

Contribución de la [AIVP](#), la Red Mundial de Ciudades Portuarias, a la Iniciativa INTA frente a Hábitat III

Cambio climático, doble desafío de futuro para las ciudades portuarias

Con ocasión de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible que tendrá lugar en Quito del 17 al 24 de octubre 2016, es fundamental recordar cuáles son los desafíos del cambio climático para las ciudades portuarias y de qué manera esta problemática reciente constituye una ruptura en la manera de abordar el desarrollo sostenible de la ciudad portuaria.

Como es natural, las ciudades portuarias se ven particularmente afectadas por el cambio climático y, desde hace algunos años, expresan de manera regular y enérgica sus inquietudes con ocasión de los trabajos internacionales organizados por la AIVP. Este tema estuvo en la agenda de nuestra conferencia mundial de Buenos Aires en el 2010.

La elevación ya sensible del nivel del mar, junto con el aumento en cantidad e intensidad de los fenómenos climáticos extremos experimentados durante los últimos años representan claramente un tema que preocupa en gran medida tanto a los actores del desarrollo urbano como a sus interlocutores del mundo económico y portuario, aún cuando todavía no logren comprender a cabalidad y concretamente las consecuencias posibles. ¡Una de las grandes dificultades de la problemática consiste en lograr hacer coincidir el “tiempo geológico” propio del fenómeno con el “tiempo político” urbano y portuario! Es difícil comprometer financiamientos públicos en un fenómeno que hoy no es completamente perceptible a nivel local y que está previsto extenderse durante décadas, incluso siglos, en circunstancias que sí abundan temas económicos y sociales candentes. Es difícil comprometer medidas de prevención costosas cuando se mantiene una fuerte incertidumbre en cuanto a la intensidad del fenómeno y sus efectos esperados en los espacios litorales.

Sin embargo, el primer desafío para los puertos consiste en lograr prever las consecuencias de este cambio climático. Con respecto a este tema, continuando los trabajos previos de la COP 21 organizada en 2015 en París, Hábitat III es también una oportunidad imperdible para realizar intercambios internacionales sobre las estrategias que debemos adoptar para desarrollar estrategias de resiliencia de nuestras ciudades y regiones portuarias. Se trata de un momento clave para que numerosos actores del desarrollo local tomen conciencia que es tiempo de actuar y, además, que es tiempo de hacerlo en estrecha colaboración entre

interlocutores locales. Sólo es posible llevar a cabo un desarrollo local calificado de “sostenible” si los actores portuarios y económicos elaboran juntos una estrategia común. Desde hoy, es necesario tener una visión común sobre el futuro de la plaza portuaria y sus expectativas, en términos de desempeño económico y medioambiental, empleos, desarrollo urbano, calidad de vida, etc. Para muchas ciudades portuarias, es una ruptura en el método de gobernanza existente porque, desde ahora, la ciudad tendrá que aprender a negociar con el puerto sus objetivos estratégicos. La concertación desde las etapas iniciales de los proyectos de desarrollo tanto urbanos como portuarios se transforma en la clave maestra de esta nueva gobernanza ciudad-puerto que aún es preciso definir.

¿Es preciso pensar desde ya en instalar a mayor altura las infraestructuras existentes para proteger, a la vez, a la ciudad y al puerto, como lo recomiendan los expertos de la Universidad de Berkeley en California a quienes les encargamos trabajar sobre el tema? ¿Debemos anticiparnos, tal como lo hizo Róterdam elevando en 2 metros la nueva zona portuaria de Maasvlakte ganada al mar? ¿Cómo podemos limitar los efectos de las crecidas, huracanes y otros ciclones (¡no nos olvidemos que Katrina y Sandy dejaron bajo el agua a Nueva Orleans y Nueva York!) y mejorar la resiliencia de regiones litorales que cada vez están más urbanizadas? Todo el trabajo de una asociación como la AIVP sobre este tema consiste en difundir mensajes de alerta a los actores locales. Expertos intervienen regularmente en el tema para analizar la evolución de la situación. Nosotros pretendemos además valorar experiencias innovadoras que participen en la implementación de proyectos ciudad-puerto sostenibles, por ejemplo Singapur, que contemplen esta dimensión climática. Por otro lado, cabe recordar que la AIVP es una organización internacional y debemos tomar en consideración la gran diversidad de situaciones técnicas y financieras de cada país. Una vez más, los países del sur más pobres son también los más expuestos a los riesgos. Por lo tanto, se impone allí un esfuerzo de solidaridad internacional. Muchos de estos países marítimos del sur participan en nuestros trabajos y es también nuestra responsabilidad como asociación favorecer, en la medida de nuestros medios, su acceso a los conocimientos y las experiencias para ayudarlos a implementar sus propias estrategias.

Si bien prever las consecuencias del calentamiento es indispensable para las ciudades portuarias, participar activamente para limitarlo bajo esta ahora famosa barrera de los 2°, adoptada como objetivo internacional, es un deber. Las iniciativas se multiplican por todas partes y el segundo desafío para el futuro de nuestras ciudades portuarias frente al cambio climático se ubica en esta dinámica.

La lucha contra los gases de efecto invernadero (GEI) supone la desaparición progresiva de las energías fósiles: petróleo, gas y carbón que han tenido gran importancia para la economía de numerosas ciudades portuarias desde mediados del siglo pasado. Este cambio de paradigma industrial global ya afecta a muchos establecimientos portuarios que prevén una reducción progresiva de los volúmenes transportados y, por ende, de los ingresos portuarios y los empleos. De Hamburgo a Marsella, de Durban a Sydney, es el caso de la mayoría de las grandes plazas portuarias del mundo. Las grandes zonas portuario-industriales de los años 60-70 ligadas a estos tráficos deberán evolucionar y el territorio regional sufrirá grandes repercusiones. La revolución energética en proceso plantea múltiples problemas portuarios e industriales locales, pero es además una magnífica oportunidad de reconversión para las ciudades portuarias en una nueva lógica de desarrollo sostenible. En la AIVP, seguimos atentamente el desarrollo de las nuevas industrias en materia de energías marinas renovables (EMR), energía eólica off shore, pero también turbinas marinas, energía de las olas, etc. Ciudades portuarias como [Esbjerg](#) en Dinamarca, [Bremerhaven](#) en Alemania o más recientemente como [Nantes - Saint Nazaire](#) en Francia han apostado por posicionarse en este mercado. EMR, hidrógeno, estas nuevas industrias energéticas que se implementan hoy en día crean nuevos empleos directos e indirectos y por ende riqueza para las ciudades portuarias. Ya sea por su situación litoral o fluvial, por sus infraestructuras existentes y por sus competencias, las ciudades portuarias están particularmente bien armadas para recibir estos nuevos desarrollos industriales. Sin embargo, hay una condición: una vez más, la de la elaboración de estrategias comunes entre las colectividades, los puertos y los industriales involucrados.

La lucha contra los GEI también puede tomar caminos que se vislumbran particularmente interesantes para el desarrollo de nuevos vínculos ciudad-puerto. La restauración de medios naturales litorales o fluviales permite atenuar los efectos de las crecidas y sumergimientos marinos. Además, es la oportunidad para devolver a los ciudadanos nuevos espacios de recreación como lo hizo, por ejemplo, [Toronto](#) en Canadá, [Nimega](#) en los Países Bajos y pronto [Nueva York](#). En las regiones tropicales, se protegen y se replantan manglares. Naturalmente, el cambio en los medios de propulsión de los buques y el desarrollo de atracaderos alimentados por red eléctrica eliminan una parte importante de las molestias y favorecen las implantaciones urbanas con “vistas hacia el puerto”. Como en [Estocolmo](#), [Vancouver](#) o [Los Angeles](#), se pacificará la relación ciudad/puerto. Se multiplican las colaboraciones entre actores industriales en los territorios portuarios. A modo de ejemplo, el año pasado, el [puerto de Gotemburgo](#) en Suecia anunció ser “neutro en carbono” por medio del uso de energías renovables y de una reducción considerable de sus emisiones. En todos lados, se implementan proyectos de economía circular en torno al [puerto, que se transforma](#)

[en el catalizador privilegiado de las iniciativas](#). En este contexto, existen proyectos de plan regional de economía circular en curso de elaboración, como en [Bruselas](#), los que pronto podrían alzarse como ejemplos. Viviendas y equipamientos públicos aprovechan también las redes de calefacción provenientes de las actividades portuario-industriales. Ámsterdam, Marsella, San Francisco... las iniciativas se multiplican en todas partes y, naturalmente, seguimos con gran interés estas evoluciones. Asimismo, para las ciudades portuarias, la lucha contra los GEI se transforma en una magnífica ocasión para replantear su territorio ciudad-puerto. Estos nuevos desafíos, estas nuevas estrategias de desarrollo sostenible que rompen con las lógicas del “cada uno en su casa”, ofrecen a todos los actores de la ciudad portuaria la oportunidad de trabajar de otro modo por el bien tanto de la comunidad local como de nuestra gran comunidad global. Innovemos e intercambiamos nuestras experiencias, [la AIVP](#) está orgullosa de poder participar en este desafío.

Olivier Lemaire

Director General de la AIVP