que será presentada ante ustedes en Riga. No tengo dudas de que estarán de acuerdo conmigo, ¡hay que felicitar calurosamente a nuestros miembros permanentes por este trabajo tan notable como útil para toda nuestra comunidad Ciudad Puerto!

Philippe Matthis
 Presidente de la AIVP

Director de la publicación
Olivier Lemaire

LOS ENCUENTROS AIVP
6-8 DE JUNIO 2019
¡CONSTRUYAMOS LA CIUDAD PUERTO 2030!
Riga LETONIA

Una nueva herramienta para "Hacer la Ciudad con el Puerto"

// Guía de buenas prácticas hacer la ciudad con el puerto

Diseñada como una herramienta de ayuda para la toma de decisiones, esta **guía ya se encuentra disponible en una plataforma web dedicada**. Hasta la fecha, se presentan **116 ejemplos de buenas prácticas**, y se irá enriqueciendo de forma muy regular. De esta forma, le ayudará a identificar las buenas prácticas aplicables en su Ciudad Puerto, y a poner en práctica la Agenda AIVP 2030 y lograr que su Ciudad Puerto contribuya de la forma más activa posible con los 17 objetivos de desarrollo establecidos por las Naciones Unidas.

"Hacer la Ciudad con el Puerto": **Una ambición común, a la que aspiran todos los miembros de la AIVP, pero también desafíos comunes** ante los cuales nos vemos todos confrontados, para ponerla en práctica de forma concreta. Organización espacial Ciudad Puerto, integración medio ambiental, estrategias económicas, gobernanza..., los campos de investigación son amplios.

Apoyándose en el **acompañamiento cotidiano de la actualidad internacional de los proyectos Ciudad Puerto, la AIVP identificó 13 desafíos**: ¿Qué hacer frente a la falta de espacio?, ¿Cómo preservar la biodiversidad?, ¿Cómo atraer población y empresas?, ¿Cómo gestionar los proyectos Ciudad Puerto?, etc. por citar sólo algunos. Nuestra Guía de buenas prácticas le ayudará a responder a estos con **46 recomendaciones** ilustradas por acciones y proyectos ejemplares localizados en ciudades portuarias del mundo entero.

¡Encuentre la buena práctica más adecuada para usted!

Problemas y **desafíos** ante los cuales nos vemos todos confrontados...: para cada uno de estos desafíos la AIVP formula **recomendaciones** y describe de qué modo **se han implementado** en ciudades portuarias del mundo entero. Así, por ejemplo, para resolver el desafío de **« ¿Qué hacer frente a la falta de espacios disponibles? »**

La AIVP recomienda:

- Reconstruir el puerto en sí mismo
- Compartir el uso del agua entre funciones urbanas y portuarias
- Combinar las funciones urbanas y portuarias
- Desplazar la ciudad sobre el agua
- Jugar con la flexibilidad y no paralizar los espacios

Para la última de esas recomendaciones « Jugar con la flexibilidad y no paralizar los espacios », los ejemplos

Descubrir online:
www.aivp.org/guidedebonnespratiques/es



de Copenhague, Sevilla, o Ámsterdam se presentan con más detalle:

Copenhague (Dinamarca)



La Ciudad de Copenhague, que se ha vuelto muy atractiva y de cierta forma víctima de su éxito, debe enfrentar su falta de espacios disponibles para la vivienda, especialmente para los estudiantes. [...]

Sevilla (España)



Sevilla ha jugado la carta de la flexibilidad total para su nueva terminal de cruceros. Diseñada por Hombre de Piedra y Buró4, la terminal situada en Las Delicias se basa en la reutilización de contenedores. [...]

Notas de prensa

Montreal: Labo climat

El ayuntamiento de Montreal alcanzó un acuerdo con el consorcio de investigación Ouranos para poner en práctica el Labo Climat Montréal en Lachine-Est. El objetivo consiste en desarrollar nuevas prácticas de planificación que integren la adaptación a los cambios climáticos basándose en casos reales. Lachine-Est aparece, desde este punto de vista, como un perfecto campo de experimentación tras haber albergado en el pasado actividades industriales desarrolladas en más de 60 hectáreas en los entornos del canal Lachine. El Labo ofrecerá además una plataforma de intercambios con el fin de favorecer la colaboración, en particular con los ciudadanos.



© Ville de Montréal

Lorient Port Center

Perteneiente a la red Port Center by AIVP, Lorient Port Center busca conquistar el público internacional. La plataforma electrónica Lorient Port Center, lanzada en abril 2018, se dedica a dar mayor visibilidad a la oferta educativa centrada en las actividades marítimas y portuarias. La oferta se dirige directamente a los habitantes de la región, pero también a los turistas. A tal efecto, el sitio Lorientportcenter.com está disponible en inglés y español desde hace pocos días.

Le Port (La Reunión): AIP

La Agrupación de Interés Público - AIP Ecocité La Réunion reúne al Estado francés y a diferentes colectividades involucradas. En efecto, fue necesario cambiar de escala y el modo de gobernanza de este amplio y ambicioso proyecto considerado como un verdadero laboratorio de experimentos y demostraciones de la ciudad sostenible en zonas tropicales.

Halifax: co-construcción

Este proceso de co-construcción en torno al plan de infraestructura portuaria, iniciado en el 2015, continúa con el fin de reunir a la comunidad en torno a un doble desafío: aprovechar las oportunidades económicas relacionadas con el tráfico marítimo, mejorando al mismo tiempo el marco de vida de la ciudadanía. La reducción del tráfico de camiones es un objetivo fuerte. Varios escenarios han sido elaborados instando a reaccionar.



© Port of Halifax

Chicago: ecoparque flotante

SOM architects, diseñador del proyecto "The Wild Mile", utilizará las estructuras de las paredes existentes del canal para crear un sistema de humedales flotantes y lugares de paseo tanto para los habitantes como para los amantes del canoa o del kayak. El objetivo consiste en crear un hábitat natural junto con espacios recreativos e educativos. La inauguración está prevista para 2020.



© SOM

Valparaíso: mesa de trabajo conjunta

Esta medida puede permitir un mejor diálogo dentro de la relación Ciudad Puerto y una visión común. La decisión está motivada por la actual situación de la terminal 2, donde la autoridad portuaria asumirá la evaluación ambiental. También se examinaron otros proyectos de desarrollo portuario y urbano, incluido un muelle dedi-

cado a cruceros. El alcalde enfatizó que su prioridad es garantizar que el desarrollo portuario se haga con respecto a las normas medioambientales, pero también que sea fuente generadora de empleo, y que brinde prosperidad al puerto y a la ciudad. El presidente de la autoridad portuaria valoró este trabajo en conjunto con el municipio para ir más allá de las decisiones a corto plazo respecto a la terminal 2.



© Empresa Portuaria Valparaíso

Cruceros o mercancías

¡El puerto de Dublín arbitra a favor de la carga! A partir del 2021 el puerto de Dublín limitará a 80 el número de escalas de buques, frente a más de 160 en la actualidad. Esta regularización de la actividad crucerística forma parte de una tendencia internacional ya observada en Dubrovnik, Ámsterdam y Barcelona. Teniendo en cuenta el crecimiento del transporte de mercancías, el puerto considera que ha llegado al límite de su capacidad de inversión y desea que los operadores de cruceros asuman sus responsabilidades en el caso de que se construyeran nuevas instalaciones.



© Dublin Port Company

Puerto y economía circular

Un potencial en desarrollo, en particular para los puertos vinculados con grandes áreas urbanas: en este artículo, los autores e investigadores ofrecen una perspectiva del potencial de esta nueva concepción de la economía destinada a reutilizar, reciclar o remanufacturar. Numerosos ejemplos tomados de los Países Bajos revelan un cuádruple desafío: prepararse para la reducción de los volúmenes de materias primas transportadas,

atraer nuevas actividades logísticas e industriales, desarrollar verdaderos clusters, compartir los flujos de energía.



Marsella: Almacén Portuario J1

Titulado "la pasarela" el proyecto de Reichen y Robert se ha seleccionado principalmente porque permite preservar la estética del edificio y la transparencia visual hacia los espacios marítimos y la ciudad. Albergará, en particular, el Lab' del puerto (un espacio de oficinas dedicado a incubadoras de innovación y a la capacitación marítima), un espacio de eventos y recreativo, un hotel de 230 habitaciones y varios restaurantes, un espacio de actividades deportivas-recreativas, y servicios relacionados al sector de la náutica de recreo y los super yates. Puesta en servicio: 2023.



© Reichen et Robert

Douala

El puerto autónomo desarrolla sus competencias para reforzar su competitividad al servicio del país y de las ciudades vecinas. Ésta es la idea del reciente decreto presidencial. De este modo, el puerto asume la coordinación general de todas las actividades portuarias. La planificación del desarrollo, la gestión de las dependencias y bienes del dominio público portuario, con capacidad para cobrar sus deudas, etc. Todas estas nuevas prerrogativas se combinan con el deber del puerto de apoyar el desarrollo sostenible local, social y cultural de las comunidades ribereñas. La relación Ciudad Puerto se hace una prioridad, ¡la AIVP se congratula de ello!



© Port Autonome de Douala

El Puerto de Riga: medio ambiente, pasajeros, responsabilidad societal: tres ejes mayores para el desarrollo

Entrevista con el Señor Edgars Sūna, Deputy CEO for Port Development, Freeport of Riga

[EXTRACTOS]

AIVP - Su Programa de Desarrollo 2019-2028 fue presentado a los medios de comunicación y a sus socios el pasado mes de febrero. En él se reafirma su voluntad de conciliar competitividad y respeto del medio ambiente, y es una de las motivaciones para reubicar sus actividades presentes en el centro de la ciudad, en la isla de Krievu. [...] ¿Podría recordarnos lo que le llevó a decidirse por esta nueva ubicación, y los impactos esperados?

Edgars Sūna - La decisión de reubicar las actividades estibadoras de la terminal de cargas secas lejos del centro de la ciudad y más cerca de la boca del Río Daugava fue tomada hace tiempo, en 2005. En esa época, la administración del ayuntamiento de Riga y del Puerto se inspiraron en un gran número de ejemplos en toda Europa en relación con el concepto de lo histórico, y cómo estructuras portuarias más degradadas podrían transformarse en áreas urbanas modernas, respondiendo de este modo a las necesidades de la ciudad de más espacio, de un medio ambiente más limpio, y que les aseguraran a sus habitantes más acceso a las orillas del agua. [...]

Por otro lado, el Puerto aprovechó la oportunidad de apoyo público y político para crear una infraestructura moderna y potente, cuyo desarrollo podría aumentar la competitividad y ofrecerles mejores servicios a los clientes del puerto. La localización de las nuevas instalaciones de la nueva terminal de cargas secas en la Isla de Krievu, que se encuentra cerca de la entrada del puerto, no sólo reduce el impacto medioambiental de las actividades del puerto en los alrededores del centro histórico de la ciudad, sino que también permite reducir el impacto negativo total [...]. Entonces, sin duda alguna, podemos afirmar que la implementación del Proyecto de la Isla de Krievu, que concluimos exitosamente en 2018, es una iniciativa beneficiosa para todos: el Puerto y la Ciudad.

AIVP - ¿Qué otras acciones importantes en materia de desarrollo sostenible se han puesto en marcha e/o previsto?

Edgars Sūna - [...] Actividades tales como el monitoreo de diversos aspectos medioambientales, la mejora de las tecnologías de protección medioambiental, al igual que procedimientos administrativos en cuestiones medioambientales en la Autoridad Portuaria, han sido más bien tareas de rutina desde hace mucho tiempo. [...] Aun así, puedo afirmar que en el nuevo Programa de Desarrollo del Puerto de Riga 2019-



© Freeport of Riga

2028, hemos tratado los temas de sostenibilidad de forma aún más rigurosa, pues entendemos su creciente protagonismo y nuestra responsabilidad hacia la comunidad por el impacto medioambiental provocado por las actividades portuarias. En pocas palabras, durante la próxima década, nuestro objetivo es desarrollar el Puerto de Riga como un "Smart Port", [...].

AIVP - Este Programa de Desarrollo 2019-2028 también pone el acento en el desarrollo del transporte de pasajeros. Recibirán a 75000 pasajeros de cruceros en 2018, y según las estimaciones, este número podría duplicarse de aquí al 2030. ¿Su equipamiento actual permitirá acogerlos, o será necesaria otra terminal? [...]

Edgars Sūna - En efecto, el aumento del tránsito de pasajeros es una de nuestras metas estratégicas para la próxima década [...]. El objetivo es alcanzar las 150 escalas anuales de embarcaciones de cruceros durante la temporada de cruceros, que dura desde mayo hasta septiembre. [...] Sin duda, un tráfico tan ajetreado requerirá más infraestructura [...].

Debo reconocer que, de forma bastante involuntaria, pero afortunada para nosotros, la implementación del Proyecto de la Isla Krievu [...] nos ha dado nuevas oportunidades en relación a la recepción de embarcaciones de cruceros. [...] La Planificación Territorial y Zonificación de la Ciudad básicamente no permite ningún otro tipo de embarcaciones de carga con excepción de las embarcaciones RoPax que deben ser manejadas en el área de Andrejsala, y, en segundo lugar, este es el lugar adecuado del puerto para encargarse de las embarcaciones de cruceros [...]. Es importante el hecho de que este sector se encuentra a tan sólo 10 min manejando del centro antiguo de Riga, donde se encuentran la mayoría de las atracciones turísticas. [...]

AIVP - Su documento programa también pone el acento en la responsabilidad con la sociedad. Usted sabe que la AIVP está muy atenta a esta dimensión del Puerto-Ciudadano. Usted ha llevado a cabo varias acciones en este ámbito. [...]

Edgars Sūna - Es verdad que nuestra nueva estrategia le da aún más énfasis a la manera según la cual administramos la relación entre el puerto y la sociedad. Hemos aprendido que lograr que los ciudadanos sean nuestros aliados es más importante que simplemente tratar de coexistir lado a lado. [...] La falta de competencia en los procesos que ocurren en el puerto puede resultar en la ausencia de apoyo, y corremos el riesgo de fracasar en la implementación de algunos buenos proyectos. Sin embargo, el involucrar a la comunidad en la toma de decisiones y el consultarla, hacen que la gente se sienta respetada e igualmente comprometida con relación a los asuntos del puerto.

Por lo tanto, también nos esforzaremos en el futuro por educar a la sociedad acerca de nuestros planes, y por supuesto, comunicarnos con representantes de las áreas residenciales adyacentes del puerto de forma más regular [...] Continuaremos organizando y participando en actividades sociales diversas y en eventos de gran escala en el puerto y la ciudad. [...]

La ciudad de Riga y el Puerto de Riga han sido conceptos inseparables por más de ocho siglos -la ciudad es importante para el puerto y el puerto lo es para la ciudad-. Esta idea siempre será un elemento clave tanto en el trabajo cotidiano del puerto como en la planificación de nuestro futuro.

PUEDA LEER ESTA ENTREVISTA ÍNTEGRA EN: [HTTP://WWW.AIVP.ORG/ES/CATEGORY/INTERVIEWS-ES/](http://www.aivp.org/es/category/interviews-es/)