

15 idees força per al port del futur

15 IDEES FORÇA PER AL PORT DEL FUTUR

Port del Futur és un treball de Vigla que es materialitza en aquesta publicació i una plataforma web.

portdelfutur.info

Vigla

Iniciativa:	Vigla.city
Autors:	Ramon Marrades Julia Pineda Paloma Medina Marta Popiolek Júlia Gomar
Disseny:	Diego March
Programació web:	Félix Gimeno
Finançament:	Compromís València
Fotografies:	Ramon Marrades (pp. 4 - 11) Dimitry Anikin (p. 22) Elevate(p. 30) Kalea Morgan (p. 38) Guilhem Vellut (p. 46) Markus Winkler (p. 54), (p. 62)

Aquest document està compartit amb llicència Creative Commons:
Reconeixement - NoComercial - SenseObraDerivada 4.0 Internacional
(CC BY-NC-ND 4.0)

La tasca de les ciutats del segle XXI és deixar arrere la mirada portuària del segle XX i mirar en el segle XXI les relacions ciutat-port de formes radicalment diferents. Totes les ciutats en el món enfronten similars problemes i l'important és construir solucions territorials.

Jorge Sharp

Port del Futur és una reflexió sobre una de les peces més rellevants i complexes de l'economia i el territori, la dels fronts litorals i les infraestructures portuàries. Funcionalment, els ports són els nodes de connexió amb les xarxes internacionals d'intercanvi i comerç. Són els punts a través dels quals el sistema productiu i de consum es connecta amb altres territoris transoceànics. Territorialment, han estat els principals punts de contacte entre les societats i la mar, configurant un espai d'abric i facilitant les activitats marineres, i també una porta d'entrada de persones, innovacions i coneixement.

En aquest sentit, l'aproximació al cas ha de realitzar-se des d'una perspectiva àmplia, que compregui la dualitat que opera en aquest sistema com a punt on es posen en relació les realitats globals i locals. Aquesta realitat dual és el principal element de tensió del sistema. En l'actualitat, els ports operen com zones franques que, per tal de mantenir la seua competitivitat i fluxos de trànsit com a part del comerç global, requereix regulacions pròpies. La seua operativitat, però, suposa elevades pressions sobre el territori, al absorbir els seus impactes negatius, com per exemple la contaminació, la congestió o artificialització del sòl.

A les condicions inherents de l'activitat portuària, la situació actual d'equilibri fràgil del context global s'afegeixen altres condicionants que marquen la idoneïtat del moment per obrir aquest diàleg i pensar col·lectivament en alternatives. La situació de crisi climàtica està posant en crisi la planificació de les grans infraestructures, també en el cas del transport. Tal com hem vist en altres contextos com la paralització de la construcció de noves carreteres a Gal·les o la discussió al voltant de l'ampliació de l'aeroport de Heathrow, la viabilitat a futur d'aquests desenvolupaments està qüestionada i requereix d'una mirada àmplia i complexa, la qual aquest treball aspira a tenir.

L'objectiu principal del treball és investigar les aproximacions i alternatives per tal de dissenyar un port que reconcilie els interessos locals amb la viabilitat de la seua activitat comercial i logística al servei de l'economia arrelada en el seu entorn. Establim com a punt de partida la definició de propostes que alineen el desenvolupament del port amb principis d'interés general i públic. Això implica buscar alternatives que asseguruen el seu potencial de redistribució, la capacitat del model per ser equitatiu i per descomptat, la seua responsabilitat cap al medi ambient i les persones que l'habiten.

El cas del Port del futur neix en un context de debat sobre el desenvolupament del port de València i el conflicte al voltant de la proposta d'ampliació de la seua terminal nord. Més enllà d'aquest conflicte concret, s'ha evidenciat la falta d'una visió compartida de futur, fet que dificulta el diàleg entre les parts i la generació de solucions consensuades.

Aspirem a generar un marc que permeta establir una conversa constructiva entre els diferents agents implicats a l'ecosistema ciutat-port-territori, per generar consensos i visions compartides. ●

La definició de les 15 idees força s'ha enfocat amb una perspectiva exploratòria suportada per una recerca acadèmica i entrevistes semiestructurades a 9 persones referents en la gestió i investigació al voltant de les infraestructures portuàries i les relacions ciutat-port. La recerca acadèmica s'ha dissenyat com una revisió documental de literatura especialitzada definint els principals reptes i tendències actuals de les realitats portuàries. Les entrevistes semiestructurades han servit per a aprofundir qualitativament en eixos reptes i tendències.

Com a estructura general s'han dissenyat quatre blocs de conversa amb cadascun dels testimonis: (1) els reptes i la situació actual dels ports, (2) les accions o propostes que s'estan duent a terme en l'actualitat, (3) els desitjos a futur i (4) un resum final de les principals idees. La documentació de cadascuna de les entrevistes es pot consultar a l'apartat testimonis de la web del projecte www.portdelfutur.info.

Els resultats obtinguts s'han conjugat per redactar les quinze idees força del treball general de Port del futur, on s'il·lustren les idees per a cadascun dels àmbits amb les cites que les donen suport extretes de les diferents entrevistes. ●

















Taula de continguts

Idees Força

Comerç i desenvolupament econòmic

Pàg. 23

I

Optimitzem l'ús de les
infraestructures portuàries

Pàg. 25

II

Un port al servei de
l'economia local i regional

Pàg. 27

III

Un actiu de progrés
social i econòmic

Pàg. 29

Innovació i treball

Pàg. 31

IV

Ampliem les possibilitats
d'ocupació de qualitat
i desenvolupament
personal

Pàg. 33

V

Apostem per la igualtat
de gènere i la dignitat
dels treballs portuaris

Pàg. 35

VI

Desenvolupem
l'ecosistema marítim
d'innovació

Pàg. 37

Ciutat i territori

Pàg. 39

VII

Tombem les barreres
cap a un ecosistema
port-ciutat-territori

Pàg. 41

VIII

Introduïm usos
compatibles
d'accés públic

Pàg. 43

X

Resignifiquem els
imaginaris litorals

Pàg. 45

Medi ambient i salut

Pàg. 47

X

Convivim amb l'aigua

Pàg. 49

XI

Reduïm la petjada
ecològica

Pàg. 51

XII

Entenem el front litoral
com un actiu de salut
i benestar

Pàg. 53

XIII

Un port de la ciutat

Pàg. 57

XIV

Processos oberts
i transparents de
presa de decisions

Pàg. 59

XV

Innovem en els processos
de planificació portuària

Pàg. 61

Testimonis

Laleh Kalili

Pàg. 73

Keller Easterling

Pàg. 77

Miriam García García

Pàg. 81

Gabriella Gómez-Mont

Pàg. 85

Stefan Al

Pàg. 89

Katy Fox-Hodess

Pàg. 93

Diane Oshima

Pàg. 97

Fredrik Lindstål

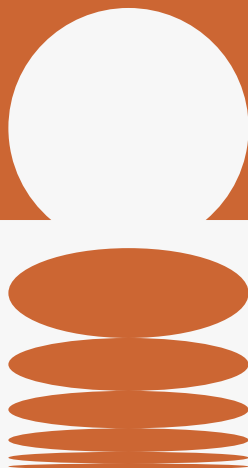
Pàg. 101

Jorge Sharp

Pàg. 105

Idees Força

COMERÇ I DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC





Optimitzem l'ús de les infraestructures portuàries

Promovem l'aprofitament al màxim de les infraestructures existents a l'ecosistema Ciutat-Port-Territori i l'optimització de l'activitat comercial a través de les millores tecnològiques i de gestió, a la vegada que es redueix la petjada ecològica.

1 Font: The World Bank (2021). The Container Port Performance Index 2020: A Comparable Assessment of Container Port Performance. Washington, DC: World Bank.

2 Font: UN Environment and International Energy Agency (2017). Towards a zero-emission, efficient, and resilient buildings and construction sector. Global Status Report 2017.

El transport marítim segueix sent la manera més econòmica, fiable i amb menys despesa energètica per transportar mercaderies a través de llargues distàncies^[1]. Representa la columna vertebral del comerç mundial i les cadenes de producció. Més de quatre cinques parts del volum logístic global es donen a través de la mar. En conseqüència, el funcionament adequat de les infraestructures portuàries facilita la inversió industrial i logística permetent la creació de treball i impulsant la prosperitat.

“ Els ports continuen sent, a grans trets, els mateixos que sempre han estat. La tecnologia ha canviat per fer [el transport marítim] més eficient, però la idea continua sent la mateixa

Fredrik Lindstål

Paral·lelament, la principal activitat que sustenta el model econòmic dels ports en l'actualitat, és l'atracció i concentració d'aquests tràfics marítims i les diferents activitats associades. Aquesta necessitat de concentració i sosteniment dels

volums suposa un repte, ja que el sistema operatiu i infraestructural actual genera impactes nocius en la sostenibilitat que poden acabar qüestionant la viabilitat de l'activitat a futur.

El repte que enfronta l'activitat portuària és aleshores generar alternatives que reduïsquen aquests impactes, assegurant la disminució d'emissions i l'afecció en els ecosistemes. En territoris on la densitat d'infraestructura dura ja és alta, el focus es gira des de la inversió massiva en noves infraestructures dures cap a l'aprofitament al màxim de les existents. Reduir la construcció de noves infraestructures i edificis (que actualment suposen el 38% de les emissions de carboni)^[2] és vital per assolir l'objectiu de reduir les emissions a zero.

“ [Els ports] haurien de llançar-se a innovar i no culpar a la tecnologia. S'ha de planificar, no només a llarg termini, sinó en un futur pròxim: treballant conjuntament amb el municipi, però també amb perspectiva estatal, i de la UE.

Fredrik Lindstål

Aquesta millora de l'aprofitament ha d'estar basada en la implantació de millores tecnològiques i la millora de la gestió, què haurà de passar per la coordinació operativa a totes les escales. Les dues línies de treball són la digitalització i l'automatització de

l'activitat portuària, que es perfilen com a eines clau per millorar l'eficiència de les infraestructures actuals. En aquest cas, la digitalització i la millora de la gestió permet reduir les cues dels vaixells que esperen per atracar, fent disminuir també les emissions contaminants. Pel que fa al cas de l'automatització de les terminals permet un millor aprofitament dels molls disponibles, permetent el sosteniment de l'activitat sense la generació de noves infraestructures.

En resum, tenint en compte la densitat existent d'infraestructures i la necessitat de prioritzar la sostenibilitat, s'aconsella la moderació de l'expansió horitzontal de les infraestructures portuàries i l'aposta per l'aprofitament al màxim de les existents fent ús de la digitalització, la millora de la gestió i la coordinació a l'àmbit metropolità, regional, estatal i a escala europea, evitant la competència destructiva entre ports.

Claus d'actuació

- Incorporar estudis d'alternativa O en les propostes d'ampliació i inversió.
- Maximitzar els índex de productivitat per superfície de moll i d'amarratge.
- Impulsar la coordinació entre sistemes portuàris per a optimitzar l'eficiència conjunta.
- Dissenyar estratègies de digitalització i de codi obert.

Un port al servei de l'economia local i regional

La infraestructura portuària ha de centrar-se en l'activitat logística al servei de l'economia regional de producció i distribució, i acollir usos econòmics compatibles.

L'estancament demogràfic d'Europa, la creixent preferència pel consum local, les polítiques de reindustrialització, les tecnologies d'autoproducció com la impressió 3D i la major consciència ecològica –el que de manera general podem anomenar una regionalització de la globalització– han fet moderar les previsions de creixement del comerç marítim en les properes dècades a aquesta banda del món, malgrat que probablement encara augmentarà a escala global. Aquest procés planteja la necessitat de definir el rol de les infraestructures portuàries en relació amb el seu context local i regional.

De manera paral·lela al reconeixement del valor mediambiental dels fronts litorals i la seua importància com actius de salut, s'ha anat descobrint el seu potencial econòmic lligat a l'oportunitat d'acollir usos complementaris als estrictament logístics que asseguruen un millor servei a les necessitats del context en els quals s'insereixen. A més, no podem oblidar que la funció principal de les infraestructures portuàries és la de

garantir l'abastament de la població per satisfer, prioritàriament, les seues necessitats més bàsiques.

“ L'activitat i la infraestructura marítima-portuària té una tasca fonamental, que és garantir el proveïment i la reproducció de la vida dels pobles i les comunitats. Al port cal mirar-lo des de la perspectiva de la gent. Això no vol dir que l'activitat portuària no siga una activitat extremadament valuosa per a l'economia i el desenvolupament econòmic en general, i l'activitat d'intercanvi econòmic mundial, però no és el més important.

Jorge Sharp

“ Cal identificar de manera realista les fortaleces [d'un ecosistema ciutat-port-territori] per acollir una àmplia varietat d'activitats [econòmiques] i treballar en entorns urbans altament densos. A la vegada que hi ha hagut un interès creixent en transformar els fronts marítims amb usos urbans també existeix una corrent important que demana prioritzar els usos marítims. El fet de prioritzar aquest últims ha de servir també per entendre quins altres usos compatibles es poden donar.

Diane Oshima

És en els sistemes integrats ciutat-port-territori, amb alt valor mediambiental, però també urbà i

humà, on les externalitats negatives de l'activitat comercial tenen un impacte negatiu major, on cal ser especialment prudent. És necessari compatibilitzar les activitats d'intercanvi al servei de l'economia metropolitana i regional amb el respecte a la vida de les persones i els ecosistemes.

El port del futur haurà de renunciar a les activitats de comerç fàcilment deslocalitzables (com ara l'intercanvi de contenidors de vaixell a vaixell sense deixar el port) i prioritzar aquelles que serveixen les indústries pròximes de producció i distribució. Alhora els espais portuaris han d'explotar la seua capacitat per atraure activitats diverses i complementàries, convertint-se en un actiu espacial en aquests sistemes densament poblats.

“ Els ports creen molts llocs de treball en diferents sectors. Una tendència que estem veient és el creixement de centres i parcs logístics pròxims al port.

Fredrik Lindstål

“ Les ciutats, especialment les dels països en desenvolupament, poden fer un millor negoci amb els seus actius [portuaris] requerint inversions compensatòries en coses que la ciutat necessita, com el transport públic, l'habitatge o la inversió industrial. Aquesta negociació pot ser productiva per a moltes ciutats.

Keller Easterling

Per últim, el servei de la infraestructura portuària a l'economia local i regional ha d'incloure la compensació econòmica a les ciutats per les externalitats negatives que generen. Aprofitar els margens de la seua activitat per a l'impuls de l'economia local, serà clau per aprofundir en la seua capacitat redistributiva i generadora de valor arrelat.

- Dissenyar programes d'activitats econòmiques i sectors compatibles.
- Facilitar els processos administratius per la implantació de noves activitats.
- Densificar amb activitats econòmiques industrials, tècniques, d'innovació arrelades al territori.
- Avaluar els beneficis generats de l'activitat portuària definint un sistema de compensacions al territori.

Un actiu de progrés social i econòmic

Els espais portuaris han de repensar-se per continuar sent actius de progrés.

A la vegada que mantenen els seus atributs bàsics d'espais oberts d'intercanvi, han de poder adaptar-se a canvis futurs d'oferta i demanda; per això, les seues prioritats han de ser definides incorporant veus representatives diverses.

³ Font: Eurostat (2011) Eurostat Regional Yearbook 2011. Coastal Regions, 13, <http://www.efta.int/eea/eu-programmes/marco-polo>. Brussels, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Moltes de les ciutats més prosperes del món són ciutats costeres i portuàries que s'han beneficiat del seu avantatge geogràfic, com a espais d'entrada de productes, innovacions, persones i idees. Avui, 205 milions d'uropeus, el 41% de la població de la UE, viu a prop de la mar^[3].

Les ciutats portuàries són llocs tradicionalment dinàmics i creatius que han d'aprofitar el seu potencial d'innovació per desenvolupar noves idees i projectes per protegir-se i protegir altres zones de l'augment del nivell del mar i de tempestes. També han de ser capaces de reinventar-se i repensar les seues funcions econòmiques i les seues polítiques, per tal de continuar sent nodes de prosperitat i beneficiar-se de la seua condició d'ecosistemes oberts i innovadors, redefinint el que significa ser una ciutat portuària avui.

“ És interessant començar a donar una ullada a quins són els nostres models de progrés. No podem donar

per fet que la noció d'un port com a infraestructura serà estable en el temps, sinó que ha d'obrir espais per reinventar-se. Són necessàries les converses al voltant dels espais de possibilitat futura. [Aquestes converses] cal fer-les entre persones que pensen des de diferents angles sobre què significa la globalització, el transport marítim, la relació amb la resta del món, el tràfic d'idees, la mobilitat dels cossos, etc. i que llavors just es genere un petit motor intern, obert a allò extern, on la reinvençió d'un mateix com a infraestructura, com a ciutat, es torne possible.

Gabriella Gómez-Mont

Cal anticipar-nos als possibles canvis econòmics i socials del futur –com per exemple l'augment de la producció local o la potencial irrupció de la ruta de l'Àrtic– tot i facilitar que les infraestructures s'adapten sense posar en perill els actius mediambientals i territorials. Els beneficis immediats mai haurien d'excedir els costos a llarg termini.

La resiliència del model estarà basat en la capacitat d'adaptar les infraestructures i les seues institucions de manera creativa i col·lectiva. Per tant, les funcions econòmiques de les infraestructures també hauran de ser una tasca democràtica que incloga distintes perspectives representatives, assegurant així el seu servei a l'economia i la ciutat.

El port del futur ha de definir

participativament la seua funció econòmica, establint aliances entre els diferents agents de l'ecosistema portuari per esdevenir l'actiu de prosperitat desitjat. Incorporar perspectives diverses i complementàries, com la de l'economia blava o circular, gràcies a la inclusió d'altres interessos a l'ecosistema suposa una oportunitat per allotjar funcions múltiples que es reforcen i generen majors beneficis per a la ciutat portuària.

“ Donades les particularitats del nostre moment, amb el perill del canvi climàtic, s'ha de pensar molt en com els ports poden participar en els processos de reciclatge, reutilització, reutilització.

Laleh Khalili

“ Les solucions multifuncionals híbrides tenen molts avantatges, tant pel que fa a com s'integra [la infraestructura] a la ciutat, pels usos múltiples i l'activitat a totes hores, i per ser capaç de finançar el desenvolupament de la mateixa estructura.

Stefan Al

Claus d'actuació

- Generar una cultura de l'avaluació de polítiques amb perspectiva de triple impacte (social, econòmic i ambiental).
- Incorporar els anàlisis cost-benefici econòmics i socials en les processos de planificació.
- Avaluar les alternatives desde la perspectiva de la ciència ciutadana.

INNOVACIÓ I TREBALL



NORDOCK



Ampliem les possibilitats d'ocupació de qualitat i desenvolupament personal

L'ecosistema ciutat-port-territori ha de consolidar els treballs existents, oferir noves possibilitats laborals, millor la situació dels treballadors i les treballadores de la comunitat portuària amb pitjors condicions i garantir la qualitat de vida general com actiu per a la generació d'ocupació.

Totes les ciutats que prosperen tenen una cosa en comú: són capaces de donar l'oportunitat de treballar de manera col·laborativa a les persones. No hi ha ciutat exitosa que no permeta a les persones desenvolupar-se en ella. Les ciutats més pròsperes acullen individus amb capacitats i coneixements diversos i són capaces d'oferir la possibilitat que aquelles persones que comencen amb menys, acaben amb més.

A la vegada, la millora de la qualitat de vida ha esdevingut necessària per a la generació d'oportunitats d'ocupació de qualitat. Hi ha una interrelació creixent entre els factors que propicien eixa qualitat de vida (qualitat de l'aire, sistema de salut, educació, espai públic, mobilitat, cultura, oportunitats de socialització) i les possibilitats d'atreure, generar i consolidar oportunitats laborals dignes que depenen de la capacitat d'un sistema

econòmic d'incorporar coneixement i regular de manera efectiva. Definim el treball de qualitat com aquelles activitats laborals segures, saludables, respectuoses amb qui les desenvolupa i que permeten el seu desenvolupament personal.

El treball en els sectors logístic i portuari, altament depenent de factors de demanda externa, s'està veient afectat també per l'automatització que augmenta la productivitat per treballador. Les onades des-reguladores europees recents han anat rebaixant la qualitat de les condicions de treballar d'aquells que operen als molls.

“ A Europa, les majors amenaces per als estibadors en els darrers 10-20 anys han vingut dels estats i del govern europeu, més que de les empreses privades.

Katy Fox-Hodess

És important consolidar la qualitat i oportunitats de les persones que treballen en els ports, però també de totes les que formen part de la cadena de distribució, com els mariners i marineres, els conductors i conductores de camions o les persones que treballen en les zones d'emmagatzematge.

Això hauria de significar consolidar les ocupacions de qualitat existents estenent

les oportunitats del treball digne a tota la comunitat portuària. Si el port és un actiu de prosperitat i riquesa, la remuneració de les ocupacions hauria de ser proporcional al retorn econòmic que elles mateixes generen.

“ Un tema realment important que sovint no s'examina és pensar en el treball de forma holística al port, açò vol dir també tots el personal que s'ocupen de la càrrega, especialment els camioners/es i els treballadors/es dels magatzems, que sovint són persones migrades o racialitzades, amb condicions [laborals] molt deficientes.

Katy Fox-Hodess

“ Les empreses portuàries han de tenir condicions laborals dignes i salaris per als treballadors i treballadores proporcionals al moviment econòmic que generen. [...] sense produir una casta de treballadors i treballadores allunyats de la realitat de la ciutat i del món laboral.

Jorge Sharp

La planificació i la inversió en infraestructures, amb un elevat cost d'oportunitat per tractar-se de recursos públics, hauria de ser conseqüència d'una rigorosa anàlisi d'impacte que no només mesure el retorn financer directe sinó la capacitat de generació d'oportunitats laborals de qualitat.

“ És possible [aconseguir] que tothom siga molt més conscient del cost real de les xarxes de comerç mundial al entendre quin és el seu cost [i benefici] en termes de llocs de treball.

Keller Easterling

La generació d'oportunitats laborals no haurà de comprometre la qualitat de vida de les persones de l'entorn, necessària per al desenvolupament íntegre de la ciutadania. Si la qualitat de vida es posa en perill, en última instància, s'acabaran

reduint les mateixes oportunitats professionals a llarg termini. Entendre el port com actiu de benestar (idea 12) esdevé clau també per a l'èxit de l'ecosistema ciutat-port-territori en termes econòmics.

Claus d'actuació

- **Evaluar la qualitat i quantitat del llocs de treball potencialment generats i incorporar-les en les ànlisi cost-benefici.**
- **Incloure en les avaluacions i projeccions de generació d'ocupació de les infraestructures portuàries la perspectiva àmplia de l'impacte en tota la comunitat portuària.**
- **Facilitar l'organització de treballadors/res en estructures sindicals i dels mecanismes de diàleg amb elles.**

Apostem per la igualtat de gènere i la dignitat dels treballs portuaris

Cal garantir la igualtat de gènere a tots els nivells de les empreses portuàries, la incorporació de dones en els processos de decisió i la millora de les condicions dels treballs essencials.

4 Segons organigrames de les autoritats portuàries de Algeciras, Barcelona, Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón, Balears, Coruña i València (2022)

5 Font: Madgavkar, A., Ellingrud, K. & Krishna, M. (2016). The economic benefits of gender parity. Stanford Social Innovation Review

6 International Maritime Organisation (2022). Women in Maritime. Recurs en línia. Women in Maritime. Disponible en línia.

Hi ha evidència creixent dels efectes positius de la igualtat de gènere en la sostenibilitat mediambiental, social i econòmica. Està demostrat que quan les dones tenen veu i participació en l'administració pública, s'inverteix una proporció major dels recursos en despesa social, i es redueix la corrupció. Les empreses amb una proporció suficient de dones en llocs clau de gestió tenen una major productivitat. Per tant, esdevé important assolir l'equilibri de gènere en tots els nivells laborals i especialment en les posicions de gestió i decisió.

Front aquesta evidència, ens trobem amb un context portuari amb fortes mancances pel que fa a la consecució efectiva del principi d'igualtat entre homes i dones. Cap de les principals autoritats portuàries de l'estat espanyol^[4] té una dona ostentant la presidència ni la direcció general. Pel que fa a la representació en òrgans directius Barcelona i València tenen una millor representació, amb un 25% i 30% de dones a l'organigrama directiu, altres com al port d'Algeciras sols un 8%. La desigualtat de gènere té un alt cost econòmic. S'estima que si hi haguera completa igualtat, el

PIB mundial creixeria un 26%^[5].

“ Els sindicats de treballadors i treballadores portuàries estan integrats majoritàriament per homes. Per tant, la unió espanyola, la unió anglesa i la unió sueca han fet esforços per aconseguir l'entrada de dones. En diferents ports, tenen entorn d'un 10 o 15% de dones. Així i tot, és un nombre molt, molt baix. I en alguns ports, en alguns països, aquest treball està completament dominat per homes.

Katy Fox-Hodess

La participació de les dones ha millorat en els darrers anys en funcions tècniques, gràcies a una major capacitació i nivells de competència. Tot i que a l'estat espanyol representen un 28,13% de la força de treball, a escala global sols suposen un 1,2%^[6] pel que es visibilitza que la distribució és realment desigual també entre països. Les barreres de gènere continuen sent una realitat als ecosistemes portuaris, que es perpetuen a més, per no estar en les prioritats d'actuació de les autoritats competents.

És necessari activar estratègies per a reduir les desigualtats de gènere també en tots els nivells de treball de l'ecosistema ciutat-port-territori. Per exemple, aprofitar l'oportunitat de l'automatització, que tot i que suposa un desafiament per al sosteniment de l'ocupació, pot ser clau per incorporar més dones a posicions tècniques. A més, aprofundir en estratègies de visibilització i formació

especialitzada per fomentar la promoció i la inclusió també en posicions directives.

“ Amb l'automatització [de processos] i l'exigència de major formació, més alta és la possibilitat que les dones puguin participar en les ocupacions portuàries, [...] Però, d'altra banda, l'entrada de les dones en la mà d'obra sol produir-se a costa de la reducció general del nombre de llocs de treball i també l'eliminació d'algunes categories del mateix.

Laleh Khalili

Més enllà de les ocupacions d'alta tecnificació, cal entendre que l'ecosistema ciutat-port-territori requereix treballs de tots els nivells de qualificació en condicions de dignitat. Tenint en compte la importància vital de qüestions com l'abastiment, l'energia o la distribució, es requereix valorar, a nivell social i de condicions, aquelles ocupacions essencials que fins ara s'havien considerat de baixa qualificació.

“ Cal replantejar quins llocs de treball considerem de baixa qualificació. Perquè, com hem après en l'època de les pandèmies, no hi ha llocs de treball poc qualificats, només hi ha llocs de treball amb salaris baixos. [...] Hem de pensar en la reeducació del públic i demandar l'augment dels salaris d'aquells llocs de treball que considerem “poc qualificats”.

Laleh Khalili

La lectura de la igualtat al món laboral ha de superar la barrera del gènere per arribar a una perspectiva interseccional. Açò vol dir combatre desigualtats estructurals pel que fa a l'accés i condicions dignes de treball de persones sistemàticament vulnerades per les seues condicions (per exemple per la classe social o la religió). Aquest punt suposa un repte clau cap a la conceptualització dels ports com a pols de prosperitat inclusiva.

Claus d'actuació

- Promoure l'avaluació amb perspectiva de gènere interseccional dels llocs d'ocupació potencialment generats.
- Redacció i implementació de Plans d'Igualtat.
- Diversificació de treballs i serveis.
- Millora de les condicions de les ocupacions considerades de baixa qualificació.

Desenvolupem l'ecosistema marítim d'innovació

Per impulsar la innovació, cal connectar els i les agents portuàries amb les noves activitats, les organitzacions educatives, les de suport empresarial i la disponibilitat d'espais públics i infraestructura cultural.

Els espais ciutat-port són zones de destrucció creativa i experimentació; cruïlles per a migrants i viatgers i viatgeres, treballadors i treballadores marítimes i la diàspora cultural; zones d'acumulació de capital i de circulació de béns comuns; centres per a nous moviments socials, emprenedoria sociocultural, iniciatives comunitàries, etc..

Entendre la ciutat portuària com un ecosistema significa que els i les agents que hi formen part haurien de poder reconciliar els valors econòmics i socials d'una manera sostenible mediambientalment. Els agents econòmics que es localitzen allà tenen l'oportunitat d'intercanviar i reforçar-se, a la vegada que construeixen una visió compartida.

“ Llavors, com podem fer perquè quan arriba una [gran infraestructura] es pugui aprofundir també en totes aquestes agendes paral·leles on no es torne més ni menys important parlar del posicionament de la ciutat i la competitivitat, que parlar també de qüestions ecològiques, temes de mobilitat, temes

participatius, temes culturals, temes cívics, etc.?

Gabriella Gómez-Mont

Projectes recents en diverses ciutats portuàries han tractat de fer emergir ecosistemes d'innovació en les àrees litorals, amb programes d'acceleració d'empreses de l'economia blava, l'aprofitament d'edificis amb valor industrial i la creació de nova infraestructura i regulació per a l'experimentació i les proves. Les antigues drassanes es poden convertir en espais de formació, institucions educatives s'ubiquen en els vells molls, es dissenyen polítiques específiques d'emprenedoria i d'innovació social, s'obren espais als públics, es crea infraestructura social i cultural.

“ Els operadors marítics estan pensant en aquests termes [els dels nous espais d'innovació] i valoren les sinèrgies que es donen al compartir espai amb altres empreses. No només ha de ser [compartir espai] físicament, sinó també l'aspecte intel·lectual.

Fredrik Lindstål

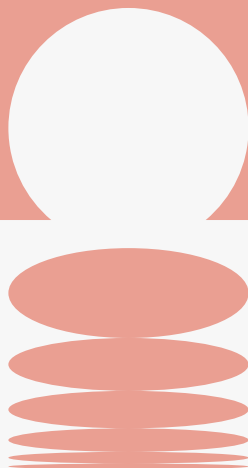
L'atractiu dels fronts marítics creix amb la convivència de les activitats relacionades amb el tràfic marítim amb altres usos i dotacions públiques. La clau recau en la possibilitat d'intercanvi i fertilització creuada entre totes elles: les activitats portuàries tradicionals i les innovadores i creatives relacionades amb l'economia blava; la integració d'organitzacions educatives, de suport empresarial, junt

amb la disponibilitat d'espais públics i infraestructura cultural. Aquests són els ingredients per a convertir les zones portuàries en districtes d'innovació amb capacitat de reinventar-se i transformar-se.

Claus d'actuació

- **Realitzar cartografies dels agents de l'entorn amb l'enfocament de la quàdruple hèlix: administració, acadèmia, empreses i ciutadania.**
- **Generació d'espais de diàleg i intercanvi, formals i informals, entre agents.**
- **Definir estratègies d'innovació social, tecnològica i econòmica a nivell de districtes portuaris.**

CIUTAT I TERRITORI





Tombem les barreres cap a un ecosistema ciutat-port-territori

Desdibuixem els límits per pensar l'espai de connexió del port amb el territori com un espai viu, canviant i permeable que aconseguisca generar situacions enriquidores a cadascuna de les bandes.

El procés de creixement i forta industrialització com a resposta a les xarxes globals de comerç ha produït un procés de segregació entre els ports, les ciutats i els territoris que els acullen. El seu desenvolupament deixà de ser simbiòtic per arribar fins a una situació insostenible de falta de relació entre dos peces territorials que semblen no tindre res a veure l'una amb l'altra.

Així i tot, el pes de les infraestructures portuàries en l'actualitat produeix pressions i externalitats sobre les ciutats i els seus contextos, amb un hinterland d'influència que s'endinsa kilòmetres des de la línia de costa. És per això que, regenerar la relació que s'estableix entre la infraestructura i el seu context, és clau per a la sostenibilitat de la infraestructura i el reconeixement de la seua responsabilitat cap al context.

“ El port és un lloc vinculat als interessos d'altres països amb què es comercia. Per tant, hi és i no hi és. El port atrau mà d'obra que pot requerir noves infraestructures al centre o la perifèria. La logística portuària

també ha donat forma a tota mena de paisatges manufacturers i agrícoles.

Keller Easterling

L'objectiu principal és configurar un ecosistema ciutat-port. Aquest requereix una mirada integral per definir una estratègia de reconciliació entre els valors econòmics, socials i ambientals i resignificar la realitat de la relació ciutat-port. L'aposta es fonamenta en recuperar el servei de la infraestructura portuària cap al seu hinterland, com a porta a la mar i connexió amb altres territoris. És una infraestructura que ha de servir a l'ecosistema industrial i productiu com a node d'entrada i eixida. A més, en el cas dels ports que es localitzen en entorns urbans densos el servei al territori requerirà una resposta més complexa.

“ El “path dependency” [es refereix a] unes certes infraestructures base [que] són tan potents que generen direccions molt precises per a les ciutats i que després és molt difícil desfer-nos d'eixa direcció. [...] Què li veig com a repte a aquestes grans infraestructures? Justament això, que es mengen altres ciutats possibles.

Gabriella Gómez-Mont

La realitat portuària ha de ser més diversificada i treballar per promocionar l'ecosistema ciutat-port-territori. En aquests casos, serà clau l'espai de contacte com a espai de connexió i intercanvi, capaç d'albergar la diversitat

Es proposa treballar amb un límit que es dilueix i genera un entorn més ampli i porós on es produeix la relació entre iguals de les dues bandes. És l'espai de relació directa i física on es territorialitza l'ecosistema ciutat-port, és un espai de mediació i reconeixement entre els diferents interessos i agents. Un espai on s'agreguen funcions, infraestructures, i que promou la col·laboració entre les parts. Es compon com un sistema dinàmic i complex, capaç d'adaptar-se i transformar-se segons les distintes situacions i requeriments amb què interactua.

“ La ciutat-port del segle XXI és la que tinga una vinculació orgànica. Que tinga un nivell d'integració que des del port o des de la ciutat, no siga perceptible la barrera. [...] Cal no oblidar que els ports estan en un bé públic, que són els límits costaners, fonamentals per al desenvolupament de les ciutats. El litoral no només està poblat de l'activitat marina-portuària, també hi ha l'activitat científica, l'activitat esportiva, recreativa, cultural, les caletes de pescadors, els terminals pesquers...

Jorge Sharp

- Treballar les àrees d'integració port-ciutat amb una estratègia més àmplia que purament d'ordenació, que integre els principis i ferramentes del desenvolupament inclusiu.
- Reclamar i utilitzar els territoris i infraestructures portuàries obsoletes com espais de relació port-ciutat.
- Facilitar la convivència de les activitats portuàries amb usos urbans i públics en les zones i horaris on es pugui permetre.
- Incorporar el disseny dels límits físics (p.e. murs o tanques) permetent la relació visual entre ambdues parts. Utilitzar materials i dissenys amb un caràcter d'espai públic.

Introduïm usos compatibles d'accès públic

La vinculació amb la ciutat ha de passar per trobar espais on el port siga també ciutat. Per això, cal hibridar la infraestructura portuària amb infraestructura social i cultural: establir usos que lliguen de forma real i simbòlica la ciutadania als molls i al port.

“ Hi ha maneres d'abordar [el disseny] que realment permet la integració del port a la ciutat. El Port de Rotterdam ho fa cada vegada que creen una oportunitat per a ampliar el port, es creen platges en l'altre costat [...] Gran part és accessible tant per bicicleta com per transbordadors.

Laleh Khalili

“ Si volem que el port no siga un espai sota vigilància, els vaixells que entren en el port han de ser segurs. Per tant, es necessita un règim d'inspecció molt més fort, amb la finalitat de garantir que els vaixells que entren estiguen en millors condicions. Cal tenir una participació activa en tots els processos de planificació portuària, per la governança d'una ciutat en particular o per la gestió portuària. Que participen grups civils, associacions veïnals, però també grups de petites empreses que participen en la planificació al voltant dels ports.

Laleh Khalili

La transformació i desenvolupament dels espais de transició entre el port i la ciutat de les principals ciutats portuàries s'ha articulad, durant la segona meitat del segle XX i principis del XXI, mitjançant processos de revitalització. Aquests es caracteritzen per produir un canvi d'ús dels espais portuaris obsolets mitjançant interessos privats ja que requereixen, en la majoria dels casos, d'aquest capital per al seu desenvolupament. Aquest procés ha derivat en dos models que podem trobar arreu del món.

El primer, genera un procés de terciarització amb usos d'oci i comercials, encarnant en el model de festivalització que caracteritza intervencions com la del port de Baltimore. El segon, produeix un procés hiperdesenrotllista de grans projectes arquitectònics amb un fort desenvolupament immobiliari, usos residencials o d'oficines, com el cas de Docklands a Londres o Southbank a Melbourne.

“ La major part del temps, quan els ports estan implicats en el desenvolupament del front marítim, tendeixen a ser construïts i governats per empreses privades, sovint per la mateixa autoritat portuària, cosa que significa que poden dictar qui pot entrar en l'espai del port esportiu o el port i qui no pot. [...] També perquè no està desenvolupat orgànicament, acaba sent com un centre comercial a l'aigua.

Laleh Khalili

“ Les grans infraestructures ja no es poden planejar com es planejaven abans. Que no siguin monolítiques, sinó justament que s'entenguen des del seu dinamisme, des d'una multitud de funcions, per a un món que és molt menys fàcil de predir que el que era fa una dècada.

Gabriella Gómez-Mont

El repte aleshores, està a concebre la transformació necessària de les infraestructures portuàries com una estratègia de relació amb el context pròxim, que posa en el centre l'interés general i la seua realitat com actiu públic, a més de l'aposta per una funcionalitat múltiple. En aquest sentit, la infraestructura portuària ha de diversificar-se profundament i incloure altres funcionalitats de la ciutat, reconeixent la seua potencialitat per esdevenir part de la infraestructura social i cultural del territori que l'acull. Aquesta superposició de funcions permet donar flexibilitat i augmentar la capacitat d'interacció entre el Port i la Ciutat, omplint espais a l'espera d'assolir altres activitats logístiques, portuàries o noves derivades de canvis inesperats. Alhora, suposa una garantia per alinear el desenvolupament portuari amb la millora de la qualitat de vida als barris marítims.

“ La gent no hauria experimentat el passeig marítim com una zona transitable perquè només es veia com un erm industrial amb molts molls obsolets. Però una vegada que hi va haver [l'estadi de beisbol dels Giants], que va atreure tanta gent de tants orígens diferents per gaudir d'un esport nord-americà, va ajudar a democratitzar el passeig marítim d'una manera que pocs altres usos podrien fer.

Diane Oshima

La proposta de superposició d'usos compatibles d'accés públic es relaciona amb el repte que han d'afrontar les ciutats denses per millorar l'eficiència del territori ja construït i

evitar expansions territorials innecessàries. La intensitat d'activitats que implica aquesta superposició promou, a més, la generació de sinèrgies i innovacions dins de l'ecosistema Ciutat-port. La clau està en promoure solucions espacials i funcionals compatibles, amb el suport de la tecnologia i les millores en la seguretat de l'activitat portuària, que garantisquen el màxim accés públic a la línia litoral.

“ [A Estocolm] aquestes enormes zones portuàries que solien ser antics ports de contenidors estan canviant. Alguns dels obstacles que havien de superar-se eren, entre altres, determinar quines funcions han d'estar presents hui en dia, des d'una perspectiva portuària, i quines funcions hauran d'estar presents en aquests espais el dia de demà. [...] Vam haver de trobar una solució combinada que integrava, entre altres coses, la creació d'edificis d'oficines que funcionen com a barreres acústiques i que permeten la construcció d'habitatges darrere d'ells.

Fredrik Lindstål

Claus d'actuació

- Aconseguir espais d'accés i caràcter públic al llarg de l'extensió del port on les persones puguen arribar a la mar.
- Fer les instal·lacions més accessibles mitjançant mecanismes de mobilitat sostenible: més línies i freqüència de transport públic, millor connexió per a vianants i bicicletes.
- Dissenyar els plans d'usos i activitats incorporant criteris d'espai públic de qualitat i usos mixtes. És a dir, generant la possibilitat que passen coses diferents, atractives i per a tots els públics.
- Introduir equipaments públics i usos culturals i socials que apropen els veïns i veïnes en el seu dia a dia.

Resignifiquem els imaginaris litorals

Construïm un relat de futur que ens vincule amb el port i la mar com a ciutat, reconeixent la memòria i identitat marinera.

“ Alguns ports acaben convertint-se en ports de destinació realment importants i altres en ports de trànsit. [Els centres de trànsit] no generen necessàriament conjunts de relacions socials [amb] les seues regions. El que acaben fent, perquè estan mirant cap a l'exterior, és actuar com una espècie de centre entre diferents països, entre diferents espais transnacionals.

Laleh Khalili

La prioritització de les dinàmiques transnacionals i el servei a les xarxes de comerç internacional que han adquirit els grans ports comercials, posa en escac el suport que aquestes infraestructures puguen tenir per part de la societat. Aquest trencament d'un relat col·lectiu, que deixa d'entendre el port com un actiu al servei del territori, suposa una debilitat que posa en risc l'aprovació social necessària per a mantenir l'activitat portuària, així com les inversions públiques que pugua requerir.

El procés de territorialització i connexió de la infraestructura portuària ha d'incloure la construcció d'un nou relat i reconeixement social, per garantir la seua permanència a futur. En aquest sentit,

és clau reconèixer els lligams entre les simbologies fonamentals en la història portuària: el port com a element d'intercanvi entre la ciutat d'origen i altres mons; i la connexió entre la terra i la mar. Aquest patrimoni cultural s'ha d'entendre de forma dinàmica per ser capaces de resignificar-la cap al futur. La proximitat a l'aigua és un símbol molt potent que pot incloure relats més amplis que faciliten l'arrelament dels nous imaginaris en una societat cada vegada més diversa.

“ En el moment que tenim la possibilitat d'activar un símbol important per a la ciutat, el més convenient és tindre una multiplicitat de formes de pertinença a aquest símbol, de maneres d'utilitzar aquest espai. Si considerem necessari que aquestes infraestructures siguen antimonolítiques, com podem fer per a teixir una forma de pertinença variada a aquests espais?

Gabriella Gómez-Mont

Aquesta aspiració es relaciona directament amb l'obertura i la maximització de l'accés públic a la infraestructura portuària, ja que l'activació de l'espai i la possibilitat d'ús per un major nombre de persones facilitarà l'apropiació i resignificació, tant individual com col·lectiva, de l'espai. L'obertura ofereix l'oportunitat de desenvolupar el front litoral i la infraestructura portuària com un entorn pedagògic, transparent, accessible i depenent entre les parts de l'ecosistema. Es tracta, en definitiva, de nodrir les relacions de quotidianitat

a les infraestructures portuàries i arrelar-les al teixit social i comunitari que les envolta.

“ A la gent li agrada fer coses, els agrada menjar coses, els agrada jugar. i això és el que els manté als llocs d'accés públic, no només caminar i estar asseguts passivament. [...]. Per tant, la manera d'enriquir l'ús i l'experiència del públic d'aquests espais d'accés públic és una cosa que totes les comunitats han d'esbrinar.

Diane Oshima

“ L'accés públic no ha de ser continu, hi pot haver pauses en llocs on no teniu accés a la costa i encara podeu gaudir d'una meravellosa experiència davant del mar. És el que fas amb aquests espais d'accés públic que realment faran aquesta experiència.

Diane Oshima

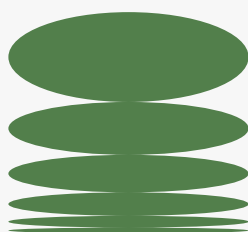
Claus d'actuació

● **Recuperar i posar en valor la identitat marinera i portuària de les ciutats i els barris propers a través de la memòria del treball però també la memòria d'activitats quotidianes.**

● **Incorporar als espais ciutat-port activitats de celebració col·lectiva i popular, com per exemple festes o esdeveniments periòdics que siguin capaços d'aportar un valor simbòlic a l'espai compartit per la comunitat.**

● **Relacionar i treballar en temes transversals, amplis i que puguin vincular allò contemporani amb la tradició –com la gastronomia o la música – per incorporar la diversitat de forma creativa i activa.**

MEDI AMBIENT I SALUT





L'adaptació al canvi climàtic requereix un nou enfocament cap a les infraestructures: cal passar del control a la convivència amb les dinàmiques de l'aigua. Hem d'activar estratègies de resiliència i atendre a les variables lentes per conviure amb la modificació de cabals fluvials i pujades del nivell del mar.

El futur de l'ecosistema ciutat-port-territori es trobarà totalment condicionat pels impactes del canvi climàtic. Els entorns litorals constitueixen un dels espais amb major exposició als efectes adversos del canvi climàtic: augment del nivell del mar, intrusió salina, risc d'inundacions, tempestes o avingudes.

Els ports, a més, juguen un paper central en aquesta situació; d'una banda, suposen una alteració de la línia de costa que amplifica alguns d'aquests riscos, però també són el límit on potencialment es poden donar les solucions per protegir les comunitats urbanes i algunes de les seues principals infraestructures d'aquests riscos.

“ Aquestes tres qüestions: l'afecció a ecosistemes, l'erosió i la intrusió salina, són tres dels efectes del canvi climàtic en el litoral. I els ports amplifiquen les dinàmiques naturals del canvi climàtic en el litoral.

Miriam García

“ Hi ha alguns departaments de la ciutat molt implicats en l'adaptació a la pujada del nivell de la mar, perquè tenen actius en risc. També hi ha altres agències de la ciutat que estan treballant de forma conjunta per desenvolupar un marc coordinat de principis sobre quins són els actius que la ciutat necessita actualitzar i adaptar. Actualment, nosaltres [el Port de San Francisco] estem iniciant les converses amb el sector privat per començar un procés de pedagogia sobre possibles inversions necessàries que també hauran de planificar.

Diane Oshima

Per tal d'assegurar l'adaptació als canvis que estan per venir, es requereix un enfocament de sistemes interdepenents i solidaris, on la infraestructura portuària participa del territori litoral com a part del sistema socioecològic obert. Les mesures d'adaptació al canvi climàtic s'hauran de dissenyar contemplant totes les externalitats i impactes de la configuració de l'ecosistema.

“ Per valorar els efectes de qualsevol transformació, hem de considerar aquests entorns oberts, són sistemes socioecològics oberts (...) Sense entendre aquest dinamisme i l'entorn del sistema, no anem a poder abraçar els reptes d'adaptació.

Miriam García

El desenvolupament dels ports haurà d'estar influït també per aquesta mirada,

no sols l'adaptació de les infraestructures actuals. Qualsevol projecte de transformació haurà de plantejar-se en clau ecosistèmica per tal de ser resilient. Això implica incloure en el seu procés de disseny els canvis i projeccions de variables lentes per avaluar els riscos derivats del canvi climàtic. Per exemple, ser capaç d'avaluar les modificacions futures de la deriva litoral i les seues implicacions a llarg termini o les implicacions de l'augment del nivell del mar sobre les infraestructures.

A més, el port del futur requerirà l'adaptació de les solucions enginyerils actuals per integrar solucions menys dures, basades en la natura i la seua capacitat de regeneració que incorporen un major potencial d'adaptació per elles mateixa.

“ Metodològicament, un dels criteris per abraçar la resiliència davant dels efectes del canvi climàtic és tindre en consideració les variables lentes del canvi climàtic, és a dir, que la pujada gradual del nivell de la mar, l'erosió, la intrusió salina o la degradació dels ecosistemes s'han de tenir en compte a 2045, per exemple, i a 2100. Qualsevol treball que no es plantege així, no es pot considerar resilient ni adaptatiu, perquè no està tenint en compte els efectes a llarg termini.

Miriam García

“ Allò més interessant sobre [les] solucions toves, en comptes de les dures, és que no són binàries. Quan pensem, per exemple, en una barricada o una presa, estan o tancades o obertes. Però, les solucions menys dures són molt més graduals. Poden ajudar a atenuar les ones perquè absorbeixen part dels impactes. I a més, quan es danyen, no significa que estiguen totalment destruïdes, el sistema està fora de perill, és un sistema viu que es regenera per ell mateix.

Stefan Al

- **Tenir un Pla de resiliència costera que genere actuacions per adaptar les infraestructures portuàries als efectes del canvi climàtic.**
- **Avaluar els impactes ambientals i de transformació dels ecosistemes derivats de la infraestructura portuària en períodes de temps llargs per incorporar les variables lentes —per exemple, a 2045 i 2100—.**
- **Investigar i dissenyar noves solucions basades en la bioenginyeria per a l'adaptació al canvi climàtic. Incorporar col·laboracions entre universitat-sector públic-sector privat per tal de generar solucions innovadores amb impacte positiu.**

Reduïm la petjada ecològica

Apostem per la viabilitat de l'activitat logística i de transport i intensifiquem els compromisos cap a la mitigació del canvi climàtic. Descarbonitzem l'activitat pròpia i activem estratègies per acompanyar millores en el context.

7 Font: European Environment Agency (2020). 2019 Annual Report from the European Commission on CO2 Emissions from Maritime Transport. Brussels: European Commission

Les infraestructures portuàries tenen implicacions respecte del canvi climàtic i el medi ambient també associades a la seua activitat i les emissions que genera. El tràfic marítim suposa actualment un 3% de les emissions globals de CO₂^[7]. A més l'activitat portuària concentra altres tràfics i activitats que agreugen les seues implicacions: connexions de transport terrestre amb camió, activitat logística interna, etc.

Per tant, el port del futur deu alinear-se amb els reptes de mitigació del canvi climàtic i el procés de descarbonització de la seua activitat, tant pel que fa a la infraestructura com als diferents sistemes de transport que interactuen a l'espai logístic.

“ Els vaixells amb banderes de conveniència tendeixen a abocar molta més contaminació en les aigües, tendeixen a tenir unes condicions de treball molt pitjors, tendeixen a tenir problemes de salut i seguretat molt pitjors. Sovint, també tendeixen a ser vaixells de pitjor estat. [...] Ha d'haver-hi tant a escala nacional, però

especialment a escala municipal, una línia molt més dura entorn de la regulació de les banderes de conveniència i la llista negra d'alguns pavellons o la llista negra d'alguns armadors perquè hi haja un millor mecanisme d'aplicació.

Laleh Khalili

Les mesures a implantar en el procés de descarbonització són de tres tipus: tecnològiques, com la innovació en materials o condicionants de disseny; operacionals, com la possibilitat de reduir la mida dels vaixells o la seua velocitat, a més d'ordenar usos per reduir els impactes sobre el territori proper; i per últim energètiques, promocionant la transició cap a fonts d'energia verda. A més, el procés de regulació internacional és clau per garantir la definició d'objectius i el compliment d'aquests.

“ Hi ha hagut molta interacció i educació ciutadana en el desenvolupament dels objectius i polítiques del pla director [del Port de San Francisco]. [...] El port, els nostres llogaters/es i els nostres socis i sòcies de desenvolupament són responsables d'aquests objectius i polítiques. i en la mesura que la ciutadania ha tingut tanta implicació i influència en el pla, també la fa responsable.

Diane Oshima

Aquest repte es reconeix ja per l'ecosistema portuari europeu que aspira, per exemple, a descarbonitzar el 90%

dels molls en 2030 o proposa taxar el transport marítim per les seues emissions associades. Tot i això, entenem que el port del futur ha d'aspirar a més, i ser un actiu per reduir les emissions també del seu entorn. Convertir-se en infraestructures d'energia positiva on la generació d'energia verda de km0 puga donar servei al seu context o promocionar un transport intermodal, ferroviari-marítim, que consolide corredors logístics verds arreu d'Europa.

“ Els ports d'Estocolm estaran lliures de carboni el 2030 i lliures d'emissions el 2040, completament. Però podem fer més. Aquesta és una missió que podem embarcar juntament amb els altres ports del Bàltic. El veritable joc és mirar més enllà de les teues fronteres. Per exemple, si col·labores amb la indústria naviliera per a l'electrificació i per [tenir] una flota sostenible [pròpia], pots tenir una flota totalment electrificada als Bàltics molt abans.

Fedrik Lindstål

Claus d'actuació

- **Impulsar els projectes i infraestructures necessàries per a la transició energètica a l'activitat portuària, incloent l'electrificació dels molls i la generació pròpia d'energia renovable.**
- **Assegurar la connexió intermodal dels ports, amb una aposta clara pel ferrocarril com a mitjà de transport més sostenible.**
- **Identificar noves necessitats i infraestructures derivades de l'aplicació de noves fonts d'energia, també respecte als serveis que es dona a la indústria logística com electrolineres o dipòsits d'hidrogen per als camions.**

Entenem el front litoral com un actiu de salut i benestar

Si pensem el front litoral com un espai públic de la ciutat aquest ha de ser accessible, inclusiu i saludable. Per això, la seua materialització deu potenciar la reducció de desigualtats de salut al seu entorn i garantir la qualitat de l'aire, la connexió amb l'aigua i l'apropiació ciutadana.

Les implicacions sobre el medi ambient identificades, també impacten de forma directa sobre la salut i el benestar de les persones i col·lectius que habiten a l'entorn pròxim de les infraestructures portuàries. El procés d'avaluació, transparència i declaració de les emissions ha millorat en els darrers anys, però també es demostra que els nivells de contaminació als entorns portuaris són insostenibles, superant les prescripcions adequades per a mantenir nivells saludables en molts casos.

“ L'impacte mediambiental en els ports és sens dubte una gran preocupació per als treballadors i les treballadores del port, perquè [són] les persones més afectades per la contaminació emesa pels vaixells o els camions al ralenti. [...] Els índexs d'asma, els índexs de diversos càncers [són més elevats], l'esperança de vida o l'esperança de vida projectada és molt de menor per a aquest col·lectiu a Europa.

Katy Fox-Hodess

“ Hi ha alguns exemples interessants de coalicions entre sindicats i ecologistes. El més important és el del port de Long Beach, la Coalició Blava-Verd, que reuneix els sindicats d'estibadors/as i transportistes amb els [grups] ecologistes, i que ha aconseguit que s'establisquen noves normes.

Katy Fox-Hodess

La nostra salut i sensació de benestar, a més, es veuen influenciats pels contextos territorials que habitem cada dia. La proximitat d'espais públics accessibles i la qualitat dels entorns naturals es troben directament relacionades amb la millora de la salut i de la percepció de confort i qualitat de vida. Les infraestructures portuàries, en la mesura que formen part d'un front litoral, tenen un paper decisiu en la generació d'una xarxa territorial d'actius de salut contínua i sense trencaments. Relacionar la infraestructura portuària en estratègies de promoció d'infraestructura verda i blava millora la connectivitat ecològica i, amb aquesta, la salut dels nostres ecosistemes i de la població que els habita.

“ Quan pensem en la infraestructura, com infraestructura grisa, només té un objectiu. Així que penseu en un dic, només pot bloquejar, o una canonada de formigó només pot moure aigua. Però si tenim la solució basada en la infraestructura verda, com una duna, aconsegueix molt més que això. Es converteix en part del paisatge, pot

convertir-se en un espai públic que la gent pot gaudir i caminar, i es converteix en una oportunitat perquè els ecosistemes prosperen.

Stefan AI

“ La frontera entre l'oceà i la terra és extremadament fèrtil per als ecosistemes. Així que, si ho convertim en una frontera grisa, no tene cap possibilitat de sobreviure, però si la convertiu en una vora verda, hi ha moltes oportunitats perquè les diferents espècies prosperen.

Stefan AI

La promoció de la connectivitat de l'ecosistema litoral, junt amb les mesures de descarbonització ja proposades, proporciona un conjunt de serveis i externalitats positives per mitigar els impactes dels ports sobre la salut de les persones. Algunes d'aquestes són la qualitat de l'aigua i els ecosistemes marins, la preservació de la biodiversitat i, directament relacionat, la millora de qualitat de vida de l'entorn pròxim.

“ Nova York, en lloc d'adoquins de formigó, [té] pedres produïdes a mida dissenyades de tal manera que puguen acomodar la població d'ostres. I les ostres són meravelloses per als ports perquè netegen l'aigua. Així que ajuden a purificar l'aigua i, al mateix temps, la gent de Nova York estima realment les ostres per menjar, de manera que estimula l'economia. I l'utilitzen com a eina educativa. Així que els nens i nenes de l'escola, van allà i veuen com es cultiven les ostres i com es recol·lecten.

Stefan AI

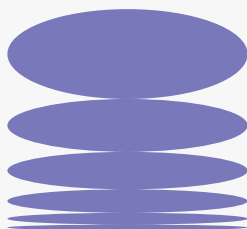
La relació ciutat-port-territori com a límit porós, accessible i públic suposa una ferramenta clau per a la utilització d'aquest espai com un lloc promotor d'hàbits saludables com l'activitat física, la cultura i la interacció social. Per això, s'ha de tenir en compte la necessitat

de generar espais justos, segurs i diversos, que no potencien desigualtats entre la població i que donen cabuda equitativament a sectors poblacionals tradicionalment vulnerats.

Claus d'actuació

- Garantir els límits dels nivells saludables d'emissions, tendint a reduir les emissions fins a eliminar-les.
- Complementar i superposar la infraestructura portuària amb espais que incloguen vegetació i tractament del cicle de l'aigua.
- Avaluar les desigualtats de salut existents en les ciutats i, especialment, en els entorns portuaris per a implantar mesures que reduïsquen de forma equitativa aquestes desigualtats.
- Generar una xarxa d'espais públics que permeten l'accés i el seu ús de forma saludable –esport, joc, activitats culturals i d'encontre–. Mantenir aquests espais en bon estat, i segurs i accessibles.

GOVERN I PARTICIPACIÓ





El primer pas per alinear el desenvolupament del port, la ciutat i el territori, i complir amb els objectius enunciats, és disposar d'un model de governança que aproxime, reconega i pose al centre la interdependència ciutat-port-territori.

Els ports són nodes de connexió i en ells es veuen les tensions que operen en els processos de desenvolupament de la nostra societat. Com s'apunta en l'àmbit de territori i ciutat, el seu desenvolupament a les darreres dècades ha tendit a la desterritorialització, guiat pel seu servei a les dinàmiques globals de producció, comerç i consum. A més, la desarticulació del seu servei al territori que l'acull es veu agreujada per la tendència a un model corporativista de gestió, que fonamenta els processos de decisió en el servei a l'economia transnacional.

“ Hi ha una mena de tirania al comerç global: l'exigència d'una logística i uns comportaments regimentats i universalment aplicats que poden resultar opressius.

Keller Easterling

Aquesta situació suposa una pèrdua de vinculació dels ports i els seus òrgans de gestió amb el territori i les ciutats que els acullen. Suposa a més, la impossibilitat de garantir l'assoliment de les agendes de desenvolupament sostenible, amb les

quals hem de ser capaces d'equilibrar les aspiracions de creixement amb un augment equiparable d'amplis beneficis socials i ambientals.

“ S'haurien de buscar les intencions sobre com utilitzar aquesta preciosa àrea [dels ports], equilibrant els interessos del major nombre de persones, especialment quan ens referim als fronts litorals de propietat pública, hauria de ser l'objectiu.

Diane Oshima

“ L'accés públic a la costa és un principi molt important. Tanmateix, en el meu temps treballant a San Francisco he arribat a pensar que no es tracta tant de resultats físics, sinó que depén de la gent i de com la gent col·labora i s'ajunta per tenir converses funcionals.

Diane Oshima

Es requereixen nous models de gestió i planificació que equilibren, efectivament, els interessos que promouen el desenvolupament portuari i la seua funció central de servei al territori que l'acull. En aquest sentit, els models de major èxit faciliten de forma intensa la cooperació amb la ciutat i els agents regionals, amb models de governança més horitzontals.

“ El capital global dictamina els termes en què es localitzen les infraestructures, siguen infraestructures extractives, productives o de transport, com els ports. Crec que

això és un dels espais de lluita més interessants [...] Quan ens referim a un port, es autoritats locals haurien de tenir molt a dir sobre els paràmetres amb els quals el capital global opera en eixa particular localització.

Laleh Khalili

El port del futur haurà d'actualitzar el seu govern, per ser capaç d'assolir els objectius complexos i multidimensionals que se li requereixen. L'aspiració és la de mantenir la seua condició d'actiu territorial que acompanya en la transició i adaptació a les noves realitats. Per això, el seu lideratge haurà de ser estratègic i el seu model de govern haurà d'estar definit en clau oberta i medidora.

“ Quan les postures, en comptes de ser dialèctiques, són d'[auto] protecció, el que s'aconsegueix és la confrontació. El que permet l'estudi, l'anàlisi, el desenvolupament de l'avaluació ambiental, és la dialèctica, eixe mecanisme per arribar als acords. Però quan t'atrinxeres en que no és necessari fer alguna cosa, el resultat és la confrontació, no es pot créixer.

Miriam García

Claus d'actuació

- **Modificar les lleis i marc reguladors dels ports per incorporar competències dels municipis i governs locals en la gestió i presa de decisions.**
- **Generar un marc administratiu conjunt harmonitzat amb els criteris al desenvolupament de la ciutat i el territori, i prioritze l'interés general.**

Processos oberts i transparents de presa de decisions

La mirada cap al futur i el model de governança desitjat requereixen noves garanties i ferramentes. L'obertura de canals d'accés democràtics per a la informació i la presa de decisions cap a una comunitat portuària ampla és una de les principals garanties de bona gestió i desenvolupament sostenible.

La diversificació intensa que persegueix el port del futur i la densificació de les connexions amb el context que l'acull requereix, com s'apuntava, un replantejament del model de govern i gestió de la infraestructura. Un dels objectius fonamentals d'aquest model, ha de ser la generació de marcs d'actuació consensuats amb totes les agents de l'ecosistema ciutat-port. Aquesta comunitat s'ha d'entendre ampliada, no sols a les activitats portuàries, sinó cap al públic en general i agents del territori local i regional, per augmentar la capacitat de representativitat de la infraestructura i el reconeixement dels diferents interessos.

“ Enlloc d'intentar no tenir discussions públiques sobre aquests punts, més bé el que hem d'aconseguir es aprofundir en elles. Hem d'obrir-les [les discussions sobre infraestructures] a la discussió pública, generar capes igual d'actives d'experts i ciutadans per entendre quins són els punts febles,

inclús perillosos, i com podem generar altres alternatives entorn d'ells.

Gabriella Gómez-Mont

“ Necessitem grups ciutadans involucrats directament al port, per poder decidir, per exemple, en quina direcció va una carretera, o quina mena d'instal·lacions s'ofereixen als conductors/es [dels camions], com es regula el tràfic de camions o les connexions ferroviàries que passen per la ciutat...

Laleh Khalili

Aquesta aproximació suposa una aposta per incloure processos d'innovació social complementaris a les innovacions tecnològiques esperades. La creativitat i la co-creació de respostes aprofundeixen en la resiliència del Port del futur, ja que integren al procés de presa de decisions el coneixement científic, tècnic i local, i per tant la capacitat de respondre als canvis incerts i complexos associats al canvi climàtic.

“ S'ha de canviar el procés d'una enginyeria amb un sol focus, o una enginyeria amb un enfocament dur, per una mirada multidisciplinària, amb agents diversos i un enfocament col·laboratiu que mira l'oportunitat de manera holística. [...] [Açò] suposa una millora del procés, perquè s'obtenen múltiples punts de vista i beneficis d'aquesta infraestructura.

Stefan Al

Per tal de garantir l'èxit d'aquesta

transformació, és fonamental construir un context de confiança i legitimitat sobre els procediments deliberatius i de decisió. Garantir la seua transparència, l'accés a la informació i la rendició de comptes com a principis democràtics i de bon govern. Per últim, cal assegurar la definició dels processos de disseny, implementació i avaluació que possibiliten aquestes interaccions i permeten incorporar la creativitat i innovació en el seu sí.

“ [L'èxit del procés participatiu] depén de les condicions del punt de partida i les sensibilitats de les persones que formen part [del procés], així com del diàleg construït entre el govern i la comunitat, on s'han de compartir desitjos i valors, però també s'han d'aterrar per fer-los realitat. Has d'estar en l'arrel de les discussions [com a Port], de manera que pugues generar confiança i motivacions compartides i que allò que implementes reflectisca aquells valors compartits.

Diane Oshima

Claus d'actuació

- **Complementar la modificació i actualització administrativa amb el disseny i formalització de diferents òrgans consultius i deliberatius que participen del disseny de la infraestructura.**
- **Assegurar el principi de transparència i dades obertes a la gestió portuària.**
- **Destinar els recursos necessaris per a donar cabuda als processos participatius i de consulta, assegurant la seua viabilitat en relació amb l'activitat econòmica desenvolupada.**
- **Incorporar mecanismes de seguiment i avaluació per generar auditories ciutadanes que vetllen per l'interés continu del compliment de l'interés general.**

Innovem en els processos de planificació portuària

El sistema de planificació i gestió de les infraestructures portuàries ha de respondre a l'evolució de l'economia i de les demandes i els drets de les persones, això requereix una perspectiva multidisciplinària i innovadora.

L'obsolescència anticipada de moltes de les infraestructures portuàries demostra la necessitat d'introduir processos de planificació, participatius i no rígids, que incorporen veus complementàries a les de la logística i l'enginyeria.

“ Les institucions no s'han format amb enfocament holístic. Es pot incloure a la ciutadania per discutir assumptes de manera col·laborativa, formar visions comunes i intentar arribar a solucions més perdurables, més sostenibles i holístiques. Després d'això, es pot pensar en com organitzar una estructura [de planificació amb enfocament holístic] a llarg termini.

Stefan Al

Els objectius d'optimització de la gestió, d'obertura a la participació i la transició d'un model de construcció massiva d'infraestructures dures a un model més innovador i sostenible amb solucions verdes i blaves, exigeix models de planificació multidisciplinaris. Les perspectives monodisciplinaris i tecnocràtiques són incapaces de respondre a la complexitat creixent lligada als nous drets socials

i als desafiaments climàtics, i han fracassat a l'hora de pensar les infraestructures portuàries a escala humana.

“ Cal reconèixer que els ports han d'estar a escala humana. i perquè funcionen [a escala humana], no podem exigir un creixement constant, hem de pensar en les compensacions que es produeixen al sí del port. Aquesta negociació [sobre el creixement] podria acabar optant per que el port no siga el més gran o el més ric de la regió. Sí pot ser un port més humà, més equitatiu i millor integrat, llavors s'ha de treballar l'educació, també dels treballadors públics.

Laleh Khalili

És necessari llavors dissenyar els mecanismes de gestió i participació per a uns ports, unes ciutats i uns territoris que canvien, per a què puguin respondre a l'evolució de l'economia, les demandes i els drets.

“ Les lleis i la política pública estan pensades per a ciutats estàtiques, ciutats que no canvien. [...] [Però] com ens pensem des de la multiplicitat i en una relació menys dictatorial, amb el nostre medi ambient? Cal començar a pensar, cada vegada que fem infraestructura nova, en la flexibilitat necessària que han de tindre aquestes infraestructures, perquè la nostra forma antiga de fer-li front als processos naturals i climàtics no és suficient.

Gabriella Gómez-Mont

- Formar equips multidisciplinars que permeten incorporar mirades estratègiques amb atenció al desenvolupament de les societats i reptes comuns.
- Incorporar estudis d'opinió i ferramentes de co-disseny amb ciutadania que permeten explorar alternatives al desenvolupament d'infraestructures portuàries.
- Prioritzar principis de prevenció front a modificacions substancials que requerisquen inversions de capital públic sense la garantia d'impactes positius sobre l'interés general.

BIBLIOGRAFIA



- Eurostat. (2011) Eurostat Regional Yearbook 2011. Coastal Regions, 13, <http://www.efta.int/eea/eu-programmes/marco-polo>. Brussels, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Forte, F., Fusco Girard, L. & Nijkamp, P. (2005) Smart policy, creative strategy and urban development. *Studies in Regional Science*, 35(4), 947–963.
- Glaeser, E.L. & Gottlieb, J.D. (2009). The Wealth of Cities: Agglomeration Economies and Spatial Equilibrium in the United States. *Journal of Economic Literature*, 47 (4), 983–1028.
- Global Alliance for Buildings and Construction (2017). UN Environment. Global Status Report 2017. London: World Green Building Council.
- Hein, C. (2014). Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations. *International Journal of Global Environmental Issues*, 13(2/3/4), 339.
- Nijkamp, P. & Kourtit K. (2013). The “New Urban Europe”: Global Challenges and Local Responses in the Urban Century. *European Planning Studies*, 21(3), 291–315.
- Paixão, A.C. & Marlow, P.B. (2002). Strengths and weaknesses of short sea shipping. *Marine Policy*, 26(3), 167–178.
- Schipper, C.A., Vreugdenhila, H., & De Jong, M.P.C. (2017). A sustainability assessment of ports and port-city plans: Comparing ambitions with achievements. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 57, 84–111.
- Suárez-Alemán, A. (2016). Short sea shipping in today’s Europe: A critical review of maritime transport policy. *Maritime economics & logistics*, 18 (3), 331–351.
- The World Bank (2021). The Container Port Performance Index 2020: A Comparable Assessment of Container Port Performance. Washington, DC: World Bank.

Innovació i treball

- Altuzarra, A., Gálvez-Gálvez, C., González-Flores, A. (2019). Economic Development and Female Labour Force Participation: The Case of European Union Countries. *Sustainability*, 11 (7), 1962.
- Chattopadhyay, R. & Duflo E. (2004). Women as policy makers: evidence from a randomized policy experiment in India. *Econometrica*, 72(5), 1409–1443.

- Dezső, C. L. & Ross, D.G. (2012) Does female representation in top management improve firm performance? A panel data investigation. *Strategic Management Journal* Volume 33, Issue 9 p. 1072-1089.
- Glaeser, E.L. (2012). *Triumph of the city: how our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. New York : Penguin Books.
- Glaeser, E.L. & Joshi-Ghani, A. (2014). *Overview -- The Urban Imperative : Toward Shared Prosperity. Policy Research Working Paper*. Washington: The World Bank
- International Maritime Organisation (2022). Women in Maritime. <https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/WomenInMaritime.aspx>
- Jansen, M., Brandellero, A., & van Houwelingen, R. (2021). Port-city transition: Past and emerging socio-spatial imaginaries and uses in Rotterdam's makers district. *Urban Planning*, 6(3), 166-180.
- Madgavkar, A., Ellingrud, K. & Krishna, M. (2016). The economic benefits of gender parity. *Stanford Social Innovation Review*. Retrieved from www.mckinsey.com/mgi/overview/in-the-news/the-economic-benefits-ofgender-parity
- OECD. (2013). The competitiveness of global port-cities: Synthesis report. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264205277-en>
- Witte, P., Slack, B., Keesman, M., Jugie, J.-H., & Wiegmans, B. (2018). Facilitating start-ups in port-city innovation ecosystems: A case study of Montreal and Rotterdam. *Journal of Transport Geography*, 71, 224-235.
- Piør, A., Ravetz, J.; Tosics, I. (2011). *Peri-urbanisation in Europe: Towards a European Policy to Sustain Urban-Rural Futures*; Synthesis report of the PLUREL project; Copenhagen: University of Copenhagen.
- Ravetz, J. (2013). New Futures for Older Ports: Synergistic Development in a Global Urban System. *Sustainability*, 5, 5100-5118.
- UN Women (2014). *The World Survey on the role of women in development 2014: Gender equality and sustainable development*. United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women (UN Women).

Ciutat i territori

- ESPO (2010). Code of Practice on Societal Integration of Ports.
Recuperat en: <https://www.espo.be/media/espopublications/ESPOCodeofPracticeonSocietalIntegrationofPorts2010.pdf>
- Daamen, T.A.; Vries, I. (2013) Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of*

- Dal Cin, F., Hooimeijer, F. & Matos Silva, M. (2021). Planning the Urban Waterfront Transformation, from Infrastructures to Public Space Design in a Sea-Level Rise Scenario: The European Union Prize for Contemporary Architecture Case. *Water*, 13 (2), 218.
- Girard, L. F. (2013). Toward a Smart Sustainable Development of Port Cities/Areas: The Role of the “Historic Urban Landscape” Approach. *Sustainability*, 5, 4329–4348.
- Grindla, A. (2008) Ciudades y puertos. *Ciudades* (11), pp. 55–80.
- Hee, L. (2015). Can Dense Cities Really Be Liveable? In Rassia, S.Th., & Pardalos, P.M. (Ed) , *Future City Architecture for Optimal Living* (p.81–104). Springer Cham.
- Hein, C.M. (2019). The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships. *PORTUSplus*, 8. Hein, C.M. (2021). Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories. *Urban Planning*, 6(3), 1–9.
- Hoyle B. (2000). Global and Local Change on the Port–City Waterfront. *Geographical review*, 90 (3), 395–417.
- Jansen, M., Brandellero, A., & van Houwelingen, R. (2021). Port-city transition: Past and emerging socio-spatial imaginaries and uses in Rotterdam’s makers district. *Urban Planning*, 6(3), 166–180.
- Kermani, A. A., van der Toorn Vrijthoff, W., & Salek, A. (2020). The impact of planning reform on water-related heritage values and on recalling collective maritime identity of port cities: The case of Rotterdam. In C. Hein (Ed.), *Adaptive strategies for water heritage* (pp. 344–361). Springer, Cham.
- Vries, I. (2012) Port–City Developer; strategies of port authorities towards the port-city interface. 13th World Conference Cities and Ports. At Nantes, France.
- Shubert, D. (2004) Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas. *Ciudades* (8), pp. 15–36.
- Wang, F., Zhao, M X., Meng, Q.L. (2020). Analysis of the vitality measurement and correlation. *IOP conference series. Earth and environmental science*, 612 (1)
- Wolfrum, S. (2018). *Porous City: From Metaphor to Urban Agenda*. Basel/Berlin/ Boston: Walter de Gruyter GmbH.

- Brears, R.C. (2018). Blue and green cities : the role of blue-green infrastructure in managing urban water resources. London: Palgrave Macmillan, 2018.
- Choe, E.Y., Kenyon, A. & Sharp, L. (2020). Designing blue green infrastructure (BGI) for water management, human health, and wellbeing : summary of evidence and principles for design. University of Sheffield.
- COM. (2011) White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, 144 final, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52011DC0144>.
- European Environment Agency (2020). 2019 Annual Report from the European Commission on CO2 Emissions from Maritime Transport. Brussels: European Commission.
- Evans, A.J., Garrod, B., Firth, L.B., Hawkins, S.J., Morris-Webb, E.S., Goudge, H., Moore, P.J. (2017) Stakeholder priorities for multi-functional coastal defence developments and steps to effective implementation. *Marine Policy*, 75, 143–155.
- Hanson, S., Nicholls, R., Ranger, N., Hallegatte, S., Corfee-Morlot, J., Herweijer, C., Chateau, J. (2011). A global ranking of port cities with high exposure to climate extremes. *Climatic Change*, 104, 89–111.
- Ichinko, T., Drouet, L., Vrontisi, Z., Hof, A., Hinkel, J., Mochizuki, J., Bosetti, V., Fragkiadakis, K., Van Vuuren D., and Lincke, D. (2019). Economy-Wide Effects of Coastal Flooding Due to Sea Level Rise: A Multi-Model Simultaneous Treatment of Mitigation, Adaptation, and Residual Impacts. *Environmental Research Communications*, 2.
- Kuwae, T. & Crooks, S. (2021), Linking climate change mitigation and adaptation through coastal green-gray infrastructure: a perspective. *Coastal engineering journal*, 63 (3), 188–199
- Medda, F. & Trujillo, L. (2010) Short-sea shipping: An analysis of its determinants. *Maritime Policy & Management* 37(3), 285–303.
- McVittie A. & Hussain S. S. (2013) The Economics of Ecosystems and Biodiversity – Valuation Database Manual.
- Nicholls, R.J., Hanson, S., Herweijer, C., Patmore, N., Hallegatte, S., Corfee-Morlot, J., Chateau, J. and Muir-Wood, R. (2007) Rankings of the World's Cities Most Exposed to Coastal Flooding Today and in the Future. Executive Summary, Paris: OECD, Paris.
- O'Donnell, E.C.; Netusil, N.R.; Chan, F.K.S., Dolman, N.J., Gosling, S.N. (2021) International Perceptions of Urban Blue-Green Infrastructure: A Comparison across Four Cities. *Water*, 13(4), 544.

Suleiman, L. (2021). Blue green infrastructure, from niche to mainstream: Challenges and opportunities for planning in Stockholm. *Technological Forecasting and Social Change*, 166, 120528.

Govern i participació

Brears, R.C. (2018) *Blue and green cities : the role of blue-green infrastructure in managing urban water resources*. London: Palgrave Macmillan, 2018.

Daamen, T.A., Vries, I. (2013) Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4-13.

Jansen, M., van Tulder, R., Afrianto R. (2018) Exploring the conditions for inclusive port development: the case of Indonesia, *Maritime Policy & Management*, 45(7), 924-943.

Hein, C.M. (2019). The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships. *PORTUSplus*, 8. Hein, C.M. (2021). Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories. *Urban Planning*, 6(3), 1-9.

Hesse, M. (2018). Approaching the Relational Nature of the Port- City Interface in Europe: Ties and Tensions Between Seaports and the Urban. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 109 (2), 210-223.

Notteboomab, T., De Langenc, P., Jacobse, W. (2013). Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines. *Journal of Transport Geography*, 27, 26-35.

O'Faircheallaigh, C. (2010). Public participation and environmental impact assessment: Purposes, implications, and lessons for public policy making. *Environmental Impact Assessment Review*, 30 (1), 19-27.

Testimonis



Laleh Kalili

ENLLAÇ



CÀRREC

Professora de política internacional en la Universitat
Queen Mary de Londres.
Regne Unit

Laleh Khalili és professora de relacions internacionals en la Universitat Queen Mary de Londres. Es va doctorar en la Universitat de Columbia. Les seues principals àrees de recerca són la logística i el comerç, les infraestructures, la vigilància i l'empresonament, el gènere, el nacionalisme, els moviments polítics i socials, els refugiats i les diàspores a Orient Mitjà. El seu últim llibre, *Sinews of War and Trade* (Verso, 2020), explica com el transport marítim s'ha convertit en un element central del capitalisme global.

MIN. 5:35 Actualment, entre el 80 i el 90% de les mercaderies del món, siguen naturals o processades, viatgen per vaixell. Així, el transport marítim continua tenint una importància enorme, sobretot a llargues distàncies i durant llargs períodes temporals.

Comerç i desenvolupament econòmic

MIN. 49:18 Donades les particularitats del nostre moment, amb el perill del canvi climàtic, s'ha de pensar molt en com els ports poden participar en els processos de reciclatge i reutilització.

MIN. 24:09 Amb l'automatització [de processos] i l'exigència de major formació, més alta és la possibilitat que les dones puguin participar en les ocupacions portuàries, [...] Però, d'altra banda, l'entrada de les dones en la mà d'obra sol produir-se a costa de la reducció general del nombre de llocs de treball i també l'eliminació d'algunes categories del mateix.

Innovació
i treball

MIN. 44:59 Els reglaments entorn del treball han de reforçar-se molt més perquè hi haja treballadors i treballadores amb accés a drets no només en els molls, sinó també en els vaixells que arriben.

MIN. 47:37 Cal replantejar quins llocs de treball considerem de baixa qualificació. Perquè, com hem après en l'època de les pandèmies, no hi ha llocs de treball poc qualificats, només hi ha llocs de treball amb salaris baixos. [...] Hem de pensar en la reeducació del públic i demandar l'augment dels salaris d'aquells llocs de treball que considerem "poc qualificats".

MIN. 7:48 Alguns ports acaben convertint-se en ports de destinació realment importants i altres en ports de trànsit. [Els centres de trànsit] no generen necessàriament conjunts de relacions socials [amb] les seues regions. El que acaben fent, perquè estan mirant cap a l'exterior, és actuar com una espècie de centre entre diferents països, entre diferents espais transnacionals.

Ciutat i territori

MIN. 42:10 La major part del temps, quan els ports estan implicats en el desenvolupament del front marítim, tendeixen a ser construïts i governats per empreses privades, sovint per la mateixa autoritat portuària, cosa que significa que poden dictar qui pot entrar en l'espai del port esportiu o del port i qui no pot. [...] i acaben convertint eixe espai en un centre comercial a l'aigua.

MIN. 54:51 Hi ha maneres d'abordar [el disseny] que realment permet la integració del port a la ciutat. El Port de Rotterdam ho fa cada vegada que creen una oportunitat per a ampliar el port, es creen platges en l'altre costat [...] Gran part és accessible tant per bicicleta com per transbordadors.

MIN. 45:00 Els vaixells amb banderes de conveniència tendeixen a abocar molta més contaminació en les aigües, tendeixen a tenir unes condicions de treball molt pitjors, tendeixen a tenir problemes de salut i seguretat molt pitjors. Sovint, també tendeixen a ser vaixells en pitjor estat. [...] Ha d'haver-hi tant a escala nacional, però especialment a escala municipal, una línia molt més dura entorn de la regulació de les banderes de conveniència i la llista negra d'alguns pavellons o la llista negra d'alguns armadors perquè hi haja un millor mecanisme d'aplicació.

Govern i participació

MIN. 12:07 El capital global dictamina els termes en què es localitzen les infraestructures, siguen infraestructures extractives, productives o de transport, com els ports. Crec que això és un dels espais de lluita més interessants [...]. Quan ens referim a un port, es autoritats locals haurien de tenir molt a dir sobre els paràmetres amb els quals el capital global opera en eixa particular localització.

MIN. 46:06 Si volem que el port no siga un espai sota vigilància, els vaixells que entren en el port han de ser segurs. Per tant, es necessita un règim d'inspecció molt més fort, amb la finalitat de garantir que els vaixells que entren estiguen en millors condicions.

MIN. 46:40 Cal tenir una participació activa en tots els processos de planificació portuària, per la governança d'una ciutat en particular o per la gestió portuària. Que participen grups civils, associacions veïnals, però també grups de petites empreses que participen en la planificació al voltant dels ports.

MIN. 47:15 Necessitem grups ciutadans involucrats directament al port, per poder decidir, per exemple, en quina direcció va una carretera, o quina mena d'instal·lacions s'ofereixen als conductors/es [dels camions], com es regula el tràfic de camions o les connexions ferroviàries que passen per la ciutat.





Keller Easterling

ENLLAÇ



CÀRREC

Dissenyadora, escriptora i professora en Yale.

EEUU

Keller Easterling és dissenyadora, escriptora i professora a Yale. Entre els seus llibres hi ha *Medium Design* (Verso, 2021), *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space* (Verso, 2014), *Subtraction* (Sternberg, 2014), *Enduring Innocence: Global Architecture and its Political Masquerades* (MIT, 2005) i *Organització Landscapes, Highways and Houses in America* (MIT, 1999). Easterling és també coautora (amb Richard Prelinger) de *Call it Home*, una història a laserdisc/DVD dels suburbis dels Estats Units entre 1934 i 1960. La seua investigació i els seus escrits van ser inclosos a les Biennals de Venècia de 2014 i 2018. Easterling és United State Artist 2019 a Arquitectura i Disseny.

Un nou tipus, dels anomenats productes espacials, seria l'interport comercial global, que és una ciutat global de zona franca, està vinculat, també, als ports interiors i marítims. [...] Aquesta zona franca, sol incubar també altres productes espacials dins dels seus límits. Les ciutats globals de zona franca són les sales de màquines del neoliberalisme. Es diferencien dels petits estats i territoris o d'altres tipus d'enclavaments en el fet que tenen una funció particular al segle XX que implica exempcions de la legislació laboral i mediambiental, i l'agilització de les duanes i la logística desregulada.

Comerç i des-
envolupament
econòmic

Els llocs de treball a les zones franques solen ser llocs de treball mal pagats i no qualificats a les indústries annexes als ports. Molts d'aquests llocs de treball tenen a veure amb la "manipulació de materials", la classificació de coses en magatzems o contenidors.

Innovació
i treball

És possible [aconseguir] que tothom siga molt més conscient del cost real de les xarxes de comerç mundial a l'entendre quin és el seu cost [i benefici] en termes de llocs de treball.

Dins d'una narrativa de progrés, les persones que dirigeixen les ciutats de vegades fan projeccions on el pròxim centre comercial o la següent aerotròpolis seran increïblement productius. Així i tot, estaria bé poder substituir això per una altra narrativa.

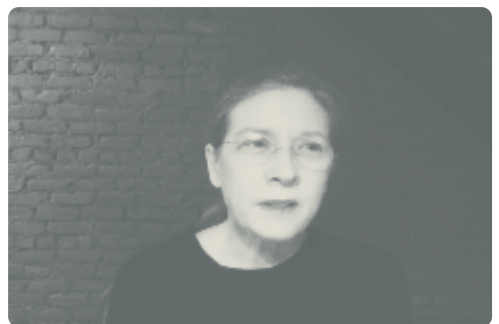
El port és un lloc vinculat als interessos d'altres països amb què es comercia. Per tant, hi és i no hi és. El port atrau mà d'obra que pot requerir noves infraestructures al centre o la perifèria. La logística portuària també ha donat forma a tota mena de paisatges manufacturats i agrícoles.

Ciutat i territori

Hi ha una mena de tirania al comerç global: l'exigència d'una logística i uns comportaments regimentats i universalment aplicats que poden resultar opressius.

Govern i participació

Les ciutats, especialment les dels països en desenvolupament, poden fer un millor negoci amb els seus actius [portuaris] requerint inversions compensatòries en coses que la ciutat necessita, com el transport públic, l'habitatge o la inversió industrial. Aquesta negociació pot ser productiva per a moltes ciutats.





Miriam García García

ENLLAÇ



CÀRREC

Doctora arquitecta, paisatgista, urbanista
i directora de LAND LAB
Espanya

Miriam García García (Sama-Langero, Astúries, 1971) és arquitecta (1989) i doctora (2017) per l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Madrid (ETSAM) amb Premi Extraordinari de Doctorat 2018 per la Universitat Politècnica de Madrid (UPM). És a més paisatgista, tècnic urbanista i directora de LAND LAB, laboratori de paisatges, oficina amb base en Barcelona. Actualment, és professora del Mestratge en disseny del paisatge de la Universitat Pontifícia Bolivariana (UPB), el Màster Universitari en Urbanisme i Estudis Territorials de l'Institut Nacional d'Administració Pública de Madrid i del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya (DUOT, ETSAB, UPC). Així mateix, és Membre de l'Assemblea per al Clima Neutral i les Ciutats Intel·ligents de la Comissió Europea i del Comité Científic d'European Europe.

MIN. 2:36 El territori i el port han de tindre solidaritat territorial. No és un organisme autònom ni alié. És en molts casos l'origen de la riquesa sociocultural d'un espai, en uns altres un motor. Això fa que les externalitats i impactes que genera siguin tan grans com la seua capacitat de fer bategar eixe territori. El més important és entendre que no és un objecte en si mateix, forma part d'un sistema.

Ciutat i territori

MIN. 25:00 Les societats van canviant i van assumint valors diferents: ambientals, culturals, socials, i el que més valoren és el que cuiden. En la societat contemporània, com a habitants de l'antropocè, el nostre major valor és la cura del medi ambient, dels humans i no humans. Hem après que no podem habitar un planeta sense els no-humans.

MIN. 5:26 Per valorar els efectes de qualsevol transformació, hem de considerar aquests entorns oberts, són sistemes socioecològics oberts (...) Sense entendre aquest dinamisme i l'entorn del sistema, no anem a poder abraçar els reptes d'adaptació.

Medi ambient i salut

MIN. 7:46 Aquestes tres qüestions: l'afecció a ecosistemes, l'erosió i la intrusió salina, són tres dels efectes del canvi climàtic en el litoral. I els ports amplifiquen les dinàmiques naturals del canvi climàtic en el litoral.

MIN. 13:43 Metodològicament, un dels criteris per abraçar la resiliència davant dels efectes del canvi climàtic és tindre en consideració les variables lentes del canvi climàtic, és a dir, que la pujada gradual del nivell de la mar, l'erosió, la intrusió salina o la degradació dels ecosistemes s'han de tenir en compte a 2045, per exemple, i a 2100. Qualsevol treball que no es plantege així, no es pot considerar resilient ni adaptatiu, perquè no està tenint en compte els efectes a llarg termini.

MIN. 29:45 Quan les postures, en comptes de ser dialèctiques, són d'[auto] protecció, el que s'aconsegueix és la confrontació. El que permet l'estudi, l'anàlisi, el desenvolupament de l'avaluació ambiental, és la dialèctica, eixe mecanisme per arribar als acords. Però quan t'atrinxeres en què no és necessari fer alguna cosa, el resultat és la confrontació, no es pot créixer.

Govern i participació





Gabriella Gómez-Mont

ENLLAÇ



CÀRREC

Fundadora d'Experimentalista
Mèxic

Gabriella Gómez-Mont és directora i fundadora d'Experimentalista, un nou tipus d'estudi urbà i creatiu que treballa amb alcaldies, ciutats i organitzacions a tot el món. Gabriella va fundar el Laboratori per a la Ciutat, l'àrea experimental d'innovació cívica i creativitat urbana del govern de la Ciutat de Mèxic del 2013 al 2018. A més de la seua fascinació per tot el relacionat amb l'urbà, Gabriella és també periodista, artista visual i directora de documentals. Ha estat guardonada amb diversos reconeixements internacionals pel seu treball a diferents camps: primer lloc de l'Audi Urban Future Award i el Best Art Practice Award, atorgat pel govern italià; així mateix, el TED City 2.0 Prize, entre d'altres.

MIN. 30:13 És interessant començar a donar una ullada a quins són els nostres models de progrés. No podem donar per fet que la noció d'un port com a infraestructura serà estable en el temps, sinó que ha d'obrir espais per reinventar-se. Són necessàries les converses al voltant dels espais de possibilitat futura. [Aquestes converses] cal fer-les entre persones que pensen des de diferents angles sobre què significa la globalització, el transport marítim, la relació amb la resta del món, el tràfic d'idees, la mobilitat dels cossos, etc. i que llavors just es genere un petit motor intern, obert a allò extern, on la reinvençió d'un mateix com a infraestructura, com a ciutat, es torne possible.

Comerç i desenvolupament econòmic

MIN. 11:07 Tant en qüestions generals d'infraestructura, com en justícia espacial, és important, quan ens anem acostant a temes d'innovació, cultura i creativitat, entendre que la creativitat en si mateixa ha de ser hiperdiversa.

Després que ja hi ha una certa infraestructura instal·lada, de biblioteques, mercats públics, centres d'innovació, universitats, espai públic, crec que ens hem d'acostar a l'escala del micro, del barri, del veïnat, de l'illa per a també continuar injectant aquest tipus de possibilitats que, moltes vegades tenen una flexibilitat que no tenen les grans infraestructures.

Innovació i treball

MIN. 1:10 El "path dependency" [es refereix a] unes certes infraestructures base [que] són tan potents que generen direccions molt precises per a les ciutats i que després és molt difícil desfer-nos d'eixa direcció. [...] Què li veig com a repte a aquestes grans infraestructures? Justament això, que es mengen altres ciutats possibles.

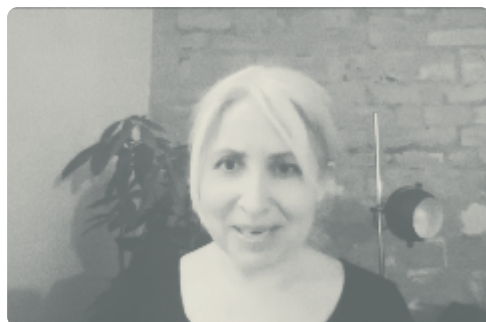
Ciutat i territori

MIN. 18:27 En el moment que tenim la possibilitat d'activar un símbol important per a la ciutat, el més convenient és tindre una multiplicitat de formes de pertinença a aquest símbol, de maneres d'utilitzar aquest espai. Si considerem necessari que aquestes infraestructures siguin antimonolítiques, com podem fer per a teixir una forma de pertinença variada a aquests espais?

MIN. 5:25 Les grans infraestructures ja no es poden planejar com es planejaven abans. Que no siguin monolítiques, sinó justament que s'entenguen des del seu dinamisme, des d'una multitud de funcions, per a un món que és molt menys fàcil de predir que el que era fa una dècada.

MIN. 19:07 En lloc d'intentar no tenir discussions públiques sobre aquests punts, més aviat el que hem d'aconseguir és aprofundir en elles. Hem d'obrir-les [les discussions sobre infraestructures] a la discussió pública, generar capes igual d'actives de persones expertes i ciutadania per entendre quins són els punts febles, inclús perillosos, i com podem generar altres alternatives entorn d'ells.

MIN. 47:55 Les lleis i la política pública estan pensades per a ciutats estàtiques, ciutats que no canvien. [...] [Però] com ens pensem des de la multiplicitat i en una relació menys dictatorial, amb el nostre medi ambient? Cal començar a pensar, cada vegada que fem infraestructura nova, en la flexibilitat necessària que han de tindre aquestes infraestructures, perquè la nostra forma antiga de fer-li front als processos naturals i climàtics no és suficient.





Stefan Al

ENLLAÇ



CÀRREC

Arquitecte, urbanista i professor
a l'Universitat de Columbia
Països Baixos

Stefan Al, PhD RA LEED AP Com a arquitecte i dissenyador urbà holandés amb seu a Nova York, Stefan Al treballa en el disseny de desenvolupaments d'ús mixt, plans directors i torres de gran alçada a tot el món. S'ha centrat en qüestions urgents relacionades amb el disseny de projectes a gran escala dins de la ciutat contemporània, com ara l'alta densitat, la mobilitat sostenible i la resiliència urbana. En aquest treball, pot extreure de la seua extensa investigació i vuit llibres que han estat àmpliament aclamats, com ara el Wall Street Journal, Architectural Record, The Times i NPR. A més del seu treball com a arquitecte en exercici, va exercir com a resident de TED, professor a diverses institucions com Virginia Tech i la Universitat de Columbia, i assessor de diversos governs de la ciutat, inclòs Hong Kong.

Les solucions multifuncionals híbrides tenen molts avantatges, tant pel que fa a com s'integra [la infraestructura] a la ciutat, pels usos múltiples i l'activitat a totes hores, i per ser capaç de finançar el desenvolupament de la mateixa estructura.

La frontera entre l'oceà i la terra és extremadament fèrtil per als ecosistemes. Així que, si la convertim en una frontera grisa, no té cap possibilitat de sobreviure, però si la convertiu en una vora verda, hi ha moltes oportunitats perquè les diferents espècies prosperen. Nova York, en lloc d'adoquins de formigó, [té] pedres produïdes a mida dissenyades de tal manera que puguin acomodar la població d'ostres. I les ostres són meravelloses per als ports perquè netegen l'aigua. Així que ajuden a purificar l'aigua i, al mateix temps, la gent de Nova York estima realment les ostres per menjar, de manera que estimula l'economia. I l'utilitzen com a eina educativa. Així que els nens i nenes de l'escola, van allà i veuen com es cultiven les ostres i com es recol·lecten.

Quan pensem en la infraestructura, com infraestructura grisa, només té un objectiu. Així que penseu en un dic, només pot bloquejar, o una canonada de formigó només pot moure aigua. Però si tenim la solució basada en la infraestructura verda, com una duna, aconsegueix molt més que això. Es converteix en part del paisatge, pot convertir-se en un espai públic que la gent pot gaudir i caminar, i es converteix en una oportunitat perquè els ecosistemes prosperen.

Allò més interessant sobre [les] solucions toves, en comptes de les dures, és que no són binàries. Quan pensem, per exemple, en una barricada o una presa, estan o tancades o obertes. Però, les solucions menys dures són molt més graduals. Poden ajudar a atenuar les ones perquè absorbeixen part dels impactes. I a més, quan es danyen, no significa que estiguen totalment destruïdes, el sistema està fora de perill, és un sistema viu que es regenera per ell mateix.

S'ha de canviar el procés d'una enginyeria amb un sol focus, o una enginyeria amb un enfocament dur, per una mirada multidisciplinària, amb agents diversos i un enfocament col·laboratiu que mira l'oportunitat de manera holística. [...] [Açò] suposa una millora del procés, perquè s'obtenen múltiples punts de vista i beneficis d'aquesta infraestructura.

Les institucions no s'han format amb enfocament holístic. Es pot incloure a la ciutadania per discutir assumptes de manera col·laborativa, formar visions comunes i intentar arribar a solucions més perdurables, més sostenibles i holístiques. Després d'això, es pot pensar en com organitzar una estructura [de planificació amb enfocament holístic] a llarg termini.





Katy Fox-Hodess

ENLLAÇ



CÀRREC

Professora de Relacions Laborals i Directora de Recerca
del Centre for Decent Work, Sheffield University
Management School
EEUU - Regne Unit

Katy Fox-Hodess és doctorada i professora de Relacions Laborals i directora de desenvolupament de la Recerca del Centre per al Treball Decent de la Universitat de Sheffield a Anglaterra. Experta en sindicalisme mundial de treballadors portuaris, és cofundadora de la Xarxa Internacional de Recerca Laboral i Logística. El seu treball acadèmic ha estat publicat en el British Journal of Industrial Relations, Work, Employment and Society, i Latin American Politics and Society, entre altres.

A Europa, les majors amenaces per als estibadors en els darrers 10-20 anys han vingut dels estats i del govern europeu, més que de les empreses privades. Així doncs, a principis dels anys 2000 es va intentar, a través de les directives portuàries, desregular el treball portuari en tota Europa i introduir un sistema en el qual els mateixos mariners i marineres pogueren descarregar els vaixells en lloc dels estibadors.

Els sindicats de treballadors portuaris estan integrats majoritàriament per homes. Per tant, la unió espanyola, la unió anglesa i la unió sueca han fet esforços per aconseguir l'entrada de dones. En diferents ports, tenen en torn un 10 o 15% de dones. Així i tot, és un nombre molt, molt baix. I en alguns ports, en alguns països, aquest treball està completament dominat per homes.

Un tema realment important que sovint no s'examina és pensar en el treball de forma holística al port, açò vol dir també tots el personal que s'ocupen de la càrrega, especialment els camioners i camioneres i les persones que treballen als magatzems, que sovint són persones migrades o racialitzades, amb condicions [laborals] molt deficientes.

Un fet que realment es dona a tot el món, és que aquest tipus de ciutats amb una herència patrimonial marítima, sovint es fan molt turístiques, com és el cas de San Francisco. [...] Amb el temps, el valor immobiliari d'aquests fronts marítims augmenta considerablement a causa del turisme, i la infraestructura portuària es mou als afores de la ciutat, o simplement desapareix i es mou a altres ciutats, que és realment el que està passant en el cas de San Francisco.

L'impacte mediambiental en els ports és sens dubte una gran preocupació per als treballadors i les treballadores del port, perquè [són] les persones més afectades per la contaminació emesa pels vaixells o els camions al ralenti. [...] Els índexs d'asma, els índexs de diversos càncers [són més elevats], l'esperança de vida o l'esperança de vida projectada és molt de menor per a aquest col·lectiu a Europa.

Hi ha alguns exemples interessants de coalicions entre sindicats i ecologistes. El més important és el del port de Long Beach, la Coalició Blue-Green, que reuneix els sindicats d'estibadors/as i transportistes amb els [grups] ecologistes, i que ha aconseguit que s'establisquen noves normes.





Diane Oshima

ENLLAÇ



CÀRREC

Directora de Planificació i Medi ambient del
Port de San Francisco
EEUU

Diane Oshima té trenta anys d'experiència liderant la planificació del litoral, projectes mediambientals i compliment normatiu per al Port de San Francisco. Com a exdirectora de la Divisió de Planificació i Desenvolupament del Port, Diane va desenvolupar i va gestionar el Pla Waterfront del Port de San Francisco, que ha guiat el desenvolupament de nous parcs i la xarxa d'accés públic, la rehabilitació de l'edifici de ferris i els molls històrics del port, i els nous barris de Mission Rock i Pier 70. Diane es va jubilar el 2021, però continua treballant amb el Port com a assessora i en tasques especials de projectes.

MIN. 2:24 Cal identificar de manera realista les fortaleeses [d'un ecosistema ciutat-port-territori] per acollir una àmplia varietat d'activitats [econòmiques] i treballar en entorns urbans altament densos. A la vegada que hi ha hagut un interès creixent en transformar els fronts marítims amb usos urbans, també existeix un corrent important que demana prioritzar els usos marítims. El fet de prioritzar aquests últims ha de servir també per a entendre quins altres usos compatibles es poden donar.

Comerç i desenvolupament econòmic

MIN. 51:56 Hi ha alguns departaments de la ciutat molt implicats en l'adaptació a la pujada del nivell de la mar, perquè tenen actius en risc. També hi ha altres agències de la ciutat que estan treballant de forma conjunta per desenvolupar un marc coordinat de principis sobre quins són els actius que la ciutat necessita actualitzar i adaptar. Actualment, nosaltres [el Port de San Francisco] estem iniciant les converses amb el sector privat per començar un procés de pedagogia sobre possibles inversions necessàries que també hauran de planificar.

Medi ambient
i salut

MIN. 1:15:43 El front marítim és com una comunitat. Sens dubte, hi ha l'aspecte econòmic i funcional que és particular del front marítim: els ports són llocs d'embarcament i de comerç, i la base econòmica de moltes de les seues comunitats. Però també és un lloc de vida i encant, de contemplació i d'ecologia. I és un gran espai educatiu.

Ciutat i territori

MIN. 1:03:02 La gent no hauria experimentat el passeig marítim com una zona transitable perquè només es veia com un erm industrial amb molts molls obsolets. Però una vegada que hi va haver [l'estadi de beisbol dels Giants], que va atreure tanta gent de tants orígens diferents per gaudir d'un esport nord-americà, va ajudar a democratitzar el passeig marítim d'una manera que pocs altres usos podrien fer.

MIN. 1:07:01 L'accés públic no ha de ser necessàriament continu, hi pot haver pauses en llocs on no es té accés en els quals encara es pot gaudir d'una meravellosa experiència davant del mar. És el què es pot fer en aquests espais d'accés públic allò que determina l'experiència.

MIN. 1:05:40 L'accés públic a la costa és un principi molt important. Tanmateix, en el meu temps treballant a San Francisco he arribat a pensar que no es tracta tant de resultats físics, sinó que depèn de la gent i de com la gent col·labora i s'ajunta per tenir converses funcionals.

Govern i
participació

MIN. 1:08:24 [L'èxit del procés participatiu] depén de les condicions del punt de partida i les sensibilitats de les persones que formen part [del procés], així com del diàleg construït entre el govern i la comunitat, on s'han de compartir desitjos i valors, però també s'han d'aterrar per fer-los realitat. Has d'estar en l'arrel de les discussions [com a Port], de manera que pugues generar confiança i motivacions compartides i que allò que implementes reflectisca aquells valors compartits.

Els objectius sobre la utilització d'aquestes apreciades àrees [dels ports], han d'equilibrar els interessos del major nombre de persones, especialment quan ens referim als fronts litorals de propietat pública, hauria de ser l'objectiu.





Fredrik Lindstål

ENLLAÇ



CÀRREC

President del Consell d'Estocolm Hamn
AB – Ports d'Estocolm
Suècia

Empresari, placemaker i polític establert a Estocolm, actualment president del consell d'administració dels ports d'Estocolm. La meua missió professional és crear ciutats i regions inclusives, democràtiques i vibrants. En essència, la planificació urbana consisteix a connectar a les persones i crear espais amables, habitables i viables. Amb un enfocament interseccional i centrat principalment en la cultura, la meua ambició és impulsar aquest desenvolupament per a ser curador i crear espais per al futur.

MIN. 46:08 [Els ports] haurien de llançar-se a innovar i no culpar a la tecnologia. S'ha de planificar, no només a llarg termini, sinó en un futur pròxim: treballant conjuntament amb el municipi, però també amb perspectiva estatal, i de la UE.

Comerç i desenvolupament econòmic

MIN. 25:30 Els operadors marítims estan pensant en aquests termes [els dels nous espais d'innovació] i valoren les sinergies que es donen al compartir espai amb altres empreses. No només ha de ser [compartir espai] físicament, sinó també l'aspecte intel·lectual.

Innovació i treball

Els ports creen molts llocs de treball en diferents sectors. Una tendència que estem veient és el creixement de centres i parcs logístics pròxims al port.

MIN. 21:30 [A Estocolm] aquestes enormes zones portuàries que solien ser antics ports de contenidors estan canviant. Alguns dels obstacles que havien de superar-se eren, entre altres, determinar quines funcions han d'estar presents hui en dia, des d'una perspectiva portuària, i quines funcions hauran d'estar presents en aquests espais el dia de demà. [...] Vam haver de trobar una solució combinada que integrava, entre altres coses, la creació d'edificis d'oficines que funcionen com a barreres acústiques i que permeten la construcció d'habitatges darrere d'ells.

Ciutat i territori

MIN. 43:45 Els ports d'Estocolm estaran lliures de carboni el 2030 i lliures d'emissions el 2040, completament. Però podem fer més. Aquesta és una missió que podem embarcar juntament amb els altres ports del Bàltic. El veritable joc és mirar més enllà de les teues fronteres. Per exemple, si col·labores amb la indústria naviliera per a l'electrificació i per [tenir] una flota sostenible [pròpia], pots tenir una flota totalment electrificada als Bàltics molt abans.

Medi ambient
i salut





Jorge Sharp

ENLLAÇ



CÀRREC

Alcalde de Valparaíso

Xile

Jorge Sharp Fajardo és advocat i polític xilè. Membre de Territoris en Xarxa. Actualment alcalde de Valparaíso. El 2016 es va presentar com a precandidat a la «primària ciutadana» per a l'alcaldia de Valparaíso, que va guanyar amb 1.703 vots. A l'elecció del 23 d'octubre d'aquell any va ser elegit com a alcalde de Valparaíso amb un 53% dels vots. A dos anys de la seua administració, va aconseguir reduir un dèficit total en 6.824 milions de dòlars. A les eleccions del 15 i 16 de maig de 2021, va ser reelegit com a alcalde de Valparaíso amb un total de 64.766 vots (56%).

MIN. 12:02 L'activitat i la infraestructura marítima-portuària té una tasca fonamental, que és garantir el proveïment i la reproducció de la vida dels pobles i les comunitats. Al port cal mirar-lo des de la perspectiva de la gent. Això no vol dir que l'activitat portuària no siga una activitat extremadament valuosa per a l'economia i el desenvolupament econòmic en general, i l'activitat d'intercanvi econòmic mundial, però no és el més important.

Comerç i desenvolupament econòmic

MIN. 21:34 Les empreses portuàries han de tenir condicions laborals dignes i salaris per als treballadors i treballadores proporcionals al moviment econòmic que generen. [...] sense produir una casta de treballadors i treballadores allunyats de la realitat de la ciutat i del món laboral.

Innovació i treball

MIN. 57:29 La tasca de les ciutats del segle XXI és deixar arrere la mirada portuària del segle XX i mirar en el segle XXI les relacions ciutat-port de formes radicalment diferents. Totes les ciutats en el món enfronten similars problemes i l'important és construir solucions territorials.

Ciutat i territori

MIN. 49:04 La ciutat-port del segle XXI és la que tinga una vinculació orgànica. Que tinga un nivell d'integració que des del port o des de la ciutat, no siga perceptible la barrera. [...] Cal no oblidar que els ports estan en un bé públic, que són els límits costaners, fonamentals per al desenvolupament de les ciutats. El litoral no només està poblat de l'activitat marina-portuària, també hi ha l'activitat científica, l'activitat esportiva, recreativa, cultural, les caletes de pescadors, els terminals pesquers...

MIN. 15:21 Hui dia, el desenvolupament econòmic que no considera la variable ambiental és un desenvolupament econòmic truncat, que tindrà oposició des d'autoritats fins a comunitats. L'activitat portuària deu sempre desenvolupar-se de manera sostenible ambientalment, reduint al màxim els impactes negatius de contaminació en els ecosistemes i la naturalesa.

Medi ambient i salut

MIN. 39:50 Quan no existeixen regles públiques clares, quan regeix l'interés corporatiu privat per damunt del públic, perd el port i perd la ciutat. Davant la feblesa de la institucionalitat de governs locals i portuaris, totes les coses valuoses que hem aconseguit a la ciutat les hem fetes barallant.

Govern i participació

