Estrategias de sostenibilidad para incrementar la aceptación del área de influencia directa y lograr la renovación de la concesión del Puerto de Matarani

A. Caracterización de la ciudad portuaria

A.1 Localización y dimensiones físicas de la ciudad portuaria

Situación

Distrito de Islay, Matarani.
(Fuente: Google Earth,
https://earth.google.com/web/search/Matarani,+Per%c3%ba/@-17.00359205,-72.097818,10

3.64625175a,4328.69925584d,35y,0h,0t,0r/data=CigiJgokCQT5IFP0CzJAEQT5IFP0CzLAGVGJLb4kiUhAIU-JLb4kiUjAOgMKATA).

Provincia	Islay
Distrito	Islay – Matarani
Coordenadas	17°00'09"S; 72°06"20"O (mapa)
Altitud	85 m.s.n.m.
Superficie	3846,08 km^2
Fundación	2 de enero de 1857

Ubicación

Ubicación geográfica y conectividad del Puerto de Matarani. (TOC 2022).

El Terminal Portuario de Matarani y el Distrito de Islay. (TISUR, Vista Panorámica espacial del Puerto de Matarani, 2018).

Territorio

Área concesión Terminal Portuario de Matarani. (TISUR, 2016).

A.2 La ciudad portuaria en cifras

Demografía

Sexo	Casos	%
Hombre	2.723	53,06%
Mujer	2.409	46,94%
Total	5.132	100,00%

Cantidad y porcentaje de la población en el Distrito de Islay. (Plan Estratégico de Desarrollo

Concertado Islay, 2014).

Condiciones de vida

Sector pesquero y subproductos

La principal actividad de la zona es la pesca artesanal que está destinada para el consumo directo de la población, se extraen especies como el jurel, lorna, pejerrey, caballa, dorado, liza y bonito así como choros (mariscos).

La extracción destinada a la industria conservera comprende las especies: sardina, lorna, bonito, caballa, cabinza, y también mariscos como: tolina, caracol, choro, lapa, almeja y pulpo.

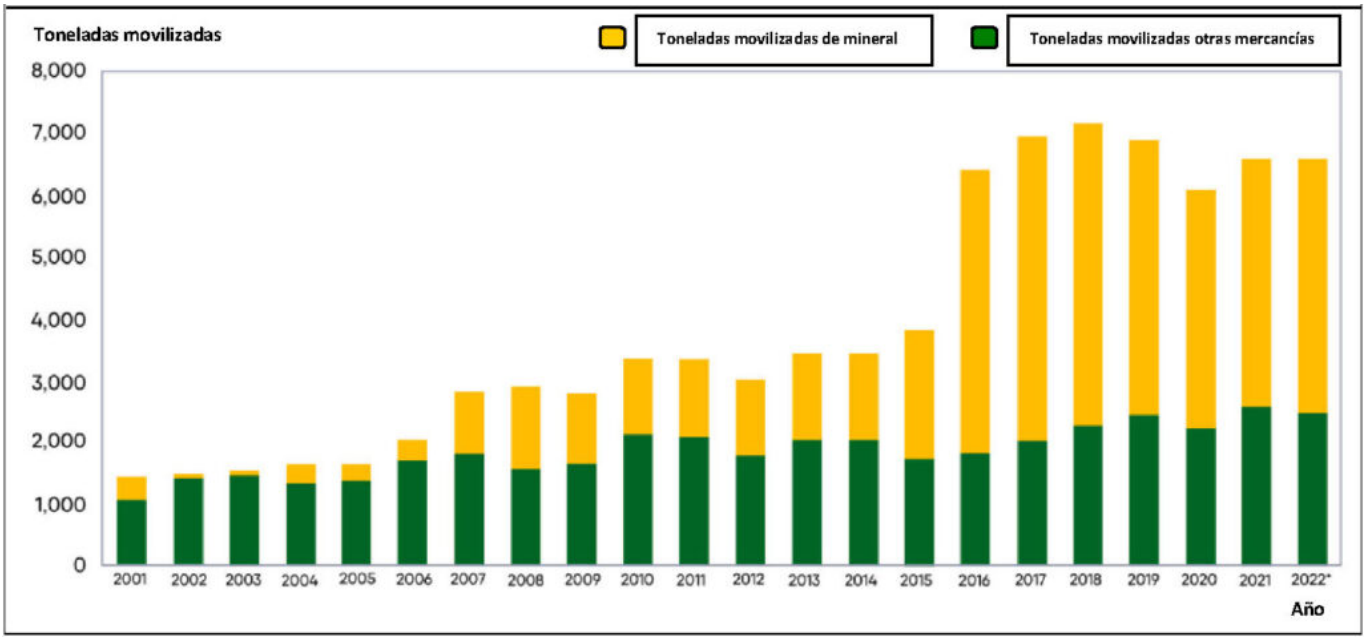
La Acuicultura, esta actividad todavía es incipiente en la provincia, solo se tiene una concesión de área de Mar en la Caleta de Arantas para desarrollar crianza de Concha de Abanico.

Turismo

Su cercanía al mar le permite ofertar hermosas y grandes playas para la época veraniega, que tradicionalmente se realiza desde décadas lo que le ha permitido condicionar servicios e infraestructura de alojamiento y alimentación.

Caleta Centeno, Islay. (Diario La prensa Regional, 2023; https://issuu.com/prensaregional/docs/pr_20230211/).

Tráfico Portuario Total

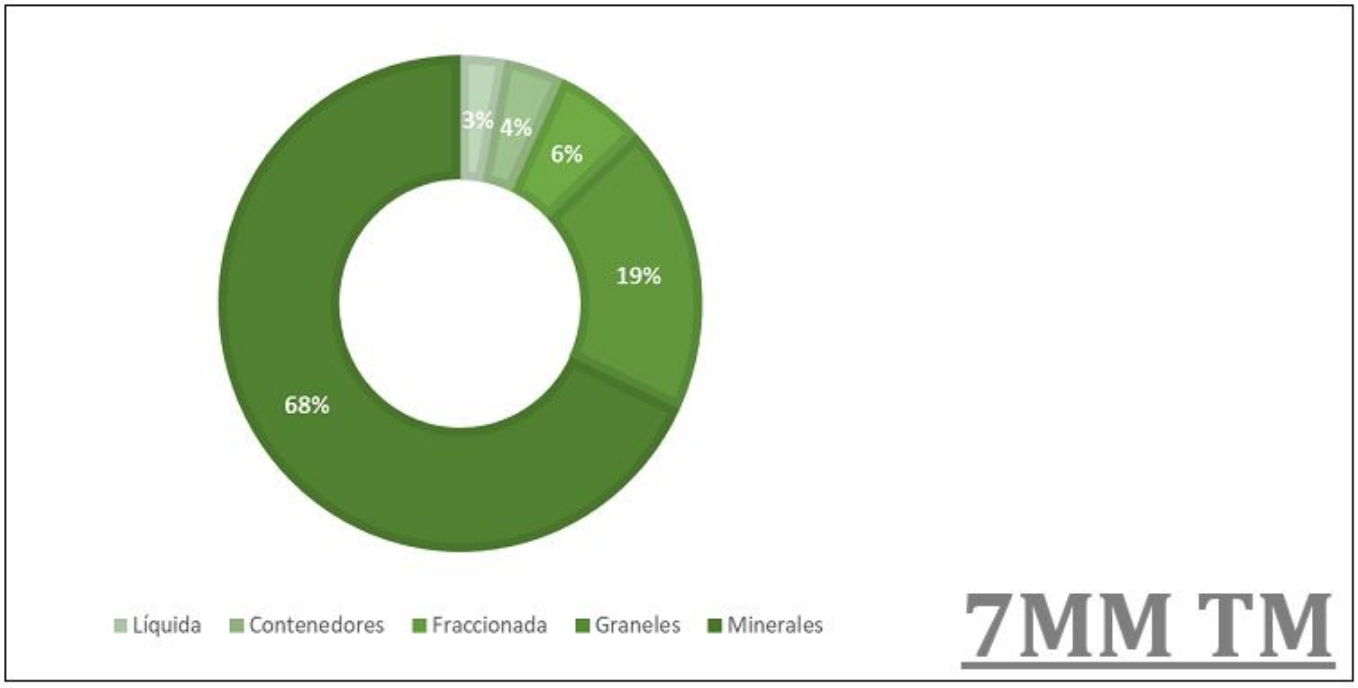


Movimiento histórico en miles de toneladas movilizadas (TM) a lo largo de la concesión en cuanto a mineral y otras mercancías. (TISUR, 2022).

Tráfico Portuario y mercancías

Principales grupos de mercancías movidas en el puerto:

- TISUR puerto multipropósito caracterizado por movilizar diferentes tipos de carga.
- Principal carga movilizada: Solida granel – mineral (concentrado de cobre).
- Mas de 4.5 millones de toneladas de mineral (concentrado de cobre) movilizados al año.
- 3 de los mayores *traders* tienen operaciones permanentes.
- TISUR moviliza el 46% de la producción nacional de concentrado de cobre.
- TISUR se ha convertido en el líder mundial en operaciones de minerales.
- Se movilizan anualmente más de 7 millones de toneladas de carga.



Porcentaje por tipo de carga movilizada. (TISUR, 2022).

B. Breve reseña histórica de la ciudad portuaria

Islay, fue creado por la Ley del 02 de Enero de 1857 como capital de la provincia de Islay integrada por los distritos de Quilca, Islay y Tambo; en Islay por su geografía se ubicó el Puerto Santa Rosa de Islay, constituyéndose como un lugar estratégico para el embarque y desembarque de mercancías del y para el interior del país.

En la parte alta del puerto, se consolidó la ciudad de Islay, cuyas construcciones fueron de muros rellenados de piedra y hormigón, con cobertura de calamina metálica predominantemente, dicha ciudadela estuvo demarcada con cuatro amplias avenidas de arriba hacia abajo y diez pasajes peatonales transversales.

En ISLAY se instalaron las oficinas administrativas del puerto, la Vice Parroquia Santa Rosa de Islay, oficinas de países que utilizaban el puerto para su comercio exterior, los pobladores se dedicaban al trabajo portuario y pesca. Por la ubicación del puerto Santa

Rosa de Islay, el distrito de ISLAY fue considerado capital del departamento de Arequipa. Durante la época pre – inca e inca, los historiadores escriben que el Puerto de Santa Rosa de Islay, fue el centro del comercio marítimo y puerta de ingreso y salida de los productos de la economía del imperio incaico.

ISLAY desaparece por la epidemia de la Fiebre Amarilla o Peste Bubónica, producida por los roedores que aparecieron ante la llegada de granos del extranjero en los vapores de transporte de carga. La población fue erradicada en muchos lugares del Perú y las viviendas fueron quemadas por órdenes del Gobierno Central de turno.

El Puerto de Matarani entra en operación en 1947, la población se ubicó en campamentos y en viviendas en la parte alta de dicho puerto. Poco a poco la población se hace más numerosa y se instalan en la pampa adyacente conformando el Barrio Marginal Primero de Mayo, posteriormente los habitantes del lugar inician gestiones administrativas para reivindicar al distrito de Islay, llegando a un 13 de Octubre de 1980 que se logra este importante objetivo, fecha que se celebra la REIVINDICACIÓN POLÍTICA DEL DISTRITO DE ISLAY.

El 17 de Agosto de 1999, el estado peruano y el concesionario suscribieron el contrato de concesión del terminal portuario de Matarani por el cual Terminal Internacional del Sur (TISUR) está a cargo de la construcción, conservación y explotación de la infraestructura por un periodo de 30 años renovable una sola vez.

C. Breve nota sobre la gobernanza de la ciudad y el puerto

En noviembre de 1992, mediante Decreto Ley Nº 25882, se incluye a ENAPU en el proceso de privatización de las empresas del Estado. Esté programa de concesión contemplaba la entrega al sector privado de los puertos de Paita, Salaverry, Chimbote, Callao, General San Martín, Matarani e Ilo.

El proceso de concesión del Puerto de Matarani se inició con un proceso de licitación en mayo de 1999, adjudicándose la buena pro al Consorcio TISUR, empresa que pertenece al grupo Romero dentro del holding portuario, por un período de 30 años, como se indicó anteriormente.

El modelo de concesión seguido fue el siguiente:

MODELO DE CONCESION DEL TERMINAL PORTUARIO MATARANI		
SERVICIOS OFRECIDOS	**ANTES DE LA CONCESION**	**DESPUES DE LA CONCESION**
Ayudas de Navegación	Capitanía / Hidrografía	Capitanía / Hidrografía
Pilotaje	Libre Competencia	Libre Competencia
Remolcaje	Libre Competencia	Libre Competencia
Estiba & Desestiba	Libre Competencia	Libre Competencia
Provisión de Infraestructura	ENAPU	**TISUR**
Almacenamiento	Libre Competencia	Libre Competencia

Modelo de Concesión del Terminal Portuario de Matarani. (Fuente: Empresa TISUR).

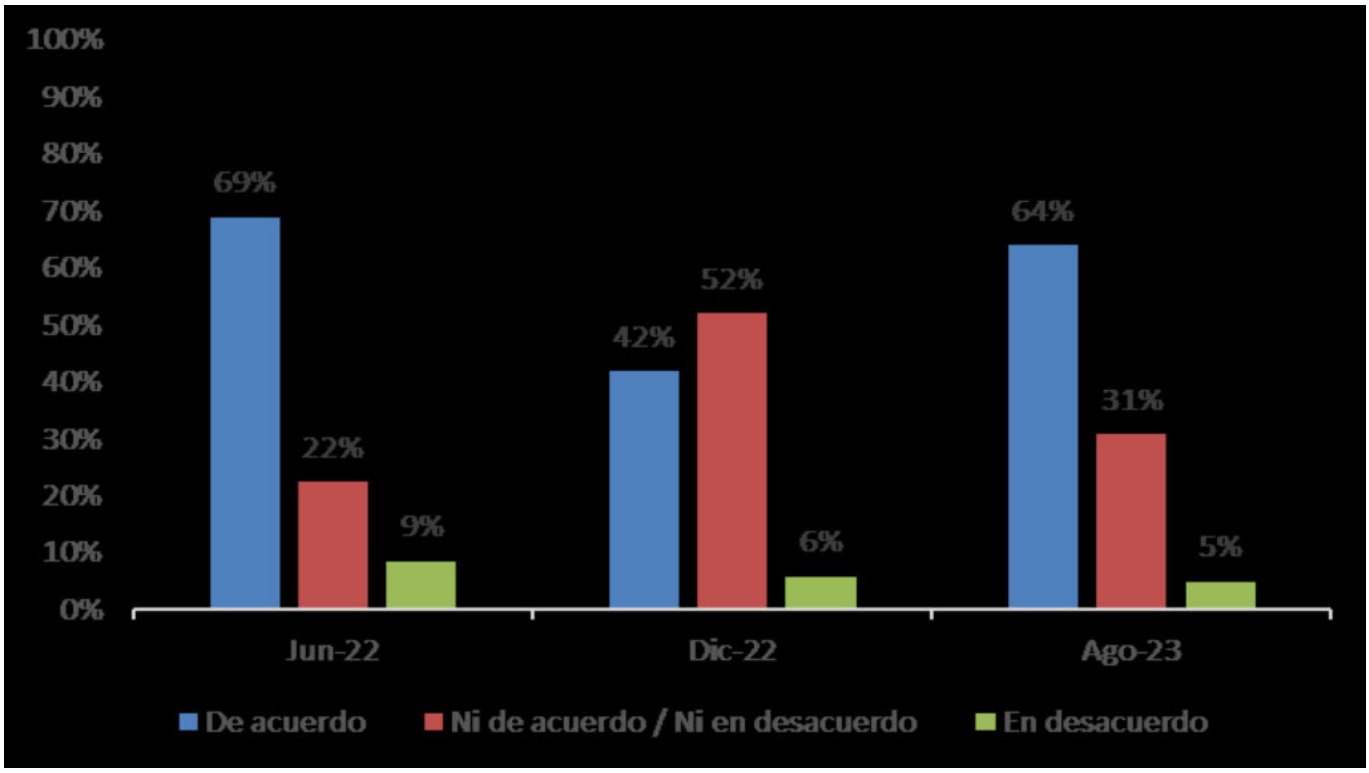
D. Descripción del reto

La operatividad y la función económica del Puerto de Matarani sólo puede mantenerse a largo plazo si se enfoca en lograr la sostenibilidad de sus operaciones, y manteniendo las buenas relaciones con sus *stakeholders*, es por ello que el operador portuario está tomando conciencia de la necesidad de idear maneras de desarrollar sinergias de cooperación con las ciudades, de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y, promover una imagen pública positiva.

Hoy en día muchas empresas de diferentes sectores ven sus operaciones interrumpidas, afectando la continuidad de estas lo que se traduce en pérdida de recursos: tiempo y dinero, para evitar este suceso y que puedan verse frenadas las operaciones en puerto por dificultades con sus zonas de influencia o con la opinión pública en general, las acciones de relación y comunicación con *stakeholders* externos se convierten en una herramienta crítica.

En base a lo anteriormente descrito el Puerto de Matarani se ve en la necesidad de realizar un Plan de Sostenibilidad no solo el Plan de Desarrollo Social, sino un Plan completo que abarque justamente los 3 pilares de la sostenibilidad: Social, Económico y medio ambiental, dicho plan permitirá el desarrollo entre el Terminal Portuario de Matarani y el área de influencia Directa, buscará y contribuirá al desarrollo sociocultural y económico de la provincia de Islay, este Plan además estará alienado a lograr el cumplimiento de la agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), considerando la estrategia actual que maneja el puerto en los ámbitos de Educación, Salud, Infraestructura y Bienestar Social, trabajar activamente y de manera coordinada con los diferentes sectores, instituciones y grupos organizados de la Provincia de Islay, identificando y atendiendo sus necesidades prioritarias.

Por otro lado el concesionario del Puerto de Matarani busca obtener la renovación de concesión, la misma que en el año 1999 fue otorgado por 30 años y actualmente ya se encuentra cursando el año 24; por ello pretende elaborar una serie de acciones contenidas en un Plan de Sostenibilidad, las cuales permitirán mejorar las condiciones de vida de la comunidad y minimizar los aspectos negativos que perciben sobre las operaciones portuarias, lo cual además permitirá que en el lapso de tiempo restante la empresa pueda solicitar y lograr ampliar de la concesión por 30 años más.



Resultados encuesta de percepción hacia TISUR por parte área de influencia directa. (AURUM, 2023).

En este contexto, Terminal Internacional del Sur realiza de manera bianual encuestas a la zona de influencia directa lo cual le permite identificar las principales necesidades de sus *stakeholders* y la percepción de estos sobre la gestión portuaria, estos resultados sirven además de base para la elaboración de los diferentes proyectos o actividades que se estarán contenidos en el Plan de Sostenibilidad.

Según la última encuesta realizada por el Puerto de Matarani a la comunidad, se evidencia aquellas necesidades que la zona de influencia directa manifiesta que son más urgente, dentro de las cuales tenemos:

- Brindar Puestos de Trabajo a los lugareños;
- Controlar y gestionar los impactos ambientales generados por las operaciones portuarias;
- Apoyo a las microempresas.

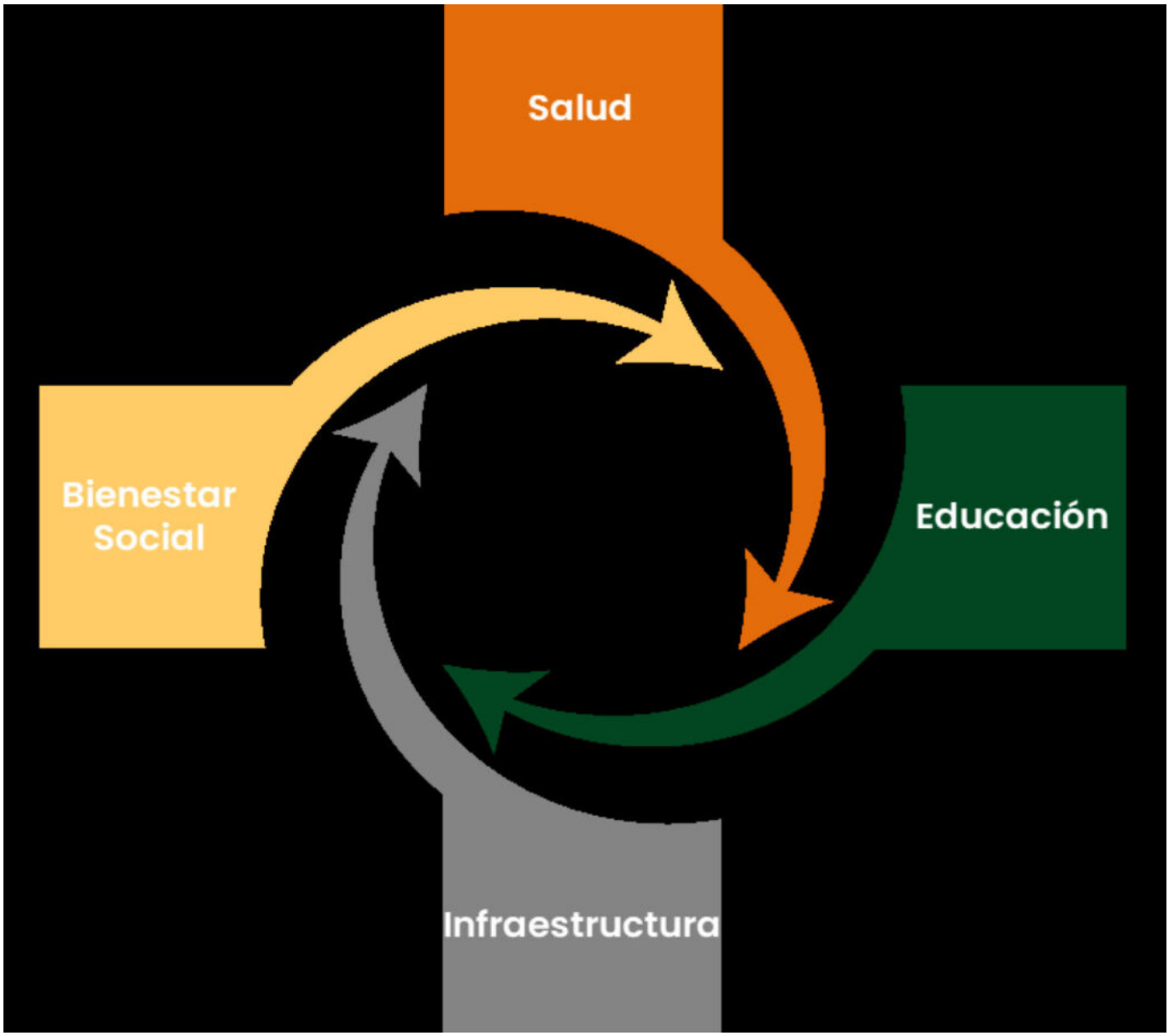
Alta expectativa de la población para con la empresa privada para satisfacer sus necesidades básicas, los cuales no son debidamente atendidos por los gobiernos locales.

Con el análisis de estos resultados, se busca también la manera de elevar el nivel de aceptación de los grupos de interés que tengan influencia directa respecto a la gestión que realiza el operador portuario en el Puerto de Matarani, con la finalidad de lograr el desarrollo y crecimiento sostenible de la comunidad portuaria de la provincia de Islay y como ya se mencionó esto además permitirá obtener con éxito la ampliación del contrato de concesión por 30 años adicionales.

E. Estrategia propuesta para el Plan de Sostenibilidad del Terminal Portuario de Matarani 2024-2029

TISUR actualmente cuenta con un Plan de Gestión Social, el cual tiene como propósito de incidir sobre cuatro ejes de intervención social: Salud, Educación, Infraestructura y Bienestar Social, para el desarrollo de sus actividades, creando espacios de interacción y articulación entre los actores comprometidos, incidiendo sobre los impactos

socioambientales, en concordancia con la percepción y las expectativas de las líneas de actuación social de influencia directa e indirecta de la organización.



Plan de Desarrollo Social. Ejes de intervención social. (TISUR, 2023).

- La propuesta es inicialmente que el Plan de Desarrollo Social, se convierta y se integre con un Plan de Sostenibilidad el cual tenga su enfoque en los 3 pilares: social, económico

y medio ambiental; y adicionalmente se relacionen los ejes de intervención del Plan con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

- El presente Plan de Sostenibilidad contempla actividades que ataquen directamente a puntos que de una u otra manera no nos permiten contar con el 100% de aceptación de la comunidad, temas álgidos que debemos abarcar si lo que busca la empresa es mantener una relación armónica con la comunidad y lograr la aceptación social, las estrategias.

Plan de Desarrollo social. Ejes de intervención social y su relación con los ODS. (TISUR, 2023).

A continuación se presentan las siguientes estrategias, con las actividades que se desarrollaran en cada una de ellas, para de esta manera incrementar la aceptación de la

comunidad y lograr la renovación de la concesión:

Estrategia: Fortalecer a las comunidades a través de estrategias que conlleven a la reducción de la pobreza

A. Generación de puestos de trabajo: Proyectos que aporten la generación de puestos de Trabajo indirecto en la provincia.

Manos a la Obra: Programa de reactivación económica, y generación de empleo, realizando labores de ornato y limpieza del distrito de Matarani.

Emprende Islay: proyecto que permite apoyar a los pequeños y nuevos empresarios con recursos económicos para repotenciar o iniciar sus emprendimiento.

De izquierda a derecha: Limpieza y ornato del distrito – Proyecto Manos a la Obra (TISUR, 2023); Logotipo proyecto Manos a la Obra (Plan de Desarrollo social,TISUR, 2023); Logotipo Proyecto Emprende Islay (Plan de Desarrollo Social,TISUR, 2023).

Estrategia: Controlar y gestionar los impactos ambientales y el cuidado del medio ambiente en la zona de influencia directa

B. Control y gestión de impactos ambientales y cuidado del medio ambiente: conformación

del comité de Gestión ambiental

Comité de Gestión Ambiental: comité conformado por diferentes autoridades, dirigentes de diferentes asociaciones, personal del puerto e incluso los clientes.
La conformación de este comité busca incrementar la confianza de las partes interesadas, mediante su inclusión en diferentes campañas y monitoreos medio-ambientales, así como su participación activa en la resolución de los sucesos que puedan presentarse referente a temas de impacto ambiental en la zona.

Plan de Desarrollo Social. Logotipo Comité de Gestión Ambiental. (TISUR, 2023). (TISUR, 2023).

Estrategia: Mantener transparencia en nuestras inversiones de infraestructura. Obras por impuestos

C. Mejoras en temas Infraestructura y urbanismo

Obras por Impuestos: Modalidad de inversión pública con participación de la empresa privada que fomenta la ejecución rápida y eficiente de proyectos adelantando el desarrollo y mejorando la calidad de vida de más peruanos.
Gracias a la ejecución de estas obras de infraestructura, se genera de manera directa e indirecta el empleo en la zona de influencia, así como infraestructura pública en beneficio de la comunidad.

Distrito Islay. Mejora de la transitabilidad vehicular y peatonal de 5 asociaciones. (TISUR, 2023).

Estrategia: Revaloración y explotación de la arquitectura portuaria

D. Revaloración de la cultura e identidad portuaria

Museo de sitio: Pueblo Viejo de Islay
Puesta en valor de la zona arqueológica encontrada en la zona concesionada.
La proyección está pensada para lograr un espacio cultural para la circulación de las personas, generando la interacción entre ella, permitirá rescatar una cultura de identificar y ser identificados con los que nos rodean y con el patrimonio. Esto incluye los recorridos del museo creando una nueva tipología de urbanismo.

De izquierda a derecha: Zona arqueológica dentro de la concesión portuaria (TISUR, 2017); Ruinas, Pueblo Viejo Islay (TISUR, 2017).

Estrategia: Desarrollar nuestras herramientas de comunicación para incrementar la percepción positiva de TISUR

E. Dialogo y comunicación con los pobladores

Plan de Comunicaciones externas: Lograr que los *stakeholders* vinculados a TISUR conozcan los avances logrados en las operaciones en el TPM, así como las diferentes iniciativas que se emprendan en pro de lograr la modernidad, seguridad, productividad, y sostenibilidad portuaria.

- Canal Offline: Radio, Tv, otros medios
- Canal Online
  - Formato
  - Plataforma
  - Objetivo
  - Recursos
  - Eventos

Conclusiones

- El Puerto de Matarani es el principal generador de empleo directo e indirecto de la provincia y el distrito de Islay.
- TISUR pondrá en marcha estrategias en pro del mejoramiento de las condiciones de su zona directa de influencia, con generación de empleos, prestación de servicios; las acciones que se tomen permitirán mejorar la relación del puerto y la ciudad y disminuir los desequilibrios en ella presentes, enfocadas al mejoramiento de calidad de vida de la población.

Puerto Ciudad, Islay – Matarani. (TISUR, 2023).

- Los espacios portuarios en TISUR se presentan como una oportunidad trascendental por la posibilidad de la constitución de amplios espacios abiertos junto a los habitualmente congestionados centros urbanos, así como el establecimiento de funciones recreativas y lúdicas que permitan disfrutar del entorno.
- La relación Puerto de Matarani y su zona de influencia directa profundiza más allá sobre la búsqueda de la imagen de la empresa, y más aún en este caso donde el puerto persigue obtener la renovación de la concesión, busca además contribuir con el desarrollo sostenible y mejora en la calidad de vida de la comunidad de la provincia de Islay; además de empoderar a los pequeños y medianos actores para que puedan realizar su trabajo y desarrollarse, permitiendo a largo plazo generar un impacto más responsable en la provincia de Islay.

IMAGEN INICIAL | *Muelle F, Sistema Mineral – Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR, 2018).*

NOTAS

[1] https://dlca.logcluster.org/pages/releaseview.action?pageId=7307687/.
[2] Desarrollo portuario de Ilo, ¿oportunidades perdidas? Prensaregional.pe. https://prensaregional.pe/desarrollo-portuario-de-ilo-oportunidades-perdidas/.
[3] “Perú debe consolidar el desarrollo de más comunidades portuarias”

REFERENCIAS

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ISLAY (2014), Plan Estratégico de Desarrollo Concertado Islay al 2014.

GOBIERNO REGIONAL DE AREQUIPA (2016), Plan de Desarrollo Regional Concertado 2013 – 2021 Actualizado de la Región Arequipa.

OSITRAN (2016), Informe de Desempeño Concesión del Terminal Portuario de Matarani 2016.

Reporte de Sostenibilidad – TISUR Puerto Peruano Socialmente Responsable (2016). TISUR.

Estudio de imagen corporativa en la opinión de los pobladores de los distritos de Islay y Mollendo. (2022). aurum.