

Inauguración del congreso internacional de la AIVP

Venecia, 16 de noviembre 2023



Señoras y Señores

Queridos amigos,

Sería difícil encontrar un escenario más inspirador para este período de agitación mundial que Venecia.

Venecia, la ciudad mundial desde la que, en 1271, un joven de 17 años partió para seguir a su padre y a su tío en las rutas comerciales de Asia Central, un joven que a su vez se convertiría en comerciante, diplomático y funcionario en la corte del emperador Kubilai, en un momento en que el poder mongol estaba siendo "sinicizado". Unos años más tarde, este veneciano nos legó un excepcional relato, titulado El libro de las maravillas del mundo, de este momento de reajuste del conocimiento del mundo que fue el siglo XIII. Este veneciano de talento era Marco Polo.

Y si relatara sus viajes a los jóvenes venecianos de hoy, la simetría con nuestra época sería asombrosa. El siglo XIII marcó el comienzo de un enfriamiento climático que duró 600 años -la llamada "Pequeña Edad de Hielo"-, mientras que nosotros asistimos a un periodo de calentamiento global en el que trabajamos activamente para que no dure seis siglos. El siglo XIII fue testigo del primer auge de la globalización, mientras que nosotros estamos experimentando las sacudidas de una globalización que algunos quieren creer que está llegando a su fin. Al siglo XIII se le llamó el "siglo mongol" porque la expansión del imperio mongol -con el famoso Gengis Kan y sus terribles guerreros de Oriente- alteró profundamente la tectónica de las placas geopolíticas: la caída de Bagdad, el comienzo de la liquidación del imperio bizantino, el ascenso de potencias militares, como los mamelucos de Egipto, que intentaron resistir la oleada mongola, el fortalecimiento de los poderes islámicos en el norte de la India y el océano Índico...

Uno de los más grandes historiadores franceses, Patrick Boucheron, habla de una reconfiguración de todo el sistema espacial del mundo antiguo: "Del Mar de China al Mediterráneo, se articulan ahora vastos horizontes interconectados que deslizan toda Eurasia en un gran corredor que pone en contacto a las civilizaciones más antiguas del mundo", afirma durante una conferencia que dedica a Marco Polo (el 8 de octubre de 2016, en la Cita de la Historia de Blois).

En el siglo XIII, como hoy, la imbricación de los fenómenos climáticos, geopolíticos, económicos y marítimos aparece con aguda intensidad. En el siglo XIII, el enfriamiento climático contribuyó a explicar la violencia de las oleadas de conquistas mongolas. Hoy, el calentamiento del planeta y los nuevos peligros procedentes del Este tienen un impacto directo y masivo en nuestras economías, en el tráfico portuario y, por tanto, en nuestras ciudades portuarias. Así pues, sin necesidad de releer La configuración del mundo de Marco Polo, me alegro de que estemos aquí para reflexionar sobre este reajuste de los conocimientos y del equilibrio del mundo, que repercute directamente en nuestras ciudades portuarias.

Quisiera expresar mi más sincero agradecimiento a nuestro socio y miembro, la Autoridad Portuaria del Mar Adriático Norte, que ha colaborado con nosotros en la organización de este acto. Quiero dar las gracias a la Ciudad de Venecia y a la Marina por acogernos en el corazón de este arsenal histórico, y a todos ustedes por haber venido para que podamos trabajar juntos para avanzar.

*

Casi 18 meses después de nuestra conferencia de Tánger, **vivimos un momento caracterizado por un vuelco brutal del mercado del transporte marítimo**. Nuestro entorno marítimo ha cambiado profundamente porque nuestro entorno internacional ha cambiado significativamente. Como sabemos, el transporte marítimo es muy sensible al contexto geopolítico y económico mundial.

En el espacio de 18 meses, hemos sido testigos de dos fenómenos. En primer lugar, tras la epidemia del covid-19, se produjo una fuerte recuperación, con excelentes resultados para los puertos y excelentes beneficios para los armadores. Luego empezaron a notarse los efectos de la invasión rusa de Ucrania, y el mercado dio un vuelco.

El año 2022 se caracterizó por una contracción del comercio, pero los fletes se mantuvieron altos. En 2023, asistimos a un desplome gradual de los fletes, como consecuencia de la caída del factor de carga de los buques. Mientras que en mayo de 2022 los fletes habían alcanzado casi los 8.000 dólares, desde marzo de 2023 bajaron a menos de 2.000 dólares, y en septiembre y octubre cayeron por debajo de los 1.500 dólares. En 2023, trece de los quince principales puertos europeos para el tráfico de contenedores registraron una contracción de la actividad, que sólo pudieron soportar los puertos de transbordo. Así pues, el mundo portuario está soportando de lleno la reorganización de los flujos energéticos y la caída del consumo en Europa y China.

Frente a esta volatilidad de los fletes, que les da poca visibilidad, los grandes operadores han emprendido una concentración vertical de sus actividades sin precedentes. Más que nunca, tratan de recuperar su influencia controlando la cadena mundial de suministro, en busca de una mayor eficacia. Este mayor control de la cadena debería permitirles ganar economías de escala y mejorar la calidad de sus servicios logísticos. En sí misma, esta concentración vertical no es mala, salvo que pone a prueba la organización de nuestras regiones urbano-portuarias, cuya capacidad de absorción de flujos no es infinita. Frente a interlocutores hiperpoderosos, nuestras ciudades portuarias tienen todo el interés en hablar con una voz fuerte y unida para defender sus intereses.

Este es el segundo punto que me gustaría subrayar. No sólo estamos viviendo una recesión en el mercado del transporte marítimo. **Vivimos un momento en el que nuestra asociación debe movilizarse, no sólo para compartir internamente nuestra experiencia y nuestras mejores prácticas, sino para hablar con una sola voz en defensa de nuestras prioridades ante los principales responsables económicos y las autoridades públicas del mundo.**

Pocas ciudades son tan espectacularmente adaptables como las ciudades portuarias. Podemos estar orgullosos de ello. Esta capacidad de adaptación está inscrita en nuestro ADN, al igual que nuestra apertura al mundo. Construida sobre la laguna, en una victoria de la civilización sobre el agua y el barro, Venecia es un ejemplo impresionante de ello... Pero podría poner muchos otros ejemplos, al sur, de ciudades portuarias que han optado por desarrollar vastas infraestructuras portuarias para permanecer conectadas a los grandes flujos internacionales. Ayer fue el puerto de Kribi en Camerún, Berbera en Somalilandia o Nador en Marruecos. Hoy es el nuevo puerto de Ndayane en Dakar, y pronto el puerto exterior de San Antonio en Chile.

Para las regiones con limitaciones terrestres, la adaptación puede adoptar la forma de colaboración interportuaria o incluso de fusión, como han hecho Amberes y Zeebrugge. Además de tratar de mejorar la eficiencia, estas decisiones reflejan el deseo de los gobiernos de tener un control más estricto sobre las estrategias territoriales y las inversiones nacionales.

Desde 2022, la presión social para reducir la cantidad de nuevo suelo dedicado a la actividad humana no ha dejado de crecer. Pero las ciudades portuarias son únicas en el sentido de que disponen de reservas de suelo y control sobre los flujos de tráfico. Es esta doble fuerza la que permite a los puertos afirmar una visión a largo plazo en respuesta a los retos colectivos de la planificación y el desarrollo regionales. Evidentemente, esta estrategia exige consultar a los ciudadanos y a todas las partes interesadas. Es un proceso complejo, que requiere tiempo, transparencia y una cierta dosis de valentía, pero que maximiza las posibilidades de una estrategia ciudad-puerto clara, duradera y exitosa.

Un ejemplo, entre otros: tras dos años de consultas en las que participaron los ciudadanos en un proceso denominado "Diálogo Valparaíso", el mes pasado el Puerto, la Ciudad y la Provincia de Valparaíso, en presencia del Presidente de la República de Chile, refrendaron una visión colectiva para el desarrollo de esta magnífica bahía, Patrimonio de la Humanidad. Es una gran fuente de inspiración.

Y luego, para ciertas ciudades portuarias, permítanme recordarles con gran gravedad que la adaptación sigue siendo una adaptación a la guerra. Quisiera expresar nuestra solidaridad con nuestro miembro ucraniano, la ciudad de Marioupol y su comunidad portuaria. La aceleración de las tensiones internacionales nos concierne a todos, pero algunas ciudades están pagando un precio más alto que otras, y su reconstrucción será una prioridad para todos nosotros.

Si las tensiones internacionales están aumentando, es también porque vivimos una época marcada por la **aceleración del cambio climático y la creciente preocupación por la capacidad de nuestra comunidad internacional para cumplir sus compromisos medioambientales.**

Los fenómenos meteorológicos extremos se multiplican en nuestras costas. Hace unos días, el huracán Otis devastó Acapulco en México, mientras que la tormenta Ciaran tuvo un gran impacto en las ciudades portuarias de Europa Occidental. Más allá de sus efectos puntuales, de por sí catastróficos, el cambio climático está provocando perturbaciones estructurales en el comercio marítimo:

- Las restricciones de tráfico en el Canal de Panamá acaban de agravarse por el bajo nivel del agua en los lagos que lo alimentan.
- La ciudad portuaria de Manaus, en Brasil, se ve privada de buques de carga debido a la reducción del caudal del río Negro.

- En el verano de 2023, las ciudades portuarias del Rin, la principal arteria económica de Europa, experimentaron una ralentización de la actividad portuaria debido a la reducción de la capacidad de transporte marítimo.

Las ciudades portuarias son las primeras en verse afectadas por el calentamiento global, pero también las primeras en aplicar soluciones específicas o sostenibles. En Mayotte, el suministro de agua potable por mar ha permitido responder a la peor sequía (¡desde hace 25 años!) que afecta a este territorio insular. En términos más generales, las ciudades portuarias son las primeras afectadas por la necesidad de descarbonizar con éxito el transporte marítimo y nuestra economía globalizada.

El pacto "Fit for 55" en Europa y la "Inflation Reduction Act" en Estados Unidos son hitos decisivos en el camino hacia la transición energética, liberando a nuestra economía de los combustibles fósiles. Estos programas fomentan la deslocalización de ciertos tipos de producción, para diversificar las localizaciones y las fuentes de abastecimiento. Depende de todos nosotros, como ciudades portuarias, considerar esta transición como una prioridad y como una oportunidad para seguir plenamente implicados en nuestras regiones. Y a todos nos corresponde asumir nuestras responsabilidades apoyando y acelerando la descarbonización de la economía marítima, empezando por el transporte marítimo.

Tras haber permanecido demasiado tiempo al margen de los acuerdos internacionales, el transporte marítimo ha dado por fin el paso hacia la descarbonización de la propulsión, ya sea a base de hidrógeno, amoníaco, bioetanol o viento, pues no hay nada más inagotable y universal que el viento. Todas estas soluciones bajas en carbono requieren que las regiones urbano-portuarias establezcan nuevos canales energéticos y ofrezcan capacidades diversificadas de abastecimiento de combustible, sin olvidar garantizar que estas nuevas tecnologías sean socialmente aceptables. La instalación de una unidad de producción de amoníaco, por ejemplo, requiere un esfuerzo de anticipación, transparencia y educación.

Para apoyar la descarbonización de la economía marítima, debemos proponer nuestras ideas sin ocultar las dificultades. Todos los sectores económicos hablan ya del hidrógeno verde como una de las principales fuentes de energía del futuro. Sin embargo, dados los retrasos acumulados, cada vez son más los expertos que nos advierten de que no habrá capacidad de producción. En este tema, como en otros, nos corresponderá actuar para que el transporte marítimo siga considerándose un sector prioritario.

Para apoyar la descarbonización, también tenemos que modificar nuestra ingeniería portuaria, aconsejándonos e inspirándonos mutuamente. Pienso, por ejemplo, en la construcción del Nuevo Puerto de Dakhla Atlantique, en Marruecos, cuya primera etapa fue la puesta en servicio de un parque fotovoltaico para abastecer el lugar.

Por último, debemos integrar la cuestión de la biodiversidad en el diseño de nuestras infraestructuras portuarias, para que se conviertan en zonas de refugio. Aún nos queda mucho camino por recorrer para respetar los ecosistemas portuarios, que a menudo tienen su propia originalidad natural.

Por ello, la AIVP está decidida a defender, ante las instancias internacionales, nuestra voluntad de erigirnos en territorios ejemplares e innovadores en materia de descarbonización y protección del medio ambiente. En breve hablaremos de la COP 28. La AIVP también representará la voz de las ciudades portuarias en la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Océanos, organizada por Costa Rica y Francia en junio de 2025 en Niza.

Quiero agradecerles una vez más su compromiso, y especialmente a los miembros del Consejo de Administración de la AIVP: Mario Girard, Presidente del Puerto de Quebec, Mohamed Ouanaya, Presidente del Puerto de Tánger Ville, y Alberto Cappato, Director de Innovación de Porto Antico en Génova.

Marco Polo pasó algún tiempo en una prisión genovesa, lo que le dio la oportunidad de escribir El libro de las maravillas del mundo. La encarnizada rivalidad entre Génova y Venecia ha dado paso, afortunadamente, a lazos de amistad y sana emulación que espero unan hoy a todas nuestras ciudades portuarias. Porque compartimos las mismas preocupaciones, los mismos intereses. Estamos sometidos a las mismas amenazas, climáticas, económicas y tecnológicas - pienso en particular en el ciberataque que acaba de afectar a los puertos australianos. Y compartimos la misma esperanza de que los jóvenes, hombres y mujeres, que crecen en nuestras ciudades portuarias, de Venecia a Sídney, redescubran la confianza y el deseo casi irreprimible de recorrer las grandes rutas marítimas del mundo, como Marco Polo en su día.