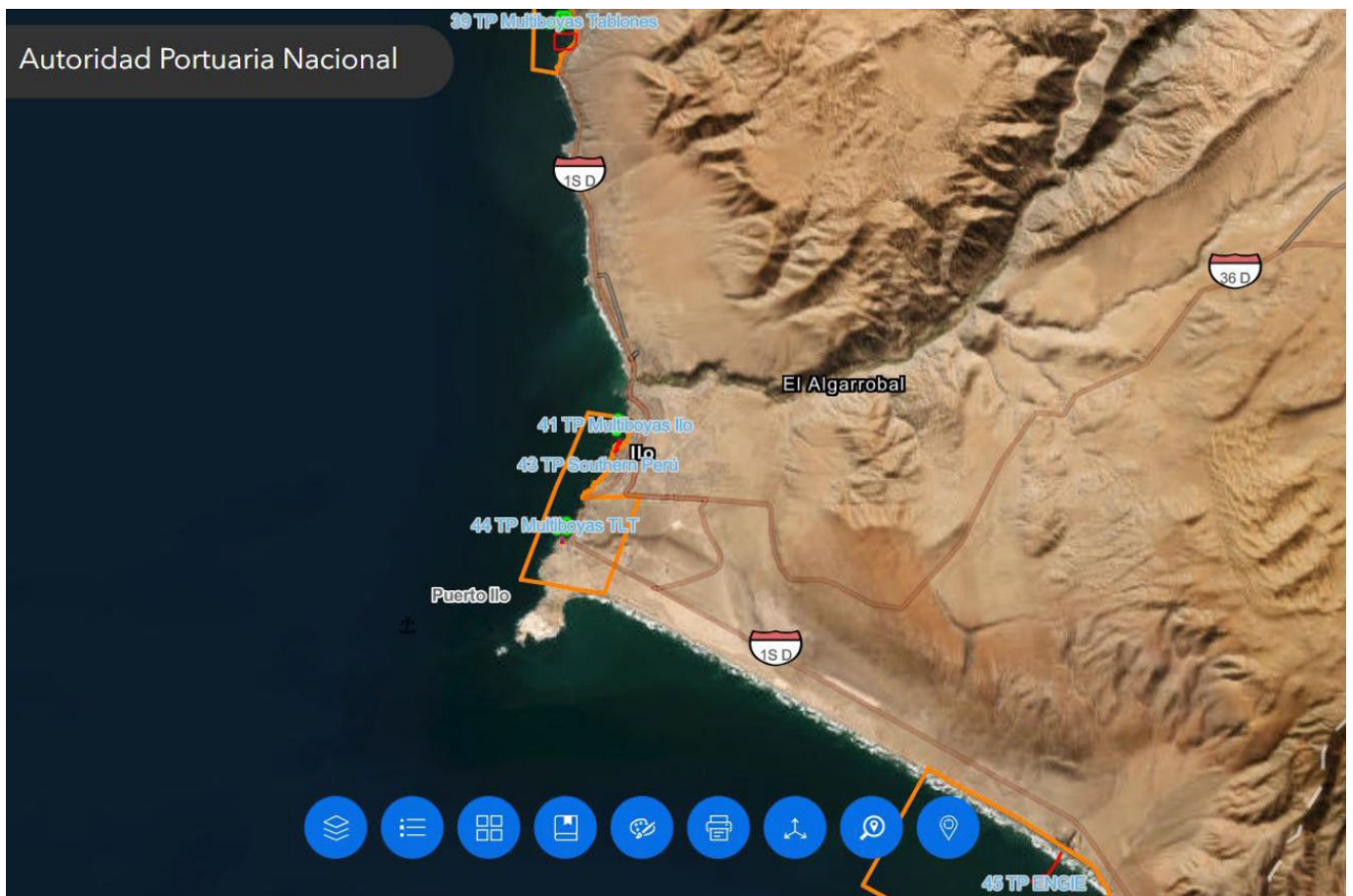




Ilo (Perú)

Creación de un consejo para la gobernanza de la ciudad puerto



Emplazamiento

Vista satelital de los ámbitos urbano y portuario en Ilo. (Fuente: Plataforma GIS - APN).

Caracterización de la ciudad portuaria

Datos y cifras claves

Dimensión territorial

Superficie total del municipio	152,344 hectáreas
Superficie del núcleo urbano	24,764 hectáreas
Superficie terrestre total del puerto	96 hectáreas

Evolución población total de la ciudad

2019	2020	2021	2022	2023
81,037 habitantes	82,686 habitantes	84,361 habitantes	85,806 habitantes	87,276 habitantes
Tasa de juventud (% población con edad inferior a 15 años)			48.7% *	
Tasa de envejecimiento (% de población con edad superior a 64 años)			16,7% *	

* Fuente: INEI - Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas.

Condiciones de vida

Principales actividades económicas que proporcionan empleo y riqueza a la ciudad	Minería, Pesca, Agricultura, Construcción, Comercio por mayor y menor, Industrias manufactureras, Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones
Tasa de paro	4,5% *
Renta per cápita de la ciudad	US\$ 22,290 **

* Fuente: INEI 2018.

** Fuente: Reporte Comercio Regional - I SEM 2023.

Actividad portuaria

	2020	2021	2022	2023
Tráfico total anual (t)	3,209,024	3,030,221	3,411,359	4,287,221
Tráfico, por forma de presentación (t) (Año 2023)	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	
	2,044,784	1,846,329	396,109	
Principales grupos de mercancías (Año 2023)	Minería, Siderometalúrgico, Energético, Químico, Agroalimentario			
Pasajeros	N/A (cruceros)		N/A (otros)	
Empleos directos generados por el puerto (AP + Com. Port.) (Año 2023)	367			

Breve reseña histórica

La ciudad de ILO está ubicada en las costas de Moquegua, Perú, fue fundada en 1548 y se extiende sobre 1523.44 km². Su historia, profundamente arraigada al mar, se remonta a

tiempos prehispánicos. Culturas ancestrales como la Chinchorro y la Chiribaya aprovecharon sus recursos marinos, dejando un legado arqueológico invaluable.

Con la llegada de los españoles, Ilo se convirtió en un punto estratégico para el comercio y la exploración. Sin embargo, es durante la República que la ciudad experimenta un crecimiento exponencial gracias a la explotación de recursos naturales como el guano y el salitre. Estos minerales la convirtieron en un importante centro económico del país.

A finales del siglo XIX y principios del XX, Ilo consolidó su posición como puerto de gran relevancia, facilitando la exportación de productos hacia diversos mercados internacionales. La construcción de infraestructura moderna y la llegada de ferrocarriles impulsaron aún más su desarrollo, convirtiéndola en una ventana al mundo.

El siglo XX trajo consigo nuevos desafíos. La caída de los precios de los minerales y los cambios en las rutas comerciales obligaron a Ilo a diversificar su economía. La pesca industrial, la agroindustria y, más recientemente, el turismo, se convirtieron en pilares fundamentales de su desarrollo.

Hoy en día, Ilo es un importante centro portuario del sur del Perú, conectando al país con el resto del mundo. Su puerto es una puerta de entrada para el comercio exterior y un motor de desarrollo para la región. Además de su dinamismo económico, Ilo desempeña un papel crucial en la integración regional, especialmente con Bolivia. Ilo conserva un rico patrimonio cultural que la hace un destino atractivo para los turistas. Sus playas, su arquitectura colonial y sus vestigios arqueológicos son un testimonio de su pasado y un atractivo para quienes buscan conocer la historia y la diversidad de Perú.

Gobernanza de la ciudad y del puerto

La gobernanza de Ilo es un complejo entramado entre niveles de gobierno y actores locales. El gobierno municipal es clave en la gestión urbana y desarrollo de infraestructura, trabajando en conjunto con la comunidad para resolver problemas y mejorar la calidad de vida.

Por su parte, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) se encarga de la supervisión, seguridad y eficiencia del puerto de Ilo, coordinando con terminales privados para optimizar la logística y reducir el impacto ambiental. La modernización del puerto es vital para mantener su competitividad.

La coordinación entre los gobiernos local, regional y nacional es fundamental para garantizar que las políticas y proyectos se ajusten a las necesidades de Ilo y su puerto. La participación ciudadana y la transparencia son pilares esenciales, asegurando que el desarrollo sea sostenible y beneficie a toda la comunidad.

La titularidad del puerto

El puerto de Ilo, de alcance nacional, es regulado por la Autoridad Portuaria Nacional. Sin embargo, cada terminal portuario dentro de su jurisdicción tiene un propietario diferente. Esta titularidad es crucial para la gobernanza del puerto, ya que determina quién controla y gestiona estas infraestructuras estratégicas para el comercio exterior peruano. La Ley del Sistema Portuario Nacional define un puerto como una zona geográfica con terminales para actividades portuarias, y el puerto de Ilo se extiende a lo largo de un tramo costero entre Arequipa y Tacna.

En cuanto a la titularidad del puerto de Ilo, este se organiza en varios terminales, cada uno con distintos tipos de propiedad y uso:

- Terminal SPCC: Privado, exclusivo para SPCC. Maneja hidrocarburos y ácido sulfúrico.
- Terminal Petroperú: Privado, uso público exclusivo. Descarga hidrocarburos.
- Terminal Multipropósito Ilo: Público, uso público. Variedad de actividades comerciales.
- Terminal Privado SPCC: Privado, exclusivo SPCC. Maneja cobre, concentrado, ácido sulfúrico.
- Terminal Multiboyas TLT: Privado, exclusivo Trabajos Marítimos. Embarca aceite vegetal.
- Terminal ENGIE: Privado, exclusivo ENGIE. Descarga diésel y embarca concentrado.

La gestión del puerto de Ilo requiere coordinar a la Autoridad Portuaria, el gobierno local y empresas privadas. Juntos, aseguran que las operaciones portuarias sean eficientes y respeten a la comunidad, integrando el puerto en la planificación urbana.



Las distintas terminales del puerto de Ilo: Terminal SPCC, Terminal Petroperú, Terminal Multipropósito Ilo. (Fuente: Autoridad Portuaria Nacional - APN).



Las distintas terminales del puerto de Ilo: Terminal Privado SPCC, Terminal Multiboyas TLT, Terminal ENGIE. (Fuente: Autoridad Portuaria Nacional - APN).

El modelo de gestión del puerto

La administración de los terminales portuarios se divide en dos grandes grupos. Por un lado, tenemos el Terminal Portuario de ENAPU, que funciona como un servicio público, gestionado por el Estado y abierto a todos los usuarios. Por otro lado, encontramos terminales como los de Tablones SPCC y Petroperú, que, aunque algunos son entidades públicas, operan bajo modelos más cercanos al sector privado, atendiendo necesidades específicas de ciertos clientes. Esta diversidad en la gestión refleja la adaptación del puerto a las diferentes demandas del mercado.

El modelo de gestión urbana. Organismos

La gestión de Ilo involucra a múltiples actores (municipalidad, gobierno regional, APN) que deben coordinarse para un desarrollo sostenible. La integración de planes urbanos y portuarios es crucial. Se debe evaluar si existe una estructura de área metropolitana que permita una gestión más amplia y coordinada del territorio, más allá de la gestión municipal.

Relaciones institucionales

La relación entre la Municipalidad Provincial de Ilo y el puerto es un vínculo crucial para el desarrollo de la ciudad. Ambos actores interactúan a través de diversos canales de comunicación y colaboran en proyectos conjuntos. Sin embargo, potenciales conflictos, como los impactos ambientales y la planificación urbana, pueden generar tensiones.

Fortalezas como la participación ciudadana y la transparencia son aspectos positivos, pero debilidades como conflictos de intereses pueden obstaculizar la colaboración.

Descripción del caso puerto-ciudad

El reto

Origen y Contexto del Reto

El puerto de Ilo, vital para el comercio exterior peruano, enfrenta desafíos crecientes. Su rápido crecimiento ha generado tensiones entre la infraestructura portuaria y la ciudad. La modernización necesaria, junto con la gestión del impacto ambiental y la coordinación con el desarrollo urbano, han complejizado la gobernanza del puerto. La apertura de nuevos terminales privados en las últimas décadas ha agravado estos problemas, haciendo de la gestión del puerto un reto complejo y multifacético.

Relevancia, Importancia y Significación del Reto

El puerto de Ilo es crucial para la economía peruana, pero enfrenta desafíos como la falta de infraestructura y los impactos ambientales. Para asegurar su futuro, se requiere una planificación integral que combine el desarrollo económico con la protección ambiental y la participación ciudadana. La tecnología será clave para superar estos obstáculos y construir un puerto sostenible y una ciudad más próspera.

Grado de Necesidad y Urgencia

La resolución de los problemas en el puerto de Ilo es crítica. La presión operativa debido a la creciente demanda de carga ha saturado sus capacidades. Paralelamente, los impactos ambientales de sus operaciones amenazan los recursos naturales y la salud de la población. Por último, la calidad de vida de los habitantes se ve afectada por un desarrollo urbano desequilibrado. Es imperativo modernizar el puerto y adoptar medidas sostenibles para garantizar su futuro y el bienestar de la comunidad.

Efectos Positivos de la Resolución del Reto

La solución a los desafíos del puerto de Ilo traerá consigo múltiples beneficios. Un

desarrollo urbano armónico resultará de la colaboración entre el puerto y la ciudad, mejorando la infraestructura y la calidad de vida. La implementación de prácticas sostenibles reducirá el impacto ambiental y protegerá los recursos naturales. A su vez, los beneficios sociales y económicos serán evidentes, con mayor generación de empleo, atracción de inversiones y un crecimiento económico regional sostenible.

Propuesta de Solución: Creación Consejo Ciudad-Puerto

Se propone crear un Consejo Ciudad-Puerto para mejorar la gestión del puerto de Ilo. Este consejo fomentará la colaboración entre diferentes actores (autoridades, empresas, sociedad civil) para abordar los desafíos y lograr un desarrollo sostenible.

- **Objetivos del Consejo**
El Consejo tiene como finalidad establecer un marco de colaboración que permita alinear el desarrollo urbano con las necesidades portuarias, coordinar la planificación y gestión territorial, resolver conflictos y promover el desarrollo sostenible de ambas partes.
- **Composición y Funcionamiento**
El Consejo Ciudad-Puerto está conformado por un grupo multidisciplinario de actores clave, incluyendo representantes del sector portuario, el gobierno local, el sector privado y la sociedad civil, con el objetivo de garantizar una amplia representación de intereses.
- **Beneficios Esperados**
El Consejo Ciudad-Puerto busca optimizar la coordinación y planificación entre el puerto y la ciudad, fomentando un desarrollo urbano armonioso y sostenible, reduciendo conflictos y generando oportunidades de empleo para la población local.

Reflexiones, soluciones y perspectivas [1]

La exposición del caso puso de manifiesto una serie de problemas -los que, por otra parte, se repitieron en la mayoría de los retos analizados- de la relación entre el Puerto y la Ciudad, centrados esencialmente en la presión operativa del puerto por su crecimiento, los impactos ambientales derivados de la misma y, en fin, la incidencia de todo ello en la calidad de vida de los ciudadanos.

Partiendo del consenso entre los participantes sobre la conveniencia de crear un “Consejo Ciudad-Puerto” se debatió sobre el alcance del mismo: si debía inclinarse hacia un foro de naturaleza bilateral entre el gestor público de la infraestructura portuaria y la municipalidad o si bien debía también integrar a otros colectivos, como la empresas

operadoras de las terminales portuarias y el sector privado en general y la sociedad civil, incluyendo en este ámbito tanto a organizaciones comunitarias como grupos ambientalistas. También se discutió sobre las ventajas y desventajas de que las decisiones de este foro tuvieran o no naturaleza vinculante, cuestión esta que dependerá del marco normativo nacional aplicable.

Por otra parte, se insistió sobre la importancia de establecer con claridad y precisión en los pliegos concesionales las obligaciones de las empresas portuarias, para dotar de seguridad jurídica a la relación Administración - sector privado, pero también para asegurar que las actuaciones que puedan tener incidencia en la ciudadanía se realicen en un marco legal predeterminado y transparente.

Como conclusión a este respecto se puso de manifiesto que la diversidad de formas de gestión tanto portuaria como municipal pueden hacer que el diseño de este tipo de consejos o foros varíe, tanto en cuanto a sus componentes como respecto de sus cometidos, dependiendo de la realidad de cada uno de los puertos.

Asimismo, se incidió en la conveniencia, en todo caso, de generar identidad portuaria de la ciudad, a través de fórmulas de difusión y promoción cultural, circunstancia esta que apareció en la mayoría de los debates de los casos analizados en el taller.

IMAGEN INICIAL | *Ilo, Ciudad Portuaria.* (© Autoridad Portuaria Nacional - APN, 2019).

□

NOTA

[1] Estas conclusiones constituyen un resumen del trabajo de comparación y discusión de

los estudios de caso presentados con motivo del Taller Internacional “Relaciones Puerto Ciudad en América Latina y el Caribe”, que tuvo lugar en Buenos Aires (Argentina) en noviembre de 2024. Se trata de reflexiones desarrolladas por los Directores del Taller -junto con el autor- sobre el reto, las posibles soluciones y las perspectivas vinculadas al estudio de caso específico descrito en esta contribución.

REFERENCIAS

INEI - Instituto Nacional de Estadística e Informática. (Abril de 2022). Boletín Especial N° 27. “Perú: Proyecciones de Población, Según Departamento, Provincia y Distrito, 2018-2022”. Lima, Perú.

INEI - Instituto Nacional de Estadísticas e Informática. (Octubre de 2018). *Resultados Definitivos del departamento de Moquegua*. Lima.

Ley N° 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional [LSPN]. (01 de Marzo de 2003).

Obtenido de

<https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/2713324-ley-del-sistema-portuario-nacional/>.

Marina de Guerra del Perú - Dirección de Hidrografía y Navegación. (2015). *Derrotero de la Costa del Perú Zona Sur Punta Infiernillos a Playa Santa Rosa - HIDRONAV-5003*, 2da. Edición. Callao, Perú.

MINCETUR- VMCE-DGIECE. (2023). REPORTE DE COMERCIO REGIONAL I SEMESTRE 2023 “MOQUEGUA”. Recuperado el 10 de Setiembre de 2024, de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5567590/4951807-rcr-moquegua-i-semester-2023.pdf/>.
