



联合国
粮食及
农业组织

Food and Agriculture
Organization of the
United Nations

Organisation des Nations
Unies pour l'alimentation
et l'agriculture

Продовольственная и
сельскохозяйственная организация
Объединенных Наций

Organización de las
Naciones Unidas para la
Alimentación y la Agricultura

منظمة
الغذية والزراعة
للأمم المتحدة

COMITÉ DE PESCA

SUBCOMITÉ DE COMERCIO PESQUERO

18.^a reunión

Procedimiento de correspondencia: 8 de abril – 8 de mayo de 2022

Sesiones plenarias virtuales: 7, 8, 9 y 20 de junio de 2022

**LOS PUERTOS AZULES COMO INSTRUMENTO PARA REFORZAR
LA TRANSFORMACIÓN AZUL EN LAS ÁREAS COSTERAS**

Tradicionalmente, los documentos de información sólo han estado disponibles en inglés. Sin embargo, para esta sesión y como referencia para los Miembros, se proporciona también una traducción automática al español y al francés. La FAO no garantiza la exactitud de las traducciones, por lo que se ruega consultar siempre la versión en inglés.

INTRODUCCIÓN

1. El Marco Estratégico de la FAO para 2022-2031 define las políticas, las intervenciones y las actividades institucionales, que se centran en sistemas agroalimentarios más eficientes, inclusivos, resilientes y sostenibles, con el objetivo de lograr una mejor producción, una mejor nutrición, un mejor medio ambiente y una vida mejor (los cuatro "mejores"), sin dejar a nadie atrás, para apoyar la Agenda 2030. Los cuatro "mejores" del Marco Estratégico reflejan las dimensiones económicas, sociales y ambientales interconectadas de los sistemas agroalimentarios. La FAO también aplica cuatro aceleradores transversales, la tecnología, la innovación, los datos y los agregados (la gobernanza, el capital humano y las instituciones) en su estrategia, con un enfoque en intervenciones programáticas, con el objetivo de acelerar el impacto y minimizar cualquier compensación.

2. La iniciativa de los puertos azules (BPI, por sus siglas en inglés) es una respuesta concreta a los cuatro "mejores" y aceleradores de la FAO. Los puertos pueden considerarse un lugar importante donde muchas actividades influyen directamente en la vida de las personas, fomentando sinergias y ofreciendo estrategias operativas para el desarrollo local.

3. El papel que juegan los puertos también está alineado con el área programática prioritaria de la Transformación Azul de la FAO (PPA, por sus siglas en inglés)¹, particularmente su enfoque en políticas y programas mejorados para la innovación tecnológica integrada y la participación del sector privado. Además, el BPI podría ser una herramienta operativa para mejorar el llamado "triple resultado" de los puertos, incluida la preservación del medio ambiente, por ejemplo, a través de la reducción de la contaminación, el fomento de los beneficios sociales, incluido el fomento de condiciones laborales decentes y justas, y la promoción del crecimiento económico, como con la promoción de beneficios sostenidos. En este sentido, los puertos se consideran centros que vinculan actividades económicas, sociales y ambientales. Se puede utilizar un enfoque de Transformación Azul para lograr un impacto medible en su área de influencia, particularmente, considerando su potencial para crear un ciclo virtuoso de desarrollo.

LA INICIATIVA DE PUERTOS AZULES

4. En su 33° período de sesiones, el Comité de Pesca (COFI) "reconoció las sinergias entre los ODS y la economía azul, con la necesidad de ampliar la cooperación para desarrollar nuevas plataformas y procesos económicos (por ejemplo, el Foro Azul, los Puertos Azules, la moda Azul) de forma sostenible".²

5. Además, el COFI 34 "solicitó información adicional sobre la propuesta de una Red de Puertos Azules voluntaria para el desarrollo de las zonas costeras, en colaboración con los miembros y las organizaciones pertinentes".³

6. El BPI es una respuesta pragmática para maximizar el papel que los puertos pueden desempeñar en el desarrollo socioeconómico de las zonas costeras, respetando los principios de la sostenibilidad. La iniciativa se basa en identificar buenas prácticas y luego transferirlas a otros puertos para expandir su potencial. El BPI contribuirá al alivio de la pobreza y la seguridad alimentaria fomentando la calidad de los alimentos, preservando los recursos naturales, reforzando las cadenas de valor y la igualdad de género y fomentando el cumplimiento de buenas prácticas laborales.

¹ De acuerdo con el nuevo Marco Estratégico y el Plan a plazo Medio de la FAO, hay veinte áreas programáticas prioritarias que buscan catalizar la transformación de los sistemas alimentarios y asegurar su contribución a la Agenda 2030 y los ODS.

² [fao.org/3/ca5184es/ca5184es.pdf](https://www.fao.org/3/ca5184es/ca5184es.pdf)

³ [fao.org/3/cb8322es/cb8322es.pdf](https://www.fao.org/3/cb8322es/cb8322es.pdf)

7. El BPI analizará los elementos y condiciones del éxito de los puertos para elaborar una guía que pueda respaldar un desarrollo similar en otros lugares. La transferencia de conocimientos y prácticas se basará en el papel de coordinación que puede desempeñar el BPI en el desarrollo de orientación, la conexión de puertos y el apoyo a las actividades de desarrollo mediante el intercambio de conocimientos y experiencias, por ejemplo mediante la creación de una red o mediante la prestación de asistencia técnica o de otros medios.

8. Los primeros pasos de la iniciativa comenzaron en 2019 a través de un proceso consultivo e inclusivo en el primer taller con las partes interesadas para el análisis y la promoción de los puertos en el desarrollo sostenible. Posteriormente se realizaron otros tres talleres.

RELEVANCIA DEL BPI PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS ZONAS COSTERAS

9. La implementación del BPI guiará a los puertos a ser más sostenibles, con efectos indirectos positivos dentro de su área de influencia. La estrategia de BPI mejorará las operaciones de los puertos en términos de sostenibilidad social, económica y ambiental. Algunos de los beneficios del BPI incluyen:

- Destacando el papel de los puertos como motores relevantes del desarrollo local sostenible;
- Reforzar la planificación estratégica de los puertos mediante la integración de la inclusión, la competitividad, la ecologización y la eficiencia de los procesos;
- Fortalecer la relación entre la academia, los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil para abordar de manera más efectiva los principales desafíos que enfrentan los puertos;
- Fortalecer la colaboración entre los sectores público y privado;
- Planificación e implementación de inversiones y locales en términos de sostenibilidad y alineación con los intereses y demandas de las partes interesadas;
- Fomentar la innovación atrayendo a potenciales inversionistas y emprendedores que brinden servicios y productos para llenar los vacíos de competitividad;
- Mejorar las operaciones comerciales en términos de volumen y ganancias para la cadena de valor de los puertos.

DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL BPI

10. Los procesos de diseño e implementación de BPI deben adaptarse a consideraciones sectoriales, sociales y ambientales específicas. Cada puerto debe seguir pautas esenciales para contribuir con éxito a la generación de riqueza de manera sostenible.

11. Las conclusiones preliminares de un enfoque participativo basado en talleres y el intercambio de buenas prácticas indicaron elementos exitosos a considerar para desarrollar los Puertos Azules:

- Tener una evaluación del estado y la identificación del alcance, analizando las fortalezas, así como las limitaciones y otros desafíos que enfrentan los puertos;
- Adoptar un enfoque integral (inter e intrasectorial, transversal y de múltiples partes interesadas), considerando el contexto completo de un puerto pesquero donde están involucradas las múltiples partes interesadas;
- Estar orientado a los resultados, con una planificación estratégica que genere productos basados en la evaluación, con el objetivo final de mejorar la eficiencia de los puertos;
- Tener un impacto medible, particularmente teniendo en cuenta que la sostenibilidad se logrará mejor solo cuando se evalúe el nivel de impacto económico, social y ambiental;
- Definir los objetivos específicos en las etapas iniciales para que así, los desafíos de los puertos y su interior se pueda mejorar su competitividad, y garantizar la sostenibilidad para que pueda ser tratada adecuadamente;
- Adoptar un enfoque de visión a largo plazo;

- Ser hecho a medida, considerando que cada estrategia (objetivos y metas) deba responder a la realidad de cada puerto;
- Con el objetivo de promover el compromiso y la tenencia para que los actores comprendan la relevancia del proceso y los impactos positivos en sus actividades, desde las perspectivas social, económica y ambiental;
- Siendo participativo, aunque el proceso inicial sea iniciado o coordinado por una de las entidades, debe ser cada vez más descentralizado;
- Fortalecimiento de la colaboración pública y privada;
- Mejorar la transparencia y facilitar la comunicación para que los resultados, las limitaciones y cualquier otra información relevante relacionada con la estrategia se comuniquen de manera oportuna a todas las partes interesadas;
- Desarrollar un sistema de gobernanza que aborde el monitoreo continuo y la proactividad en el diseño e implementación de proyectos y acciones específicas;
- Tener en cuenta la eficiencia y los recursos disponibles, particularmente porque el proceso de diseño e implementación solo puede llevarse a cabo si se dispone de los recursos técnicos y financieros necesarios;
- Mantener un proceso dinámico y flexible, ajustándolo continuamente a medida que se monitorea el desempeño y el impacto.

EL PROCESO PARTICIPATIVO DE BPI

12. El proceso participativo comenzó con la discusión durante los talleres organizados sobre el diseño de un documento de orientación para que los puertos adopten un enfoque de Economía Azul.

13. El primer taller del “Inventario mundial y mejores prácticas” se celebró en Vigo (España), en junio de 2019, con representantes de 16 puertos de África, Europa, Asia y Latinoamérica. El taller reunió a expertos con diversos intereses y experiencia relacionados con los puertos para colaborar en la implementación de la Transformación Azul en los puertos. Se sentaron las bases para establecer una red de puertos azules, con una consideración específica del contexto, los desafíos y las oportunidades de los diferentes puertos. Se acordó que el enfoque promueve un proceso de crecimiento sostenible.

14. En noviembre de 2019, se llevó a cabo un taller de estudio de caso titulado “Impacto del crecimiento azul. El evento sobre la percepción de las partes interesadas se organizó en Vigo (España) para estudiar el impacto de los planteamientos realizados por el Puerto de Vigo. Se prestó especial atención a los avances en las áreas cubiertas por el Plan de Crecimiento Azul del Puerto de Vigo, que fue seleccionada como buena práctica relevante. El Puerto de Vigo ha sido pionero en la implantación de un enfoque basado en la participación de las partes interesadas como estrategia para potenciar el impacto de las operaciones del puerto en su área de influencia, incluyendo la información sobre proyectos y acciones colaborativas destinadas a reforzar las dimensiones social, económica y ambiental de sus operaciones. Las partes interesadas, implicados en la implantación del Plan del Crecimiento Azul del Puerto de Vigo, participaron en la jornada compartiendo sus experiencias, percepciones y visión, lo que ayudó en la identificación de los principales retos de implantación y facilitó la comprensión de las posibles implicaciones para el desarrollo sostenible de las zonas costeras.

15. En octubre de 2020 se realizó, de manera virtual, el “segundo Taller de Puertos Azules: Hacia la Sostenibilidad”, con motivo de abordar la pandemia de la COVID-19. Su objetivo era reforzar el intercambio de buenas prácticas entre los puertos, centrándose en la dimensión social y sus beneficios. El taller ayudó a visibilizar y dar conciencia sobre las dimensiones social, económica y ambiental y del impacto que tienen los puertos, así como su influencia, incluyendo el beneficio de establecer un BPI y el desarrollo de objetivos, estructuras y un plan de acción.

16. El “Tercer Taller Iniciativa de Puertos Azules: Un Paso Adelante”, organizado de forma virtual, en junio de 2021, se enfocó a reforzar el conocimiento existente sobre la capacidad de los puertos azules para promover el desarrollo sostenible en su área de influencia. Los resultados principales fueron el diseño del BPI, el análisis de un "documento preliminar de orientación para convertirse en un Puerto

Azul” y el intercambio de experiencias extraídas de los desafíos enfrentados, con un enfoque, en particular, en el acceso al mercado y la trazabilidad. El taller fue muy exitoso en cuanto a las conclusiones alcanzadas y la variedad de participantes: estuvieron representados más de 20 países, así como ocho organizaciones regionales y multilaterales (Banco Africano de Desarrollo, Comisión Europea (DG MARE), Organización Internacional del Trabajo (OIT) , la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO (COI-UNESCO), el Banco Mundial, organizaciones no gubernamentales (ONG) y empresas privadas relacionadas con el sector pesquero, los puertos y la trazabilidad.

17. Además de los cuatro talleres, se llevó a cabo un proceso de desarrollo continuo para fortalecer los vínculos potenciales con agencias de la ONU como COI-UNESCO, el Banco Mundial, la OIT y la OMI, que incluyó reuniones y consultas. Como resultado, en octubre y noviembre de 2021, se llevó a cabo una colaboración específica con COI-UNESCO centrada en el intercambio de buenas prácticas para implementar un programa de capacitación sobre "Comprometer a los puertos azules en la planificación espacial marina (MSP)" y diseñar un "Documento de orientación para reforzar el papel de los puertos pesqueros en MSP", que se espera que se publique en abril de 2022.

LA ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE BPI

18. Se ha preparado un documento de estrategia para identificar productos y actividades específicos que mejorarán la capacidad de los puertos para crear valor y, en consecuencia, mejorar los medios de vida de las personas. Fue diseñado en colaboración con los puertos que participan en las actividades de BPI, y se compartió y se debatió con organizaciones internacionales y organizaciones portuarias internacionales.

19. La estrategia se divide en cinco productos que pueden resumirse como:

- **Producto 1. Configuración de la plataforma BPI**

Sensibilización mediante la difusión de información en publicaciones⁴ y sitios web⁵ asociados a acciones de promoción, incluidos talleres específicos en los que participen las autoridades portuarias nacionales y las administraciones pesqueras. Se ha elaborado la línea de base y un documento guía para convertirse en Puerto Azul.

- **Producto 2. Se desarrolla e se implementa un programa de desarrollo de capacidades en gestión de Puertos Azules**

El programa de desarrollo de capacidades fortalecerá las capacidades gerenciales (estratégicas) y operativas (técnicas) de los puertos y sus partes interesadas.

Ya se han implementado varias acciones con este fin, incluida la elaboración de un documento y un repositorio de buenas prácticas a través de un proceso participativo: tres talleres virtuales regionales, "Comprometer a los Puertos Azules en la planificación espacial marina", en África, América Latina y Asia, en colaboración con COI-UNESCO, y tres talleres sobre el intercambio de buenas prácticas relacionadas con las dimensiones social, económica y ambiental de los puertos. En 2022 se implementará un programa de capacitación basado en un curso de capacitación global y tres regionales (América Latina, África y Asia). España expresó su intención de apoyar este programa de formación. En el momento para redactar este informe, el proceso de administración para la aceptación ofrecidos por España se encuentra en curso.

⁴ Publicación conjunta FAO – COI UNESCO sobre la importancia de la planificación espacial marina (MSP) en los puertos pesqueros.

⁵ [fao.org/in-action/globefish/news-events/details-news/en/c/1392282/](https://www.fao.org/in-action/globefish/news-events/details-news/en/c/1392282/) y AIVP [La iniciativa de los Puertos Azules para fomentar relaciones positivas entre ciudad-puerto.](#)

- **Producto 3. Se diseñan, desarrollan e implementan herramientas innovadoras para la gestión del conocimiento**

La recopilación y accesibilidad de los datos son cruciales para un proceso exitoso de planificación e implementación estratégica en el desarrollo sostenible. Un mejor acceso a los datos económicos, sociales y ambientales de los puertos dará como resultado una mejor gestión e impacto.

Para generar estos datos, se propuso crear un observatorio de datos para recopilar, analizar y proporcionar actualizaciones sobre actividades portuarias, estadísticas, recursos, desafíos y mapeo de puertos y ubicaciones de sitios de desembarque.

- **Producto 4. Las estrategias y acciones bajo la Transformación Azul son diseñadas e implementadas por los puertos.**

La creación de un programa de asistencia técnica para ayudar a los miembros de BPI a implementar el enfoque del Crecimiento Azul está actualmente en curso y ya se ha contactado a posibles donantes.

- **Producto 5. Se mide el impacto real de los puertos en su área de influencia para ajustar las estrategias de desarrollo local**

El impacto debe medirse en términos de beneficios para las comunidades costeras, y deben identificarse e implementarse indicadores clave de rendimiento (KPI, por sus siglas en inglés) específicos de acuerdo con la línea de base que se está redactando actualmente.

CONCLUSIÓN

20. El BPI tiene como objetivo contribuir al crecimiento socioeconómico basado en los principios del desarrollo sostenible y su estrategia de implementación es el resultado de un proceso participativo e inclusivo que comenzó en 2019. Desde entonces, varios talleres y reuniones han ayudado a identificar y diseñar mejores prácticas para hacer que los puertos sean más sostenibles, sentando las bases para una plataforma colaborativa entre puertos para fortalecer las cadenas de valor del pescado y generar valor en el área de influencia de los puertos.

21. El BPI brindará a los puertos herramientas para mejorar su capacidad, fortalecer y formar conexiones nuevas y las ya existentes, enfocándose en el intercambio de buenas prácticas, la cooperación comercial y la planificación estratégica alineada con las demandas y tendencias globales. Además, la existencia de programas de desarrollo de capacidades y herramientas de gestión del conocimiento repercutirá positivamente en una mejor gestión de los puertos en términos sociales, económicos y ambientales.

22. Finalmente, la estrategia de BPI está totalmente alineada con la Agenda 2030. Su implementación brinda la oportunidad de incluir la Agenda 2030 en la planificación estratégica de los puertos en el marco de la cooperación y las alianzas, incluido el papel catalizador que desempeña la FAO y otras organizaciones internacionales para maximizar los recursos, capitalizar la experiencia y ampliar la influencia de la BPI.