DOSIER TEMÁTICO



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 con un objetivo de Agenda por mes.

En este primer dosier nos centramos en "salud y calidad de vida". ¡Le deseamos una fructífera lectura!

ÍNDICE

¿Qué es la AIVP Agenda 2030?	04
Cuál es el objetivo de "Salud y calidad de vida" de la AIVP Agenda 2030?	05
Los habitantes de las ciudades portuarias se merecen buena salud y calidad de vida	06
Reducir el impacto ambiental al mismo tiempo que se optimiza las operaciones en los puertos: conozca el proyecto Pixel, una nueva colaboración de AIVP	12
SUEZ, soluciones para la integración medioambiental del territorio Ciudad Puerto	16
Haropa – Puerto de Rouen, preservando la calidad de vida de los habitantes a lo largo del Sena	22
Volverán los cruceros? Encuesta en 3 ciudades portuarias de la red AIVP	28
Cruceros y ciudades portuarias: ¿Qué futuro después de la ruptura del Covid-19?	50
Cruceros y ciudades portuarias, listos para regresar	51
Después del drama de Beirut, ¿hacia una movilización ciudadana por más seguridad industrial en las ciudades portuarias?	52
Ciudades portuarias: anticipando los riesgos?	55

¿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 Y IDENTIDAD
- 7. ALIMENTOS DE CALIDAD PARA TODOS
- 8. INTERFAZ PUERTO CIUDAD
- 9. SALUD Y CALIDAD DE VIDA
- 10. PROTEGER LA BIODIVERSIDAD

DESCUBRE LA AIVP AGENDA 2030

¿CUÁL ES EL OBJETIVO DE "SALUD Y CALIDAD DE VIDA" DE LA AIVP AGENDA 2030?

MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LAS POBLACIONES EN LAS CIUDADES PORTUARIAS Y PRESERVAR SU SALUD, AL:

- 1. Permitir que la calidad del aire sea medida de forma independiente y transparente, así como la calidad del agua de las dársenas, de los niveles sonoros y de la contaminación luminosa, en el territorio Ciudad Puerto.
- 2. Optimizar el consumo y la gestión del agua dulce y agua del mar en los puertos.
- 3. Favorecer y apoyar el desarrollo de instalaciones portuarias menos contaminantes.
- 4. Instaurar una política comercial que recompense la as embarcaciones menos contaminantes y el slow steaming al acercarse a las ciudades portuarias.
- 5. Regular las escalas de los cruceros en función de la capacidad de la ciudad portuaria de acogerlos, sin comprometer el equilibrio y el atractivo del territorio..

MÁS DETALLES SOBRE ESTE OBJETIVO

LOS HABITANTES DE LAS CIUDADES PORTUARIAS SE MERECEN BUENA SALUD Y CALIDAD DE VIDA

EQUIPO AIVP



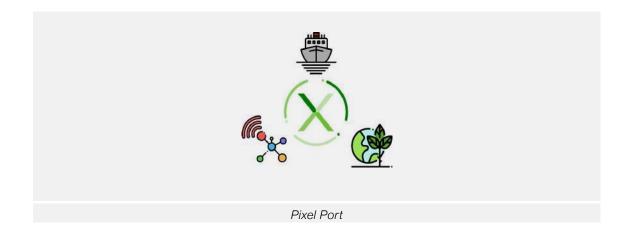
Marsella, Gestión del agua - © Suez

Durante los últimos 30 años, la AIVP ha prestado su ayuda para que las ciudades portuarias encuentren su rumbo hacia un futuro más resistente, coordinado y sostenible. Cuando, en 2018, lanzamos la Agenda de la AIVP para 2030, recibimos el apoyo masivo de nuestros miembros durante los siguientes meses, lo que demostró que ese era el camino correcto. A partir de 2020, en respuesta al interés manifestado por nuestros miembros, organizaremos nuestros contenidos en torno a los objetivos de la Agenda, poniendo a disposición más recursos y conocimientos: un objetivo cada mes. A partir del 15 de septiembre nuestra primera serie giró en torno a "Calidad de vida y salud". Con una estremecedora cantidad de víctimas fatales que sigue en aumento no queda duda alguna de que, en la actualidad, la salud tiene la mayor prioridad para la mayoría de los ciudadanos de todo el mundo.

Las ciudades portuarias pueden ayudar en la lucha contra esta inmensa crisis que afecta también las condiciones de vida de los ciudadanos en las dimensiones económica y social. Durante el mes pasado la AIVP puso a disposición ideas y prácticas recomendables para mejorar

la calidad de vida de los ciudadanos portuarios que abarcaron desde la mejora de la calidad del agua a la reducción de las emisiones de carbono. Un debate sobre la salud implica tratar temas como la seguridad y el terrible desastre ocurrido en Beirut. La AIVP inició una reflexión sobre la reconstrucción de esta dinámica ciudad portuaria del Medio Oriente, y participará en forma más directa en el debate sobre los riesgos industriales. En relación con este debate, nos preocupa también el derrame ocurrido en Mauricio, que amenaza las costas de esta isla ubicada en el océano Índico.

En resumen, en un año que ha transcurrido sin conferencias presenciales, la AIVP decidió abordar estos delicados asuntos con más trabajo y más valor añadido que nunca. Nuestra asociación desea estar en primera línea en este nuevo mundo, y nos asombran los notables esfuerzos de nuestras ciudades portuarias en aras de la innovación. Esperamos que esta información sea de utilidad para sus relaciones entre la ciudad y el puerto.



MEDICIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN: ¿CÓMO PUEDE AYUDARNOS LA TECNOLOGÍA A MANTENERNOS SALUDABLES?

Los temas relativos al medioambiente han sido una de las principales inquietudes de las ciudades portuarias. Antes de implementar medidas técnicas para disminuir el impacto adverso de las actividades portuarias, resulta crucial llevar a cabo evaluaciones más profundas con el fin de comprender su impacto y llegar a las mejores soluciones posibles. La medición de este impacto es también un aspecto fundamental de una mejor gobernanza de la ciudad portuaria, y, además, para aumentar la transparencia con respecto al funcionamiento de los puertos. Esto fortalecerá también la confianza de los ciudadanos tanto en el puerto mismo como en las autoridades que lo administran. Tal como lo demuestra nuestro nuevo asociado, Pixel Port, la tecnología actual facilita la correcta medición del impacto en el medioambiente y la puesta en común de los datos con otras instituciones urbanas para llegar a soluciones combinadas. La

Internet de las cosas, un concepto que aparece con frecuencia en los medios, puede ofrecer caminos innovadores con base en los datos generados por sensores implementados en las máquinas y en el territorio portuario. Una de las herramientas clave desarrolladas por Pixel Port es el Índice Ambiental Portuario, un indicador único que fusiona datos de diferentes fuentes y que puede facilitar el intercambio de información. La herramienta está aún en desarrollo, y usted puede ayudar en su perfeccionamiento respondiendo su encuesta. En este artículo encontrará más información acerca de Pixel Port y estrategias de seguimiento.

EL AGUA ES VIDA Y LOS PUERTOS PUEDEN PRESERVARLA

Para el grupo Suez, una gestión eficaz del agua en los territorios portuarios pasa por un enfoque Smart, que permita vigilar y gestionar en tiempo real la calidad de las aguas, y también anticipar el potencial impacto de las condiciones meteorológicas o de situaciones de urgencia o crisis, para intervenir de forma más rápida. Esto supone, asimismo, dialogar y construir soluciones innovadoras con los diversos actores que componen el ecosistema Ciudad Puerto. Es este mismo enfoque de co-construcción que Suez implementó en Dunquerque (Francia) para transformarlo en un territorio de innovación, particularmente en el ámbito de la calidad del aire. Es también esta misma voluntad de ofrecer lugares de vida de buena calidad, que también encontramos en las soluciones propuestas por Suez para que las ciudades portuarias y sus ciudadanos vuelvan a descubrir sus ríos. La AIVP tuvo el gusto de entrevistar a Suez acerca del delicado tema de la gestión del agua.

INSTALACIONES MÁS ECOLÓGICAS PARA LOGRAR UN AIRE MÁS LIMPIO Y MEJOR CALIDAD DEL AGUA

Otros actores que también ejercen una gran responsabilidad en cuanto a la gestión del agua: los grandes puertos marítimos. También pudimos conversar acerca de esta problemática en una entrevista con Xavier LEMOINE, director de Ordenación Territorial y del Medio Ambiente de HAROPA – Port de Rouen.

Sin embargo, en este diálogo, nos enfocamos en la transición energética del puerto de Ruán, cuya política de descarbonización fue destacada gracias al financiamiento europeo que fue entregado para los terminales eléctricos en las riberas del Sena. Este suministro energético les permitirá a las embarcaciones atracadas apagar sus motores. La política «puerto verde» elaborada por el puerto de Ruán abarca varios ámbitos: bonificación de las regalías en el marco del Environnemental Ship Index, desarrollo de energía solar en los techos, o también en estudios sobre combustibles con bajo nivel de emisión de carbono, tales como el GNL o el hidrógeno. Pero todo depende también de la anticipación, por lo que Haropa – Port de Rouen implementó un dispositivo de alerta con relación a los impactos de la actividad portuaria, gracias a sondas

multiparámetros. Las externalidades relacionadas con el drenaje o los desechos químicos son rápidamente identificadas para así ser tratadas.

Todas estas políticas son coherentes con las prácticas de la AIVP, y nos complace mucho dialogar con nuestros socios acerca de la mejor forma de enverdecer las ciudades portuarias.



© HAROPA - Puerto de Rouen

¿CÓMO DISMINUIR LAS EXTERNALIDADES NEGATIVAS DEL SECTOR DE LOS CRUCEROS?

El de los cruceros es uno de los sectores portuarios más cuestionados en las ciudades portuarias. Si bien para algunos son una base para el establecimiento de un positivo vínculo entre la ciudad y el puerto y para obtener beneficios económicos, describiéndose con frecuencia como una actividad "respetuosa de la urbe", para otros son una fuente de problemas que van desde el impacto al medioambiente al tráfico y el exceso de actividad turística. El poco habitual período veraniego que se experimentó este año en el hemisferio norte nos ofreció una oportunidad para reflexionar en torno al impacto de los cruceros sobre las ciudades portuarias y para llevar a cabo un análisis prospectivo. En un minucioso artículo coordinado por Francesca Morucci y José Sánchez, conocimos la situación de tres ciudades portuarias, Tánger, Burdeos y Livorno, en los que recalaron cruceros durante 2020. Se desarrollaron planes y actividades específicas destinados a la reactivación del sector y a la propuesta de un futuro más sostenible, buscando un equilibrio entre los intereses de la ciudad anfitriona con los de la industria de los cruceros, tomando en cuenta las inquietudes medioambientales y mejorando la comunicación y la coordinación entre las partes interesadas y los ciudadanos.

El debate en torno a los cruceros siguió en el webinar moderado por la Profesora Beatriz Tovar de la Fe, con los puertos de Venecia y Buenos Aires, y la ciudad de Málaga. En el debate pudimos ver que la escala de los buques representa hoy en día uno de los principales retos para ciudades portuarias como Venecia, que están ejerciendo presión para cambiar la tendencia

hacia buques de crucero cada vez mayores. "Encontrar el equilibrio": todos los expositores expresaron su acuerdo con esta idea clave. Pusieron de relieve la necesidad de definir un equilibrio entre calidad de vida, desarrollo económico y externalidades medioambientales. ¿Deberían recurrir las ciudades portuarias a medidas firmes tales como la de imponer limitaciones para pasajeros en tránsito? Esto es lo que propugna Pino Mussolino, de Venecia. Sin embargo, también pueden funcionar las soluciones más flexibles tales como la cooperación de las partes interesadas, tal como lo explica Marcelo Peyregne, de Buenos Aires. La diversificación de las economías locales constituye también un objetivo esencial, de acuerdo a lo subrayado por Pedro Marín Cots, de Málaga. El Sr. Marín describió la manera en que Málaga, que depende del turismo, resintió la suspensión de los cruceros. En el aspecto positivo, en las ciudades portuarias hay cada vez mayor disponibilidad de nuevas soluciones energéticas, aun cuando no está del todo claro cuál es la mejor de todas. Mientras algunos se inclinan hacia el gas natural licuado, muchos otros invierten en el suministro de electricidad ecológica a los buques atracados, lo que reduciría su impacto. Los nuevos planes de inversión pueden acelerar esta transición y reducir el impacto ambiental de estos gigantes del mar sobre las ciudades portuarias.



Cruceros en Tánger, Marruecos.

ADELANTARSE A LOS RIESGOS EN NUESTRAS CIUDADES PORTUARIAS. CONSIGNAS PARA UNA GESTIÓN DEL RIESGO DEL SIGLO XXI

Ya sea en Beirut o en Mauricio, o el año pasado en Ruán, los terribles accidentes que ocurrieron reactivaron la desconfianza de los ciudadanos con relación a las industrias y los puertos con quienes conviven. Los cuatro ponentes del webinar que organizamos pusieron de manifiesto las debilidades de nuestra gobernanza del riesgo. Es indispensable cuestionar esta última. Nos impone un nuevo enfoque, que nuestros oradores propusieron en torno a palabras clave: comunicación, transparencia, gobernanza y cooperación. La comunicación y la permanente construcción de una cultura del riesgo son necesarias para que la población pueda adueñarse

también de este riesgo. Esto supone una absoluta transparencia entre los actores involucrados, y también para con los ciudadanos, puesto que, en el caso contrario, siempre serán muy desconfiados. Transparencia en cuanto a los riesgos existentes, pero también en cuanto a las soluciones existentes. También debe ser instaurada una nueva gobernanza: una gobernanza colectiva, que reúna a todos los actores involucrados, pero que también se apoye en una entidad independiente para evaluar y controlar los riesgos. A fin de cuentas, este cuestionamiento habrá puesto de manifiesto más que nunca la necesidad de la cooperación internacional y de la mutualización de los medios.



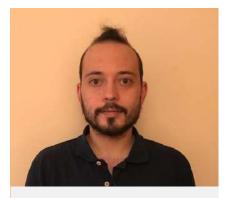
Rotterdam - © AIVP 2016

Es posible que, en esta reflexión posterior a la crisis, haya notado que falta algo fundamental. En los meses pasados la cultura se ha postergado con frecuencia debido a la crisis. La AIVP considera que la cultura y la identidad son recursos clave para el fortalecimiento de la cohesión social en las ciudades portuarias. Una identidad cultural común nos recuerda a todos lo que cada uno tiene en común, y es un incentivo para que los ciudadanos trabajen en conjunto para superar la crisis. Las ciudades portuarias tienen una identidad específica, y sus ciudadanos suelen tener una rica historia marítima dotada de una arquitectura particular.

Port este motivo, la AIVP dedicará a la cultura, desde el 15 de octubre hasta el 15 de noviembre próximo, una serie completa de publicaciones. Manténgase atento a más contenidos sobre la ciudad y el puerto.

REDUCIR EL IMPACTO AMBIENTAL AL MISMO TIEMPO QUE SE OPTIMIZA LAS OPERACIONES EN LOS PUERTOS: CONOZCA EL PROYECTO PIXEL, UNA NUEVA COLABORACIÓN DE AIVP

IGNACIO LACALLE



Ignacio Lacalle, Pixel Port

La reducción del impacto ambiental de las operaciones portuarias y el aumento de su transparencia son dos elementos clave para la sostenibilidad de las relaciones puerto-ciudad (objetivo 9.1 del Programa AIVP 2030). La Internet de las Cosas (Internet of Things – IoT en inglés), basada en los datos generados por los dispositivos desplegados en los puertos y ciudades (inteligentes) puede desempeñar un papel crucial en ambos. Proyectos de investigación como Pixel Port están trabajando para desarrollar nuevas herramientas para el monitoreo eficiente y transparente del impacto

ambiental de los puertos. Su métrica de impacto única puede facilitar una mejor gobernanza conjunta y contribuir a una relación puerto-ciudad más sana. Ignacio Lacalle, investigador de la UPV, explica en este artículo los aspectos clave del proyecto y cómo AIVP y Pixel están iniciando una nueva colaboración basada en la Agenda AIVP 2030.

Aunque en la simbiosis que se establece entre los puertos y las ciudades hay un claro beneficio mutuo para ambos, esta presenta también algunos inconvenientes. En un escenario donde hay un constante crecimiento demográfico urbano, se vuelve crucial **establecer líneas transparentes para la interacción entre el puerto y la ciudad** en torno al desarrollo urbano. Asimismo, la existencia del puerto transmite a la ciudad ciertos efectos colaterales y logísticos, los cuales, si se abordan en conjunto con los municipios, pueden alinearse más en beneficio de los ciudadanos.

Tal como lo promueven la AIVP y otros organismos, la respuesta debe contar con el fortalecimiento de tal interacción con base en una mejora e innovación constantes en ambos lados de la ecuación. En un mundo donde la cantidad de dispositivos conectados aumenta en un 11 % anual sobre la actual cifra de 7,6 mil millones [1] y en que la tecnología del sensor y la capacidad informática están plenamente disponibles, la respuesta podría originarse en la **Internet de las Cosas**. La aplicación de técnicas validadas y la inversión de recursos en esta estrategia puede abrir el camino hacia el moderno puerto del futuro.

En la actualidad se observa en los puertos una tendencia a adoptar tales tecnologías en sus procedimientos. Sin embargo, el sector sigue estando lejos de lo óptimo, en ocasiones debido a la reticencia de algunos sectores al cambio de paradigma en la explotación de datos, en otras debido a la legislación, y, en la mayoría de los casos, a la existencia de núcleos de interoperabilidad y a la falta de recursos destinados específicamente a una inversión importante en estas iniciativas.

Por todo lo expuesto, nos hemos dado cuenta de que un enfoque válido para los puertos, municipios y otras partes involucradas sería el **contar con proyectos de investigación financiados con fondos públicos**. Estas actividades están menos limitadas por la sostenibilidad empresarial y tienen margen suficiente como para destinar tiempo y recursos, por medio de personal cualificado, a una fructífera investigación que más adelante podría traducirse a la situación real de los puertos marítimos.



El proyecto PIXEL es un ejemplo de aquellas iniciativas que pronto se podrán proyectar a nivel mundial con el fin de abordar los mencionados problemas entre la ciudad y el puerto. PIXEL es un proyecto de investigación financiado por el Programa Horizonte 2020 que apunta a la crea-

ción de la primera solución inteligente, flexible y escalable para reducir los impactos ambientales al tiempo que se permite el máximo aprovechamiento de las operaciones que se llevan a cabo en los ecosistemas portuarios a través de la Internet de las Cosas.

Uno de los puntos clave del proyecto PIXEL es el trabajo en la instalación e integración de sensores para el seguimiento en tiempo real de los diversos aspectos de las operaciones portuarias y su impacto. Otra característica de este proyecto, en su calidad de investigación con financiamiento público, es su voluntad de poner los avances a disposición de toda la comunidad científica y portuaria.

Sin embargo, el atributo más relevante del proyecto PIXEL podría ser su potencial como propiciador de la interconexión entre la ciudad y el puerto. El proyecto se prevé como una herramienta avanzada para la recopilación de datos, el procesamiento de información, y la conversión de los complejos procesos que se llevan a cabo en el puerto a una única métrica. La herramienta está instanciándose en algunos puertos que participan en el proyecto para representar su impacto sobre el medioambiente (Grand Port Maritime de Bordeaux, puerto de Salónica, puerto del Pireo y puerto de Monfalcone) y la congestión vehicular inducida (puerto de Salónica). La característica más importante de esta herramienta es su capacidad de fusionar diversas fuentes de datos y, por último, su consolidación en una única métrica de impacto. La estrategia tras esta solución se apoya en indicadores individuales del impacto de las actividades portuarias (o externas), los que pueden seleccionarse en función de su importancia, cuantificabilidad y representatividad.



La AIVP tuvo la oportunidad de conocer esta herramienta por medio de una teleconferencia sostenida con representantes del proyecto PIXEL. También cabe destacar la metodología tras esta herramienta, cuya transparencia se decidió para permitir que los distintos actores implicados concuerden en torno a indicadores y umbrales, y para poner todos los resultados a disposición de otros organismos o de los ciudadanos.

Durante su creación y el comienzo de su implementación, los equipos del proyecto PIXEL y de la AIVP convinieron en que esta herramienta se adecua a algunos de los exigentes propósitos de la Agenda de la AIVP para 2030. En primer lugar, puede utilizarse para llegar a acuerdo sobre métricas de desarrollo urbano, lo que beneficia tanto a los ciudadanos como a los puertos, y puede aportar en gran manera al objetivo n.º 3 (movilidad sostenible). Puede ayudar a aumentar la visibilidad de la interacción entre el puerto y el municipio, abriendo la puerta a la contribución del público, con lo que democratizarían procedimientos clave y se fomentaría el reconocimiento del puerto, tal como lo contempla el objetivo n.º 8 (interfaz Ciudad Puerto). El seguimiento del impacto ambiental es algo que ya se lleva a cabo en algunos puertos, de manera que también podría promover el objetivo n.º 1 (adaptación al cambio climático).

Tanto el proyecto PIXEL como la AIVP consideran que estos desafíos deben abordarse tan pronto como sea posible, y con la mayor rigurosidad. Para enfrentarlos de manera correcta, se considera necesario ofrecerle al sector un diálogo sólido y constante entre las autoridades portuarias, los agentes portuarios, los grupos sectoriales, los municipios y otros gobiernos, y los creadores de tecnología.

En este sentido, el proyecto PIXEL y la AIVP decidieron establecer en el futuro una colaboración más estrecha por medio de la incorporación de un representante del personal de la AIVP como nuevo miembro de la junta directiva del proyecto PIXEL. Se piensa que esta confluencia será un positivo avance hacia la capacidad de intercambio de conocimientos. Esperamos que este progreso relacionado con los problemas reales que existen entre la ciudad y el puerto ayude a los miembros portuarios de la AIVP en el futuro próximo.

Por último, por medio de este artículo, la AIVP invita a todos los miembros pertinentes a completar el cuestionario que acaba de publicar el proyecto PIXEL. El objetivo es analizar la actual posición de los puertos que participan en Red transeuropea de transporte (TEN-T), tanto a nivel central como global, en materia de métricas de impacto ambiental y su experiencia en la implementación de tales métricas.

Referencias:

- [1] https://www.iot-now.com/2020/05/20/102937-global-iot-market-to-grow-to-1-5trn-annual-revenue-by-2030/#:~:text=At%20the%20end%20of%202019,(CAGR)%20of%2011%25.
- [2] https://www.mdpi.com/1424-8220/20/15/4131
- [3] https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-34914-1_4 https://www.surveymonkey.com/r/YQSJ32N

SUEZ, SOLUCIONES PARA LA INTEGRACIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL TERRITORIO CIUDAD PUERTO

ENTREVISTA POR DENIS DAVOULT

Calidad del aire, gestión del agua, mitigación de los impactos medioambientales relacionados con las actividades portuarias, etc., los desafíos son múltiples cuando se trata de ofrecer a los habitantes de nuestras ciudades portuarias un marco de vida de calidad, preservando su salud tal como lo recomienda el objetivo 9 de la Agenda 2030 de la AIVP.

El grupo Suez es uno de los signatarios de la Agenda AIVP. En efecto, varios de nuestros objetivos forman totalmente parte de su campo de acciones. Suez desarrolló en particular varios proyectos y participa en iniciativas muy pertinentes para implementar este objetivo 9 de forma concreta. Quisimos por lo tanto entrevistarnos con ellos, para que SUEZ pueda compartir con nosotros su punto de vista y sus soluciones innovadoras para responder a los retos y desafíos que presenta este objetivo 09.

SUEZ es miembro de la AIVP desde 2013



Gerald de Maleville, Director de Desarrollo, Contratos Público-Privados, SUEZ

AIVP | El desarrollo de marinas se programa frecuentemente en las operaciones de remodelación de los waterfronts. Su filial, la sociedad Marinov, desarrolla, entre otras cosas, soluciones para proteger el medioambiente en los puertos deportivos. ¿En qué consisten? ¿Son aplicables parcialmente a puertos de mercancías, marítimos o fluviales?

GERALD DE MALEVILLE, DIRECTOR DE DE-SARROLLO, CONTRATOS PÚBLICO-PRIVA-DOS, SUEZ | SUEZ y su filial Marinov están especialmente comprometidas con la preservación del entorno portuario y la evolución de la relación Ciudad Puerto. Para esto, SUEZ propone respuestas concretas ante los retos del desarrollo sostenible de los territorios y las nuevas expectativas de los usuarios de los puertos (ribereños, profesionales, turistas). Nuestra voluntad también es integrar estas soluciones y estas remodelaciones para crear reales sitios de vida. El proyecto «Presqu'lle en Seine», con sus tres puertos deportivos en la entrada de París, ilustra esta nueva dinámica para el desarrollo de infraestructuras y de servicios destinados a todos (usuarios y público en general).

SUEZ y Marinov acompañan a las colectividades e instituciones públicas y en la gestión y la protección del medioambiente, con soluciones especializadas y eficientes. Esto puede ser a través de diagnósticos medioambientales de los puertos y zonas costeras, o a través de la vigilancia de la calidad de los medios acuáticos (GenSpot, impacto pluvial, modelización, monitoreo en tiempo real, etc.). También intervenimos en acciones de descontaminación y de limpieza de masas de agua, incluso en situaciones de urgencia y de crisis. Por otra parte, la restauración de la biodiversidad también forma parte de nuestras propuestas con, en particular, la instalación de hábitats artificiales en obras marítimas que albergarán criaderos de peces (solución ReFISH®, solución CYSTORE™).



Criaderos de peces, ©Suez



Marina, ©Suez

Estas soluciones se aplican al conjunto de las bahías portuarias, no solo a los puertos deportivos.

AIVP | Sus proyectos a favor de la calidad del agua y de la protección del medioambiente, como los que han desarrollado en Burdeos o Marsella (Francia), son frecuentemente complejos, por su escala territorial. Involucran a numerosos actores, tal como es el caso en las ciudades portuarias. Si tomamos esto en cuenta, ¿cómo pueden las ciudades portuarias anticipar el riesgo y optimizar la protección temprana del medioambiente?

GERALD DE MALEVILLE, SUEZ | Desde mi punto de vista, un enfoque «smart» que sepa recurrir ampliamente a las tecnologías de la información, permite otorgar las respuestas pertinentes. En Marsella, a través del Servicio de Saneamiento Marsella Metrópolis (SERAMM), SUEZ recolecta y trata anualmente 150 millones de m3 de aguas usadas y pluviales. Proteger el litoral y el medioambiente es el alma del saneamiento de las aguas usadas. En esta ciudad portuaria, para garantizar esta misión, SERAMM participa activamente en la construcción de una ciudad inteligente, una smart city litoral de referencia. SERAMM construirá el primer servicio de saneamiento en Francia, que administrará, en tiempo real y de forma simultánea, las infraestructuras de saneamiento terrestres y el impacto en el medioambiente y los ambientes marinos receptores. Estos sistemas se componen de modelos predictivos que simulan los flujos de las aguas en redes y los desechos, a partir de informaciones meteorológicas, y pueden incluso prever el estado sanitario de las aguas de baño.



Marsella, gestión del agua, ©Suez



Vista de Málaga, © Suez

Con 50 km de litoral, Marsella dispone del mayor parque balneario urbano europeo. Varias iniciativas innovadoras han sido implementadas para hacer el seguimiento de la calidad de las aguas de baño y de la información de los usuarios. Hay herramientas, que permiten detectar lo más pronto posible un riesgo de superación de los límites máximos, tomando en cuenta datos meteorológicos. Además de estas previsiones en tiempo real, se toman muestras de agua de mar, que son analizadas con el método GEN SPOT® con el fin de obtener resultados bacteriológicos en menos de 3 horas. Un ahorro de tiempo, que puede a veces evitarle a las autoridades competentes cerrar innecesariamente sus playas, o, en caso de cierre, volver a abrir la zona de baño. La aplicación Marseille Infos Plages permite que los usuarios conozcan las condiciones de baño en tiempo real en las 21 playas de Marsella, tan sólo consultando su smartphone.

AIVP | Ustedes son socios del proyecto «Dunkerque, la energía creativa», un proyecto de la Comunidad Urbana de Dunkerque (que es también miembro de la AIVP) seleccionado por el Estado francés en 2019 tras la convocatoria de proyectos «Territorio de Innovación». Intervienen en él, más específicamente, en el ámbito de la calidad del aire. De manera más general, más allá del caso de Dunkerque, ¿Acaso el territorio Ciudad Puerto presenta características específicas en lo relativo a esta problemática del aire? ¿Y qué soluciones pueden ser proyectadas para responder ante ellas?



Nicolas Prego, director técnico y de marketing, ciudades inteligentes y sostenibles, director del proyecto "Dunkerque, energía creativa" de SUEZ

NICOLAS PREGO, DIRECTOR TÉCNICO Y DE MARKETING, CIUDADES INTELIGENTES Y SOSTENIBLES, DIRECTOR DEL PROYECTO "DUNKERQUE, ENERGÍA CREATIVA" DE SUEZ | Efectivamente, la Comunidad Urbana de Dunkerque, dirigida por su presidente Patrice Vergriete, así como la mancomunidad de Hauts de Flandre, han obtenido el apoyo del Estado tras la convocatoria de proyectos «Territorio de Innovación», a fin de llevar a cabo un proyecto muy ambicioso de transformación profunda de su territorio al horizonte 2030. El proyecto se enraíza en una «simbiosis» territorial que representa la industria, el puerto y la ciudad del futuro, a

través de 4 ejes estratégicos: la calidad del aire, la ecología industrial y territorial, la transición energética y la inteligencia territorial.

Insisto en que este proyecto no habría sido posible sin un importante trabajo de construcción conjunta desarrollado con todos los asociados que actúan en el territorio de Dunkerque: comunidades e interlocutores públicos (entre los cuales figura Grand Port Maritime de Dunkerque), interlocutores económicos e industriales incluyendo SUEZ, universidades y laboratorios de investigación (Université du Littoral-Côte d'Opale, CEA, etc.), así como asociaciones, federaciones y otras entidades (Agencia Local de Urbanismo, Observatorio de la Calidad del Aire «ATMO Hauts-De-France»).



Dunkerque, Autor: Patrice Vergriete, © Suez

SUEZ, actor histórico del territorio de Dunkerque ha acompañado, desde el principio, la candidatura. El Grupo Suez se ha involucrado ampliamente en la estructuración del proyecto conjunto y la animación del ecosistema, y, efectivamente, se ha posicionado de forma específica con relación a la problemática de la calidad del aire. Han elaborado dos acciones – la primera referida a los sistemas digitales de apoyo a la decisión, la segunda a la implantación de soluciones operativas de tratamiento y recuperación de emisiones contaminantes – que serán completadas con la implementación de un observatorio local de la salud.

AIVP | Entre las soluciones innovadoras que desarrollan, otras podrían sin duda ser aplicadas a algunos subobjetivos de este objetivo 9 de la Agenda AIVP. Tengo en mente por ejemplo su acción por la redescubierta de los ríos. ¿Podría, para terminar, darnos algunos ejemplos concretos aplicables específicamente a las ciudades portuarias?

GERALD DE MALEVILLE, SUEZ | Es cierto que muchas ciudades portuarias se han posicionado a lo largo o a la salida de grandes ríos que forman parte de ecosistemas portuarios. Redescubrir ríos, es hoy un desafío urbanístico primordial.



Otro ejemplo en Lyon: River'tri, depósito de residuos selectivos a base de agua, © Suez

SUEZ interviene de distintas formas. El transporte fluvial de los desechos es un primer tema. Un convoy fluvial de 4.000 toneladas permite evitar 200 camiones de 20 toneladas, con un fuerte impacto en términos de calidad del aire, molestias sonoras y saturación del tráfico carretero. Estos desarrollos son especialmente importantes en el caso del proyecto del Grand Paris Express para el cual implementamos una logística en varios de los primeros astilleros.

La remodelación de las riberas es otro ejemplo. En el marco del gran proyecto urbano de lle de Nantes, participamos en la creación de un paisaje verde, para permitirles a los usuarios acercarse lo más cerca posible de las orillas del río. Otro ejemplo, también en Francia, en Pauillac, la reforma de los muelles del centro de la ciudad permitió crear un paso peatonal y una ciclovía a lo largo de las riberas, el desarrollo y la valoración del puerto deportivo. Finalmente, mejorar la relación río-ciudad, es también protegerla de inundaciones, por la seguridad de las poblaciones. SUEZ interviene a partir de estudios hidráulicos de dársenas, hasta la implementación operacional de acciones de desimpermeabilización de los suelos con soluciones tales como «Smart pluvial» que se ha desarrollado en la ciudad de Douai.



lle de Nantes, Suez

Si bien SUEZ se encuentra poco presente en los empleos del medio portuario, nuestras competencias con relación a las temáticas medioambientales y nuestro conocimiento de los territorios nos ponen en el corazón de los desafíos del puerto del mañana. En efecto, el funcionamiento de los grandes puertos de comercio es indisociable de los territorios en los cuales se sitúan, y no se puede obviar el tema del medioambiente. Las soluciones SUEZ, basadas en el desempeño ambiental y la economía circular, son propuestas para los ecosistemas portuarios con los que interactuamos, según las distintas escalas del puerto, de la ciudad portuaria y del río. En líneas generales, identificamos tres grandes ejes: contribuir al atractivo de los puertos, mejorar la calidad de vida en las ciudades portuarias, y regenerar los ríos.

HAROPA - PUERTO DE ROUEN, PRESERVANDO LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES A LO LARGO DEL SENA

ENTREVISTA POR THÉO FORTIN



M. Xavier LEMOINE, Director del Desarrollo Territorial y del Medio Ambiente, Puerto de Rouen. 28 de agosto de 2020. © HAROPA/Laurent Guichardon

HAROPA – Port de Rouen está instalado a lo largo del Sena, desde su desembocadura en el Canal de la Mancha hasta la ciudad de Ruán, 80 kilómetros tierras adentro. El tráfico marítimo y fluvial es esencial para la ciudad de Ruan, lo que explica también la diversidad de sus actividades, que va desde los cruceros hasta las exportaciones de cereales. Uno de los grandes desafíos es la preservación de la calidad de vida de los cientos de miles de personas que viven en las proximidades de las instalaciones portuarias.

La Calidad de vida y la Salud constituyen el objetivo nº 9 de la "Agenda 2030" de la AIVP. Deseamos destacar las buenas prácticas en este ámbito, y es por lo

que quisimos entrevistar al **Sr. Xavier LEMOINE**, director de Ordenación Territorial y del Medio Ambiente de HAROPA – Port de Rouen.

HAROPA - Port de Rouen es miembro activo de la AIVP desde 1989.

AIVP | Usted anunció recientemente que la Comisión Europea va a cofinanciar su proyecto de puntos de recarga eléctrica en sus instalaciones a lo largo del Sena. Otro proyecto ha sido puesto a prueba en Ruán desde 2019, un transbordador fluvial eléctrico que une las dos riberas del Sena, lo que es otra buena práctica para reducir las emisiones de Co².

¿Qué esperan de estas dos medidas? De manera más general, ¿Cuál es su estrategia para seguir reduciendo la contaminación del aire?



© HAROPA - Port of Rouen

MR XAVIER LEMOINE, HAROPA - PORT DE ROUEN | La reducción de la contaminación del aire, pero también de las emisiones de gases de efecto invernadero, corresponde a un importante objetivo en la lucha contra el cambio climático. La transición energética es uno de los ejes de la política ambiental de HAROPA - Port de Rouen.

El Puerto de Ruán cumple un papel esencial en la promoción de los medios de transporte y de movilidad sostenible, e implementa un gran número de acciones con el fin de responder a este objetivo.

Para esto, estimulamos:

- El fomento de los medios de transporte limpios. En primer lugar, a través de la implementación de una bonificación de las contribuciones anuales en el marco del ESI (Environnemental Ship Index), medición del desempeño medioambiental de las embarcaciones marítimas (emisiones de CO2, SOx y NOx) con relación a las reglas de la OMI. En efecto, desde 2013, HAROPA Port de Rouen ha tomado la decisión de recompensar a las navieras que explotan, en Ruán, las embarcaciones más respetuosas con relación al medioambiente. En segundo lugar, a través de la realización de estudios y de intercambios con los actores involucrados en cuanto a la recepción de energías sin carbono o con poco carbono, como el GNL o el hidrógeno, en el puerto, para el avituallamiento de las embarcaciones u otros medios de transporte.
- El reporte modal a través de la implementación de medidas con motivaciones financieras específicas
- La masificación del flujo de mercancías
- Los servicios dirigidos a las embarcaciones que se encuentran en escala, como las conexiones eléctricas de los convoyes fluviales de mercancías, que permiten remplazar los generadores eléctricos de los buques. El Puerto de Ruán ya implementó dos puntos de recarga eléctrica en 2018 en los muelles urbanos dedicados al transporte fluvial de mercancías, y proyecta un despliegue progresivo de un total de 17 puntos en los muelles y las terminales de servicios fluviales importantes.

Otras acciones han sido llevadas a cabo, como, por ejemplo:

- El desarrollo de energías renovables en el territorio portuario, en particular la energía fotovoltaica (granjas solares, techos solares, etc.)
- Con relación a los medios del Puerto de Ruán, la renovación energética de los edificios, de los hangares portuarios o la implementación del Plan de Desplazamiento de Empresa, y particularmente la gestión del parque automovilístico y la compra de una flota de vehículos eléctricos.

AIVP | Han ocurrido algunos accidentes industriales estos últimos años en las ciudades portuarias europeas. Para las autoridades, uno de los mayores desafíos es medir los niveles de contaminación y mitigar las posibles consecuencias en la salud humana.

¿Qué puede hacer un puerto como HAROPA – Port de Rouen para ayudar a mejorar las normas de seguridad y los medios para disminuir la contaminación?

MR XAVIER LEMOINE, HAROPA - PORT DE ROUEN | En términos de reglamentación, la autoridad portuaria no determina la fijación de las normas o de los procesos. Los servicios del Estado, y muy especialmente la DREAL y la DDTM, cumplen totalmente su rol en cuanto a la formulación de prescripciones y de seguimiento de las industrias o de los proyectos portuarios, para que las normas puedan ser totalmente respetadas.

En el caso del incendio de Lubrizol y de Normandie Logistique, podemos recordar la cooperación absoluta por parte de los distintos servicios de HAROPA, los servicios del Estado, los servicios portuarios (practicaje, remolcado) y el conjunto de los participantes solicitados que unieron sus fuerzas para luchar contra el incendio y limitar y eliminar la contaminación en la dársena Bassin aux Bois.

El Puerto de Ruán también firmó en marzo de 2020 una nueva cooperación con el SDIS 76 con el fin de mejorar los medios de intervenciones náuticas de los bomberos, y tomar en cuenta las nuevas necesidades identificadas, tales como la asistencia y el socorro dado a los cruceros fluviales, rubro que se encuentra en crecimiento desde hace varios años.

El Puerto de Ruán, y más especialmente la Capitanía, cumple el papel de alertar a los socorristas y la autoridad prefectoral.

HAROPA – Port de Rouen es favorable a la implementación de un proceso de elaboración de una red de actores locales de la plaza portuaria, con el objetivo de reforzar, en especial, la cultura de la seguridad, como es el caso por ejemplo de la asociación Synerzip en el puerto de Le Havre. El Puerto de Ruán desea federar a las empresas portuarias con el desarrollo de esta asociación en nuestro territorio.

En sus 4 grandes zonas portuarias – Ruán y su metrópoli, Saint-Wandrille, Port-Jérôme-Radicatel y Honfleur – el Puerto también cumple un rol con sus clientes presentes en el dominio portuario. Les imponemos a los usuarios instalados que tomen en cuenta las características de los terrenos que han sido puestos a su disposición, para que nos los restituyan en su estado de origen. Por otro lado, hay cláusulas de incentivo medioambiental que son implementadas, para fomentar la integración de la protección del medioambiente, más allá del respeto de las recomendaciones reglamentarias.

Mejoramos continuamente nuestro conocimiento de nuestro territorio, dedicándole medios cada vez mayores, lo que nos permite, entre otras cosas, identificar terrenos bajo nuestro dominio que están siendo afectados por la contaminación, y tratarlos.



© HAROPA - Port of Rouen

AIVP | A principios de 2020, cerca de 28 escalas de cruceros estaban previstas en Ruán, y 57 en Honfleur, en la desembocadura del Sena. Sin embargo, en su estrategia de "Puerto verde", ustedes priorizan los desafíos medioambientales, lo que podría eventualmente llevar a la implementación de limitaciones.

¿Cómo concilian el desarrollo del sector de los cruceros y su compromiso medioambiental?

MR XAVIER LEMOINE, HAROPA - PORT DE ROUEN - HAROPA | HAROPA - Port de Rouen se encuentra en el corazón de un hinterland turístico especialmente rico, puesto que se encuentra cerca de París, Giverny, Honfleur, las playas del desembarque... De esta forma, el Puerto contribuye con la proyección turística del Valle del Sena. Actualmente, la crisis sanitaria debida a la COVID-19 impacta de sobremanera el rubro de los cruceros marítimos y fluviales. HAROPA - Port de Rouen se posiciona en un mercado de nicho de alta gama, para los cruceros marítimos. Puede recibir a buques de un largo de hasta 260 metros y cuenta con dos terminales de cruceros, uno en Ruán y el otro en Honfleur.

La flota de buques fluviales de compañías de distintas nacionalidades (francesa, holandesa,

alemana, suiza, australiana, estadounidense...) se encuentra en aumento constante, permitiendo de esta forma la consolidación de la oferta, y el aumento del número de pasajeros de cruceros. Los lugares de escala presentes en el territorio del Puerto de Ruán son Honfleur (valorado por las navieras basadas en París), Caudebec-en-Caux y Ruán.

En el marco de la continuidad de las reflexiones llevadas a cabo acerca de los puntos de recarga eléctrica (véase la primera pregunta), HAROPA – Port de Rouen lanzó junto con VNF un estudio de viabilidad que permite definir las necesidades de las embarcaciones fluviales de pasajeros, identificando los sitios de implementación y los equipos relacionados con el dimensionamiento de las redes. Los trabajos fueron validados y seleccionados por la Comisión Europea para el cofinanciamiento. Este despliegue permitirá que sean tomados en cuenta los cruceros fluviales, tanto en escala como en hibernación. Será totalmente efectivo a fines de 2023, cuando HAROPA – Port de Rouen implemente 5 puntos de recarga (2 para las escalas y 3 para la hibernación).

Por otro lado, en cuanto a los buques marítimos, el Puerto proyecta la instalación de equipos necesarios en las terminales y muelles portuarios, que permitan la alimentación eléctrica de las embarcaciones, en remplazo de los generadores eléctricos térmicos a bordo. Esta instalación, que requiere fuertes potencias y un gran número de intercambios con las empresas, está pre-



Les Petits Saules à Sahurs © HAROPA - Port of Rouen

vista para 2025 en las terminales de Ruán y Honfleur.

AIVP | Los puertos son también responsables de las masas de agua que se encuentran en su circunscripción, y, en el caso de un puerto marítimo y fluvial como Ruán, esto incluye tanto el agua dulce como el agua salada. Esta situación particular, fluvial y estuarina, hace que la problemática de la gestión de las aguas sea aún más interesante.

¿Puede darnos detalles acerca de la gestión de las aguas en HAROPA - Port de Rouen?

MR XAVIER LEMOINE, HAROPA - PORT DE ROUEN | El Puerto de Ruán es un puerto marítimo, cuyo territorio incluye el estuario del Sena de Ruán hasta el mar.

Contribuye con acciones de mejoría del conocimiento del sistema del estuario, a través de su participación en programas de investigación acerca del funcionamiento del estuario en el Grupo de Interés Público Sena Aval (GIPSA), que reúne a distintos actores del territorio (colectividades, Agencia del Agua, industriales, etc.), reflexionando, por ejemplo, sobre el impacto de la subida de las aguas del río Sena debido al cambio climático.

El Puerto también trabaja en asociación con el GIPSA, el Laboratorio M2C de la Universidad de Ruán e IFREMER en el desarrollo de una red de seguimiento continuo en el estuario del Sena: la red SYNAPSE (Sistema de vigilancia automatizada de la fisicoquímica en el estuario del Sena). El objetivo es permitir un mejor seguimiento de los parámetros relacionados con la calidad del agua (turbiedad, concentración de oxígeno, pH, conductividad (salinidad), y también mejorar el conocimiento del funcionamiento del sistema del estuario, desde un punto de vista hidrodinámico sedimentario.

La arquitectura de esta red depende esencialmente de las infraestructuras puestas a disposición por parte del Puerto de Ruán, es decir el uso de los mareómetros y el despliegue de sondas multiparámetros que ha sido realizado entre los años 2014 y 2019. El Puerto también garantiza la vigilancia de los impactos de las actividades portuarias, a través de un gran número de seguimientos medioambientales, especialmente con relación a los dragados de mantención (bentos, peces, calidad química de las aguas y sedimentos, bioacumulación...).

Trabaja también en la mejoría de las prácticas de mantención (Plan "Cero Fito", gestión diferenciada de las áreas verdes) y la evolución de sus redes de saneamiento, y también en el tratamiento de las aguas pluviales en la plaza portuaria.

En el ámbito de la biodiversidad, el Puerto lleva a cabo muchas acciones de restauración ecológica que benefician a las zonas húmedas y mejoran sus funcionalidades ecológicas. Favorece también la creación de anexos hidráulicos y el vínculo con el río. Sólo para dar algunos ejemplos, los sitios de la Darse, en la ciudad de Lillebonne, y Les Petits Saules, en Sahurs, son dos casos de este tipo de restauración ecológica que HAROPA – Port de Rouen ha llevado a cabo recientemente.



Darse de Lillebonne © HAROPA - Port of Rouen

¿VOLVERÁN LOS CRUCEROS? PERSPECTIVAS DE 3 CIUDADES PORTUARIAS DE LA RED AIVP

F. MORUCCI, J. SÁNCHEZ, L. BOUCHARDIE, J. OUAZZANI



O Artículo de opinión escrito por **Francesca Morucci**, Head of Public Relations Office, Autoridad del sistema portuario del Mar Tirreno (Italia) y **José M. P. Sanchez**, Responsable de proyectos internacionales, AIVP, con las contribuciones de **Jamil Ouazzan**i, Director del marketing y de la inteligencia estratégica, Puerto de Tanger Ciudad (Marruecos), y de **Laurence Bouchardie**, Jefe del departamento marketing – directora de los cruceros, Puerto de Burdeos Atlantico (Francia).

BURDEOS (FRANCIA), PUERTOS DEL MAR TIRRENO DEL NORTE (ITALIA) Y TÁNGER (MARRUECOS): CIUDADES Y PUERTOS DE 3 PAÍSES ANTE LA REANUDACIÓN DE LOS CRUCEROS

La salud ha sido, indiscutiblemente, el principal tema del año 2020. Además, el terrible accidente ocurrido hace aproximadamente un mes en Beirut volvió a suscitar inquietudes en torno a la compatibilidad entre las actividades del puerto y la urbe, y sobre la salud y la calidad de vida de los ciudadanos que viven en las cercanías de los puertos activos. Este marco general confirma la decisión de la AIVP de incluir un objetivo, el número 9, en la Agenda de la AIVP para 2030, dedicado a la salud y a la calidad de vida de los habitantes de las ciudades portuarias.

Es posible que cuando "éramos felices e ignorantes", como reza el dicho, hayamos simplificado demasiado las principales inquietudes que se incluyen en el Objetivo 9 de la Agenda. Los objetivos secundarios que consideramos se centran en su mayor parte en las externalidades medioambientales de la actividad portuaria en el entorno urbano. Fuimos enfáticos en poner de relieve asuntos tales como la vigilancia medioambiental y la transparencia, la calidad del agua, las instalaciones ecológicas, el impacto de los cruceros y la necesidad de dar prioridad a los buques no contaminantes y a la navegación lenta. Sin embargo, estos son aspectos cruciales en la relación entre la ciudad y el puerto, y luego de la pandemia necesitarán de un debate más serio a fin de que podamos aprender de los expertos, y entre nosotros, sobre las mejores soluciones para las distintas ciudades portuarias. Es por este motivo que decidimos dedicar el primer mes de nuestro programa del otoño al objetivo 9 de la Agenda de la AIVP para 2030.

Salud y calidad de vida: una prioridad para la AIVP desde 2018

En junio de 2020 llevamos a cabo los conversatorios de la AIVP, una serie de tres seminarios web donde se debatieron asuntos cruciales para los miembros de la AIVP y para los puertos y las ciudades. En una de ellas, que se centró en la presencia de los cruceros en las ciudades portuarias, se reunió la experiencia y conocimientos de actores provenientes de Chile, Francia, Italia, y Marruecos, que participan directamente en el sector. En dicha sesión, los expositores presentaron interesantes iniciativas que pueden servir de inspiración para los actores de ciudades portuarias de otras regiones. Por otro lado, se volvió a tocar el tema de que la presencia de cruceros en las ciudades portuarias se vincula a asuntos medioambientales bastante más complejos, tales como las emisiones de gases de efecto invernadero y fenómenos socioeconómicos como el turismo masivo. Desde junio pasado, durante este poco habitual período veraniego del hemisferio norte, la tradicional temporada alta para el turismo se vio gravemente afectada en muchas regiones, lo que incluyó a los cruceros.



Como señalamos hace algunos meses, durante el seminario web dedicado al tráfico de cruceros, uno de los pocos aspectos positivos de esta forzosa interrupción de muchas actividades económicas es la posibilidad de reflexionar sobre nuestra forma de actuar. Pasados algunos meses, deseamos compartir algunas reflexiones relativas a la situación de los cruceros en las ciudades portuarias y sobre los posibles caminos a seguir.

El punto de partida no es si "deseamos o no" que haya cruceros, sino de qué manera estos pueden cambiar a fin de afrontar este reto de colaborar con las ciudades y promover un turismo más respetuoso con la economía, las personas y el medioambiente.

La idea clave que surge es que es necesario hacer que los cruceros sean, en general, más sostenibles tanto en lo económico, como lo social y lo medioambiental. No se trata de una conclusión que sorprenda, en realidad se trató más bien de nuestro punto de partida. Sin embargo, al parecer, el mensaje todavía no ha llegado a muchas de las correspondientes partes interesadas con capacidad de tomar decisiones en esa industria, y se requiere profundizar el debate.

Italia, Marruecos, Francia: a cada país su propia solución- la análisis de la AIVP

En el presente artículo, hablaremos sobre el regreso de los cruceros y sobre la oportunidad que esto representa para replantearse el sector y hacerlo más sostenible. Observaremos la situación en tres contextos: El de Burdeos, el de los puertos de la red del norte del mar Tirreno (Livorno, Piombino y Portoferraio), y el de Tánger. Intentaremos dar respuesta a las preguntas aquí planteadas con ejemplos de estas tres regiones portuarias y los problemas que siguen sin resolverse, solicitando más cooperación y análisis.



Paquebotes en Livorno.

LA RELACIÓN CRUCEROS/CIUDAD/TERRITORIO ANTES DE LA PANDEMIA

Antes de la pandemia de la COVID-19, el tráfico de cruceros ya se encontraba en el epicentro de un gran número de controversias relacionadas con los desafíos de su desarrollo, especialmente en algunas ciudades portuarias en Europa, donde los actores locales han criticado las repercusiones tanto económicas, medioambientales y sociales.

El «viejo» y el «nuevo» mundo del turismo de masas

Las acomodaciones realizadas para la recepción de cruceros son cada vez más discutidas; las externalidades medioambientales son aún más criticadas, ya que se duda cada vez más acerca de los beneficios económicos recibidos por el territorio; la puesta en marcha de distintos procesos relacionados con la actividad de cruceros es a veces considerada excesiva. Basta con pensar en la seguridad relacionada con la recepción de mega embarcaciones, que requiere una cadena logística compleja, que no siempre se encuentra al alcance de las comunidades locales. Al lado de los representantes del "viejo mundo" del crucero, sobre todo en Europa, para quienes la suma de inconvenientes de la actividad de cruceros que drena cada año a sus muelles y sus ciudades algunos millones de pasajeros de cruceros se vuelve un peso real, están las ciudades portuarias del "nuevo mundo", especialmente el tropical, en el cual están incluidas un gran número de islas, para quienes el crecimiento de la actividad de cruceros es aún visto como un motor generador de empleos, y los inconvenientes no aparecen aún como mayores ni se traducen por deseconomías de escala.

El desafío del exceso de turismo: los ejemplos de Venecia, Barcelona o Lisboa

Las externalidades medioambientales y sociales, cada vez más evidentes en todo el mundo, al igual que las dudas en cuanto a las ventajas económicas, se encuentran hoy bajo la lupa del público en general, y han sido comentadas en reiteradas ocasiones por parte de distintas organizaciones. Grupos ecologistas tales como la Unión para la Conservación de la Naturaleza y la Biodiversidad (NABU) o Transport and Environment (Transporte y medioambiente), publican periódicamente informes que señalan a esta industria a causa de la contaminación que generan sus enormes buques tanto en tierra como en alta mar. Sin embargo, durante los últimos años también hemos sido testigos de que los principales participantes del sector están implementando nuevas tecnologías para disminuir este impacto, con inversiones en nuevos buques que cumplen con la nueva normativa y que benefician progresivamente del suministro eléctrico desde tierra y a partir de fuentes sostenibles. Es crucial que los esfuerzos por disminuir las externalidades medioambientales se mantengan durante la recuperación pospandemia, pese a la crisis económica que se prevé.

En términos sociales, los cruceros se han convertido en el símbolo del turismo masivo, aun cuando no son la única causa. Si se comparan las cifras de visitantes a las principales ciu-

dades que albergan puertos de cruceros, podemos ver fácilmente que la mayor parte de los turistas ingresan a través de aeropuertos. Sin embargo, la naturaleza extractiva del turismo de cruceros y el tipo de visitas, que se basa en su mayor parte en grandes grupos, centra el impacto en zonas urbanas que ya son frágiles. Los grupos locales se organizan cada vez más para protestar contra la industria del turismo, lo que incluye el turismo de cruceros. En los periódicos pueden verse protestas en algunos destinos históricos para los cruceros, tales como Venecia o Barcelona, o en destinos emergentes como el de Lisboa.

Las fórmulas «Todo incluido», ¿una trampa que favorece a las mega-naves sobredimensionadas?

En lo económico, también ha aumentado el debate en torno a las ventajas de los cruceros en las ciudades anfitrionas. Si bien en algunos puertos de base las ganancias se asocian al gasto de los turistas en vuelos y hoteles durante las noches anteriores o posteriores a la llegada o la salida de cruceros, esto resulta más dudoso para los puertos de tránsito. Además, con los paquetes "todo incluido", que son una parte esencial del marketing de los cruceros, las embarcaciones de crucero se convierten en verdaderos destinos por sí mismos. Los principales motores económicos de las embarcaciones son efectivamente su capacidad y los equipos adicionales a bordo, especialmente en el ámbito de las distracciones, que generan nuevos ingresos para los propietarios, y a su vez reducen el dinero disponible para el consumo de los pasajeros en los destinos turísticos. Además, estas grandes embarcaciones, debido a su preocupación por la rentabilidad de la oferta a bordo, pasan poco tiempo en las ciudades portuarias, reduciendo así el potencial de consumo de los pasajeros en la ciudad portuaria. Estas escalas cortas provocan además peaks de tráfico para los vehículos y peatones, mientras que la capacidad de acogida de los lugares y de las atracciones turísticas es, efectivamente, limitada, lo que conlleva la frustración de un número considerable de pasajeros de los cruceros.



La interfaz puerto-ciudad en Livorno.

Antes de la crisis : ampliación del campo de los cruceros

La situación en la cual se encontraba el sector antes de la COVID era por lo tanto doble. Aunque los casos en los que existe tensión social en torno a los cruceros concitan gran atención por parte de los medios, hay muchas otras ciudades portuarias que compiten para atraer a los pasajeros en tránsito o para convertirse en puerto de base. Esto demuestra que, aunque en algunos casos las externalidades negativas apuntan al rechazo social de los cruceros, en otros casos en las mismas rutas o países siguen deseándose sus resultados positivos y considerándose que vale la pena invertir en infraestructura o en campañas de marketing. Aún más, en las mismas ciudades donde se desencadenan protestas ciudadanas contra la presencia de cruceros, los actores económicos y las instituciones públicas abogan por la presencia de cruceros debido a su impacto económico y la generación de empleo que se les asocia.

Esta dualidad se evidencia también en el enfoque con respecto a las externalidades negativas. Por un lado, en las ciudades portuarias con intensa actividad de cruceros, es necesario que los participantes locales coordinen sus acciones, lo que incluye también a la industria, con el fin de reducir los efectos adversos y recuperar un cierto equilibrio. En algunos casos esto podría implicar la imposición de duras limitaciones a las cifras de pasajeros y cruceros. Por otro lado, es necesario que las ciudades portuarias que son «recién llegadas» al sector de los cruceros aprendan a partir de los casos de ciudades más antiguas y desarrollen planes para darle estructura al potencial de crecimiento y responder a las externalidades negativas. Este proceso se ve agravado por la mano de hierro que aplican las empresas navieras a los puertos: pueden presionar a los puertos para obtener descuentos en las tasas, inversiones y servicios adicionales, amenazándolos con la sanción máxima de no volver a realizar escalas en el puerto. Es una amenaza real que podría traducirse en pérdidas súbitas y masivas de carga para los puertos, dado que las navieras operan en alianzas que comparten buques.



Un paquebote llega a Livorno sobre la vigilancia de la Torre del Marzocco.

En el Mar Tirreno, ciudadanos muy atentos

Un ejemplo de la situación descrita anteriormente puede ser encontrado en los puertos del Mar Tirreno. En Livorno, donde la actividad de cruceros existe desde los años 2000, los actores locales han comenzado a tener que enfrentar las críticas de la sociedad civil, que nota más las externalidades negativas que los beneficios económicos en la ciudad y el territorio. Al ser la puerta de entrada de las ciudades artísticas de la Toscana, Livorno es visitada por los pasajeros de los cruceros sólo de forma minoritaria, generalmente al regreso de las visitas oficiales organizadas por el operador. Son especialmente las tripulaciones quienes visitan la ciudad y consumen en la escala realizada en el puerto, pero no basta para significar un impacto importante en la economía, a pesar de que presenta varias ventajas. Sin embargo, Piombino es una ciudad que (¿aún?) no conoce este crecimiento del tráfico que los actores locales han empezado a observar con interés. Los cruceros podrían representar, después de la pandemia, una oportunidad mayor para los puertos más pequeños, que, debido a la menor popularidad de su territorio, pueden favorecer más aún un turismo sostenible y por lo tanto pueden convertirse en sinónimos de autenticidad.

Otra polémica relativamente nueva se ha asociado a la construcción de terminales de cruceros. Estas instalaciones son con frecuencia una infraestructura "imprescindible" para negociar con las líneas de cruceros que se convierten en puerto de base, y, por consiguiente, potencian al máximo el impacto positivo. Aun cuando las terminales pueden convertirse en enlace para la interacción entre la ciudad y el puerto, su ubicación puede generar algo de controversia. Por un lado, una terminal de cruceros cerca del centro de la ciudad puede ofrecer ventajas medioambientales, ya que los pasajeros pueden desembarcar cerca de las principales atracciones sin necesitar de otros transportes contaminantes. Por otro lado, la actividad de los cruceros en una ubicación central implica la expulsión de gases contaminantes sobre zonas pobladas, lo que aumenta el problema medioambiental. Además, una ubicación central puede motivar al turismo a visitar zonas populares en lugar de explorar nuevas opciones.

El dilema que muchos gobiernos locales y nacionales enfrentaban antes de la pandemia en relación con el turismo, y en particular con los cruceros, estaba relacionado con un fenómeno mundial y con el enorme aumento del turismo urbano y los viajes internacionales durante los últimos años. En muchos casos, podemos decir que los destinos turísticos más masivos son víctimas de su propio éxito. Durante los años anteriores a la pandemia se tomaron medidas más drásticas en las ciudades portuarias más visitadas. Un ejemplo famoso es el caso de Dubrovnik, donde la autoridad portuaria tomó la decisión de limitar la cantidad de cruceros y pasajeros cuyo ingreso y desembarco se permitía. Otro enfoque tiene que ver con aumentar el llamado «impuesto turístico" para compensar los costos ocultos de la actividad. Este ha sido el camino que están tomando ciudades como Ámsterdam o Venecia. En el caso holandés, los pasajeros de cruceros en tránsito deben pagar desde 2019 una tarifa adicional de 8 euros. Esta medida ya produjo ese mismo año una disminución del 40 % del número de escalas, lo que

planteó importantes inquietudes entre los operadores de las terminales de cruceros. La ciudad de Venecia sigue un rumbo similar con un nuevo impuesto a los turistas que pasan un día, cual sea su medio de transporte, que comenzó a aplicarse en julio de 2020. En el caso italiano, el impuesto se adaptará a la cantidad diaria de visitantes con base en estadísticas de años anteriores. De esta manera, los turistas que visitan la ciudad durante un día tranquilo pagarán 3 euros, mientras que en los días críticos esta tarifa podría llegar a los 10 euros. Queda pendiente la pregunta de si en el nuevo contexto pospandemia las autoridades locales seguirán aplicando estas medidas o si las pospondrán para estimular el turismo como un vector de recuperación económica, si bien de manera más sostenible.



El viñedo cerca de Bordeaux, donde la viña esta bordeada por el Atlántico.

Entre la esperanza y la prudencia: la relación ciudad-crucero en Burdeos

En algunos casos, la relación entre las ciudades portuarias y los cruceros era bastante equilibrada, dada la cantidad relativamente baja de cruceros y de pasajeros, o la configuración de las instalaciones portuarias. Tal es por ejemplo el caso de Burdeos (una ciudad de 800.000 habitantes, que recibe normalmente entre 6 y 7 millones de habitantes al año), donde las grandes embarcaciones atracan en Verdon, en la desembocadura del Estuario de Gironda, sin mayores restricciones (puerto "comercial" alejado de los habitantes". En la terminal del centro de la ciudad, tan sólo pueden atracar 2 embarcaciones más pequeñas, de hasta 260 m de largo y de tonelaje limitado por las restricciones náuticas del río. Cumple por lo tanto el papel de "puerto boutique", recibiendo a embarcaciones de lujo de entre 80 y 1000 pasajeros, y un máximo de 1500 a 2000 al día, aunque generalmente menos, debido al calendario menos intensos de estos buques que suelen quedarse una o dos noches. En Burdeos, las repercusiones económicas para el territorio son muy importantes, debido a que se trata de pasajeros con un alto poder adquisitivo, y también al hecho de que las escalas son largas y en pleno corazón de la ciudad, cerca de todos los comercios y restaurantes.

Las ventajas de Burdeos -un marco excepcional-, escala en el corazón de la ciudad clasificada por la UNESCO, todas las actividades además de los negocios y restaurantes "al alcance del bolsillo" dan origen, sin embargo, a polémicas y preocupación por parte de algunos habitantes u opositores, que se quejan de la cercanía de las embarcaciones y de una supuesta contaminación. Un estudio llevado a cabo en 2018 durante más de dos meses en temporada alta por parte del organismo encargado de la calidad del aire en Burdeos (ATMO) demostró que, incluso con actividad duplicada, las emisiones de elementos contaminantes seguían muy por debajo de los límites autorizados, y que su impacto en la contaminación de la ciudad es "marginal". Infelizmente, estos argumentos concretos y fácticos no fueron suficientes para calmar las críticas más enfáticas, lo que pone en evidencia que se trata de un desafío de los años que vienen y muestra la necesidad de una mejor comunicación, que incluya también las redes sociales, donde estos grupos son muy activos. El tema de las emisiones de los buques fluviales fue resuelto con la electrificación de los puestos de atraque, pero para las embarcaciones marítimas, es más complicado técnicamente, puesto que requieren potencias bastante superiores a las de sus iguales fluviales. El puerto y sus socios (metrópolis y pilotos), sensibles a la aceptabilidad de la actividad de los cruceros y deseosos de tomar en cuenta las preocupaciones de los habitantes ribereños, elaboraron una Carta de Buenas Prácticas Medioambientales, con el fin de minimizar los impactos de las escalas en el centro de la ciudad. La firma de esta carta por parte de las compañías es obligatoria para acceder a los atracaderos.

Renovar el waterfront para estimular los cruceros – el caso de Tánger



El waterfront de Tánger.

Otra perspectiva del mismo problema proviene de los proyectos de regeneración del waterfront que consideraban la industria de cruceros un pilar fundamental, tal como es el caso del Puerto de Tánger. El proyecto de Tánger, que fue lanzado en 2010, tiene como objetivo situar a esta ciudad marroquí como referencia turística en los mercados internacionales, logrando mantener un equilibrio medioambiental y cultural. El desarrollo de las actividades de cruceros, de ferry y de puertos deportivos, está relacionado con otros sectores comerciales. Esta operación fue

desarrollada basada en el diálogo entre los distintos actores del rubro turístico, especialmente el de los cruceros. Los buenos resultados que se han obtenido hasta el momento en el marco del diálogo Ciudad Puerto, y de la regeneración del waterfront, podrían verse afectados por la paralización de los cruceros y del turismo en general.

Ya podemos afirmar hoy en día que las consecuencias del Coronavirus para el sector de los cruceros han sido dramáticas, y que la lenta reanudación en algunos países europeos (Alemania, Noruega, Italia, etc.) se ve amenazada no sólo por el riesgo de una segunda ola, y sí por, una vez más, la mala imagen que acecha a los cruceros desde hace cierto tiempo. Pese a que el cambio climático y el turismo masivo son problemas globales cuyo alcance excede con mucho a las ciudades portuarias, los cruceros se han convertido en un símbolo para la sociedad. La presión ciudadana está afectando la gobernanza del puerto y de la ciudad, especialmente en aquellos casos europeos en los que el equilibrio es más precario. Después de la COVID, los cruceros han entrado a una nueva fase en la que, a su pesar y no obstante las disputas que ya despertaban, habrá que ver la pandemia como una oportunidad para acelerar el objetivo de organizar mejor el tráfico y sus repercusiones en las ciudades portuarias.

LA PARALIZACIÓN Y EL REGRESO DE LOS CRUCEROS

Desde el comienzo de la pandemia, los cruceros han estado en el foco debido a razones negativas. En diferentes regiones del mundo se identificó a los buques de crucero como el origen de los brotes, lo que produjo situaciones difíciles en las que las autoridades locales o la población se negaron al desembarco. La industria, forzada por las distintas autoridades locales, reaccionó a la difícil situación con la cancelación de los cruceros previstos para los próximos meses.

Recesión brutal y crisis mundial



Imagen de archivo del puerto de Lanzarote.

Se esperaba que en 2020 la industria de los cruceros llegara a los 32 millones de pasajeros en todo el mundo. Luego se presentó la COVID-19 y se detuvieron las operaciones en el mundo entero, lo que provocó importantes problemas para todas las partes involucradas. Es evidente que la forzosa paralización de estas actividades está generando un impacto considerable, especialmente en las ciudades portuarias y en las industrias asociadas. Entre las empresas de cruceros, Carnival Corporation anunció la revisión de sus programas de ventas de sus buques y la venta futura de 15 buques de crucero. Incluso las empresas de menor envergadura han resentido el desastre provocado por la pandemia. De hecho, la operadora turística alemana FTI Group anunció el cierre de su filial de cruceros (FTI Cruises) como parte de una reestructuración del grupo. En un estudio más reciente realizado por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), la organización de presión indicó que por cada día de suspensión de las actividades de cruceros en los Estados Unidos se pierden 110 millones de dólares estadounidenses y 800 empleos directos e indirectos. En aquellos países en que para muchas familias la industria del turismo es la principal fuente de ingresos, se trata de cifras relevantes que pueden concluir en un dramático escenario social.

Cancelaciones y restricciones: última escala para los cruceros del 2020

En la mayoría de los casos el calendario de reactivación de los cruceros se ha ido postergando constantemente a medida que la situación avanza. La prohibición impuesta a los cruceros en países como los Estados Unidos o Canadá hasta fines del verano fue seguida de la reacción de la organización de presión de la industria, CLIA, que anunciaba la cancelación de todas las operaciones hasta fines de octubre, época en que, de hecho, finaliza la temporada en muchos de sus principales mercados. Esto ocurrió luego de que el Centro para el control y la prevención de enfermedades de los Estados Unidos (CDC) ampliara su orden de «no navegar». En el intertanto, el CDC solicitó la contribución del público antes del 21 de septiembre con el fin de establecer la futura orientación que se dará a la salud pública y a las medidas preventivas en relación con los buques de crucero.

En Europa, durante el verano, varios participantes públicos y privados prepararon y publicaron pautas para ayudar en la reanudación de la actividad de los cruceros . Si bien todos concuerdan en el hecho de que el reinicio debe ser gradual, es necesario que todos los operadores garanticen que los viajes de crucero no arriesguen la salud de sus pasajeros y personal. El 27 de julio pasado, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y el Centro Europeo para la Prevención y Control de Enfermedades (ECDC) publicaron los «Lineamientos sobre una gradual reanudación de operaciones para los buques de crucero en la Unión Europea en relación con la pandemia de COVID-19». Se supone que esto es lo más oficial para las embarcaciones que navegan con pabellón de la Unión Europea y para los países del Espacio Económico Europeo en viajes internacionales y para aquellas en tránsito en sus puertos, con independencia del pabellón. Su objetivo es facilitar un reinicio seguro de las operaciones de los buques de crucero en la Unión Europea mediante la recomendación de medidas básicas que deben implementar

todos los implicados, al tiempo que se mantienen las normas generales sobre protección y seguridad.

Una apuesta arriesgada en el Mediterráneo: reiniciar el tráfico de cruceros

En la práctica, en las regiones en las que se propagó la COVID-19 a principios de año, como el Mediterráneo, en algunos países se tomó la decisión de darle la oportunidad a la reanudación del tráfico. Grecia volvió a abrir a los cruceros seis de sus puertos: El Pireo, Rodas, Heraclión, Volos, Corfú y Katákolo, además de permitir que los buques de crucero visiten cualquiera de los puertos luego de completar los procesos de autorización en el primer puerto donde atraquen en ese país. El 31 de julio pasado en Italia, luego de que el gobierno publicara un decreto específico, con nuevas reglas relacionadas con la propagación de la COVID-19 que abarcaba también a los cruceros, el Comité Técnico Científico nacional que asesora al Gobierno italiano en la lucha contra la COVID-19 redactó, con fecha 5 de agosto, un documento que se basa en el protocolo de seguridad definido por el Ministerio de salud italiano junto con el Ministerio de transporte e infraestructura con el objetivo de garantizar un reinicio seguro de las operaciones de los cruceros. La publicación de este documento permitió que el gobierno italiano publicara el 7 de agosto pasado un nuevo decreto específico mediante el cual, entre otros asuntos, se da luz verde oficial al reinicio de los cruceros. El primero en reiniciar, el 16 de agosto pasado, fue el MSC Grandiosa que estaba amarrado en el puerto de Génova, ofreciendo sus servicios únicamente a pasajeros provenientes del espacio de Schengen en un itinerario que abarcó a Civitavecchia, Nápoles, Palermo y La Valletta, lugares donde las autoridades habían aprobado el protocolo sobre salud y seguridad con el fin de dar apoyo al reinicio de las operaciones, volviendo a abrir el puerto a la actividad de cruceros . Costa anunció su primer itinerario posconfinamiento a partir del 6 de septiembre.



El Mar Tirreno en Piombino.

En otros países, la mayoría de las empresas de cruceros han postergado sus actividades hasta septiembre, e incluso para más tarde, y en muchos casos han cancelado la temporada. Si bien hay algunas empresas, como Tui Cruises que reiniciaron sus operaciones, lo están haciendo con itinerarios y cupos limitados, una excepción a la regla. En otras regiones tales como Sudamérica la situación sigue siendo incierta debido a las complejidades en la coordinación de las prohibiciones impuestas a los viajes, las cuarentenas forzadas para los visitantes extranjeros y las nuevas normas sobre seguridad. Por ejemplo, en Chile, la industria ya considera perdida la temporada de cruceros de 2020. En esta situación es posible que los sectores subordinados, tales como los cruceros fluviales, lleven cierta ventaja. En los ríos europeos tales como el Danubio, el Rin y el Main, los buques de pasajeros han estado operando desde junio, aunque en menor cantidad y frecuencia. Otro ejemplo son los cruceros de CroisiEurope, que comenzaron a navegar por el río Sena, en Francia, desde mediados de julio.

La situación en los puertos de los 3 países estudiados Italia – Puertos del Mar Tirreno (Livorno, Piombino y Portoferraio)

En cuanto al tráfico de cruceros, los puertos del Mar Tirreno no recibieron escalas durante la pandemia y la reanudación a partir de mediados de agosto por parte de MSC, y en septiembre por parte de Costa, no incluye ninguna escala en estos tres puertos. Las reservas de otras compañías para el otoño se mantienen en este exacto minuto: para Livorno, por ejemplo, 21 escalas hasta diciembre, para los otros puertos alrededor de treinta en total. Sin embargo, varias señales dejan a pensar que seguramente el tráfico de cruceros de los puertos del sistema del Mar Tirreno, al igual que el de los otros puertos analizados en este artículo, no será restaurado antes de 2021. En una previsión más optimista, se prevé la reanudación para el otoño, mientras que en una más pesimista, a inicios de 2021. En ambos casos, la pérdida económica de esta situación alcanza tres niveles de gastos: los de los pasajeros, los de las tripulaciones, y los de los servicios, tanto técnicos como náuticos y aquellos correspondientes a los pasajeros.



La ciudadela de Livorno, localizada sobre en waterfront de la ciudad.

Entre enero y marzo de 2020 Livorno sólo había tenido 9 escalas, con 18.459 pasajeros, mientras que no se registró ninguna escala en Piombino y Portoferraio. En comparación con las cifras de 2019, es fácil notar la enorme pérdida que han vivido los puertos del sistema, al igual que todos los puertos de cruceros.

Cierto impacto visual, a la vez negativo y positivo, fue representado por las dos embarcaciones recibidas en lay-up (escala técnica): el Costa Diadema, en el puerto de Piombino desde el 29 de marzo hasta el 4 de junio, con 1.255 pasajeros, todos tripulantes, entre los cuales algunos contagiados por el virus, y el Seven Sea Voyager en el puerto de Livorno desde fines de mayo, con 108 pasajeros a bordo COVID free, como se define técnicamente a los pasajeros no contagiados. Negativo en su referencia inmediata a la situación de este periodo de la pandemia. Positivo, ya que para Piombino, por ejemplo, al igual que para otras ciudades portuarias que presentan un tráfico de cruceros mínimo, y por lo tanto no conocen totalmente sus ventajas ni sus eventuales desventajas.



La orilla de la Garona en Burdeos.

Francia - Burdeos

Ninguna escala en Francia hasta mediados de julio en 2020, con el impacto que podemos imaginar en el conjunto de los puertos y destinos implicados. El puerto de Burdeos debía recibir en el conjunto de estos lugares, y especialmente en el centro de la ciudad de Burdeos, una temporada récord, entre abril y octubre de 2020, con 65 buques para cerca de 50.000 pasajeros para los cruceros marítimos. En Burdeos, acogemos a pasajeros de más de 80 nacionalidades, pero 40% de los pasajeros son americanos, 25% ingleses y 20% alemanes.

La evolución de la pandemia, especialmente en los Estados Unidos, y la reciente cuarentena impuesta por el Reino Unido, no permiten proyectar que podría salvarse el fin de temporada. Uno de los pocos comentarios positivos vino de la compañía Ponant, que pudo implementar un programa de cruceros de verano en Francia, con salida desde algunos puertos franceses (entre los cuales se encuentra Burdeos) con un protocolo muy estricto y un número de pasajeros muy limitado. Aunque la nueva reglamentación autoriza a 250 pasajeros, Ponant no embarca a más de 80 cada sábado, para un recorrido a lo largo del litoral.

El impacto de la Covid-19 también alcanza los cruceros fluviales. Habitualmente, las 5 compañías que proponen cruceros en el estuario de la Garona/Dordoña/Gironda, reciben a 28.000 pasajeros al año, especialmente a americanos, británicos y australianos. Dadas las restricciones de viajes, estas actividades también se vieron muy afectadas. Una de estas compañías, Croisieurope, puso a disposición su buque Cyrano de Bergerac para recibir al personal de la salud durante el confinamiento. Más tarde, a mediados de agosto, este buque retomó sus actividades en Burdeos, pero todas las otras embarcaciones permanecieron detenidas.

Marruecos - Tánger

En el caso de este país del Norte de África, la Dirección General de la Marina Mercante decidió suspender temporalmente, a partir del 12 de marzo, el acceso a los puertos marroquíes a todas las embarcaciones deportivas, de cruceros y de pasajeros. Evidentemente, el impacto económico fue importante. El precio a pagar por una restricción eficaz de la propagación del virus en Marruecos. Detención total del sector turístico. Las primeras cifras de la Oficina Marroquí de Turismo hablaban de un rubro casi absolutamente detenido, con cifras que se encontraban a la altura de esta crisis sin precedentes, con un número de reservas que al 1ero de abril había bajado en -98% con relación a la misma fecha del año anterior.

Una situación dramática, cuyo impacto se hizo sentir de forma inmediata en términos de volumen de negocios en la ciudad de Tánger, y en particular en el Puerto de Tánger, uno de los principales actores turísticos de la región. El año 2020 habría sido, por distintos motivos, un muy buen año para los cruceros, con una tendencia positiva al crecimiento, especialmente con relación al inicio de nuevos programas y el aumento de 31,3% del número de pasajeros de cruceros en comparación al año anterior.

RESPUESTAS Y MEDIDAS PARA EL REGRESO DE LOS CRUCEROS EN LAS CIUDADES PORTUARIAS

Hoy en día el principal sentimiento compartido en todo el mundo es el de incertidumbre. Debido a que las empresas de cruceros han debido postergar constantemente su fecha de regreso a la actividad, y a que muchas consideran perdidas sus temporadas de verano, se ha vuelto más clara la necesidad de reaccionar y reactivar la economía.



El puerto de Fuerteventura. En las Canarias ciudades y puertos colaboran para reactivar los cruceros.

Reacciones locales a un problema global: ejemplos del Tirreno y de Canarias

También han reaccionado los gobiernos locales y regionales de las zonas turísticas. Bajo la amenaza de un desempleo masivo en el sector, los gobiernos de las zonas turísticas, como el de las Islas Canarias en España, proponen nuevas medidas. Junto con las autoridades portuarias locales de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife establecieron una comisión técnica para la creación de un corredor marítimo seguro y para reiniciar los cruceros. Esta comisión estará a cargo de coordinar un protocolo sanitario que incluirá medidas tales como un seguro de salud obligatorio para las líneas de cruceros destinado a cubrir todos los posibles gastos médicos de sus pasajeros relacionados con la COVID-19, la reducción de su capacidad (no más allá del 60 a 70 %), el aumento a bordo de personal de salud, y un protocolo de seguimiento y desinfección de los buques al término de cada viaje. El problema principal sigue siendo la coordinación a mayor escala de las distintas iniciativas. Si la meta es la reactivación del sector, incluidos sus itinerarios tradicionales, será necesario armonizar las distintas medidas que se han impuesto a niveles locales o regionales. De no ser así, seguirá existiendo incertidumbre y aumentando la falta de seguridad en las empresas, viajeros y ciudadanos locales.

Los puertos del sistema portuario del Mar Tirreno no sólo han estudiado medidas para prevenir y reaccionar ante la pandemia de la COVID, pero también, durante el verano, se han entrenado gracias a la reactivación del tráfico ferries y están listos hoy en día para reanudar los cruceros . Estas medidas se concentraron tanto en los trabajadores como en los usuarios de los puertos, teniendo en mente que la terminal de pasajeros de Livorno es gestionada por una sociedad privada, Porto di Livorno 2000, mientras que, en otros puertos del sistema, el tráfico de pasajeros es directamente administrado por la Autoridad Portuaria. Las medidas y los documentos relativos son por lo tanto distintos, incluso si han sido emitidos con el consenso de todos los actores institucionales del sector, en particular aquellos implicados en los temas de seguridad (safety et security).

La seguridad sanitaria es lo primero y lo más importante -también para las tripulaciones

En lo relativo a los usuarios de los puertos, las medidas y los documentos fueron implementados en primer lugar en los puertos de Piombino y Portoferraio, debido a la continuación del tráfico de pasajeros durante la pandemia. También en Livorno, la organización de la reanudación del tráfico de pasajeros ferries para Cerdeña y Córcega (respectivamente a inicios y mediados de junio) conllevó la producción de documentos. Después del Decreto del Presidente del Consejo de Ministros del 17 de mayo (DPCM 17 maggio 2020), a inicios de junio un Plan de prevención y de proyección (PPP) con directrices para el tráfico de pasajeros entre Piombino, Portoferraio, Rio Marina y Cavo fue presentado por la Autoridad del Sistema Portuario . Un poco después, en Livorno, después de una "conferencia de servicios" el 17 de junio entre la Región Toscana, la Municipalidad de Livorno, la Capitanía del puerto, la Oficina de la Salud Marítima y la sociedad Porto di Livorno 2000, también se definió un protocolo de prevención para la zona portuaria. En base a este documento, la Autoridad de Sistema Portuario emitió un documento enfocado en Livorno, incluyendo las directrices de las medidas generales. La sociedad Porto di Livorno 2000 produjo, a su vez, un protocolo específico relativo a los pasajeros de ferries . Con relación a los pasajeros de cruceros, las directrices específicas serán elaboradas con las otras terminales y actores italianos del sector.

Está claro que los puertos desean reanudar los cruceros, que componen una actividad que involucra a tantos socios, y por supuesto, esto sólo será posible respetando de forma estricta las medidas y protocolos sanitarios nacionales e internacionales. En el caso de Burdeos, las nuevas instalaciones de la Región de Médoc ya se encuentran preparadas para las nuevas reglas post-Covid. Aunque el calendario de cruceros para 2021 no ha sido modificado aún, todo dependerá de la situación a fines de 2020 e inicios de 2021, y de la capacidad financiera de las empresas del rubro. Hasta el momento, los expertos proyectan que las actividades "normales" se reanudarán en 2023, pero existe una esperanza de que los destinos considerados "seguros" con protocolos sanitarios serios, puedan ganarse la confianza de las compañías y de los pasajeros, y puedan recuperarse más pronto.



Paquebote en Tánger. Para el momento, todas las naves estan inmovilizadas.

Objetivo: ¡continuación del trabajo!

Es evidente que la situación es dramática, y no sólo en Europa. En Marruecos, por ejemplo, las medidas estrictas de distancia social, al igual que en todos los otros países, perjudicaron gravemente la vida cotidiana, y en particular las actividades turísticas. La disminución de estas medidas estrictas se determina con base a la evaluación de la situación en las comunas y provincias, con comisiones que incluyen al Ministerio de la Salud, los gobernadores y los Walis. En el caso concreto del Puerto de Tánger, durante la detención temporal de todas sus actividades portuarias, la organización trabajó en tres niveles. Para la gestión, dispuso una célula de crisis con el fin de minimizar el impacto de la crisis, estableciendo un contacto directo con las autoridades competentes para reanudar las actividades en cuanto sea posible. La empresa también elaboró un plan de continuidad de las actividades (PCA) que incluye todas las medidas necesarias para combatir una eventual propagación del virus, y para analizar los riesgos relacionados con la recepción de los pasajeros. En términos de infraestructuras, todos los proyectos de la zona portuaria fueron respetados: adecuación de las plazas públicas, ampliación de la avenida que lleva al Puerto, conclusión de las obras de la 2da dársena. En materia de comunicación, el Puerto de Tánger ha estado en contacto con todos los actores involucrados en el rubro, incluyendo a los puertos y las compañías de cruceros.



Naves de cruceros de diferentes tamaño.

OPORTUNIDADES PARA REPENSAR LA RELACIÓN CRUCERO - CIUDAD - CIUDADANO

Los gobiernos de todo el mundo se apresuran a lanzar paquetes de reactivación económica al costo de aumentar su endeudamiento nacional. La inversión pública, en especial la destinada a infraestructura, se ha señalado como uno de los vectores clave para el relanzamiento de la economía, la reducción del impacto de la crisis y la implementación de los objetivos de sostenibilidad del acuerdo ecológico. Esta inversión pública podría acelerar la transformación de

las instalaciones portuarias, lo que reduciría el impacto de la actividad de los cruceros sobre el medioambiente. El desarrollo de un más sostenible suministro eléctrico desde tierra para los buques era algo que ya estaba en marcha en muchos de los principales puertos, y es una transformación cuya intensidad es necesario redoblar, forzando la adaptación de la industria.

Repensar las escalas del crucero: ¡el tamaño importa!

Otro desafío clave es la escala de los buques de crucero y la cantidad de visitantes. La imposición de límites se ha considerado casi una idea prohibida dentro de este sector, aun cuando, antes de la COVID-19, ya se implementaban en ciudades portuarias como Dubrovnik. Llegó el momento de considerar la habilitación de nuevos sistemas que mejoren la gestión de las escalas de los cruceros, en particular en las ciudades portuarias cuyo equilibrio social y medioambiental es frágil. El reinicio del sector ofrece la oportunidad de llevar a cabo este debate y considerar cuáles son los límites para nuestras ciudades. Como hemos visto, el tamaño de los buques, basado en economías de escala, impone desafíos para muchas ciudades portuarias. Incluso antes de la pandemia existían iniciativas coordinadas para presionar a la industria desde el sector de los puertos. La autoridad portuaria de Venecia lanzó en 2019 la «Llamada a la acción de 2030 para cruceros» en cooperación con ocho puertos de cruceros europeos, destinada a elaborar estrategias comunes para lograr la sostenibilidad en estos. Los debates siguieron en 2020, centrándose en asuntos tales como el de combustibles más limpios y suministro eléctrico desde tierra, si bien abordaron también el asunto del tamaño de los buques, llegando incluso a proponer para estos un tamaño de "clase Europax", más compatible con los puertos marítimos europeos.

El turismo de mañana será equilibrado - o no será

Esta también es una oportunidad para replantearse el tipo y la intensidad de turismo que sería razonable para las ciudades portuarias y los territorios litorales. Uno de los principales problemas que había antes de la pandemia era la concentración de visitantes en puertos específicos y en zonas de las ciudades portuarias. Como ya expresamos, existe un contraste notable entre el exceso de turismo en algunos destinos, en tanto que en otros se compite por atraer a las líneas de cruceros. La necesidad de establecer protocolos sanitarios comunes, que sean coherentes con los diferentes destinos de un itinerario, es también una base para mejorar la coordinación entre los puertos para presionar por una distribución equilibrada de los puertos de tránsito y los pasajeros.

Los casos extremos en los cuales hay decenas de miles de pasajeros que llegan al mismo tiempo han contribuido a la imagen negativa del sector que también está presente en otros casos en los que la contribución al turismo masivo no es tan importante. Sin embargo, permanece la imagen de un turismo excesivo, y algunos de los efectos positivos no son comunicados de forma clara. El desafío principal consiste en este caso en mejorar la comunicación y la coordinación de todos los actores. Las ciudades portuarias, las autoridades portuarias y las empresas deben colaborar de forma más estrecha con relación a estos temas. La importancia

de la comunicación entre los actores del sector y las autoridades, y también con relación a los usuarios y los ciudadanos, ha sido uno de los aspectos clave durante la fase crítica de la crisis, y es aún más imperativa cuando se trata de reanudar el tráfico. La comunicación será crucial para la reanudación, con la necesidad de nuevas campañas para tranquilizar a los mercados, las ciudades y los ciudadanos. Las organizaciones internacionales tendrán un papel esencial en la recuperación de la confianza entre todos los actores del ecosistema del sector de los cruceros.

Un waterfront ecológico en las ciudades turísticas

Para las operaciones de waterfront urbano, como el puerto de Tánger, el objetivo será combinar los ejes de desarrollo sostenible establecidos en el plan medioambiental inicial, y la actividad de los cruceros. Incluyendo, por ejemplo, las medidas que también han sido encontradas en otros puertos, como la reutilización de los materiales de demolición, la reutilización de la arena de dragados y la vigilancia de la calidad del agua y de los sedimentos. En lo relativo a las actividades de crucero, el objetivo es seguir con la programación de las escalas, tal como fue hecho hasta el momento, con buques de pequeñas y medianas dimensiones, de forma que se genere de manera óptima el flujo de los pasajeros de cruceros en las excursiones. El plan también prevé inversiones en la movilidad sostenible para los pasajeros de cruceros, como la implementación de un teleférico. Facilitará el acceso entre el Puerto y las marinas, el centro de la ciudad y la Medina (casco antiguo), un medio de transporte ecológico para todos los pasajeros de cruceros para observar la bahía de Tánger, y para acceder de forma lúdica a todos los puntos de interés turístico de la ciudad.



El waterfront de Tánger visto desde la ciudad vieja.

REFLEXIONES FINALES SOBRE EL FUTURO DE LOS CRUCEROS

Esta pandemia evidenció debilidades, de forma reiterada y en distintos niveles, sobre todo en los tomadores de decisiones, tanto de nivel local, como nacional o internacional. Su gestión ha conllevado atrasos en los procesos de tomas de decisiones, permitiendo de esta forma una

propagación rápida del virus en primavera. Hubo una confusión creciente y una divulgación de informaciones contradictorias. Esto llevo a más incertidumbre y desconfianza por parte de la población. Con relación al tráfico de cruceros, la imagen de embarcaciones viajando desde un país hacia otro en búsqueda de refugio, le agregó un toque macabro al simbolismo del turismo de masa, que acecha a los cruceros desde hace ya cierto tiempo. Todo esto, con una campaña mediática de nivel internacional en todo tipo de canales de comunicación (prensa online y offline, televisión, radio, seminarios, ...) que no hizo sino reforzar una situación de incertidumbre.



Un nave de cruceros sin pasajeros.

Incertidumbre global: ¿no hay más amor por el crucero?

Actualmente, la incertidumbre persiste: a pesar de que hay diversas investigaciones científicas en curso, no sabemos cuánto tiempo seguirá activo el virus en nuestras vidas. Por lo tanto, los tests y las condiciones particulares podrían seguir en el corto y medio plazo, y deberemos adaptarnos, tanto en nuestras vidas personales como profesionales. Sin duda alguna, la restricción de los viajes y la apertura de las fronteras siempre dependen de los gobiernos nacionales, y hemos presenciado este verano el fenómeno del turismo de proximidad, en una dimensión nacional y a veces regional.

Por consiguiente, en este contexto complejo, será difícil para la industria de los cruceros establecer planes en el largo plazo, puesto que la mayoría de sus actores necesitará entre dos y tres años para poder recobrar su impulso . Sin embargo, si queremos sacar una lección valiosa de la pandemia, debemos verla como una oportunidad para acelerar el objetivo de organizar mejor el tema del turismo de cruceros, y como una oportunidad de repensar la relación cruceros-ciudad-ciudadano. Antes de la Covid-19, había frecuentemente una especie de aceptación del hecho de que era imposible "invertir el vapor" para impulsar los cambios necesarios y reorientar el sector hacia un nuevo modelo. Esta oportunidad se nos da actualmente, ya que el sector fue obligado a detenerse, y se prepara para volver a arrancar durante los meses que vienen. Es por lo tanto imperativo intentar encontrar nuevas formas de recibir cruceros en las ciudades portuarias, de una manera más sostenible, basándose en lo que hemos aprendido durante este periodo, pero también en lo que ya sabíamos antes, pero que no tomábamos totalmente en cuenta para no "desacelerar el motor".

El regreso de los cruceros anteriores puede no realizarse

Efectivamente, vimos al inicio de este artículo que existía la necesidad, antes de la crisis de la COVID-19, de una renovación del rubro de los cruceros. Hoy en día, si bien los desafíos enfrentados por los cruceros y las ciudades portuarias y las soluciones innovadoras para asegurar la cohabitación de las actividades deben priorizar el cómo evitar que el virus se propague a bordo, también es verdad que debemos volver rápidamente, una vez que hayan sido esclarecidos los efectos de la crisis, al tema de los cruceros sostenibles. Por ejemplo, un cierto regreso del waterfront, con usos mixtos en las terminales de pasajeros, en los que las actividades comerciales (negocios, cafés, restaurantes, etc.) podrían en parte focalizarse también en los habitantes, es lo que empieza a ser preconizado como posible medida para enfrentar los desafíos sociales impuestos por la crisis en el sector de los cruceros.

Más allá que la pandemia: que la industria de los cruceros colabore con los territorios

En este sentido, si bien la primera etapa en este momento exigente consiste en reforzar la cooperación en lo relativo a las medidas sanitarias y la gestión de la COVID-19 para lograr crear estándares internacionales (mismas medidas en todos los países), para permitirles a las navieras y a las ciudades portuarias la reanudación de sus actividades de manera más efectiva es necesario ver más allá de la pandemia. La comunicación, que ha sido a veces deficitaria en los últimos meses, será esencial para la colaboración entre los actores, y también como herramienta de acercamiento con relación a los que tienen intereses, para el regreso de los clientes, pero también para el consentimiento de los ciudadanos. Tal como lo mencionábamos en la introducción, la pregunta no es si "queremos los cruceros o no": debemos hacer que los cruceros colaboren con el territorio, para promover un turismo más respetuoso del medioambiente, de la ciudad y de las personas. En este sentido, si bien la primera etapa en este momento exigente consiste en reforzar la cooperación en lo relativo a las medidas sanitarias y la gestión de la COVID-19 para lograr crear estándares internacionales (mismas medidas en todos los países), para permitirles a las navieras y a las ciudades portuarias la reanudación de sus actividades de manera más efectiva es necesario ver más allá de la pandemia. La comunicación, que ha sido a veces deficitaria en los últimos meses, será esencial para la colaboración entre los actores, y también como herramienta de acercamiento con relación a los que tienen intereses, para el regreso de los clientes, pero también para el consentimiento de los ciudadanos. Tal como lo mencionábamos en la introducción, la pregunta no es si "queremos los cruceros o no": debemos hacer que los cruceros colaboren con el territorio, para promover un turismo más respetuoso del medioambiente, de la ciudad y de las personas.

CRUCEROS Y CIUDADES PORTUARIAS: ¿QUÉ FUTURO DESPUÉS DE LA RUPTURA DEL COVID-19?



Beatriz Tovar de la Fé (Catedrática de Economía Aplicada, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Spain)



Pedro Marín Cots (Jefe OMAU, Ciudad de Málaga, Spain)



Pino Musolino
(Comisionado especial
y presidente interino,
Mar Adriático Norte
Autoridad Portuaria,
Italia)



Marcelo Peyregne (Gerente General, Puerto de Buenos Aires, Argentina)

En este webinar en español, los ponentes extraen conclusiones de este cese forzado de actividad y explican cómo vislumbran el futuro del sector para los próximos años.

RECURSOS ADICIONALES:

- Presentación de AIVP en el Cartagena Cruise Dialogue
- AIVP DOC(k) Cruises, between dream and reality
- Artículo del Dr. Pedro Marín Cots

VER LA REPETICIÓN

CRUCEROS Y CIUDADES PORTUARIAS, LISTOS PARA REGRESAR



Francesca Morucci (Promotion and Public Relations Office of the North Tyrrhenian Sea PortNetwork Authority)



Carlos Mondaca
(Vice-President of AIVP,
responsible for Public
Affairs of the Port of
SanAntonio in Chile
and Chairman of the
Corporación de Puertos
del Cono Sur)



Jamil Ouazzani (Director of Marketing and StrategicIntelligence of the Port Management Company of the City of Tangier)



Laurence Bouchardie, (Head of the MarketingDepartment – Head of Cruise Bordeaux – Port of Bordeaux Atlantic)

Webinar en francés sobre las consecuencias de la interrupción de la actividad de cruceros en la relación ciudad-puerto y las perspectivas de futuro.

RECURSOS ADICIONALES:

PORT OF BORDEAUX:

Cruise ship Charter

NORTH TYRRHENIAN PORT NETWORK AUTHORITY:

• General Guidelines for Preventing the Spreading of Covid-19 in the Port - Commercial Sector

Piombino, Portoferraio, Rio and Cavo port

- Prevention protection plan
- Rules for passengers

VER LA REPETICIÓN

DESPUÉS DEL DRAMA DE BEIRUT, ¿HACIA UNA MOVILIZACIÓN CIUDADANA POR MÁS SEGURIDAD INDUSTRIAL EN LAS CIUDADES PORTUARIAS?

OLIVIER LEMAIRE



M. Xavier lemoine, Director General de la AIVP

Este texto es una traducción de la opinión de Olivier lemaire, Director General de la AIVP, publicada originalmente en el sitio web LaTribune.fr.

Varios días después del drama que tuvo lugar el 4 de agosto en el puerto de Beirut y sin querer sacar conclusiones precipitadas de la investigación que tan sólo acaba de empezar, se sospecha ya la existencia de problemas, infelizmente conocidos, de gestión en el almacenamiento de 2750 toneladas de nitrato amónico, un producto químico altamente explosivo bajo algunas condiciones.

Un gran número de comentarios en la prensa internacional afirman hoy que muchos puertos en el mundo son potenciales «Beirut». Ante las impresionantes imágenes que han dado la vuelta al mundo mostrando los estragos provocados no tan sólo en el puerto, sino también en el conjunto del área urbana, los ciudadanos de las ciudades portuarias están evidentemente preocupados. Ya en 2015, después del terrible incendio que había destrozado el puerto de Tianjin (China) y sus consecuencias en términos de contaminación química pesada en toda la ciudad, en un contexto de negligencia y corrupción, asociaciones ciudadanas, representantes electos, y organizaciones internacionales llamaron la atención de las autoridades portuarias y del conjunto de los actores del rubro con relación a estos temas de seguridad. Está claro que, una vez más, una movilización de este tipo tendrá lugar durante los próximos días y meses.

PUERTOS URBANOS Y RIESGOS INDUSTRIALES

Con el crecimiento asombroso de los intercambios internacionales en medio siglo de globalización, el transporte y el almacenamiento de los materiales peligrosos, a veces realizado en el corazón de densas aglomeraciones, se han desarrollado de forma proporcional y como consecuencia ha implicado el riesgo de accidente grave. Para prevenir este tipo de catástrofes, las autoridades portuarias han establecido desde hace mucho tiempo rigurosos procedimientos de gestión y de seguimiento del riesgo industrial. Un accidente sigue siendo un fenómeno raro y su origen, tal como parece serlo el de Beirut, se encuentra generalmente en una multiplicidad de factores. El riesgo cero no existe, y los habitantes de las ciudades portuarias son frecuentemente llamados a recordar que ellos también viven cerca de recintos industriales sensibles, con procedimientos que deben ser respetados. En Francia, desde 2003, los planes de prevención de riesgos tecnológicos (PPRT) que asocian a todos los actores involucrados y la población, se multiplican en las zonas urbano-portuarias desde Dunkerque hasta la isla de Reunión... Desde hace más de una década, se desarrolla una normativa específica con relación al transporte de las mercancías peligrosas en los puertos, en vínculo con las diversas convenciones internacionales (ISPS, SOLAS, ...). La cuestión clave es saber en qué medida estas múltiples instancias reglamentarias internacionales y nacionales son efectivamente aplicadas en el terreno.

HACER LA CIUDAD CON EL PUERTO, UNA CUESTIÓN DE CON-CERTACIÓN Y NEGOCIACIÓN ANTE LOS RIESGOS

El tema cobra una considerable importancia a partir del momento en que la mayoría de las ciudades portuarias desean acercarse de su puerto en el marco de operaciones de transformaciones urbanas con waterfronts "con vistas al puerto". Un puerto significa centenas de hectáreas que albergan actividades industriales riesgosas, pero también significa a diario camiones, trenes y embarcaciones, que, si bien son necesarios para el transporte de las mercancías peligrosas, pasan a veces cerca de las viviendas, de las escuelas, de los museos, de los centros comerciales o de terminales de cruceros y sus naves enormes. En Europa, para controlar el riesgo industrial, los grandes puertos petroquímicos como Amberes, Marsella, Barcelona, Le Havre o Róterdam, han adoptado documentos muy específicos para la gestión de sus territorios. Por lo tanto, no podemos culpar a los responsables portuarios que de forma frecuente se oponen vigorosamente a las aspiraciones de los representantes electos y de los ciudadanos, que en su legítima voluntad de querer "hacer la ciudad con el puerto", pueden desconocer o subestimar los riesgos de accidentes industriales inherentes a la actividad industrial.

Todo es cuestión de explicar y negociar. Un proyecto urbano ambicioso para la comunidad puede requerir el desplazamiento de algunas actividades portuarias de mayor riesgo, como por ejemplo en Sevilla, donde la relocalización del almacenamiento de hidrocarburo es una condición necesaria para el proyecto de realización de un área recreativa cerca de una dársena portuaria. El tema del riesgo industrial se resuelve de forma natural cuando el puerto industrial se traslada a 40 km de la ciudad, tal como en Helsinki, dejando apenas las funciones relativas a los cruceros. Pero las operaciones de este tipo son extremadamente costosas, y raras. Un desarrollo portuario estratégico puede, al contrario, suponer una fuerte limitación del desarrollo urbano, como en Moorburg en la zona de expansión del puerto de Hamburgo, con las tensiones inevitables que esto ha provocado, pero en el marco de una concertación ciudadana.

Al igual que para cualquier tipo de actividad industrial estrechamente relacionada hoy a nuestro modo de vida y que aceptamos de forma colectiva, la gestión del riesgo en un medio urbano-portuario es evidentemente, según los desarrolladores del concepto de "hacer la ciudad con el puerto", un dato estratégico primordial que debe ser considerado. Las preocupaciones de los habitantes de las ciudades portuarias, que sin duda serán legítimamente compartidas en los próximos días, exigen respuestas por parte de las autoridades locales, que deberán demostrar la más absoluta transparencia. No podemos sino desear alcanzar el objetivo de cero accidentes, pero la vigilancia ciudadana debe ser fomentada por las propias autoridades portuarias en el marco de procedimientos o herramientas de concertación local (tales como los Port center). Cuando el ciudadano se convierte en socio, y no tan sólo en un espectador de la dinámica puerto-ciudad, el conjunto de la comunidad puerto-ciudad saca provecho jy muchos dramas podrían ser evitados de esta forma!

CIUDADES PORTUARIAS: ANTICIPANDO LOS RIESGOS?



Charlotte Goujon (Vice-présidente, in charge of health and industrial health and safety, Métropole RouenNormandie, France)



Christian Char (Vice-President of Lebanon)



Eric Pourtain (Deputy Director, Head of the the Port of Beirut, Technological Risks Pole, CYPRES, France)



Gaëtan Siew (Special Envoy, ONU Habitat)



Bruno Delsalle (Directeur Adjoint de l'AIVP)

Webinar en francés.

Desde el incendio del año pasado en Rouen hasta los sucesos de Beirut y Mauricio, los terribles accidentes ocurridos recientemente han vuelto a despertar la oposición pública a los puertos y las industrias de las que dependen. Los cuatro oradores de nuestro seminario web destacaron las debilidades en la forma en que gestionamos el riesgo. Es vital que los revisemos y hagamos las preguntas correctas.

VER LA REPETICIÓN

WWW.AIVP.ORG





