“Puertos ciudadano”.

Sabah Zrari, Observatorio y Prospectiva Ltda. Universidad de Santiago de Chile.

SIOP, San Antonio. 28/10/2016.

TEMARIO

1. Mensaje
2. Noción y sus implicancias.
3. Experiencias nacionales e internacionales.
4. Conclusiones

1. Mensaje

- ✓ Asociar el Puerto con la noción de ciudadanía refleja sobre todo una evolución cognitiva que nace a su vez de una necesidad.
- ✓ Genera nuevas prácticas, aún tímidas en Chile, más consolidadas en Europa..
- ✓ Pero al igual que las nociones de RSE, Valor Compartido, Buen Vecino, no todos entienden lo mismo y no todas las situaciones son iguales.
- ✓ Por ello es preferible usar el plural.

2. Noción

- Noción utilizada por la Asociación Internacional de Ciudades Puerto.
- "El establecimiento de un **verdadero diálogo** con los ciudadanos constituye, para cada Ciudad-Puerto, una condición previa para lograr el rendimiento económico y la construcción de un mejor marco de vida." (XIV Congreso, Durban, 2014).
- "Los impactos de las funciones portuarias en el medio ambiente, la economía local y los empleos deben explicarse cada vez mejor para que sean comprendidos, **aceptados** y para transformarse, en definitiva, en fuentes de nuevas dinámicas sociales y económicas" (misma fuente).

2. Noción

Ciudadano: actor (individual) con arraigo en un territorio (ciudad) con derechos (a participar en toma de decisión en forma directa o indirecta) y obligaciones (participación a los asuntos de la ciudad).

En el caso de una empresa, se suele utilizar otras nociones (RSE, “Buen Vecino”, “Creación valor compartido”).

Existen similitudes, pero hay una diferencia: el grado de exigencias (coercición).

Un cambio cognitivo

Desde el Puerto: a nivel cognitivo: sustentabilidad y competitividad no son antinómicos, la competitividad de los puertos pasa por la del territorio en el cual está inserto (la ciudad + el hinterland).

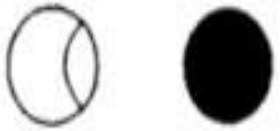
Hacia el Puerto: menor tolerancia hacia las "externalidades negativas": trafico, ruido, olor, paisaje. Mayor exigencia sobre todo considerando menor creación de empleos en la ciudad. Se espera que el puerto genere potencialidades de desarrollo (actividades inducidas), por ejemplo: terminal de cruceros.

“Las ciudades cambiaron y la ciudadanía también” Alexis Michea, MTT, SIOP 26/10.

“Hablar de desarrollo sostenible del puerto es hablar de un territorio” Alcalde Omar Vega, SIOP, 26/10. “El puerto sostiene a la ciudad y la ciudad al puerto”.

“No hay puerto sostenible si no hay ciudades puerto sostenibles” Octavio Doerr, SIOP, 26/10.

“Nuestro ADN se sustenta en el valor compartido” Aldo Signorelli,

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Fuente: Hoyle 1989, citado por Olaf Merk, OCDE, Congreso AIVP, 2014

3. Implicancias

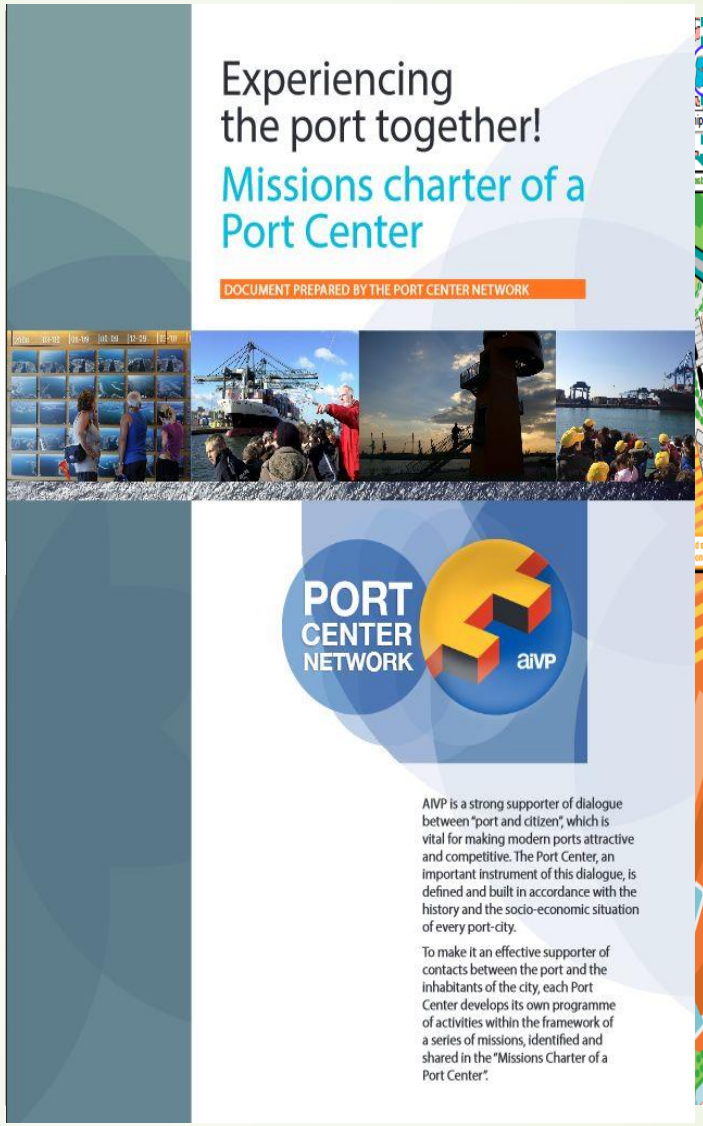
Coordinación estrecha entre actores públicos por una parte y entre estos últimos y la sociedad civil por otra.

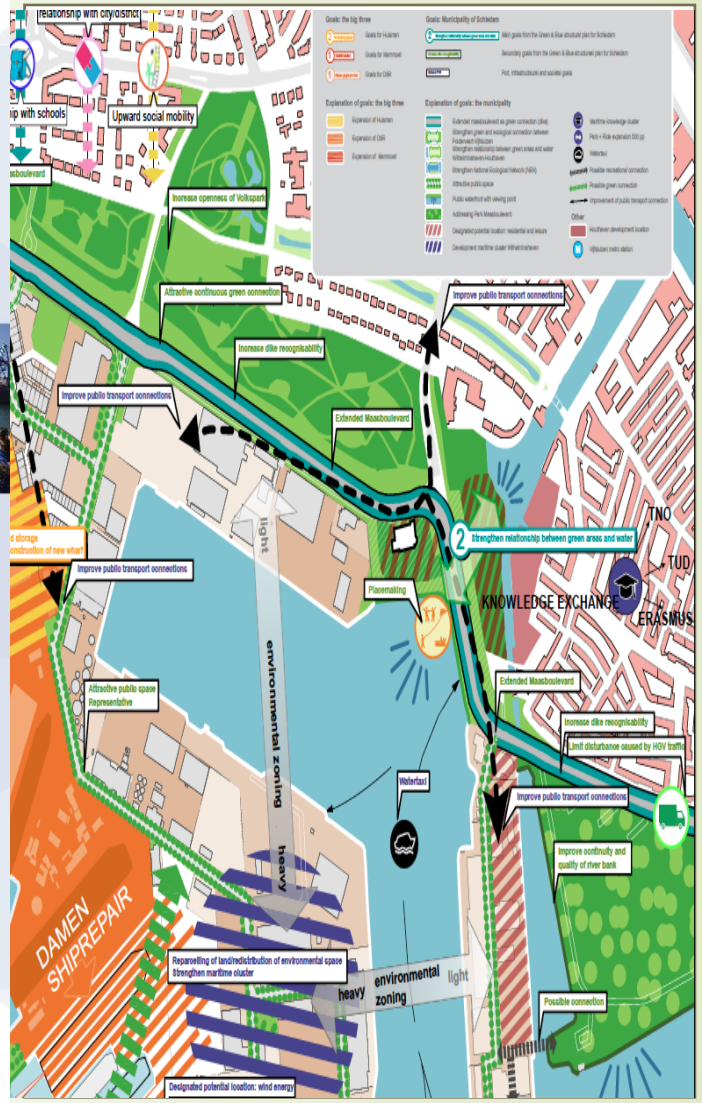
4. Experiencias en Chile

- Responsabilidad Social Empresarial, Buen Vecino.
- Recientemente: dos experiencias en San Antonio y Valparaíso:
  - "Mesas de trabajo con pescadores" Puerto financió la construcción del Paseo Bellamar. Involucramiento personal en las actividades culturales.
  - "Participación ciudadana vinculante" a propósito del concurso público de arquitectura Muelle Prat, Franco Gandolfo, SIOP, 2016.

Algunas experiencias internacionales.

- Planificación portuaria participativa (Dunkerque en Francia, Schiedam en Holanda "mapa de ambiciones", Puerto de Riga, Letonia).
- Comité de Sustentabilidad (Puerto de Castellón, España).
- Port Centers (Amberes, Genova, Livorno, Le Hâvre, Montreal, Dublin, etc).
- Port Visions (Rotterdam, Amsterdam, Los Angeles).





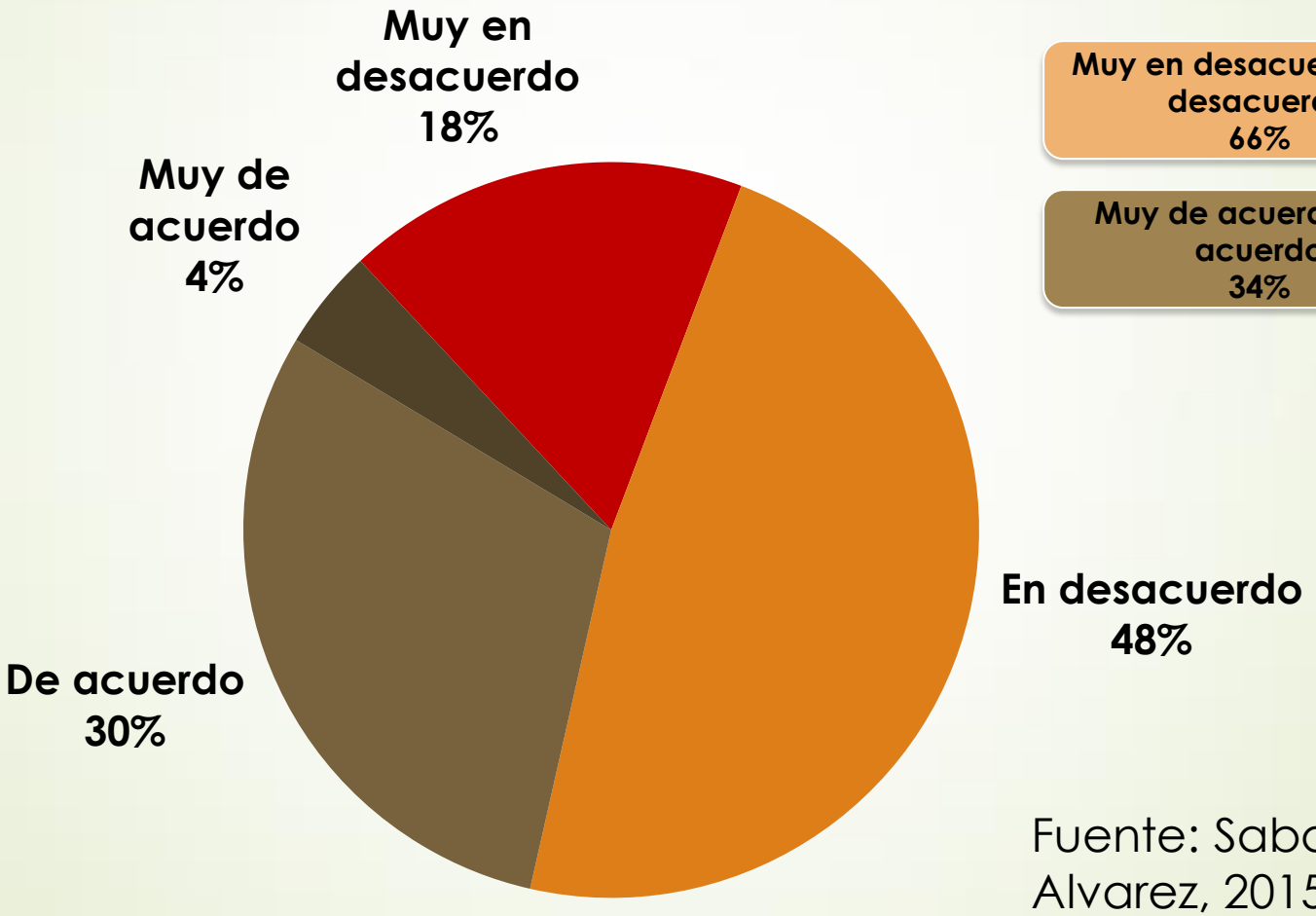
En Chile

La coordinación no está en la cultura institucional y el dispositivo previsto por la ley (Consejo de Coordinación Ciudad Puerto) está poco utilizado aún.

RELACIÓN CIUDAD PUERTO

¿Cuán de acuerdo está con la siguiente afirmación?
"La actividad portuaria se ha desarrollado en forma armoniosa con la ciudad

N: 113



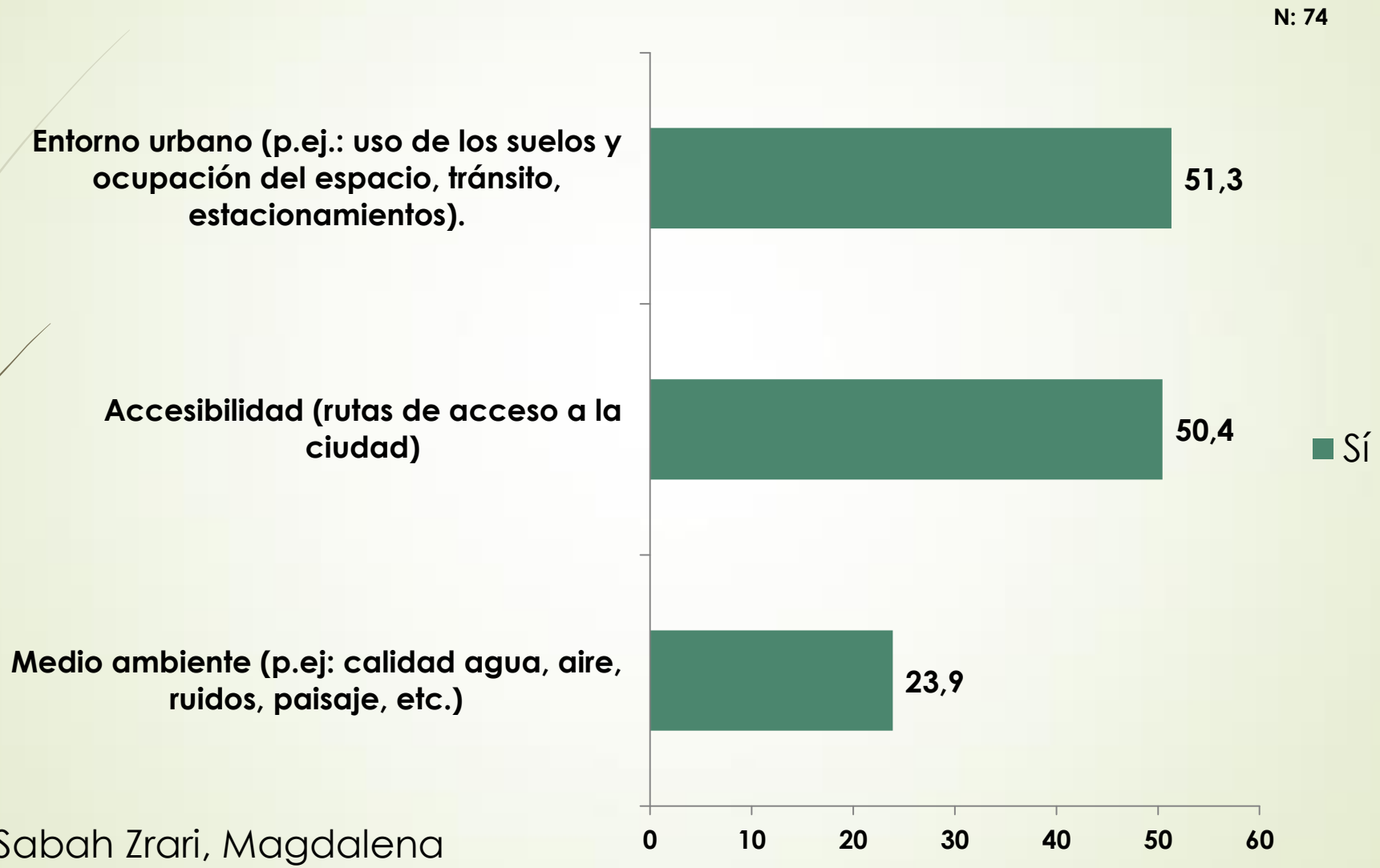
Muy en desacuerdo + En desacuerdo 66%

Muy de acuerdo + De acuerdo 34%

Fuente: Sabah Zrari, Magdalena Alvarez, 2015 (MTT).

RELACIÓN CIUDAD PUERTO

Si está o "muy en desacuerdo" o "en desacuerdo" con la pregunta anterior ¿Cuáles son las principales problemáticas que a su juicio, reflejan la falta de un desarrollo armonioso?

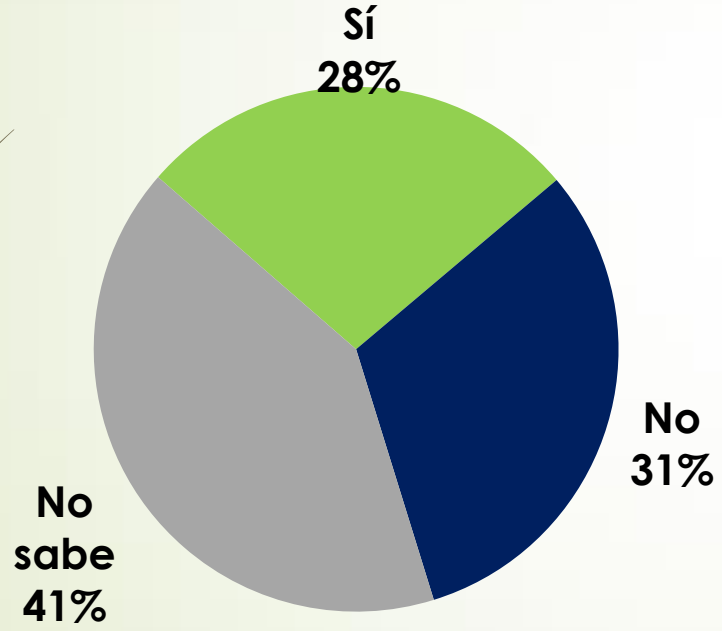


Fuente: Sabah Zrari, Magdalena Alvarez, 2015 (para MTT).

COORDINACIÓN EXISTENTE

Si representa una empresa portuaria:

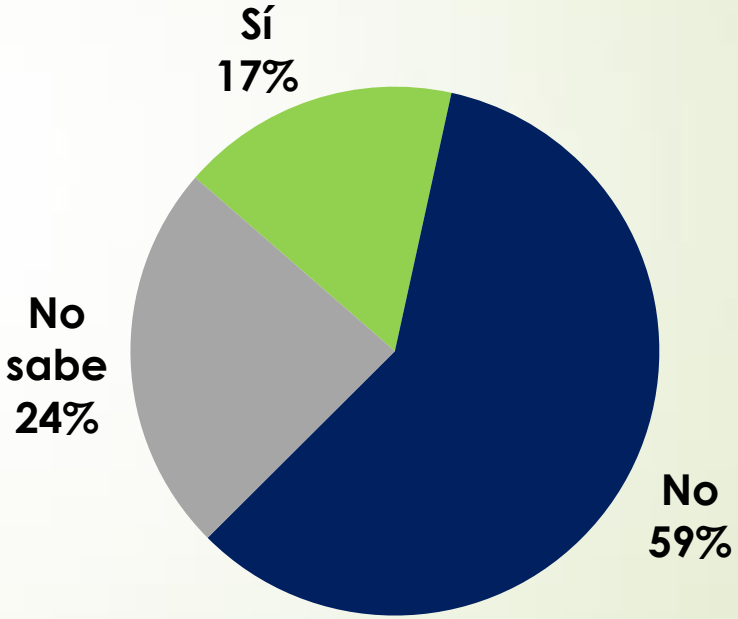
¿Su institución ha invitado a otros actores institucionales a participar de instancias relacionadas con el proceso de elaboración del plan maestro portuario vigente?



N: 51

Si no representa una empresa portuaria:

¿Su institución ha sido invitada en el proceso de elaboración del plan maestro portuario vigente?



N: 88

Fuente: Sabah Zrari, Magdalena Alvarez, 2015 (para MTT).

CONCLUSION LEVANTAMIENTO INFORMACIÓN

- Percepción de un desarrollo no armonioso entre puerto y ciudad.
- Grado de coordinación existente débil o desconocimiento.
- Opinión muy mayoritaria acerca de la necesidad CCCP y fuertes preferencias por normar (88%), a través de un reglamento de la ley o un instructivo .
- Funcionamiento al 2015 de los CCCP: es escaso o se desconoce (43%), heterogéneo en su funcionamiento, se le reconocen pocos logros.
- Temas de mayor preocupación: ocupación y uso del suelo; accesibilidad vial; externalidades negativas sobre medio ambiente y calidad de vida.
- Temas a abordar en los CCCP: construcción de una visión compartida de desarrollo; accesibilidad y desarrollo económico.

Conclusión

- La sustentabilidad de los puertos y de las ciudades puerto implica una gobernanza, red de actores.
- Es un gran desafío por los intereses contrapuestos, las visiones opuestas y las expectativas que varían según contexto socio-económico y político.
- En Chile, la normativa actual no recoge las evoluciones descritas y circunscribe a la empresa portuaria en el recinto portuario.
- Pero "en todas partes se cuecen habas" y las experiencias europeas son también el resultado de lecciones aprendidas.
- La reactivación de los CCCP es sintomática de una voluntad desde arriba de incentivar a los actores a dialogar de manera sistemática.
- O. Doerr: Elementos claves de las estrategias colaborativas para el desarrollo sostenible de una ciudad portuaria: el dialogo, la planificación coordinada y la gobernanza
- Otro elemento es el acceso a redes de expertos, experiencias y mejores prácticas, así como plataformas web y de datos para disponer de información internacional que oriente a planificadores y autoridades.