

Dossier Temático

Alimentos de Calidad para Todos



agenda 2030
by aiVP

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

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

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

En este último dossier nos centramos en “Alimentos de Calidad para Todos”. ¡Le deseamos una buena lectura!

Índice

¿Qué es la Agenda AIVP 2030?	04
¿Cuál es el objetivo de “Alimentos de Calidad para Todos” de la AIVP Agenda 2030?	05
Introducción	06
CEMAS (Valencia): cooperando y compartiendo experiencias para una alimentación cada vez más sostenible	09
La Iniciativa “Blue Ports” alienta relaciones positivas entre la ciudad y el puerto	15
Puerto de Amberes: ¡innovar! Una misma palabra de orden a favor de una alimentación o de una agricultura de calidad	21
Port Saint John (Canadá): una alimentación de calidad para sus ciudadanos	27
Seafrigo: especialista en la cadena de frío	32

¿Qué es la Agenda AIVP 2030?

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

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

Descubre la **Agenda AIVP 2030**

¿Qué incluye el objetivo de “Alimentos de Calidad para Todos” de la AIVP Agenda 2030?

Convertir las ciudades portuarias en actores mayores del desafío por una alimentación suficiente y de calidad para todos, al:

- 1.** Desarrollar los sistemas inteligentes de seguimiento y de control de los recursos alimentarios a lo largo de la cadena logística.
- 2.** Luchar contra el desperdicio alimenticio, a través de la mejora de los medios de almacenamiento, tanto para la exportación como para la importación de mercancías perecederas.
- 3.** Favorecer el comercio justo, y el de los productos ecológicos y locales, mediante una política comercial adaptada.
- 4.** Mejorar las áreas portuarias dedicadas a la pesca comercial y fomentar proyectos innovadores de investigación alimentaria en el territorio del puerto de la ciudad.

Más detalles sobre **este objetivo**

Introducción

Equipo AIVP

¿Cómo garantizar alimentos de calidad para todos en las ciudades portuarias?

El alimento es una necesidad humana básica, sin embargo, la inseguridad alimentaria ha aumentado gradualmente durante la última década. De acuerdo con el secretario general de la ONU, la crisis del COVID-19 y la guerra en Ucrania han alterado la cadena de suministro alimentaria del planeta, lo que se ha traducido en la mayor crisis alimentaria global desde la Segunda Guerra Mundial. Si bien las mayores repercusiones las resienten los países en desarrollo, los países desarrollados también han experimentado alzas de precios desde el segundo semestre de 2020.

Las ciudades portuarias, los puertos y otros protagonistas de la industria marítima poseen una posición única para abordar este tema y ayudar a garantizar que exista suficiente alimento de calidad para todos. Las ciudades portuarias son puntos de convergencia de los actores locales que participan en la cadena de suministro alimentaria, tales como los pescadores, la agricultura local, los servicios de transporte y la acuicultura, que se pueden encontrar en las ciudades portuarias. Las colaboraciones pueden mejorar la eficiencia de la cadena de suministro alimentaria y dar origen a nuevas innovaciones. Los puertos y las ciudades también tienen la capacidad de promover el comercio justo, los productos orgánicos y locales a través de sus políticas comerciales o bien, estableciendo plataformas alimentarias.

Asimismo, las ciudades portuarias forman parte de la cadena alimentaria internacional, aún más extensa, dado que las personas están acostumbradas a tener variedad en su nutrición, lo que requiere de una cooperación más extensa a nivel provincial, nacional e internacional: es preciso colaborar para garantizar que los alimentos lleguen a destino en buenas condiciones. Esto significa que todas las partes interesadas deben poner en práctica mejores métodos de supervisión y de almacenamiento. Además, la colaboración es importante para garantizar que todos los países reciban suficiente nutrición y cumplan así con el objetivo N°2 de los ODD de la ONU: un mundo sin hambre para 2030

Los miembros de la AIVP comparten sus conocimientos

Los alimentos son potencialmente la mercancía más visible e importante para los ciudadanos que los puertos pueden importar y exportar desde las ciudades portuarias. La AIVP ha recurrido a sus miembros y a un invitado externo para que nos proporcionen información útil que garantice que la relación entre los diferentes actores que rodean la cadena alimentaria sea buena y para que nos expliquen cómo transportar esta mercancía sin que se produzcan mermas. Todas las entrevistas se concentran en diversos aspectos del objetivo “Alimentos de Calidad para Todos” de la Agenda 2030, es decir, el séptimo objetivo.

Es importante que las partes interesadas y los ciudadanos conversen para trabajar en conjunto a lo largo de toda la cadena alimentaria y mejorar su eficiencia. En su entrevista, **Vicente Domingo**, director de **CEMAS** (Centro Mundial de Valencia para la Alimentación Urbana Sostenible) habla sobre la importancia de compartir conocimientos y crear conciencia pública sobre las iniciativas que promueven el suministro de alimentación sostenible. Destaca la importancia de incluir a los ciudadanos en las conversaciones para localizar y enverdecer la cadena de alimentos, citando buenas prácticas en Copenhague (Dinamarca), Túnez (Túnez) y Barcelona (España).

En su artículo, **José Estors Carballo** presenta la iniciativa de Puertos Azules (BPI - Blue Ports Initiative) de la **FAO** para promover las interacciones entre puertos y ciudades. La iniciativa de Puertos Azules pretende contribuir a la seguridad alimentaria, preservando la gestión de recursos naturales, y reforzar las cadenas de valor, alentando a las ciudades a incluir a los puertos de pesca en sus conversaciones estratégicas para crear un planteamiento de economía azul que beneficie a todos.

En la cadena alimentaria internacional, un puerto es un nodo importante para las importaciones, las exportaciones y el almacenamiento. En su entrevista, **Ingrid Vanstreels**, asesora en desarrollo de negocios, y **Dorien Van Cauteren**, experta en medio ambiente, destacan al puerto de **Amberes** (Bélgica) como un puerto innovador para bienes perecibles. El puerto alberga a numerosas empresas especializadas y transportistas experimentados, además de respaldar la innovación agrícola. En 2020, creó un Fondo para encontrar soluciones que refuercen las sinergias entre el puerto y la agricultura.

Asimismo, **Port Saint John** (Canadá) se considera un actor protagonista en la cadena de suministro alimentario. **Paula Copeland**, directora de Compromiso y Sustentabilidad, destaca que el sector alimentario desempeña un papel importante en el puerto porque crea asociaciones de largo plazo y facilita la conexión y el respaldo de las comunidades locales a través de donaciones a bancos de alimentos y escuelas. Por último, la cadena refrigerada también representa un motor importante en el crecimiento económico de Port Saint John.

La cadena de suministro refrigerada es un eslabón vital de la cadena alimentaria porque garantiza que la mercancía se pueda transportar por el mundo sin sufrir mermas. **Stéphane Desseigne**, director de Desarrollo del Grupo **Seafrigo**, explica las complejidades a las que se enfrenta la cadena de frío internacional, por ejemplo, los cambios en la demanda y diversos reglamentos nacionales que pueden traducirse en mermas de alimentos si no existe una cadena refrigerada efectiva. Explica también cómo lograr que la cadena de frío sea más sustentable para reducir su huella ecológica.

La AIVP contribuye al esfuerzo colectivo por enfrentar la inseguridad alimentaria promoviendo el intercambio de ideas y buenas prácticas a nivel mundial.

¡Disfrute leyendo!

CEMAS (Valencia): cooperando y compartiendo experiencias para una alimentación cada vez más sostenible

Entrevista de José Sanchez



Vicente Domingo, Director del CEMAS

El Centro Mundial de Valencia para la Alimentación Urbana Sostenible – CEMAS fue inaugurado en 2018. Es una iniciativa de la municipalidad de Valencia, que había incluso firmado un memorando de entendimiento (MoU) con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en 2016. Los objetivos principales del CEMAS son la valoración de las numerosas iniciativas a favor de una alimentación urbana sostenible en las ciudades del planeta, la sensibilización ante las cuestiones relacionadas con la alimentación, el cambio climático y los sistemas alimentarios locales sostenibles, bien como la difusión de las buenas prácticas en el ámbito. Se trata entonces de objetivos que coinciden con los del compromiso 07 de la Agenda AIVP 2030 a favor de una “Alimentación de calidad para todos”.

Entrevista con Vicente Domingo, director del CEMAS.

AIVP | *Compartir los conocimientos e identificar las buenas iniciativas también es una de las razones de ser de la AIVP. ¿Podría contarnos resumidamente la manera con la que gestionan esta compartición del conocimiento?*

Vicente Domingo, Director del CEMAS | El CEMAS es una estructura fundamentalmente creada bajo el más amplio concepto de la comunicación. Eso implica información pública, opinión pública pero también contacto con centros de conocimiento, ciudades y dos sectores que a mi entender son especialmente activos; Redes de ciudades y Sociedad Civil.

Al igual que AIVP, cuando hay un claro objetivo común, un punto de convergencia, surgen acciones colaborativas, es un claro ejemplo de “win-win”. Nosotros gestionamos la gran cantidad de conocimiento que nos llega bajo 34 áreas. Compra pública, Desperdicio Alimentario, Cambio Climático, Equidad de Género, Relación Urbano-Rural, Big Data, es decir, ámbitos de actuación, o estrategias que son como ideas tractoras que durante el desarrollo del proceso seguramente encontrarán algún otro espacio de esos 34. Justo ahora estamos iniciando los primeros pasos de un modelo de localización de contenidos que permita esa visión.

La información, pero sobre todo el conocimiento es una esfera que amplía su valor a medida que encuentra adiciones o experiencias que pueden avalar o mejorar esos conceptos. Quiero decir, que si ya tiene su valor el hecho de localizar y datar artículos, experiencias, prácticas, etc., tiene mucho más valor el proceso de ofrecerlo a todos aquellos que estén interesados en Sistemas Alimentarios Urbanos Sostenibles y lo amplíen, lo implementen y lo compartan. Creando así una dinámica de retroalimentación positiva que hace realmente eficaz nuestra razón de ser y nuestra utilidad, no solo para las ciudades sino también para FAO y para todos aquellos centros de investigación vinculados a estas cuestiones.

Vivimos en un permanente uso de redes de todo tipo, Un ciudadano normal en casi todo el mundo accede durante una jornada normal a decenas de redes cada día. Los espacios de conocimiento son plataformas que en si ya suponen acceso a información y conocimiento como nunca había ocurrido antes, pero ese proceso induce a otro más expansivo aún, la capacidad de aporte, gestión y aplicación de esa información, casi a tiempo real en cualquier lugar del mundo. ¿No es como un milagro? Yo que nací en 1966 y me he dedicado a la información pública desde que tenía 18 años sigo asombrándome de las herramientas actuales. Algunos procesos me hacen pensar en novelas de Jules Verne!



Huertos urbanos © Philippe Halle – CEMAS

AIVP | Valorar las iniciativas, pero también sensibilizar: nuevamente, volvemos a encontrar aquí una orientación común con la AIVP. En nuestro caso, esto se traduce en particular en una guía de buenas prácticas en materia de relaciones Puerto Ciudad, o nuestro apoyo a iniciativas “Port Center” destinadas al ciudadano. ¿Qué nos dice del CEMAS? ¿Cuáles son sus herramientas de sensibilización de los ciudadanos?

Vicente Domingo, Director del CEMAS | El CEMAS es una entidad muy joven. Tras su inauguración en julio de 2019 el COVID paralizó la práctica totalidad de actividades con presencia física que estaban programadas. Afortunadamente hemos podido seguir con algunas publicaciones y participar online en encuentros con redes de ciudades, administraciones públicas y otras agencias de ONU, pero obviamente, como imagino que le habrá ocurrido a AIVP la dinámica prevista ha sufrido una alteración importante. Ahora bien, aún así hemos sido capaces de participar en campañas a nivel local que abogan por un mayor consumo de productos locales y de temporada y hemos podido ser testigos de acciones dirigidas directamente a la ciudadanía.

Por otro lado, nuestra newsletter refleja iniciativas y procesos que casi en su totalidad son replicables a cualquier espacio urbano. Digamos que a falta de acciones más personales y presenciales, a falta de la capacidad de poder visitar “in situ” actuaciones ejemplares, las redes sociales, nuestras publicaciones digitales y el intercambio de conocimiento en jornadas y congresos online ha suplido en lo posible ese espacio de influencia. Afortunadamente parece que, sin bajar la atención en ningún momento, en los próximos meses podría haber una situación de post-covid, o al menos de post-sexta ola del COVID que nos va a permitir interactuar con mayor eficacia y especialmente activar herramientas de difusión y sensibilización más acordes a la realidad física, a las personas que todos los días trabajan por una alimentación más sana, sostenible y coherente.



Vista de parcelas agrícolas © Gudella – CEMAS

AIVP | Las ciudades portuarias se encuentran en el corazón del abastecimiento y de la distribución de alimentos. Según usted, ¿cuáles son los principales desafíos que ellas deben enfrentar para asegurar una alimentación sustentable?

Vicente Domingo, Director del CEMAS | La historia de las ciudades es la historia de la alimentación humana y urbana. Recomiendo la lectura de un libro fantástico “Ciudades Hambrientas” de Carolyn Steel. Fundamentalmente hay dos grandes clases de ciudades: las talásicas, junto al mar y la telúricas, en espacios lejanos al mar. Hoy el transporte aéreo ha reordenado la logística global, pero durante siglos, los mares y océanos han sido las grandes autopistas de distribución. Una ciudad junto al mar experimenta procesos identitarios basados en la diversidad, en el constante trajín de personas, alimentos y mercancías que van y vienen. Es un proceso antropológico y sociológico de primer orden. Pero precisamente en esos elementos de diversidad y acogida estructuras como la alimentación refuerzan su razón de ser paradójicamente.

Las ciudades portuarias han recibido durante siglos la fina lluvia diaria de la sabiduría, los productos, las recetas, la producción y la elaboración de alimentos desde la coherencia. Un ejemplo, el tomate es una de las grandes consecuencias alimentarias de la conquista del continente americano, y sin embargo es un elemento fundamental en la cocina italiana. Se observa pues un ejercicio de enriquecimiento, de simbiosis creativa. El trigo romano, bueno pre-romano, etrusco, genera la pasta que comunlga con el tomate como base fundamental de toda una galaxia de sabores, de procedimientos culinarios. Quiero decir que paradójicamente el hecho de que una ciudad sea portuaria genera riqueza, afianza la identidad y ofrece una clara visión de lo que es sostenible, frente a lo que no.

Me vienen a la mente muchas ciudades que gozan de sistemas alimentarios saludables, que respetan la labor del pequeño productor, de familias productoras y que tienen valiosas redes de mercados locales que fomentan la participación social, la pertenencia y el orgullo de sentirse parte de la vida activa de la ciudad. Montpellier, Nápoles, Orán, Palermo, Tesalónica, Boston, Algeciras, Londres, Roma, etc.



Valencia, Huerta de Valencia © CEMAS

AIVP | De todas las iniciativas que han identificado, ¿podría indicarnos iniciativas especialmente innovadoras que han sido implementadas por ciudades portuarias, que podrían inspirar a otras ciudades portuarias?

Vicente Domingo, Director del CEMAS | Copenhague tiene un sistema de compra pública realmente ejemplar. Nos es producto de una única decisión. Es la consecuencia de un elaborado proceso de perfeccionamiento que ha ido incorporando poco a poco elementos de criterio para la selección y adquisición de alimentos para las escuelas, hospitales, centros de mayores etc. Ese modelo, que ha interesado a multitud de ciudades protege al pequeño productor, incide en qué época del año se debe hacer determinados abastecimientos, considera aplicaciones provechosas en el desperdicio alimentario e implica agentes sociales y una constante supervisión para posteriores mejoras. Ese es uno de muchos. La ciudad de Túnez ha conseguido la implicación de las familias pescadoras en una parte del abastecimiento de algunos de los hoteles o complejos incluyendo así la producción de familias en la gran rueda de la industria hotelera. Barcelona ha tomado una serie de determinaciones orientadas a la sostenibilidad y especialmente a orientar al visitante en una experiencia inmersiva sobre todo en la gastronomía local. Defendiendo a jóvenes creadores que a su vez se abastecen de familias productoras en a no más de una hora de coche. Otras ciudades están apostando por un sistema de reparto en los barrios a través de flotas de vehículos eléctricos o incluso en bicicleta. El abanico de iniciativas es variado, activo y en permanente revisión. Eso demuestra la determinación con la que han entrado estos temas en los gobiernos locales de todo el mundo.

Algo que me produce especial alegría es comprobar la rapidez con que los responsables locales, los técnicos e incluso los alcaldes y alcaldesas de muy diversos lugares comparten sus experiencias. Muchas veces se intercambian fracasos, proyectos que no habían considerado un elemento fundamental que ha alterado todo el proceso, o estrategias que han resultado eficaces y productivas. Todo lo importante necesita su tiempo, sus procesos. Y en política mucho más. Son cimientos para el bien común en un espacio de acción que, por los motivos que sea, no había visto una verdadera implicación desde muchas municipalidades. Eso está cambiando. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las cada vez más activas redes de ciudades, la fabulosa velocidad a la que hoy se extiende el conocimiento son elementos nuevos que están ayudando a confeccionar un panorama de valores, respeto y esperanza que ya está dando frutos, pero que dentro de unos años será el paradigma adecuado para la calidad de vida de millones de personas que merecen un futuro lleno de honestidad y coherencia.



fruta cultivada, Valencia © CEMAS

La Iniciativa “Blue Ports” alienta relaciones positivas entre la ciudad y el puerto

José Estors Carballo



Jose Estors Carballo
Oficial de pescaEquipo de Cadenas
de Valor, División de Pesca y
Acuicultura (NFI) de la FAO

La iniciativa Blue Ports de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación (FAO) permite que los puertos de comercio y de pesca puedan volverse más azules y favorecer el desarrollo sostenible de su territorio. La calidad de la relación puerto-ciudad es uno de los principales desafíos que un puerto debe enfrentar para alcanzar este objetivo. ¿Cuáles son los desafíos para un puerto que desea volverse “Azul” y cómo alcanzar este objetivo a través de dicha iniciativa? **José Estors Carballo (FAO)** nos lo explica a continuación.

El Marco Estratégico de la FAO para 2022-2031 busca “respaldar la Agenda 2030 mediante la transformación hacia sistemas agroalimentarios MÁS eficientes, inclusivos, resilientes y sostenibles, para conseguir una mejor producción, una mejor nutrición, un mejor medio ambiente y una vida mejor sin dejar a nadie atrás.”

Las “cuatro mejoras” del Marco Estratégico reflejan las interconexiones entre las dimensiones económica, social y ambiental de los sistemas agroalimentarios. Asimismo, la FAO aplicará cuatro “aceleradores” transversales, es decir la tecnología, la innovación, los datos y complementos (gobernanza, capital humano e instituciones) en todas sus intervenciones programáticas a fin de acelerar las repercusiones y, al mismo tiempo, reducir al mínimo las compensaciones necesarias.

La Iniciativa Blue Ports responde a las cuatro mejoras y aceleradores de la FAO por medio de un enfoque hacia los puertos marítimos como centros de conocimiento en los que se llevan a cabo diversas actividades que inciden de manera directa en la vida de las personas. Este enfoque permite que los puertos se conviertan en fuentes de valor en las que pueden basarse las estrategias operativas de desarrollo local.



Vigo, España © FAO

Hasta ahora, el enfoque de economía azul se ha presentado como una estrategia para mejorar la “triple línea base” de los puertos pesqueros y comerciales, que incluye la preservación del medioambiente (por ejemplo, reducción de la contaminación), el fomento de beneficios sociales (por ejemplo, trabajo digno y justo) y promoción del crecimiento económico (por ejemplo, rentabilidad sostenible).

La cadena de valor de la pesca se vincula con los puertos pesqueros, cargadores, aduana, el comercio minorista, la industria del procesamiento, los propietarios de buques, y la industria de construcción naval, entre otros, y a su vez, estas actividades se relacionan con asuntos jurídicos y reglamentarios (por ejemplo, normativas sanitarias y aduaneras) y con cuestiones medioambientales tales como la gestión de los recursos marinos o de la huella de carbono. Por otro lado, asuntos tales como el trabajo, la equidad de género y el reconocimiento de los pueblos originarios también juegan una importante función.

Además, los puertos se conectan estrechamente con las ciudades ubicadas dentro de su zona de influencia. De hecho, es frecuente que los puertos sean el lugar desde donde se comienza a comprender la historia de una ciudad y de sus habitantes. La actividad económica que generan crea fuentes de empleo, estimula el desarrollo empresarial e impulsa el desarrollo tecnológico y la innovación y se relaciona con el desarrollo social por medio del fortalecimiento de sus capacidades y competencias. Puesto que el entorno se ve afectado por la actividad portuaria, la transición hacia una producción energética más sostenible cobra relevancia para quienes viven en las ciudades portuarias.

En 2019, la FAO dio inicio a un proceso internacional de consulta a los puertos pesqueros con el fin de comprender mejor, y medir, la función de los puertos en el desarrollo territorial de las zonas costeras. Este proceso consistió en tres talleres y una serie de actividades que, en su conjunto, identificaron la necesidad de aumentar y poner en común aquellos conocimientos en torno a la forma en que un puerto puede volverse “azul”, por ejemplo, cómo podría aprovechar al máximo su efecto favorable sobre las zonas de interior. Representantes de más de 20 puertos de todo el mundo expresaron su acuerdo en promover la Iniciativa de Puertos azules, un esfuerzo cuyo objetivo es mejorar y difundir los conocimientos acerca de la sostenibilidad portuaria.



Grupo de trabajo © FAO



Sesión plenaria © FAO

La Iniciativa Blue Ports se propone contribuir a la mitigación de la pobreza y a la seguridad alimentaria mediante la promoción de la calidad de los alimentos, la preservación de los recursos naturales, el fortalecimiento de las cadenas de valor y el fomento del cumplimiento de las prácticas laborales recomendables y la equidad de género en los sectores marítimos. Mediante la Iniciativa Blue Ports se alienta y ayuda a los puertos pesqueros a implementar un enfoque de economía azul en sus procesos estratégicos y operativos. Para ser “azul”, un puerto pesquero debe lograr, por lo menos, los siguientes beneficios de mediano a largo plazo que lo ayudarán a convertirse en un motor relevante para el desarrollo local sostenible:

- La planificación estratégica se apoya en la inclusión, la competitividad, la ecología y la eficiencia de los procesos.
- Las relaciones con las partes interesadas se fortalecen en la medida en que la academia, el gobierno, el sector privado y la sociedad civil abordan en conjunto los principales desafíos.
- La inversión y las instalaciones responden directamente a la demanda de las partes interesadas.
- La innovación se fomenta al atraer a posibles inversionistas y empresarios.
- Las asociaciones público – privadas y los proyectos e inversiones que atraen fondos se ven impulsados por la mayor participación de las partes interesadas, la eficaz planificación y las mejores operaciones comerciales.
- La relación entre la ciudad y el puerto se mejora y asegura por medio de la planificación e implementación de acciones conjuntas destinadas a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.
- Las operaciones comerciales mejoran en cuanto a su volumen y sus ingresos.



Vista del puerto © FAO, Marshall



Vigo, Spain © FAO

A la luz de lo anterior, la iniciativa de Puertos azules se propone **impulsar el desarrollo sostenible de las zonas costeras a través de la operación del puerto azul**. Dentro del marco de la Iniciativa de Puertos azules se esperan los siguientes resultados:

- **Resultado 1. Creación y operación de la red de puertos azules.** Habrá un programa operativo, un modelo de referencia y una guía para convertirse en un puerto pesquero azul.
- **Resultado 2. Creación de capacidades en la gestión de puertos azules en tanto centros de innovación y desarrollo sostenible.** Se organizarán talleres, seminarios y cursos de capacitación, y se producirá una serie de guías.
- **Resultado 3. Herramientas innovadoras para la gestión del conocimiento en los puertos pesqueros nacionales e internacionales.** Entre estas herramientas se incluirá una plataforma digital y un observatorio de datos.
- **Resultado 4. Diseño del puerto y estrategias y acciones de implementación basados en el enfoque de crecimiento azul a través de actividades específicas de ayuda técnica.**
- **Resultado 5. Se mide el impacto real de los puertos en sus zonas de interior.**

Como ya se mencionó, es posible que la relación entre la ciudad y el puerto sea uno de los principales desafíos de un puerto que aspira a volverse azul. Un puerto que no se vincule con la ciudad en sus procesos de planificación estratégica no puede considerarse sostenible. Debe medirse su impacto sobre la ciudad, y las actividades portuarias deben considerar este impacto en términos de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Es probable que la participación directa de un puerto en las estrategias de crecimiento de una ciudad reduzca la posibilidad de conflictos y facilite la implementación de las actividades y procesos del puerto.

La Iniciativa de Puertos azules abordará estos desafíos por medio de los resultados mencionados. Ya se han recopilado muchas prácticas recomendables con el fin de determinar cómo es que los puertos pueden mejorar su relación con las ciudades aledañas y su impacto sobre ellas. La puesta en común de prácticas recomendables y conocimientos sobre las técnicas que pueden emplearse para medir el impacto son apenas algunas de las experiencias que pueden compartirse al interior de la Iniciativa Blue Ports.

Por último, se alienta a que todos los puertos que tengan interés en volverse “azules”, y por lo tanto, sostenibles, se unan a la Iniciativa Blue Ports. Se invita a todas las entidades afines a analizar su posible colaboración. Aprovechar al máximo el impacto positivo de los puertos sobre sus zonas de interior y considerarlos centros de conocimiento generará beneficios y dará lugar al logro de las cuatro mejoras de la FAO, y, fundamentalmente, al logro de las aspiraciones de la Agenda para 2030.

Puerto de Amberes: ¡innovar! Una misma palabra de orden a favor de una alimentación o de una agricultura de calidad

Entrevista de José Sanchez



*Ingrid Vanstreels, Business development
advisor del Puerto de Amberes*



*Dorien Van Cauteren, Environmental expert
del Puerto de Amberes*

Localización estratégica, socios y actores portuarios experimentados, equipamientos especializados... el Puerto de Amberes tiene a su favor un gran número de recursos para suministrar a los consumidores europeos con productos alimenticios. Pero también desarrolla soluciones innovadoras en colaboración con la comunidad portuaria. Fue esta misma voluntad de innovación que lo llevó a crear un Fondo de innovación agrícola, con el fin de favorecer una coexistencia sostenible entre la agricultura, la naturaleza y las actividades portuarias.

Una entrevista con **Ingrid Vanstreels**, Business development advisor del Puerto de Amberes, y **Dorien Van Cauteren**, Experto medioambiental del Puerto de Amberes

El Puerto de Amberes es miembro activo de la AIVP desde 2008

AIVP | Durante 2019 ustedes reafirmaron su propósito de convertirse en el primer puerto europeo para mercancías perecibles. Durante los últimos años, Amberes ha sido testigo del crecimiento en este tipo de tráfico. ¿Cuáles son sus mayores ventajas en este ámbito?

Ingrid Vanstreels, Business development advisor, Port of Antwerp | La más importante de nuestras ventajas es nuestra ubicación estratégica. Por ser un puerto interior de aguas profundas, ubicado 80 kilómetros tierra adentro, las distancias entre Amberes y las zonas de consumo de Europa suelen ser las más cortas de la región. Esa es la razón de que una buena parte de los servicios de líneas marítimas hagan escala en el puerto de Amberes y de que, para muchos destinos provenientes de Latinoamérica y África Occidental, seamos el primer puerto de atraque. No solo contamos con excelentes conexiones internacionales. Además, ofrecemos fluidas conexiones con el interior del país a través de una extensa red de carreteras, vías fluviales y ferrocarriles europeos. Por esto se puede decir con tanta certeza que Amberes ofrece la vía más rápida entre el campo y las tiendas.

Por cierto, la capacidad de un puerto es proporcional a la de las empresas que operan dentro de la zona. Empresas especializadas, con años de experiencia y con una pasión por su trabajo están deseosas de poner en común su experiencia y conocimientos. Hay disponible un gran abanico de servicios de valor añadido, como el almacenamiento en zonas refrigeradas y frescas especiales, inspecciones sanitarias y despacho aduanero. Por otro lado, los proveedores de servicios adecuan sus capacidades a la creciente demanda de productos frescos.



DP World Antwerp Gateway, 2019 © Port of Antwerp



MPET PSA, 2019 © Port of Antwerp

En Amberes hay también una gran cantidad de experimentados transportistas, quienes ayudan a sus clientes a diseñar las rutas de transporte internacional óptimas, funcionan como representantes fiscales y tramitan la documentación, los procesos de aduana y las formalidades relativas a las inspecciones. Todo esto se traduce en un servicio que se entrega libre de preocupaciones.



Reefers © Port of Antwerp

Para estimular el crecimiento del segmento, la autoridad portuaria y los participantes dentro del puerto invierten constantemente en equipos de última generación para las actividades de carga, descarga y manejo. Al visitar el puerto se pueden apreciar las grúas pórtico ultramodernas que cargan y descargan buques portacontenedores con capacidad para más de 23 mil TEU. Y cada terminal de contenedores de Amberes está equipada con instalaciones frigoríficas, lo que suma un total de 8000 puntos para conexión de los contenedores frigoríficos. Por ejemplo, los plátanos y las piñas se descargan y almacenan en cámaras frigoríficas automáticas y su entrega al mercado se lleva a cabo en menos de 48 horas. La presión sobre la cadena es elevada, pero gracias a nuestra gran experiencia, conocemos la manera de lidiar con ella.

Por último, pero no menos importante, el puerto de Amberes le debe su excelente reputación a su fuerza de trabajo altamente capacitada y a su excepcional productividad.

AIVP | *Ustedes crearon un Fondo de Innovación Agrícola y en 2020 lanzaron una convocatoria para la presentación de proyectos dirigida a los agricultores de la ribera izquierda del río Escalda. El propósito era encontrar soluciones que fortalecieran las sinergias entre el puerto, la agricultura y el entorno natural de la zona. ¿Puede ahondar con respecto a esta iniciativa, y sobre la nueva clase de agricultura que propiciará?*

Dorien Van Cauteren, Environmental expert, Port of Antwerp | En septiembre de 2021, el puerto de Amberes lanzó una segunda convocatoria para la presentación de proyectos al Fondo de Innovación Agrícola. Esta iniciativa apoya proyectos agrícolas que sean innovadores y sostenibles en los pólderes de Zeeland-Waase. Los agricultores dispuestos a hacer un esfuerzo por adaptar su actividad agrícola con el fin de contribuir a la biodiversidad al tiempo de hacerla rentable en lo económico, tuvieron la oportunidad de presentar proyectos hasta diciembre de 2021.



Fondo de Innovación Agrícola, Convocatoria 2021 © Port of Antwerp

Entre el Escalda, el puerto y el interior flamenco de Zelanda, el paisaje se caracteriza por sus diques y arroyos, por el paso de buques de contenedores y por los extensos pólderes. La agricultura enfrenta una serie de desafíos tales como la sequía, la escasez hídrica, normativas que cambian rápidamente y la disminución de la biodiversidad.



Naturaleza en el puerto © Port of Antwerp

La agricultura, la naturaleza y las actividades portuarias deben ser capaces de convivir en esta zona de pólderes. Con el Fondo de Innovación Agrícola, el puerto de Amberes se ha propuesto alentar la innovación entre las empresas agrícolas. Estas son innovaciones que reducen el impacto sobre el medioambiente y fortalecen a la empresa.

El propósito del Fondo de Innovación Agrícola es apoyar a los agricultores de la región que desean adaptar sus actividades agrícolas de manera tal que, siendo rentables, contribuyan a los objetivos medioambientales. Entre estos objetivos medioambientales se encuentran el de impulsar la biodiversidad mediante cultivos que requieran menos fertilizantes y plaguicidas o menos labranza.

Cultivos favorables para el aguilucho y cultivos mixtos

Hay nueve proyectos en ejecución a partir de una anterior convocatoria. Los agricultores están trabajando en sus adaptaciones en una serie de formas que contribuyen, por ejemplo, a mejorar la biología del suelo, la capacidad de retención de agua, la condición del suelo y a la recuperación de la biodiversidad. A modo de ejemplo, existen proyectos que experimentan con el uso selectivo de vegetación floral dispuesta en franjas como parte del control natural de plagas, o que trabajan en una mayor integración y optimización de cultivos propicios para el aguilucho en el plan de cultivos.

En estos cultivos propicios para el aguilucho se están utilizando los cultivos mixtos. La dificultad que esto presenta es que los diferentes cultivos deben sembrarse a diferentes profundidades. Es por ello que varios de estos agricultores desarrollaron una máquina mediante la cual se puede sembrar a dos profundidades diferentes a la vez. Con esto, se puede sembrar simultáneamente habas y triticale. Según la organización, esto no solo es interesante en términos de constituir una zona de forrajeo para el aguilucho lagunero, sino que, además, sirve de forraje para las vacas, por lo que el agricultor depende menos de la importación de fuentes de proteína como la soya. Se trata de un beneficio tanto para la economía como para el medioambiente, hecho a la medida de cada granja.

Un jurado evalúa los proyectos presentados

A causa de la diversidad de empresas agrícolas, las medidas que deben aplicarse pueden ser muy variadas. El fondo de innovación apoya la postulación y orienta a los agricultores durante el proceso. Esta convocatoria para la presentación de proyectos se centra en los agricultores flamencos, pero la iniciativa también se está trabajando en el sector neerlandés del polder. Ahora que se presentaron las propuestas de proyectos, un jurado profesional los evaluará uno por uno, y en febrero de 2022 seleccionará aquellos que resulten más prometedores.

Port Saint John (Canadá): una alimentación de calidad para sus ciudadanos

Entrevista de José Sanchez



Paula Copeland, Director, Engagement & Sustainability, Port Saint John

Port Saint John (Canadá) considera que el abastecimiento en productos alimentarios de calidad es un eje fundamental de su actividad. Para ello, se apoya en una cooperación constante con sus colaboradores, con el fin de hacer evolucionar las soluciones que propone. Sin embargo, es un papel que los ciudadanos aún no conocen lo suficiente. Por otro lado, es un sector de actividad que forma parte de su responsabilidad social y de sus acciones de apoyo a la comunidad local.

Entrevista con **Paula Copeland, Director, Engagement & Sustainability, Port Saint John** (Canadá).

Port Saint John es miembro de la AIVP desde 2020

AIVP | Port Saint John ha mantenido una larga relación con sus clientes en el sector alimentario y su cadena de suministro. Con Crosby's Molasses, por ejemplo, que funciona desde su puerto desde el año 1879. También con Canpotex, un distribuidor de potasa que opera desde el puerto de Saint John. Esto es un ejemplo de la importancia de los puertos para los sistemas alimentarios globales.

¿Cuáles son las particularidades de este tipo de tráfico en comparación con los demás? ¿Y cómo es que han establecido vínculos tan duraderos con estas empresas?

Paula Copeland, Director, Engagement & Sustainability, Port Saint John | El sector alimentario es parte importante de nuestras actividades de importación y exportación en el Port Saint John. Nuestra relación con Crosby's Molasses es nuestra más asociación más antigua. Ellos importan y refinan cada año más de 9000 toneladas métricas de graneles líquidos. Crosby opera una instalación de almacenamiento de graneles líquidos que incluye 46 depósitos de alimentos de calidad alimentaria y una capacidad que abarca entre 25 y 10 000 toneladas métricas.

Nutrien y Canpotex, productores y distribuidores, respectivamente, contribuyen a la producción de alimentos de calidad por medio de la potasa, que se utiliza en fertilizantes en todo el mundo. En 2021, exportaron más de 1,6 millones de toneladas métricas a través del puerto de Saint John. La potasa llega a Port Saint John en ferrocarril y se exporta en la terminal de potasa de Barrack Point.



Terminal Crosby's Molasses © Port Saint John

Establecemos relaciones duraderas con nuestros socios gracias a nuestro esfuerzo por ofrecerles soluciones innovadoras para las cadenas de suministro. Por otro lado, nos ceñimos a nuestro “modelo de inclusión”, que aspira a integrar a nuestras partes interesadas con el fin de analizar la mejor forma en que podemos colaborar con ellas. Las interacciones que se dan a través de este marco y esta filosofía nos ayudan a implementar aquellos cambios que seguirán apoyando una relación próspera.

AIVP | Gracias a las cadenas de suministro, es posible encontrar cualquier cosa en los supermercados en nuestro mundo globalizado. ¿Usted considera que los ciudadanos están conscientes de la importante función que desempeña el puerto en los sistemas alimentarios globales?

Paula Copeland, Port Saint John | Pienso que, durante la pandemia, los ciudadanos tomaron conciencia de las dificultades que se presentan en la actual cadena de suministro, las que se deben, en gran parte, a la escasez que pudimos ver. Los consumidores oyen a menudo el concepto de “dificultades en la cadena de suministros” en las noticias, pero no tengo la certeza de si comprenden este concepto a cabalidad y lo vinculan con los puertos. Una parte del trabajo de nuestro equipo de Participación y Sostenibilidad en Port Saint John es ayudar a que los ciudadanos comprendan nuestra función en el traslado de mercancías, lo que incluye los mercados alimentarios mundiales. Esto lo hacemos por medio de la publicación de infografías en los medios sociales, de publicaciones en blogs, de proyectos colaborativos con nuestros socios y de entrevistas como la que sostenemos ahora. Además, para crear conciencia, utilizamos los “Días Internacionales” tales como Día Mundial de la Alimentación.

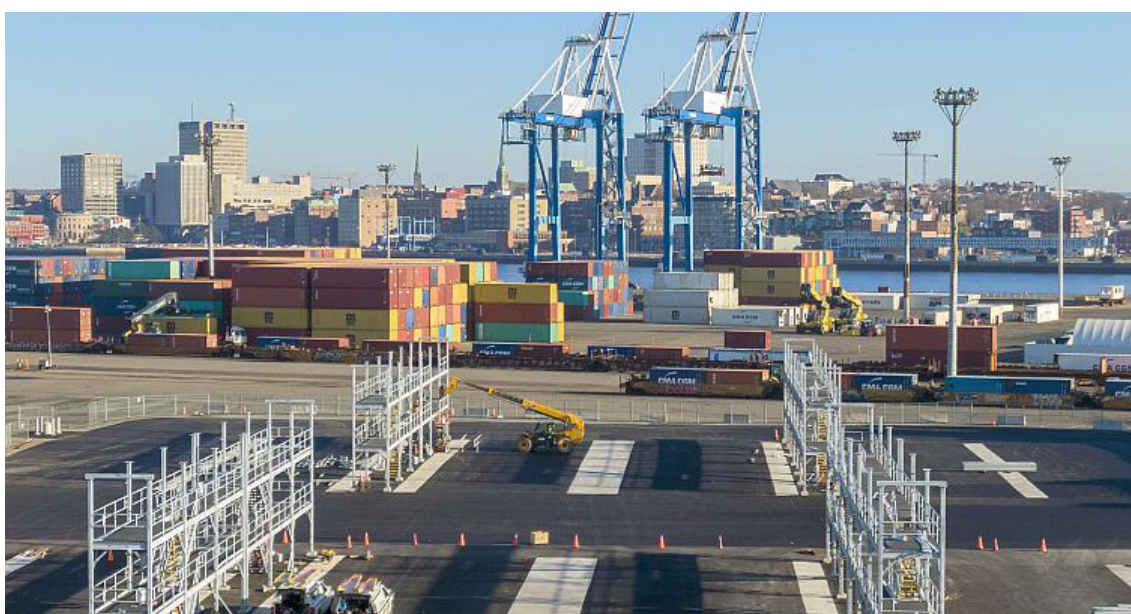


Equipo del Port Saint John © Port Saint John

AIVP | Port Saint John es, por otro lado, un centro de alimentos congelados, por ejemplo, para las principales marcas. Este es otro tipo específico de tráfico.

¿Existen desafíos técnicos particulares para mantener la cadena de frío?

Paula Copeland, Port Saint John | La cadena de frío es parte importante de la cadena de suministro que llega al puerto de Saint John. Hace poco tiempo actualizamos nuestras torres de refrigeración a través del Proyecto de Modernización del Sector Occidental. Se trata de una mejora de infraestructura de 205 millones de dólares, lo que añadió 288 nuevos conectores a la terminal de contenedores DP World de Saint John. Esto implicó un importante crecimiento entre 2020 y 2021, tanto en las importaciones como en las exportaciones dentro de contenedores refrigerados. La importación aumentó en un 490% y la exportación lo hizo en un 42 %.



Reefer towers © Port Saint John

Como se puede apreciar con este nivel de crecimiento, garantizar que la infraestructura y los equipos disponibles estén preparados para adecuarse también es algo crucial. Trabajamos constantemente con nuestros socios de la cadena logística para habilitar y mantener nuestra oferta asociada a la cadena de frío en Port Saint John. Esto incluye el dimensionamiento de las inversiones y del suministro de vagones frigoríficos por parte de nuestros socios ferroviarios, la instalación de grupos electrógenos y enganches para adecuarse a nuestra demanda, así como el trabajo con nuestro operador de terminal y otros terceros para invertir en una instalación de almacenamiento refrigerado en Saint John.

AIVP | *En el contexto local, los puertos desempeñan, además, una función social muy relevante de apoyo a instituciones como los bancos de alimentos.*

¿Qué tipo de programas de ayuda y apoyo desarrolla Port Saint John para los habitantes de la localidad?

Paula Copeland, Port Saint John | Creemos que tenemos un deber con respecto a apoyar a nuestra comunidad local, y nos centramos de manera importante en los barrios prioritarios que rodean al puerto. Cada año, participamos y generamos oportunidades para ayudar a nuestra comunidad en esta zona.

Por ejemplo:

- Cada otoño nuestros empleados ayudan a abastecer las despensas de tres escuelas secundarias de la localidad para ayudar a aquellos alumnos que lo necesitan.
- En virtud de un acuerdo de largo plazo, préstamos a nuestra asociación regional del banco de alimentos un espacio en un edificio para la instalación de un congelador hecho a medida y una zona de distribución de alimentos secos para recibir donaciones de mayor volumen.
- Durante la época navideña, participamos con todas nuestras escuelas primarias en un programa que ayuda con alimentos a las familias de la localidad.
- Además, en la época navideña nuestro personal de operaciones monta un gran árbol de navidad hecho de luces como símbolo del comienzo de la temporada de donaciones en apoyo de una campaña local llamada Harbour Lights (luces del puerto). La campaña recauda, cada año, más de 200 mil dólares para los bancos de alimentos locales y algunos de nuestros empleados están en el Consejo de directores de la campaña.
- El año 2020, al comienzo de la pandemia, le ofrecimos las instalaciones de nuestra terminal de cruceros en forma gratuita a un colectivo de organismos de ayuda para que pudieran entregar en forma segura un programa de alimentos de emergencia. Es frecuente que ofrezcamos nuestros espacios a instituciones sin fines de lucro y a este tipo de iniciativas.



Programa de alimentos de emergencia © Port Saint John

Seafrigo: especialista en la cadena de frío

Entrevista de Caya Hein



Stéphane Desseigne,
Director general Proyectos y Desarrollo
de Seafrigo Group

Seafrigo es una empresa logística especializada en la cadena logística alimentaria global. Es especialista en el manejo de productos congelados, refrigerados y a temperatura ambiente con bodegas y contenedores refrigerados. Mediante su red mundial de oficinas y la variedad de servicios que ofrecen – flete marítimo, flete aéreo, almacenamiento, transportes interiores y trámites aduaneros –, son expertos en la cadena de suministro de alimentos. En esta entrevista, la AIVP analiza los conocimientos de Seafrigo en relación con el objetivo N° 7 de la Agenda 2030 de la AIVP, “Alimentación de calidad para todos”.

Entrevista con Stéphane Desseigne, director general Proyectos y Desarrollo de Seafrigo Group.

Empresa global de cadenas alimentarias

AIVP | Seafrigo trabaja con puertos de todo el mundo y interviene en muchos aspectos logísticos a lo largo de la ruta de transporte. Como empresa global, ¿cuál considera que es su papel en la mantención de la cadena de suministro de alimentos?

Stéphane Desseigne, Director general Proyectos y Desarrollo de Seafrigo Group | Técnicamente, nuestra especialidad consiste en el transporte de carga durante toda la cadena de suministro de alimentos. Por esa razón, somos muy especializados. Se necesitan especialistas para manipular productos sometidos a control de temperatura. Al tratar productos alimentarios, lo más importante es mantener la temperatura, llevar un registro de ésta y asegurarse de que, al trasladar los productos de un puerto a otro, se puedan garantizar los alimentos en forma segura. Además, esto garantiza al consumidor que los alimentos han sido manipulados con precaución. Por lo tanto, es extremadamente importante por dos razones: primero, es vital para la salud y la seguridad del consumidor; segundo, ayuda a evitar el desperdicio, porque los productos se descomponen si no se respeta la cadena de frío, lo que se traduce en pérdida de producto y dinero, situación que deseamos evitar. Sucede que muchos productos que se manipulan con cuidado desde el productor hasta el consumidor terminan en la basura. Seafrigo ha decidido formar parte de la cadena para ayudar a evitar este desperdicio de alimentos en la mayor medida posible.

Así, nuestro papel de especialistas en la cadena de suministro de alimentos garantiza que los alimentos embarcados lleguen de puerto a puerto sanos y salvos. Es lo que garantizamos a nuestros clientes y consumidores. Somos los intermediarios.



Transporte de alimentos © Seafrigo

Centralización de servicios y reducción de residuos

AIVP | Seafrigo ofrece servicios de procesamiento de alimentos, lo que incluye el comercio electrónico y el reenvasado. ¿Ayuda la centralización de este proceso en su empresa a combatir el desperdicio de alimentos?

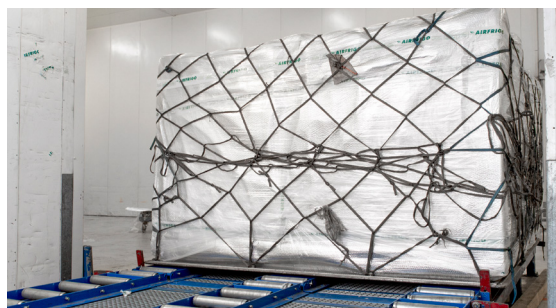
Stéphane Desseigne, Director general Proyectos y Desarrollo de Seafrigo Group | Sí, por una razón muy importante. Existen dos formas de transportar productos desde un punto A hasta un punto B. Si decides que en el punto de partida vas a personalizar los productos con etiquetas de marcas, entonces limitas dónde pueden llegar los productos. Por ejemplo, una mercancía producida en Francia a la que se le coloca una etiqueta Walmart en el punto de partida solo puede llegar a Walmart. Sin embargo, si el cliente no adquiere la totalidad del producto o ya no lo quiere, el producto se pierde, porque será destruido. Esto se debe a los altos costos de reenvasado de los productos en el lugar de destino.

Por el contrario, es posible trasladar la materia prima. Si se traslada la materia prima, por ejemplo, pescados y mariscos, los que se almacenan en grandes bolsas en instalaciones frigoríficas en Estados Unidos, se aumenta la flexibilidad del receptor. Procesar los alimentos en el lugar de destino permite tomar decisiones de último minuto al recibir pedidos. Se envasa el producto en el lugar de destino con la certeza de que lo querrá un cliente. Esto eleva las posibilidades de vender las mercancías y reducir el desperdicio. Si no resulta algún negocio con Walmart, se puede vender a otro supermercado, sólo se envasa una vez y el producto logra llegar al consumidor.

Los servicios de procesamiento de alimentos que tenemos en los lugares de destino ayudan a evitar que se desperdicien más alimentos. El proceso de centralización brinda mayor flexibilidad en cuanto al lugar de llegada de las mercancías, además de variar más fácilmente la cantidad de productos. Al tener más de una solución para un producto, existen menos probabilidades de perderlo. Cuando solo se tiene una solución, se limitan las posibilidades de uso de los productos, con el riesgo de perderlos. El procesamiento en el lugar de destino también puede servir para preservar los productos. Es posible trasladar pescados y mariscos en grandes cantidades cuando están congelados, descongelarlos de manera segura en el lugar de destino y venderlos frescos en los mercados locales. Para descongelar un producto, es preciso respetar ciertos procesos, que aseguran que se realiza de manera segura y garantizan que no haya problemas sanitarios con el producto. Seafrigo posee la capacidad de hacerlo a través de la variedad de servicios que brinda.



Cadena del frío © Seafrigo



Almacenamiento en frío © Seafrigo

La huella ecológica de los almacenes y contenedores frigoríficos

AIVP | *Seafrigo manipula ingredientes congelados y refrigerados regularmente, por lo que necesita contenedores refrigerados (reefers) y bodegas con temperaturas controladas. ¿Qué medidas adopta para reducir la huella ecológica de sus contenedores refrigerados y sus bodegas?*

Stéphane Desseigne, Director general Proyectos y Desarrollo de Seafrigo Group | Si hablamos primero del tema de las bodegas, es preciso contar con bodegas modernas para reducir nuestra huella y el consumo de energía. Es evidente que, si se usa la tecnología más avanzada, en los próximos 5 a 10 años, será más respetuosa con el medio ambiente que una instalación de 30 a 40 años de antigüedad. Por lo tanto, existe la necesidad de crear nuevas instalaciones y modernizar las instalaciones en todo el mundo. Esto tiene dos objetivos: seguir las tendencias correctas establecidas por los ODD de la ONU y preservar mejor los productos almacenados.

En el último tiempo, la tecnología ha mejorado considerablemente, por lo que existen muchas opciones a nuestra disposición. La primera es la elección del gas que se utiliza para refrigerar las bodegas. Años atrás, muchas empresas empleaban productos químicos que tenían repercusiones negativas para el medio ambiente, como el Freón. Existen algunos gases neutros en CO₂, por ejemplo, el amoníaco. Existen además nuevas tecnologías que se pueden implementar para la gestión del sistema de refrigeración, lo que permite al sistema detenerse y arrancar, para no estar operando continuamente. Esto puede ayudar también a controlar las temperaturas y reducir el consumo eléctrico.

Lo mismo sucede con la electricidad que se necesita para mantener una bodega. No se puede negar que las bodegas aún requieren electricidad para operar, por lo que no podemos llegar a consumo cero. Sin embargo, Seafrigo promueve el uso de paneles solares, que ayudan a disminuir el consumo total. Las dificultades que presentan los paneles solares dependen del país en que uno se encuentra. Algunos países, como los Estados Unidos, no tienen problemas en instalarlos en sus bodegas, pero es más complejo en otros países, como Francia. Existen mayores complejidades entre sus leyes medio ambientales y los riesgos asociados a los paneles solares (por ejemplo, incendios). A medida que esta tecnología mejore y aumente su importancia, las leyes se irán adaptando para permitir la instalación de paneles en bodegas refrigeradas. Ocurre algo similar con los contenedores refrigerados: los más nuevos son mejores para el medio ambiente. Sin embargo, también existen diferencias porque es necesario conectar los contenedores refrigerados a un módulo eléctrico para que puedan funcionar. Es preciso mejorar la tecnología y trabajar en los contenedores refrigerados y su consumo, pero podemos prever que en un par de años exista tecnología similar a la de las bodegas disponible para los

contenedores refrigerados. Seafrigo no controla los contenedores refrigerados, ya que estos pertenecen a las empresas navieras, las que pretenden reducir su huella de CO2. Por ahora, su prioridad es el combustible utilizado en los barcos antes de mejorar los contenedores refrigerados, pero sí están muy interesadas en lograrlo dentro de pocos años.



Almacenes de alimentos © Le Barbo Graphics

Los productos orgánicos

AIVP | Un subtema importante del objetivo AIVP “Alimentación de calidad para todos” corresponde a la promoción del comercio justo y la producción orgánica local. ¿La fragilidad de los productos orgánicos o de comercio justo exige que se tomen precauciones específicas?

Stéphane Desseigne, Director general Proyectos y Desarrollo de Seafrigo Group | Sí, los productos orgánicos deben manipularse correctamente. De una manera, es preciso ser cuidadoso con todos los productos, pero además es necesario evitar la contaminación cruzada entre ellos. Dentro de los embarques, hay que preocuparse por la contaminación cruzada. No se pueden mezclar los productos orgánicos con los productos no orgánicos porque perderían su calificación de orgánicos. Se debe contar con áreas específicas y bodegas especializadas que hayan sido certificadas como orgánicas. Sin embargo, una vez que ha llegado a esta base, se manipula del mismo modo todo el tiempo y al final podemos garantizar la calidad del producto. Si se trata de un producto crudo o expuesto, se requiere más cuidado durante la manipulación.

El mismo caso se aplica a los productos de comercio justo porque pueden tener los mismos problemas de los productos orgánicos. Puede resultar más difícil identificarlos y hacerles seguimiento, ya que no se les identifica necesariamente como productos de comercio justo desde el comienzo. La etiqueta se pone más interesante en el aspecto logístico, del modo en que se producen y se venden, y así la cadena de transporte está menos implicada.

Una vez más, la identificación y la gestión de los productos también tienen diferencias nacionales y regionales. En general, hay más interés por los productos orgánicos, cómo almacenarlos, cómo identificarlos, etc. Algunos productos etiquetados como orgánicos en Estados Unidos no aprobarían nunca las exigencias orgánicas de Francia, debido a las diferencias en las definiciones y normas. Cada país, debido a su propia cultura, tiene diversas maneras de manejar la alimentación. Francia, por ejemplo, posee una cultura que valora la alimentación natural. Esto significa que se utiliza leche entera para algunos quesos, pero que la población sabe qué productos pueden ser consumidos por quién (por ejemplo, las embarazadas saben qué alimentos deben evitar). Sin embargo, en Estados Unidos, los reglamentos están más orientados a proteger a los consumidores. Esto significa utilizar leche pasteurizada por razones de seguridad y suponer que el consumidor no tiene conocimientos. Podemos concluir que todo el mundo, desde los países hasta las empresas logísticas como nosotros, desea reducir los riesgos en el consumo de los productos.



Interior de almacenes © Seafrigo



Interior de almacenes © Seafrigo

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

www.aivp.org

