



Desarrollo sostenible entre el Terminal Portuario de Matarani y el Área de Influencia Directa - Relación Puerto Ciudad

**Curso de Gestión Moderna de Puertos Programa de Gestión Portuaria de la
Conferencia de Las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)**

Con el auspicio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)

Arequipa - Perú

Realizada por: *Jacqueline Nora Paredes Corrales*
Terminal Internacional del Sur S.A.
Perú
Julio 2018

Asesor 1: Javier Calderon Gosdinski
Gerente Operaciones
Terminal Internacional del Sur S.A.

Asesor 2: Amador Saba Casapia
Gerente Sistema Integrado de Gestión y Responsabilidad Social
Terminal Internacional del Sur S.A.

Dedicatoria:

*Dedicado a mis 3 grandes amores: **Rafaella, Salvador y Micaella**; gracias porque a su corta edad supieron apoyar y comprender los sacrificios de mami; espero lograr cultivar en ellos la perseverancia para el logro futuro de sus metas.*

INDICE DE CONTENIDO

1.	RESUMEN INFORMATIVO	- 7 -
2.	CONTEXTO DESCRIPCION	- 9 -
2.1	INTRODUCCIÓN	- 9 -
2.2	CONCEPTOS DE LA RELACIÓN PUERTO/ CIUDAD	- 12 -
2.3	RECONVERSION PORTUARIA	- 13 -
2.4	PROBLEMAS QUE CREA EL PUERTO Y SUS AMPLIACIONES PERCIBIDOS POR LA CIUDAD	- 14 -
2.5	ASPECTOS POSITIVOS DEL PUERTO	- 14 -
2.6	RELACIÓN PUERTO/CIUDAD	- 14 -
2.7	OBJETIVO DE LA RELACION PUERTO CIUDAD	- 17 -
2.8	ETAPAS EN LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD	- 17 -
2.9	BUENAS PRÁCTICAS EN LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD	- 19 -
3.	OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO	- 20 -
3.1	OBJETIVOS	- 20 -
3.2	ALCANCE GEOGRÁFICO	- 20 -
4.	JUSTIFICACIÓN	- 21 -
5.	EXPLORACION – INVESTIGACIÓN –ANALISIS	- 23 -
5.1	DESCRIPCION DE LA EMPRESA: TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR (TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI)	- 23 -
5.1.1	MISION Y VISION DEL TERMINAL	- 23 -
5.1.2	HISTORIA	- 23 -
5.1.3	PROCESO DE CONCESION	- 24 -
5.1.4	GENERALIDADES Y CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO	- 26 -
5.1.5	ÁREA DE INFLUENCIA	- 31 -
5.1.6	HINTERLAND	- 33 -
5.1.7	SERVICIOS BRINDADOS	- 35 -
5.1.8	MEJORA CONTINUA	- 37 -
5.1.9	ORGANIZACIÓN DE LA EMPRESA	- 38 -
5.1.10	GRUPOS DE INTERES	- 38 -
5.1.11	VENTAJAS COMPETITIVAS	- 40 -
5.2	DESCRIPCION DE LA PROVINCIA ISLAY	- 41 -
5.2.1	CARACTERIZACIÓN DE LA PROVINCIA DE ISLAY	- 41 -

5.2.2	LOCALIZACIÓN	- 42 -
5.2.3	CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS	- 42 -
5.2.4	CARACTERIZACIÓN PRODUCTIVA Y DE SERVICIOS	- 43 -
5.2.5	SERVICIOS DE TRANSPORTE Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN	- 51 -
5.2.6	AGENTES ECONOMICOS Y ACTORES SOCIALES.....	- 52 -
5.2.7	NIVELES DE VIDA DE LA POBLACION	- 53 -
5.3	RELACION TISUR Y LA ZONA DE INFLUENCIA	- 56 -
5.3.1	Problemática identificada	- 56 -
6.	DESARROLLO DE LA PROPUESTA	- 60 -
6.1	SITUACION GENERAL	- 60 -
6.2	VISIÓN Y MISIÓN, OBJETIVOS GENERALES.....	- 61 -
6.2.1	Misión	- 61 -
6.2.2	Visión.....	- 61 -
6.2.3	Objetivos Generales.....	- 62 -
6.3	EVALUACIÓN EXTERNA.....	- 62 -
6.3.1	Estudio: Distribución de Presupuesto RS - 2018.....	- 62 -
6.3.2	Estudio de Imagen Corporativa en la Opinión de los Pobladores en los distritos de Islay y Mollendo	- 63 -
6.3.3	Estudio de Mercado Cualitativo: Matarani y Mollendo	- 63 -
6.4	EVALUACIÓN INTERNA	- 66 -
6.4.1	Adenda al contrato para la puesta en Marcha del Proyecto Muelle F.....	- 66 -
6.5	PROCESO ESTRATÉGICO	- 67 -
6.5.1	Matriz FODA con cruce de variables	- 67 -
6.5.2	Líneas de Actuación Social – TISUR.....	- 69 -
6.6	IMPLEMENTACIÓN ESTRATÉGICA	- 71 -
6.6.1	Objetivos Específicos.....	- 71 -
6.6.2	Recursos Asignados para el cumplimiento de objetivos	- 71 -
6.6.3	Iniciativas establecidas para cada estrategia de Gestión Social.....	- 74 -
6.7	EVALUACIÓN ESTRATÉGICA.....	- 75 -
6.7.1	Matriz de Evaluación estratégica	- 75 -
6.8	FUERZA LABORAL Y PROMOCIÓN E INSERCIÓN DE LA MUJER EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI.....	- 82 -
6.8.1	Fuerza Laboral Tisur.....	- 82 -

6.8.2 Clima Laboral.....	- 84 -
6.8.3 Programa de Inserción de la Mujer en las labores	- 85 -
6.9 PROYECTO MUSEO IN SITU TISUR.....	- 88 -
6.9.1 INTRODUCCION	- 88 -
6.9.2 OBJETIVO	- 88 -
6.9.3 LIMITACIONES	- 89 -
6.9.4 MUSEOS DE SITIO ARQUEOLÓGICOS EN EL PERÚ.....	- 89 -
6.9.5 SITUACION LEGAL.....	- 90 -
6.9.6 VIABILIDAD	- 90 -
6.9.7 PUEBLO VIEJO ISLAY	- 91 -
6.9.7.2 Excavaciones	- 93 -
6.9.7.3 Restos Culturales	- 93 -
6.9.8 EL PROYECTO.....	- 94 -
6.9.9 Problemática INC	- 99 -
7 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	- 100 -
7.1 CONCLUSIONES.....	- 100 -
7.2 RECOMENDACIONES	- 101 -
8. ANEXOS Y BIBLIOGRAFÍA.....	- 102 -
8.1 ANEXOS.....	- 102 -
ANEXO I : INFORME ESTUDIO DE IMAGEN CORPORATIVA EN LA OPINIÓN DE LOS POBLADORES DE LOS DISTRITOS DE ISLAY Y MOLLENDONERO DE 2018	- 102 -
ANEXO II: ISLAY-MATARANI INVESTIGACIONES ARQUEOLOGICA	119
8.2 BIBLIOGRAFIA	130

INDICE DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1: Puerto de Matarani 1941</i>	- 24 -
<i>Ilustración 2: Terminal Portuario de Matarani 2017</i>	- 26 -
<i>Ilustración 3: Vista Panorámica Puerto Matarani 2017</i>	- 28 -
<i>Ilustración 4: Sistema de Minerales F</i>	- 30 -
<i>Ilustración 5: Sistema de almacenamiento de granos Silos</i>	- 31 -
<i>Ilustración 6: Área de Influencia Puerto de Matarani</i>	- 32 -
<i>Ilustración 7: Ruta Carretera Interoceánica</i>	- 34 -
<i>Ilustración 8: Servicios a la Carga y a la Nave</i>	- 36 -
<i>Ilustración 9: Modelo de Gestión de Mejora Continua</i>	- 37 -
<i>Ilustración 10: Organigrama de la Empresa</i>	- 38 -
<i>Ilustración 11: Grupo de interés TISUR</i>	- 40 -
<i>Ilustración 12: Provincia de Islay</i>	- 42 -
<i>Ilustración 13: Caleta Catarindo</i>	- 47 -
<i>Ilustración 14: Castillo Forga</i>	- 48 -
<i>Ilustración 15: Aves Migratorias del Santuario de las Lagunas de Mejía</i>	- 50 -
<i>Ilustración 16: Línea de Actuación Social TISUR</i>	- 61 -
<i>Ilustración 17: Tema de interés en la zona de influencia Islay</i>	- 62 -
<i>Ilustración 18: Porcentaje de aceptación de TISUR</i>	- 63 -
<i>Ilustración 19: Línea de Actuación Social TISUR</i>	- 70 -
<i>Ilustración 20: Empleabilidad Regional Tisur</i>	- 83 -
<i>Ilustración 21: Operadora de Equipo Motorizado</i>	- 87 -
<i>Ilustración 22: Tipos de Museos que ofrece el Perú</i>	- 89 -
<i>Ilustración 23: Ubicación Museo in Situ TISUR</i>	- 96 -
<i>Ilustración 24: Pueblo Viejo de Islay –Vista Antigua Aduana</i>	- 98 -
<i>Ilustración 25: Recorrido del museo – salas de exhibición</i>	- 98 -

INDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1: Modelo de Concesión del terminal Portuario de Matarani</i>	- 25 -
<i>Tabla 2: Mapa de Procesos Tisur</i>	- 35 -
<i>Tabla 3: Distribución pobladores Provincia Islay</i>	- 43 -
<i>Tabla 4: Presupuesto actividades sociales 2018</i>	- 72 -
<i>Tabla 5: Empleabilidad Regional</i>	- 83 -
<i>Tabla 6: Factor Gestión para los Colaboradores</i>	- 84 -

1. RESUMEN INFORMATIVO

Desde tiempos remotos, los puertos, por un lado, han tenido un rol insustituible como lugares de desplazamiento (material) y de contacto (cultural), debido, entre otras razones, a que no existía el medio de transporte aéreo, que incluso hoy en día es viable solo para mercancías de alto valor y poco volumen; de otro lado, las ciudades y su área de influencia como elementos claves en la interacción e integración para el desarrollo articulado entre el puerto y la ciudad.

Más del ochenta por ciento del comercio internacional –exportaciones e importaciones- en el mundo se moviliza por vía marítima, ello explica por sí mismo la trascendencia e importancia que tienen los puertos como nodos de interfaz entre el medio terrestre y marítimo principalmente para las transferencias de mercancías y personas, así como la necesidad de contar con infraestructuras y vías de comunicación adecuadas que permitan articular un transporte multimodal eficiente como soporte a las cadenas productivas y de distribución.

La ciudad puerto es el resultado exitoso de la fusión entre una de las formas de vida más antigua de la humanidad, la ciudad, y una de las actividades más remotas de las sociedades, el comercio.

El tema social de los puertos marítimos ha sido reconocido recientemente como una cuestión que requiere la atención de la gestión portuaria. Abordar la convivencia y el diálogo con las ciudades y las comunidades locales todavía resulta para muchas Autoridades Portuarias y empresas privadas un proceso de aprendizaje difícil.

Sin embargo, la integración social es una tarea perfecta para los administradores de los puertos y/o Autoridades Portuarias, independientemente de su estructura de propiedad u organizativa. Se trata de una parte esencial de la administración portuaria y se refiere a acciones que pretenden optimizar las relaciones entre el puerto y su entorno social. Se centra en el factor humano de los puertos, es decir, los trabajadores, las personas que viven en el puerto y en sus inmediaciones y el público en general.¹

1

La presente investigación se enfoca en el análisis y puesta en marcha de un plan de desarrollo sostenible entre el Terminal Portuaria de Matarani y su área de influencia directa.

El documento se enfocara además en la articulación entre la cadena logística del puerto de Matarani como eslabón clave del comercio exterior peruano en el sur del país en la economía nacional y el área de influencia de la ciudad para el desarrollo económico y social integrados.

En esa línea y dado el crecimiento que ha experimentado Terminal Internacional del Sur y en particular su zona portuaria, el problema a tratar se ha referido a mejorar y mantener una relación que garantice la sostenibilidad del negocio y aportar a mejorar las condiciones de vida de la comunidad.

Para abordar la problemática identificada y diseñar planes de acción, se analizaran las herramientas para desarrollar la operación portuaria dentro de los parámetros de protección y de conservación del entorno del Puerto y de sus áreas de influencia, para que sus operaciones tengan un impacto amigable con el ambiente.

El lograr el desarrollo sostenible y el brindar servicios eficientes, de calidad, oportunos y seguros coadyuvará al incremento de la competitividad portuaria fortaleciendo a su vez el comercio exterior y por ende la economía nacional.

¹ “Código de las Buenas Prácticas para la Integración Social de los Puertos”. European Seaport Organization. Bruselas Mayo 2010.

2. CONTEXTO DESCRIPCION

2.1 INTRODUCCIÓN

Los puertos constituyen un elemento decisivo para el comercio exterior y, por ende, para la competitividad de la economía en el Perú es un escenario de globalización.

El término “globalización” se ha utilizado para designar el amplio proceso de transformación comercial, institucional y tecnológica que está ocurriendo en la economía internacional.

La evolución de los mercados, los servicios y las tecnologías obligan a una transformación progresiva de los puertos. En una economía globalizada, muchas empresas recorren el mundo en busca de insumos de costo mínimo, lo que ha generado una competencia a nivel de cada insumo y del producto final y ha hecho necesario integrar los puertos en los sistemas de manufactura y distribución.

La infraestructura física de los puertos debe asegurar no solo el acceso de los medios de transporte marítimo y terrestre, sino también facilitar la recepción, despacho y manipulación de la carga a un costo razonable. Es preciso también, que en el marco reglamentario de los puertos se promueva la utilización eficaz en función de los costos de las instalaciones y las máquinas, se promueva la adopción de decisiones por parte del personal en sus distintos niveles y se permita a las partes interesadas en la actividad portuaria planificar las inversiones futuras.

Los puertos son y han sido, por definición, lugares por excelencia del desplazamiento (material) y del contacto (cultural), cuando no existía el transporte aéreo y las telecomunicaciones, el transporte marítimo y los puertos tuvieron un papel insustituible en la circulación de las ideas. (Luis J. Domínguez Roca,

Contenedores y Turistas: Reflexiones sobre la relación entre Ciudad y Puerto a inicios del Siglo XXI, 2006).

Los contactos entre las personas dependían del desplazamiento material de las propias personas o de los soportes de información (libros, cartas, documentos, obras de arte, etc.). En la medida en que una parte importante de los contactos requería esos desplazamientos y a su vez también, en la medida que estos se realizaban por vía acuática, el puerto resultaba un componente técnico indispensable para el contacto entre culturas.

El primer contacto de un viajero en un nuevo país se daba en el puerto. Para los migrantes era un lugar cargado de emotividad, el lugar de los encuentros y las separaciones. En muchos casos los inmigrantes se concentraron en barrios próximos al puerto y como ocurre hoy en día, esos barrios de “diversos países” casi tienen identidad propia dentro de la urbe y evolucionan en el marco de sus propios patrones sociales y culturales.

El puerto es una realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos sobre la cadena logística y la vida de las ciudades en las que se sitúa. Sin ánimo de ser exhaustivos, podemos realizar la siguiente enumeración de las realidades y potencialidades de un puerto:

- El puerto es un acceso: un lugar de atraque y desatraque de buques.*
- El puerto es una parte del litoral.*
- El puerto es un espacio urbano.*
- El puerto es una zona industrial.*
- El puerto es un punto de conexión intermodal.*
- El puerto es un área logística y de almacenamiento.*
- El puerto es un espacio lúdico y de esparcimiento para los ciudadanos.*
- El puerto es una zona comercial.*
- El puerto es un elemento del paisaje.*

Los puertos, como puntos de privilegiados de comercio, han participado de forma decisiva en la constitución y el posterior desarrollo de las ciudades; es más, la presencia del puerto en las relaciones comerciales ha influido en la propia

supervivencia de la urbe en la que se hallaba inserto. No obstante, el puerto ha sido, también, una realidad exterior y distinta de la propia ciudad lo que ha propiciado la necesidad de articular las relaciones entre ambas y diferentes realidades. Así, es necesario

Una circunstancia a tener muy en cuenta en las relaciones puerto-ciudad es el hecho de que en el transporte marítimo de mercancías se ha pasado del concepto “puerto a puerto” a “puerta a puerta”. Esta situación depara la penetración de los hinterland portuarios hacia el interior del territorio con la necesidad imperiosa de garantizar el transporte terrestre en condiciones de eficacia y eficiencia máximas. Así, el naviero ha de irse acomodando cada vez más a una cadena de transporte intermodal que supone la necesaria confluencia de los distintos modos en espacios aledaños a los puertos lo que implica la necesidad de zonas amplias donde ubicar estas infraestructuras. En definitiva, la ubicación de los puertos en las proximidades de la ciudad supone importantes molestias para los residentes de ésta a la vez que un impedimento al posterior desarrollo y ampliación de aquellos.

Las ciudades y los puertos se han transformado rápida y profundamente. Bajo el efecto de estas mutaciones, han desarrollado nuevos tipos de relaciones, a veces divergentes, que se han materializado a menudo por una desorganización de los espacios en el interfaz ciudad/puerto. Esta tendencia es particularmente observable en Francia, donde las estrategias elaboradas para responder a las mutaciones de la actividad portuaria han generado una divergencia ciudad/puerto que ha contribuido a crear verdaderas fracturas espaciales (primera parte de este estudio). Con objeto de acabar con esas fracturas, los espacios en la interfaz ciudad/puerto deben ser recompuestos para acoger nuevas funciones más adaptadas al contexto actual (segunda parte). En momentos en que no pocas ciudades portuarias se interrogan sobre cómo llevar a cabo esta recomposición, pensamos que es interesante recordar las diferentes reflexiones y experiencias existentes que pueden servir a aclarar y enriquecer las futuras intervenciones.

2.2 CONCEPTOS DE LA RELACIÓN PUERTO/ CIUDAD

a) PUERTO

Espacio logístico del transporte marítimo situado normalmente en la frontera tierra-mar, y dotado con las infraestructuras y medios necesarios destinados a la realización de operaciones sobre un buque que tenga relación directa o indirectamente con tierra firme (ya sea atraque/des-, carga/des-, almacenamiento, traspaso, avituallamiento, obtención de abrigo, etc.) o sobre la mercancía procedente/destinada a este: recepción, envío, almacenamiento y transporte. Considerando mercancía a todas aquellas incluidas las personas.

b) CIUDAD

Un lugar en donde los elementos naturales han sido modificados por elementos entrópicos debido a la intervención humana. En el que se vive en sociedad, en altas densidades de población y donde las personas se dedican principalmente a sectores distintos a los agrícolas y ganaderos, es decir, a actividades no rurales.

*Determinamos así, que una **ciudad portuaria** será aquella definida que tiene una relación directa y estrecha con un puerto, de manera que están tan unidas que dependen ambas de su pareja, en aspectos económicos, sociales, estructurales, de calidad y medioambiente. Provocando esto que lleven una vida conjunta en la que los cambios afectan a ambos casi por igual.*

c) RECONVERSIÓN PORTUARIA

Proceso técnico de modernización de industrias.

Esta reconversión busca modificar y transformar estos espacios, incluyendo a su contenido, de manera que se pueda rejuvenecer y mejorar los lugares y las instalaciones.

Las reconversiones portuarias normalmente no se focalizan solo en el puerto, si no que suelen ser conjuntas a los siguientes tres espacios:

- Zona portuaria en sí,
- Zona de interfaz puerto-ciudad o ciudad-mar,
- Y zona de la ciudad portuaria.

Una reconversión no tiene por qué ser aplicada a las tres partes nombradas, si no que puede afectar o no a cada una de ellas independientemente.

2.3 RECONVERSION PORTUARIA

a) Tipos de reconversión

- 1. Aquellas que van destinadas a la mejora de los servicios ofrecidos o aquellas cuya finalidad es la adaptación o evolución de una empresa, comercio o actividad portuaria o colindante “Reconversiones Industriales”*
- 2. Aquellas cuya finalidad es mejorar la relación existente entre un puerto y su ciudad portuaria, debido a un estado deteriorado de esta, independientemente de la zona donde se realicen las modificaciones, “Reconversiones Urbano-Portuarias”*
- 3. Y por último aquellas reconversiones que van un poco más allá que las anteriores, pues aparte de tener los mismos objetivos y soluciones a realizar. Buscan la generación de un atractivo turístico y cultural que sea capaz de generar futuros ingresos que mantengan su economía, “Reconversiones Turísticas Urbano-Portuarias”*

b) Objetivo de una Reconversión Portuaria

La finalidad y objetivo general de una reconversión portuaria es: modernizar, aumentar o enriquecer la calidad de servicios y de vida que tanto la ciudad portuaria como el puerto pueden ofrecer”.

Por tanto, desde este punto de vista, una reconversión portuaria es la remodelación del conjunto (puerto–ciudad-interfaz) para adaptarlo a las necesidades exigidas en el momento o a las previstas para un futuro, en donde siempre está presente la modernización y aplicación de cambios a partes ya existentes y convertidas.

2.4 PROBLEMAS QUE CREA EL PUERTO Y SUS AMPLIACIONES PERCIBIDOS POR LA CIUDAD

- ✓ *Ocupa una parte de la costa. Impide el acceso de los ciudadanos al mar (Crítica general)*
- ✓ *Crea un importante tráfico terrestre de camiones que contribuye a congestionar las vías urbanas y regionales tradicionales (si no se crean vías alternativas ni ferrovías)*
- ✓ *Puede aumentar la contaminación del agua (general) o del aire (cruceros)*
- ✓ *Puede producir un nivel alto de contaminación acústica en los barrios próximos.*

2.5 ASPECTOS POSITIVOS DEL PUERTO

- *Crea empleo directo en el puerto e indirecto e inducido en la ciudad*
- *Fomenta nuevas actividades económicas y riqueza en la ciudad*
- *Ofrece equipamientos y servicios que no tienen ni pueden tener las ciudades no portuarias (puertos deportivos, cruceros, paseos...)*
- *Crea a lo largo de su historia un patrimonio portuario y urbano, una cultura, una imagen y una identidad específica y atractiva para la ciudad*

2.6 RELACIÓN PUERTO/CIUDAD

El origen de una relación puerto/ciudad abarca distintas posibilidades. En la gran mayoría de relaciones entre puerto y ciudad, la instalación portuaria es el núcleo generador de la ciudad y suele ubicarse en lugares protegidos por la costa. Las posibles formas son:

1. La existencia de un asentamiento humano cerca de la zona costera provoca una demanda de comercio proporcional a la cantidad población. Si su localización está en una zona geográfica que favorezca la creación de un puerto (cabos, golfos, bahías, ensenadas, rías, costas que abriguen de los temporales habituales, buenos tenederos o cualquier otro factor que facilite la creación de tal espacio logístico), se podrá paliar la demanda mediante el transporte marítimo, convirtiendo así la ciudad existente en ciudad portuaria.

En el caso de que no sea posible una relación adosada, la ciudad se aprovechará de puertos a distancia mediante uniones por medios terrestres. Las relaciones entre las partes serán distantes, y la influencia de una en su pareja no será tan notoria y exagerada.

2. La existencia de un puerto en un lugar determinado genera muchos puestos de trabajo, facilita de forma desmesurada la realización de cualquier tipo de actividad comercial, proporciona cierta estabilidad comercial y económica, factores que propician un asentamiento humano masivo en sus inmediaciones, concluyendo en las ciudades portuarias. A su vez, estas urbes provocan un aumento del consumo y de comercio, generando así un bucle cerrado de realimentación.

Además no debemos olvidar la posibilidad de desarrollar un puerto pesquero en las inmediaciones del comercial (este último proporciona grandes facilidades al primero) mejorando esto los servicios y ofertas para el desarrollo urbano en las periferias portuarias.

3. La existencia de un lugar propicio para el desarrollo de los citados elementos. Por ser este una zona excelente para establecer un importante espacio logístico, por poseer gran cantidad de materias primas demandadas, o por tener un acceso fácil y barato a estas mercancías.

Desde el punto de vista urbano, por existir un terreno llano, por tener un buen clima en la zona, poseer zonas naturales bellas, fácil acceso a agua dulce, tierras fértiles.

En definitiva, una nueva orientación de las relaciones puerto-ciudad exigiría tener en cuenta las siguientes cuestiones:

- a) Los espacios portuarios han de recuperar su protagonismo urbano, potenciando la utilización de sus instalaciones para diversas actividades ciudadanas.*
- b) Debe ser intensificada la función residencial de las zonas aledañas a los puertos.*
- c) Es necesario facilitar la accesibilidad del puerto.*
- d) Ha de procurarse el mantenimiento de edificios e instalaciones con un cierto carácter histórico y que, de alguna forma, sirvan de identificación de los ciudadanos con el puerto, memoria viva de un pasado común.*
- e) Han de eliminarse los efectos medioambientales negativos de las actividades portuarias sobre la ciudad. Especialmente sería importante prestar atención a la contaminación acústica y visual.*
- f) Es preciso arbitrar medios de difusión de las externalidades positivas que el puerto proyecta sobre la ciudad. No se trata de hacer constar unas cifras en anuarios estadísticos sino de dar información inteligible y convincente a todos los ciudadanos.*
- g) El puerto y sus instalaciones han de convertirse en elemento revalorizador del valor económico de los inmuebles circundantes.*
- h) Hay que apostar por una labor informativa, por parte de las autoridades portuarias, acerca de las futuras necesidades de medios materiales y humanos, con la finalidad de que el sector privado sea capaz de anticiparse a las mismas y ello pueda ser aprovechado como elemento de desarrollo de empleo y producción.*

- i) Es indispensable un apoyo decidido de las autoridades portuarias a los investigadores, única forma de conocer adecuadamente todas las oportunidades que las infraestructuras portuarias ofrecen.*
- j) En el caso de puertos enclavados en núcleos urbanos, se hace preciso un impulso decidido del ferrocarril como el mejor modo de transporte para un desarrollo sostenible.*

2.7 OBJETIVO DE LA RELACION PUERTO CIUDAD

De carácter urbano-portuario:

- *mejorar la información puerto-ciudad*
- *recuperar espacios portuarios obsoletos*
- *crear nuevos espacios portuarios*
- *introducir servicios y equipamientos*

De carácter socioeconómico:

- *rentabilizar el puerto, desarrollar la ciudad*
- *crear nuevas actividades económicas*
- *generar rentas para el puerto y la ciudad*
- *crear empleo directo, indirecto e inducido*

2.8 ETAPAS EN LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD.

Las relaciones entre los puertos y las ciudades se ha pasado de una estrecha vinculación a un frío distanciamiento, asistiéndose, en la actualidad, a la búsqueda del equilibrio entre ambas realidades geográficas, jurídicas y económicas.

El tiempo ha sido testigo de como en las ciudades portuarias las relaciones puerto-ciudad han atravesado por una serie de etapas:

A) UNIDAD CIUDAD-PUERTO.

En esta etapa, puerto y ciudad aparecen unidos, participando los desarrollos urbanos de los portuarios y viceversa. Este periodo abarca desde los orígenes de ciudad y puerto hasta mediados del siglo diecinueve, esto es, mientras el transporte marítimo depende de la fuerza humana. En estas circunstancias, los contactos e intercambios comerciales con culturas y economías diferentes otorgan al asentamiento urbano un potencial de crecimiento en torno dicha actividad, de forma tal que se produce la centralidad urbana de las infraestructuras portuarias.

B) CRECIMIENTO Y DISTANCIAMIENTO CIUDAD-PUERTO.

Esta fase se caracteriza por el crecimiento y distanciamiento de ambas realidades, consecuencia de la revolución industrial. Los medios de transporte terrestre y marítimo requieren múltiples e importantes adaptaciones. En estos momentos aparecen las primeras divergencias puerto-ciudad y, asimismo, las primeras problemáticas ambientales derivadas de la actividad portuario-industrial.

C) AISLAMIENTO Y SEPARACIÓN CIUDAD-PUERTO.

La tercera etapa supone la segregación funcional ciudad-puerto, donde se crean dos espacios física y funcionalmente independientes. El puerto va a perder su relación económica y social con la urbe. En este proceso de separación, el crecimiento de las estructuras portuarias corre ajeno a su integración con el medio urbano.

En los años cincuenta y sesenta, se requieren extensas áreas industriales marítimo-portuarias asociadas a los grandes centros industriales, orientándose el transporte marítimo hacia las mercancías en general y no sólo a las de tipo industrial. La generalización del empleo del contenedor, supondrá una mayor necesidad de superficie de suelo disponible.

La década de los setenta, se da un correlativo freno a la ubicación de las industrias pesadas en las costas.

En los años ochenta y noventa los puertos se convierten, definitivamente, en plataformas intermodales, produciéndose la ruptura puerto-ciudad al alejarse la actividad industrial de la logística.

D) ACERCAMIENTO E INTEGRACIÓN CIUDAD-PUERTO.

En esta etapa, en la que están inmersos los puertos, se requiere una auténtica renovación de los mismos. Los espacios abandonados o infrautilizados han de convertirse en una oportunidad, tanto urbana como portuaria. Las relaciones puerto-ciudad se han de caracterizar por las siguientes notas:

- a) Un diálogo fluido de ambos ámbitos.*
- b) Adecuada conexión del puerto con el ámbito urbano para mantener las posibilidades de desarrollo.*
- c) Apertura de la barrera que supone el recinto portuario para disfrute del litoral y disponibilidad de parte de las superficies portuarias para espacios libres o equipamientos urbanos.*
- d) Utilización del espacio portuario como una oportunidad urbana.*
- e) Compatibilidad de los elementos del puerto con la ciudad, planeamiento urbanístico las instalaciones portuarias.*
- f) Regulación estricta de las actividades portuarias en los entornos más próximos a las áreas pobladas.*
- g) Diseño de los accesos portuarios para que, proporcionando la indispensable accesibilidad, no se produzca una congestión del tráfico urbano. Ha de evitarse, en la medida de lo posible, que la circulación de vehículos pesados provoque importantes problemas ambientales y de seguridad en la ciudad.*

2.9 BUENAS PRÁCTICAS EN LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD

- *Informar sobre la actividad del puerto, de sus problemas y aspectos positivos a la ciudad*
- *Comprender las dinámicas específicas y diferentes del puerto y de la ciudad*
- *Acordar estrategias para reducir los aspectos negativos del puerto en la ciudad y maximizar los impactos positivos en toda la sociedad*

3. OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO

3.1 OBJETIVOS

- *Realizar una investigación de la situación actual de la relación puerto - ciudad, evaluar y definir planes de acción para mejorar y mantener una relación que garantice la sostenibilidad del negocio y aportar a mejorar las condiciones de vida de la comunidad.*
- *Elevar el nivel de aceptación de los grupos de interés que tengan influencia directa respecto a la gestión que realiza TISUR, con el fin de lograr el desarrollo y crecimiento sostenible como empresa de manera conjunta con la comunidad.*

3.2 ALCANCE GEOGRÁFICO

El desarrollo del trabajo de investigación y su aplicación se circunscribe al Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR), se encuentra ubicado en el distrito de Islay, provincia del mismo nombre, en el extremo sur del Perú, a una distancia de 120 kilómetros de la ciudad de Arequipa. Así, la zona de influencia directa del terminal portuario es la Provincia de Islay, ubicada en la región de Arequipa

El alcance de este trabajo de investigación abarca el Puerto de Matarani, el Distrito de Islay y Mollendo

4. JUSTIFICACIÓN

Los puertos, como ha podido comprobarse, han participado de forma decisiva en la constitución y el posterior desarrollo de las ciudades; no obstante, el puerto es una realidad distinta con sus propios requerimientos y ello ha propiciado la necesidad de articular las relaciones entre ambos. Así, es necesario compatibilizar el necesario desarrollo portuario, derivado de las exigencias del transporte marítimo, con el desarrollo del recinto urbano, producido a impulsos de la población.

El Perú no es ajeno a este tipo de sistema portuario, ya que lleva consigo una serie de dinámicas en el rol de las ciudades donde se encuentran estos puertos los cuales se consolidan como espacios logísticos a nivel local y regional, donde la intervención de las empresas públicas y privadas, así como el rol del Estado como agente subsidiario determinan condiciones de consolidación y desarrollo portuario.

El puerto de Matarani TISUR juega un rol importante y determinante, por ser el principal centro logístico de Arequipa al desplazar a otros puertos importantes. Parte del potencial de crecimiento del puerto de Matarani depende de su capacidad de establecer y mantener relaciones duraderas con sus grupos de interés. Esta necesidad de atraer socios a largo plazo supone un desafío: más allá de la prestación de servicios o de la provisión de infraestructuras, TISUR debe ocuparse de los aspectos sociales, económicos y ambientales que representan riesgos potenciales para su reputación y, por tanto, para el valor del propio puerto.

El presente trabajo de investigación nos permitirá identificar la Relación Puerto – Ciudad en este caso la relación entre TISUR y su área de influencia directa, dicha relación implica la ejecución de iniciativas por parte del puerto que conlleven al desarrollo sostenible de la zona de influencia directa. Adicionalmente permitirá conocer el puerto desde fuera, reconociendo la imagen real que se transmite y como se percibe, que preocupaciones legítimas genera y a qué riesgos se expone

o puede exponerse en un futuro, ayudando decisivamente a gestionarlas y estableciendo un estrecho vínculo entre el concepto de desarrollo sostenible y la sostenibilidad, entendida como la capacidad para mantener la continuidad de las actividades portuarias mediante la consideración de sus aspectos económicos, sociales, institucionales y ambientales.

En este contexto se asume que un adecuado y comprometido ejercicio de las iniciativas planteadas por parte de TISUR contribuirá a mejorar el logro de los objetivos institucionales al considerar un enfoque integral en sus procesos internos (recurso humano disponible) y externos (población objetivo y demás grupos involucrados). Buscará y contribuirá al desarrollo sociocultural y económico de la provincia de Islay, 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.

Lograr una relación Puerto Ciudad será el resultado del esfuerzo compartido entre empresa privada, autoridades y comunidad, producto de este diagnóstico y evaluación de relación puerto ciudad, TISUR tendrá la base contextual para formular una propuesta de desarrollo, a través de la implementación de conceptos y estrategias con el amplio compromiso de los diferentes niveles jerárquicos institucionales. La estrategia que implemente TISUR será una herramienta de reconocimiento y gestión de las expectativas que, sobre su funcionamiento, tienen los distintos grupos de interés, y responder satisfactoriamente a ellas.

5. EXPLORACION – INVESTIGACIÓN –ANALISIS

5.1 DESCRIPCION DE LA EMPRESA: TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR (TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI)

5.1.1 MISION Y VISION DEL TERMINAL

a) Visión:

Ser la mejor alternativa de servicios portuarios, almacenamiento e infraestructura para el comercio exterior de la región sur del Perú y Bolivia.

b) Misión:

Desarrollar operaciones portuarias y de almacenamiento con eficiencia, seguridad y responsabilidad socio ambiental, generando valor al comercio exterior de la región sur del Perú y Bolivia con talento humano e infraestructura especializada.

5.1.2 HISTORIA

Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) fue creada en 1969, como Organismo Público Descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones, mediante Decretos Leyes N° 17526 y N° 18027 para asumir la administración y operación de los terminales marítimos de atraque directo en todo el país.

Hasta antes de la creación de ENAPU, los puertos se encontraron bajo distintas administraciones, entre ellas, las correspondientes al Ministerio de Hacienda y Comercio (Dirección de Administración Portuaria, Autoridad Portuaria del Callao y Autoridad Portuaria de Salaverry), Administración Portuaria de Chimbote (Planta Siderúrgica de Chimbote) y Administraciones de puertos particulares (Cabo Blanco, Talara, Etén, Pimentel, Puerto Chicama, Santa, Samanco, San Nicolás, y Pisco).

Entre 1960 y 1968, la Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, logró culminar la construcción de cuatro importantes puertos de atraque directo: Paita, Salaverry, General San Martín e Ilo. Con estas nuevas instalaciones, se incrementó la capacidad portuaria a nivel nacional.

Ilustración 1: Puerto de Matarani 1941



Fuente: Empresa TISUR

5.1.3 PROCESO DE CONCESION

En noviembre de 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se incluye a ENAPU en el proceso de privatización de las empresas del Estado. En 1997 se encarga al Comité Especial de Privatización de Puertos (CEPRI Puertos) los procesos de concesión de los puertos públicos. Este 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 se inició con la convocatoria a la concesión de dos puertos relativamente: Matarani e Ilo. Ambos fueron licitados en mayo de 1999, y únicamente el primer proceso fue exitoso adjudicándose la buena pro al Consorcio TISUR. Tras la concesión del puerto de Matarani, el Congreso de la

República suspendió la Ley de Puertos Regionales hasta que se apruebe un marco legal para el sector portuario. El Congreso de la República aprobó la Ley No. 27943109, Ley del Sistema Portuario Nacional.

La propuesta ofrecida por Santa Sofía Puertos constaba de un pago inicial de US\$ 9.68 MM, así como de un compromiso de inversión de US\$ 7.58 MM para mejoras de equipos e infraestructura portuaria. Finalmente y en cumplimiento de los requisitos de la concesión, Santa Sofía Puertos S.A. entregó una carta fianza emitida por el Banco de Crédito del Perú por US\$ 6.00 MM con el fin de garantizar la vigencia, validez y cumplimiento de la oferta económica presentada. Adicionalmente el estado recibe un 6.7% sobre el total de las ventas anuales por conceptos de retribución, Ositran (Organismo Regulador) y fideicomiso.

Finalmente, 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 Tisur está a cargo de la construcción, conservación y explotación de la infraestructura por un periodo de 30 años renovable una sola vez.

El modelo de concesión seguido fue el siguiente:

Tabla 1: Modelo de Concesión del terminal Portuario de Matarani

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

Fuente: Empresa Tisur

Ilustración 2: Terminal Portuario de Matarani 2017



Fuente: Relaciones Públicas (TISUR)

5.1.4 GENERALIDADES Y CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

Terminal Internacional del Sur es una empresa que pertenece al grupo Romero dentro del holding portuario, siendo Santa Sofía puertos la empresa inversora de la concesión.

a) Infraestructura

El puerto de Matarani se caracteriza por ser un puerto multipropósito, por ello cuenta con diversos muelles para la atención en paralelo de las diferentes mercancías.

Tisur puede operar cargas solidas a granel, liquidas a granel, fraccionadas, rodante y en contenedores.

El Área Operativa comprende las áreas de muelles, almacenes techados, zonas de almacenamiento, silos, depósito de minerales, tanques de líquidos, faja transportadora, balanzas y áreas de seguridad, zonas de reserva

El puerto presenta dos muelles:

- *Un muelle marginal con 04 amarraderos (1A, 1B ,1C y Dársena). Orientado a la atención de cualquier mercancía, con una profundidad de 32 pies de calado (hasta 10 metros).*
- *Un muelle mixto, quiere decir marginal y con boyas tipo delfin con 01 solo amarradero especializado en minerales (F) con 59 pies de calado. Pudiendo atracar naves hasta de 230 metros de 50,000 DWT.*

La terminal también cuenta con:

- *Áreas de fondeo y zonas para la ampliación del Puerto con profundidades superiores a los 100 pies.*
- *Rada interior formada por dos rompeolas de 650 m. y 145 m. de largo. El acceso tiene 145 m de largo y hasta 45 pies de profundidad.*

Por las condiciones de clima favorables de la zona y las protecciones físicas (diques), el puerto de Matarani puede operar los 365 días del año. Es importante resaltar que todas las actividades portuarias son soportadas por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) quienes velan por la integridad de las operaciones que se realizan.

Ilustración 3: Vista Panorámica Puerto Matarani 2017



Fuente: Relaciones Públicas TISUR

Para una atención efectiva de las embarcaciones mercantes, Tisur ha desarrollado zonas de almacenamiento o respaldo para el resguardo temporal de las diversas cargas que se llegan o pasan por sus instalaciones.

Dentro de las principales zonas de almacenamiento especializados se tiene:

- *Minerales: se cuenta con 05 naves/almacenes para el almacenamiento de concentrados de cobre, con una capacidad estática de 400,000 tm. Siendo los principales clientes Sociedad Minera Cerro Verde, Las Bambas, Antapacay, Minera Hudbay, Glencore Perú, Trafigura Bolivia, entre otros.*
- *Cereales: la terminal cuenta con una zona especializada en la preservación de cereales como trigo, maíz, soya, cebada, etc, que está compuesta de 53 silos de diversas capacidades, con sistemas*

de aireación y conversación de la mercancía. la capacidad total estática es de 75,000 tm. Dentro de los principales clientes se tiene a Alicorp, Rico Pollo, Contialtin del Perú, Cargill Perú, etc.

- *Líquidos a granel: gracias a las buenas relaciones con Bolivia, Tisur desarrollo un batería de 05 tanques para la recepción, almacenamiento y embarque de líquidos. Donde actualmente se manejan contratos para el almacenamiento para tener una capacidad estática de 9,000 m3. Siendo las principales cargas alcohol y aceite a granel.*
- *Carga general: para las diversas mercancías que operan por la terminal el puerto cuenta con 25,000 m2 de almacenes techados y 250,000 m2 de zonas sin techo.*
- *Patio de contenedores: la tendencia mundial en el comercio exterior es la carga contenedorizada, se ha desarrollado un patio de contenedores (TTC) para atención de contenedores dry, reefers y especiales. Con una capacidad de 4,000 Teus. Actualmente por Matarani de forma regular recalán dos líneas navieras como son Evergreen y Hapag Lloyd, se están haciendo gestiones para poder atender otras líneas.*

b) Superestructura

Siendo otro aspecto importante para poder brindar servicios de calidad y cumplir con las expectativas del cliente, en los últimos 10 años Tisur adquirió una serie de equipos, dentro de los principales se cuenta con:

- *Dos sistemas automatizados de recepción y embarque de minerales, con capacidades de atención superiores a las 2,000 tm/hora (productividad). Con lo cual se pueden embarcar 30,000 tm hasta en 24 horas de trabajo.*
- *Dos grúas portuarias de tierra, una grúa Gottwald con una capacidad de 60 TM y rendimientos de 60 tm/hora ó 15 box/hora y con una Liebherr con una capacidad de 100 TM y rendimiento de hasta 20 box/hora.*

- *Dos torres absorbentes para cereales con rendimientos superiores a las 600 Tm/hora.*
- *05 reach stacker para contenedores vacíos y llenos con capacidades de 45 TM.*
- *30 montacargas, con capacidades de 20TM, 15TM, 7TM, 5TM, 3TM.*
- *8 balanzas camioneras, de 100 TM de capacidad.*
- *Entre otros equipos.*

Ilustración 4: Sistema de Minerales F



Fuente: Relaciones Públicas TISUR

Ilustración 5: Sistema de almacenamiento de granos Silos



Fuente: Relaciones Públicas TISUR

5.1.5 ÁREA DE INFLUENCIA

Matarani está ubicado en la provincia de Islay, departamento de Arequipa al sur oeste del Perú. Por su ubicación geográfica su área de influencia abarca toda la macro región sur del Perú, Bolivia y algunos estados brasileiros. En la actualidad opera cargas de:

- a) *Perú (macro región sur)*
 - *Departamentos de Arequipa,*
 - *Cuzco,*
 - *Puno.*
 - *Madre de Dios.*
 - *Apurímac.*

- b) *Bolivia:*
- *Exportación; Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Oruro, (Soya, azúcar, aceite, alcohol y contenedores).*
 - *Importación; La Paz, Oruro, Beni, Santa Cruz, Cochabamba (Fertilizantes, trigo, azúcar y contenedores).*
- c) *Brasil:*
- *Estado de Acre.*
 - *Rondonia.*
 - *Mato Grosso.*

Desde el TPM se efectúan importaciones y exportaciones desde y hacia más de treinta países a nivel mundial. Durante 2016, el principal destino de las exportaciones efectuadas desde el terminal fue China, país al cual se dirigió más del 50% de la carga total exportada. Otros destinos importantes fueron Japón, Corea del Sur, Brasil, España, Bulgaria, Chile y EE.UU., países que recibieron en conjunto el 30% de las exportaciones.

Ilustración 6: Área de Influencia Puerto de Matarani



Fuente: *Elaboración Propia*

5.1.6 HINTERLAND

El terminal portuario de Matarani cuenta con varias rutas de acceso y penetración entre las principales tenemos:

- *Carretera Panamericana Sur: carretera 100% asfaltada que integra toda la costa del Perú. Gracias a esta carretera, Matarani se encuentra interconectada con Arequipa a una distancia de 120 Km permitiendo transferir la carga en solo 2 horas.*
- *El Ferrocarril del Sur: red de rieles que permiten integrar Matarani con las ciudades de Cuzco (20 horas), Puno (18 horas) y Juliaca (16 horas). Actualmente esta red se encuentra concesionada a Perú Rail.*
- *La carretera Binacional: carretera 100% asfaltada que interconecta Matarani con La Paz a tan solo 589 km, permitiendo transferir la carga en solo 18 horas. La ruta que sigue la carretera es la siguiente: La Paz, Desaguadero, Moquegua, El Fiscal y Matarani. En el año 2000, el actual administrador del puerto de Matarani construyó el Puente Pampa Blanca el cual disminuye el recorrido en 30 km, mejorando los tiempos de transferencia y contribuyendo así al desarrollo de las localidades cercanas.*
- *Carretera Interoceánica (IIRSA 12): Actual proyecto que busca integrar el sur del Perú entre ellos Matarani con el estado brasilero de Rio Branco. La ruta que seguiría la presente carretera sería: Matarani, Arequipa, Juliaca, Inambari, Puerto Maldonado, Iñapari, Asís, Rio Branco y Porto Velho. Al terminar este proyecto, se logrará tener una distancia de 1174 km entre Matarani y Rio Branco.*

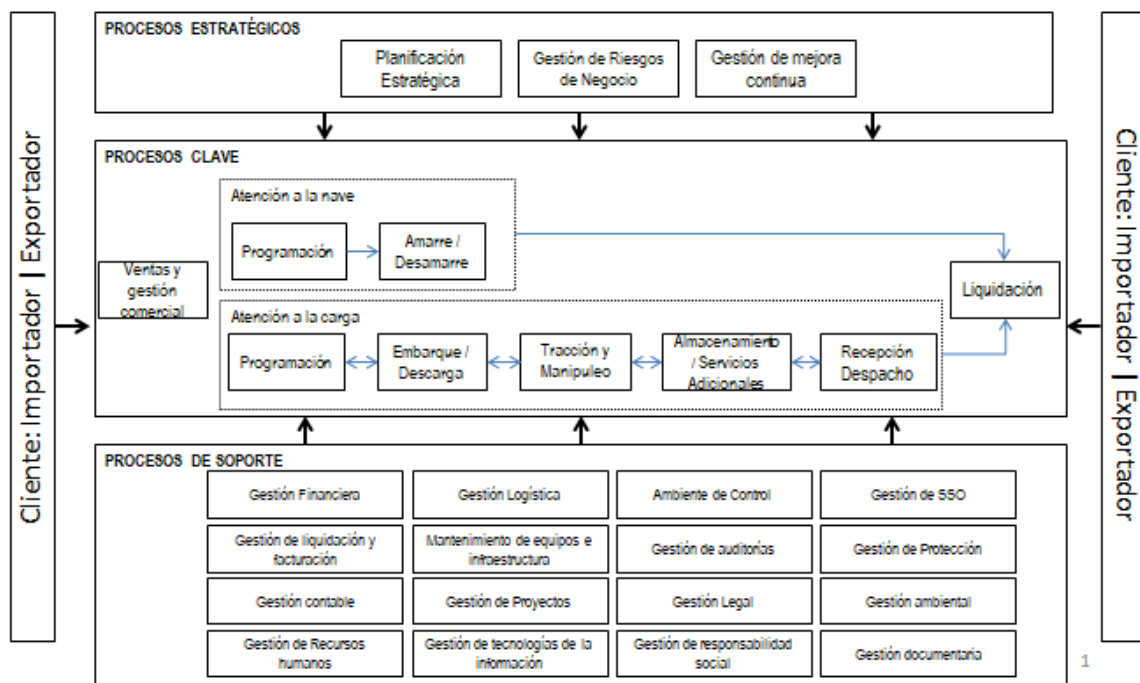
Ilustración 7: Ruta Carretera Interoceánica



Fuente: Empresa TISUR

5.1.7 SERVICIOS BRINDADOS

Tabla 2. Mapa de Procesos Tisur



Fuente: Empresa Tisur

a) **Atención a la Nave:**

Nuestra infraestructura, conjuntamente con las condiciones de tiempo y mar, nos permiten brindar servicios a las naves en forma permanente, constituyéndose Matarani en uno de los pocos puertos existentes que no es afectado por braveza del mar, neblina u otros. Operamos los 365 días del año las 24 horas del día sin sobrecostos.

Entre estos servicios podemos encontrar.

- Alquiler de Amarradero.
- Amarre/Desamarre.
- Servicios diversos, suministros.
- Remolcaje
- Practicaje.

b) Atención a la Carga:

Con nuestra infraestructura, amplias áreas de operaciones y equipos adecuados, de manejar grandes volúmenes y diferentes tipos de carga: mercadería general, gráneles sólidos, líquidos, carga rodante, contenedorizada y refrigerada, con eficiencia, rapidez, seguridad y calidad.

- Uso de Muelle, brindando la infraestructura necesaria que permitan la óptima ejecución de las operaciones de embarque y descarga de mercadería.
- Tracción, asignado la cantidad de recursos necesarios para conservar la cantidad y el estado de la carga.
- Manipuleo.
- Almacenaje.
- Contenedores Dry / reefer.

Ilustración 8: Servicios a la Carga y a la Nave



Fuente: Empresa TISUR

5.1.8 MEJORA CONTINUA

La clave para brindar servicios de calidad, con la adecuada preservación del medio ambiente y velando por la integridad de nuestros trabajadores se ve reflejada en nuestro modelo de gestión.

TISUR fomenta en sus trabajadores la constante búsqueda de la Mejora Continua de la eficacia de su Sistema Integrado de Gestión, mediante el conocimiento de la Política del SIG, los Objetivos del SIG, Indicadores de Procesos, resultados de Auditorías, Análisis de Datos, Acciones Correctivas y Preventivas, Revisión del Sistema por la Gerencias y cualquier otra iniciativa del personal transmitida a través de las reuniones periódicas fomentadas por los Gerentes y/o Jefes de Área

Este cuenta con 05 pilares y una gran base que son el éxito de esta gestión.

Ilustración 9: Modelo de Gestión de Mejora Continua

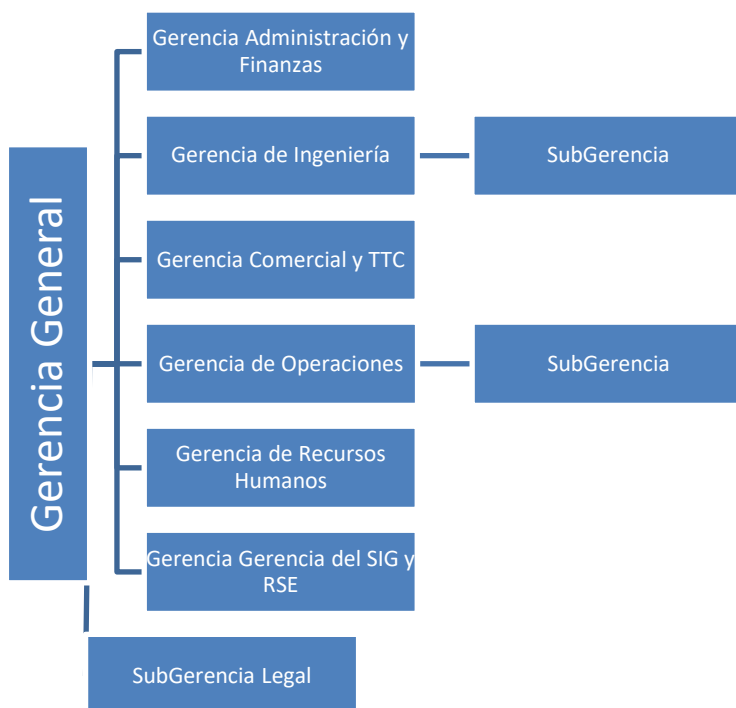


Fuente: Empresa TISUR

5.1.9 ORGANIZACIÓN DE LA EMPRESA

Terminal Internacional del Sur - TISUR está compuesta por 07 gerencias: Gerencia General, Gerencia de Operaciones, Gerencia Comercial y TTC, Gerencia de Administración y Finanzas, Gerencia de Ingeniería, Gerencia de Recursos Humanos, Gerencia del SIG y RSE, y Gerencia de Planeamiento.

Ilustración 10: Organigrama de la Empresa



Fuente: Empresa TISUR

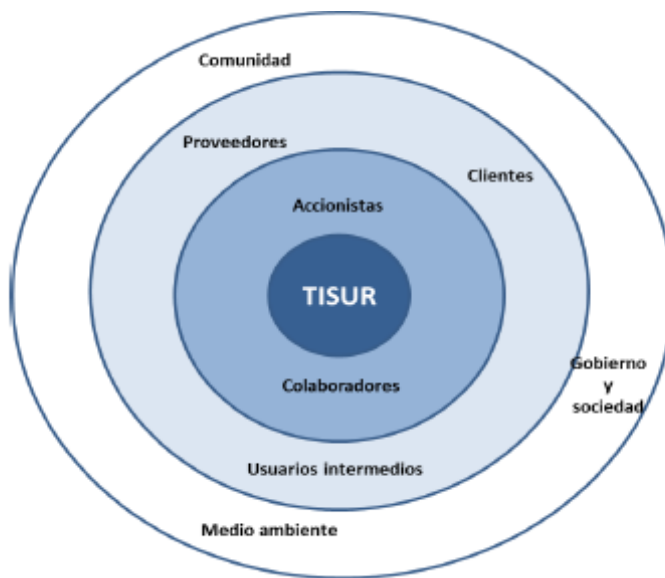
5.1.10 GRUPOS DE INTERES

TISUR ha identificado a sus grupos de interés, son:

- ✓ **Grupo 1 – Accionistas:** Son personas naturales y jurídicas del Grupo Romero, quienes poseen acciones de TISUR.
- ✓ **Grupo 2 – Colaboradores:** Personas naturales en relación de subordinación laboral o contractual que se desempeñan dentro de las instalaciones de TISUR.

- ✓ **Grupo 3 – Proveedores:** *Personas naturales o jurídicas que suministran bienes y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades portuarias y empresariales.*
- ✓ **Grupo 4 – Clientes:** *Personas naturales o jurídicas que movilizan su carga a través del Puerto de Matarani.*
- ✓ **Grupo 5 – Comunidad:** *Grupo o conjunto de personas que radican en la provincia de Islay, junto con la población de la provincia de Arequipa sobre la que se tiene influencia indirecta.*
- ✓ **Grupo 6 – Gobierno y sociedad:** *Conformado por los organismos públicos cuya jurisdicción directa norma y supervisa el accionar de la empresa, así como instituciones de la sociedad civil, enfocadas a temas de desarrollo.*
- ✓ **Grupo 7 – Medio ambiente:** *Entorno, comprendido por la bahía de Matarani en el espacio marítimo y la provincia de Islay en el aspecto territorial, incluye aire, mar, suelo y ruido que se genera por las operaciones.*
- ✓ **Grupo 8 – Usuarios intermedios:** *Instituciones u organizaciones encargadas de la prestación de servicios portuarios, como el agenciamiento marítimo, estiba o desestiba, remolcaje, trámites aduaneros y supervisores de carga, entre otros. Todos ellos conforman la comunidad portuaria.*

Ilustración 11: Grupo de interés TISUR



Fuente: Empresa TISUR

5.1.11 VENTAJAS COMPETITIVAS

Los puertos del sur, Ilo y Matarani, han crecido con la exportación de minerales y las cargas de producción y comercio del área megarregional continental. En las nuevas condiciones actuales, sus posibilidades de desarrollo están más que nunca articuladas a las potencialidades no solo del sur peruano sino de la amplia megarregión continental.

Deben ser ejes de articulación de la megarregión continental, para la carga boliviana, en la economía complementaria con Brasil y pugnar por el gran mercado de importación.

Sus potencialidades están ligadas a los siguientes aspectos:

- *Como puertos interoceánicos en la economía complementaria con Brasil y el tema de la ruta de la soya al Asia.*

- *En el comercio de actividades pesqueras, agropecuarias, turísticas, mineras, sobre la base de las potencialidades endógenas regionales y macrorregionales para exportar.*
- *En la integración de la minería a la macrorregión.*
- *En la integración energética.*
- *En la salida del gas de Bolivia al mercado mundial.*
- *En el gran comercio megarregional.*

Podemos concluir que la concesión del puerto de Matarani TISUR generó cambios relevantes en el funcionamiento del puerto. Entre estos cabe señalar: mayor eficiencia, calidad de los servicios, incremento en las ventas y utilidades de la empresa. La clave de estos resultados satisfactorios sería la nueva lógica comercial implementada por el TISUR, acompañada de esfuerzos para aumentar la carga y con mejoras notables en productividad e infraestructura, que van de la mano con las inversiones necesarias para hacer una terminal más atractiva para los exportadores e importadores nacionales y para el mercado boliviano y brasilero.

5.2 DESCRIPCION DE LA PROVINCIA ISLAY

5.2.1 CARACTERIZACIÓN DE LA PROVINCIA DE ISLAY

El departamento de Arequipa está dividido en ocho provincias, una de ellas Islay.

La provincia de Islay tiene una extensión de 3,886 km² (6.13% del departamento), está dividida en seis distritos: Matarani, Mejía, Deán Valdivia, Cocachacra, La Punta de Bombón y Mollendo, siendo este último su capital,

La Provincia de Islay, fue creada por ley de 19 de diciembre de 1862, cuya capital es el puerto mayor de su nombre e inicialmente está conformado por los distritos de Islay, Tambo y Quilca.

5.2.2 LOCALIZACIÓN

La provincia de Islay se encuentra ubicada en el extremo Sur Oeste de la Región Arequipa, entre las coordenadas geográficas 16° y 17° de LS y 71° y 72° de LO, Mollendo capital de la provincia se encuentra a una distancia de 126Km. De la capital de la Región. Tiene un área de 3 886.03 Km² (6.13% del área departamental). La altitud va desde los 0 msnm hasta los 1,000msnm (Prov. de Islay) y 26 msnm (Mollendo).

Ilustración 12: Provincia de Islay



Fuente: Empresa TISUR

5.2.3 CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

La provincia de Islay cuenta con 52,264 pobladores, de los cuales son 26,846 hombres y 25418 mujeres.

Tabla 3: Distribución pobladores Provincia Islay

Distritos	Población	Hombres	Mujeres
Islay	4,823	2,664	2,159
Mollendo	24,026	12,165	11,865
Mejia	1,132	629	503
Dean Valdivia	6,318	3,085	3,233
Cocachacra	9,342	4,875	4,467
La Punta	6,621	3,430	3,191

Fuente: Municipalidad Islay

La Provincia de Islay, presenta un alto porcentaje de concentración de la población en zonas urbanas, por factores de mejor acceso de servicios de energía eléctrica, agua y desagüe y educación. Los medios de comunicación vial y sus extensiones para la urbanización han permitido ello. Este factor se puede presentar como una alternativa en la oferta de mejorar los diferentes servicios hacia la población.

5.2.4 CARACTERIZACIÓN PRODUCTIVA Y DE SERVICIOS

La provincia de Islay, cuenta con una oferta de recursos y servicios variados y diversos que le permite articularse con la gran región del Sur y el mercado internacional. Recursos y servicios marítimos (alimentos frescos, insumos para la fabricación de harina de pescado, servicios de puerto marítimo); un segundo recurso que dinamiza la economía de la provincia es el sector agropecuario (producción de lácteos, arroz, caña de azúcar). Posee recursos de esparcimiento en la época de verano, como su infraestructura y hermosas playas que en forma creciente viene atrayendo a ciudadanos de diversas nacionalidades.

5.2.4.1 Sector pesquero y sub productos

La pesca marítima y continental son actividades importantes en la provincia, es y será uno de los pilares de la economía de nuestro país y en particular de Mollendo – Matarani. ya que cuenta con una extensa faja de litoral donde se ubica la mayor biomasa marina de la Región y el río Tambo donde se desarrolla el camarón.

La extracción de las especies marinas se efectúa en forma artesanal e industrial y en menor proporción se encuentra la acuicultura.

- *La pesca artesanal 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 provincia de Islay cuenta en la actualidad con dos infraestructuras de desembarque artesanal:

- *Terminal Pesquero de Ocean Fish S.A. (de Administración Privada)*
- *Desembarcadero Pesquero Artesanal “El Faro” (de Administración Pública)*
- *La extracción destinada a la industria conservera comprende las especies: sardina, lorna, bonito, caballa, cabinza, y también mariscos como: toлина, caracol, choro, lapa, almeja y pulpo.*
- *La Acuicultura, esta actividad todavía es incipiente en nuestra provincia, solo se tiene una Concesión de área de Mar en la Caleta de Arantas para desarrollar crianza de Concha de Abanico. En la zona alta del río Tambo se ha construido estanques donde se está realizando los primeros cultivos de camarón de río con resultados alentadores. Así mismo con los pescadores de orilla del Distrito de*

Mejía se ha realizado una experiencia de crianza con la especie de Tilapia roja en un estanque.

5.2.4.2 Sector agrícola y pecuario

La actividad agropecuaria en la provincia en Islay, se realiza gracias a la explotación del único río que la atraviesa como es el río tambo.

La producción agrícola de la provincia de Islay se concentra en cultivos como el arroz, papa, ajo, camote, cebolla, maíz amarillo, olivo y caña de azúcar. La producción pecuaria bovina complementa a la vocación agrícola de la provincia; en los últimos años ha disminuido la producción de leche; la crianza de ovinos es poco significativa y en cambio la producción avícola se está incremento año en año.

La población económicamente Activa (PEA) agrícola ocupada es el 35.2 % de la población de la Provincia.

Agricultura

La provincia de Islay, cuenta con 13,331.75 ha de superficie agrícola y 3,579 unidades agrícolas.

Ganadería

- Vacuno : 14 763 cabezas
- Ovino : 6 257 cabezas
- Auquénido : 7 cabezas
-

La crianza de vacunos, cuya orientación es la producción de leche para su venta a la empresa Gloria S.A. La crianza de los demás animales es para el autoconsumo de las familias del valle, es poca su comercialización.

Por otro lado, se tiene la presencia de 03 empresas criadores de aves de granja como son Rico Pollo, PROAVIT S. A, y Servicios Pecuarios.

5.2.4.3 Turismo en la provincia de islay

La Región de Arequipa cuenta con la costa más larga del Perú, con cerca de 700 km. de playas. Si bien estas no pueden competir internacionalmente con balnearios en el norte del país, debido a la baja temperatura de sus aguas, ofrecen buenas posibilidades para los veraneantes de Arequipa, Puno y Cusco así como del vecino país de Bolivia. Estas playas ofrecen excelentes posibilidades para pesca y buceo.

i. Potencial Turístico en la Provincia

La Actividad turística en la provincia de Islay, cuenta con una oferta de 03 importantes recursos que le permite interactuar con el entorno regional, nacional e internacional.

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.

Son las playas más extensas del litoral peruano, varias de ellas en época de verano son muy concurridas por veraneantes, cuenta con pistas que las hacen de fácil acceso y con los servicios básicos necesarios.

Gracias a la implementación de servicios básicos en las principales playas mollendinas, durante las noches de verano y en especial los fines de semana, las diversas discotecas que se instalan a lo largo de

la vía de acceso al circuito de playas, convierten a esta zona de diversión en la más concurrida y alegre.

Inmediatamente al norte de la ciudad de Mollendo, la geografía cambia, de ver una inmensa sábana de arena blanca al sur, se choca al norte con un paisaje totalmente diferente la profundidad de altos acantilados y anchas quebradas las cuales al llegar a la costa forman caletas y puntas con playas de canto rodado algunas con pequeños islotes al frente donde viven lobos marinos.

Existe una caleta de Mollendo que se puede visitar actualmente es Catarindo, a solo dos kilómetros al norte de la ciudad. La playa de arena y canto rodado posee un mar tranquilo y transparente, lo que permite a las personas nadar varios metros sin problemas.

Ilustración 13: Caleta Catarindo



Fuente: Google

Otro gran atractivo es la infraestructura de su ciudad de Mollendo y poblaciones vecinas, la historia de Mollendo le permite almacenar arquitectura muy valiosa por su originalidad y su concentración en un

espacio como la Provincia de Islay, algunos de estos atractivos son Baños Turísticos “La Aguadita”, Malecón Ratti, La Antigua Estación del Ferrocarril de Mollendo, Cruzar el Puente Peatonal de Fierro, que une la ciudad con la llamada Isla Ponce y el Circuito de Playas

Si existe un símbolo que caracteriza a Mollendo, es sin duda el **Castillo Forga**, verdadera joya arquitectónica que se encuentra enclavada en un promontorio rocoso entre la Segunda y Tercera Playa. Este impresionante edificio fue construido entre los años 1908 y 1910 por el acaudalado industrial y comerciante Don José Miguel Forga Selinger.

Ilustración 14: Castillo Forga



Fuente: Google

Un tercer potencial recurso aún poco explotado es el circuito de lagunas de Mejía y lo que se le podría llamar el ecoturismo. En el caso del Santuario Nacional Lagunas de Mejía en particular, su atractivo por excelencia es la observación de los humedales y su

riqueza faunística que contiene, especialmente aves, llegándose a contar en un día de observación no menos de 30 especies de aves.

Su área de influencia abarca diferentes tipos de hábitat como pantanos, fangales salinos, totorales, monte ribereño, gramadales y vastas playas arenosas. Este complejo de hábitat en un área pequeña (690 ha), constituye uno de los humedales más importantes en la costa occidental de Sudamérica, albergando un alto número de especies de aves residentes y migratorias, así como otras muestras de fauna, flora y microflora característica de estos ecosistemas.

El área de las Lagunas de Mejía constituye refugio único en la región costera del país para las aves migratorias de otros continentes en su ruta migratoria Norte – Sur, así como hábitat para las especies endémicas en peligro de extinción y albergue de importantes asociaciones de flora silvestre de ecosistemas acuáticos del país; se declaró como objetivo principal del Santuario:

”La protección, particularmente de la fauna ornitológica migrante y endémica en peligro de extinción, así como las asociaciones de flora silvestre propias de los ecosistemas acuáticos del litoral”.

Ilustración 15: Aves Migratorias del Santuario de las Lagunas de Mejía



Fuente: Municipalidad Distrital Mejía

ii. Servicios e Infraestructura para el Turismo

La infraestructura turística de la zona ha aumentado en los últimos años, aunque requiere de mayor inversión económica y capacitación en servicios.

En cuanto a alimentación, sólo Mollendo tiene dos restaurantes con categoría de dos tenedores. Tanto en Mollendo, Mejía, Boquerón, La Curva y Cocachacra hay disponibilidad de restaurantes sin categorizar, que requieren diversos niveles de capacitación para mejorar la atención al visitante.

5.2.5 SERVICIOS DE TRANSPORTE Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN

5.2.5.1 Servicios de Transporte

- *Aéreo: Cuenta con una pista de aterrizaje de 1.5 kilómetros entre Mollendo y Mejía*
- *Marítima: Esta provincia cuenta con uno de los más importantes puertos del país (Matarani) y que atiende el tránsito de mercadería para la república de Bolivia.*
- *Terrestre: La red vial de esta provincia asciende superior a los 780 kilómetros.*

5.2.5.2 Servicios de Comunicación

En la provincia de Islay existen servicios de telefonía con centrales en El Arenal, La Curva, La Punta de Bombón, La Florida, Matarani, Mejía Mollendo, además de Centros Comunitarios en todos los principales centros poblados

En lo que respecta a medios televisivos, cuenta con señales de televisión abierta de los canales América Televisión, Global Televisión, ATV, TNP , Panamericana y con el servicio de cable; así mismo cuenta con medios radiales

Los medios escritos que circulan en la ciudad son el Comercio y La República de tiraje nacional, y otros de tiraje regional como El Pueblo, El Correo , Arequipa al Día , Noticias, entre los mas importantes. En la ciudad de Mollendo funciona una Oficina de Serpost y algunas courier particulares, contando además con diversas cabinas de Internet.

5.2.6 AGENTES ECONOMICOS Y ACTORES SOCIALES

5.2.6.1 Agentes Económicos

a) Terminal internacional del sur - Puerto de Matarani

Los servicios que presta es a naves marítimas de transporte, a la carga y de almacenamiento.

TISUR genera demanda de mano de obra para el cumplimiento de sus funciones y operaciones, índices que está en crecimiento en comparación a años anteriores.

b) Actividad pesquera:

- *Pequeños pescadores.*
- *Empresas de pesca.*
- *Empresas productoras de harina de pescado y otros productos.*
- *Acopiadores y transportistas.*

c) Agentes económicos en la agropecuarios

- *En el arroz.*
- *En la producción láctea.*
- *En la producción de páprika.*
- *En la producción de ajos.*
- *Agro banco y las cadenas productivas.*
- *Yara.*

d) Otras actividades

- ✓ *Camaroneros.*
- ✓ *Artesanos.*
- ✓ *Extracción de junco, totora y otras especies vegetales*

5.2.6.2 Actores Sociales

- Clubes de madres.
- Asociación de pueblos jóvenes.
- Junta de usuarios y comisión de regantes.

5.2.7 NIVELES DE VIDA DE LA POBLACION

5.2.7.1 Alimentación

La provincia de Islay en primer lugar es abastecida por su campiña y su producción pesquera (pescado, mariscos, algas, camarones, etc). Los demás productos que llegan de las pampas de majes, Arequipa y de Moquegua. El abastecimiento es en forma adecuada y variada y se realiza por comerciantes minoristas en los distintos mercados. Los precios para algunos productos son elevados, sobre todo en Mollendo los costos son mayores.

En cuanto al indicador de Desnutrición crónica entre los niños 6 a 12 años, es el 18% es el indicador más bajo en la región.

5.2.7.2 Salud

Las características de salud de la provincia de Islay esta determinada por diversos factores, en ese sentido las condiciones de vida y el ingreso familiar resumen las posibilidades que tienen las familias para mantener o atender su estado de salud.

La provincia de Islay cuenta con un Hospital nivel II (ESSALUD), 4 Centros de Salud, 8 Puestos de Salud.

5.2.7.3 Educación

La tasa de analfabetismo para la provincia de Islay es de 9.89%, problemática que sigue siendo grave en el sector rural con 10.1%, la población de mujeres que no saben leer ni escribir triplica el número de hombres analfabetos con el 16.1 contra 6.1% respectivamente. En términos comparativos la población analfabeta aumentó más en el área Urbana que en el área Rural, esto puede ser explicado por el fenómeno migratorio del campo a la ciudad, y por la mortalidad de los adultos analfabetos en el campo.

El distrito de Mollendo es el que posee el mayor porcentaje de población joven con secundaria completa a comparación de los demás distritos.

La mayor parte de los centros se encuentran en la capital de la provincia Mollendo 71 centros de los cuales 29 son particulares (40%). El que tiene menor cantidad de centros es Mejía con 03 centros y los 03 son estatales.

La mayor cantidad de centros educativos lo encontramos en educación inicial y primaria de menores que lo que nos puede estar mencionando que existe priorización en la provincia a la atención de los niños en la primaria y educación inicial (promedio de 27 alumnos).

5.2.7.4 Vivienda

Islay tiene los mejores indicadores de vivienda que el promedio Departamental. A partir de ello, se debe tener en cuenta que en la última década, se ha realizado un incremento sostenible de nuevos asentamientos humanos, tanto en la ciudad de Mollendo como en algunos distritos.

Las características de las viviendas, localizadas en los sectores urbanos marginales, son precarias e inestables, tenemos un 28.5% de

*viviendas que tienen como material predominante en los pisos: “Tierra”.
Aunado a ello, se tiene la ausencia de acceso a servicios básicos de
agua (25.6%), desagüe (42.6%), electrificación (13.3%); y sin servicios
higiénicos (11.1%) y acondicionamiento urbano.*

5.2.7.5 Servicio de agua en la provincia de Islay

*En todos los distritos que conforman la Provincia de Islay, la mayoría
de viviendas tienen abastecimiento de agua procedente de: “Red
pública dentro de la Vivienda” y que en segundo lugar está la
categoría: “Pilón de uso público”*

5.2.7.6 Servicio Eléctrico en la Provincia de Islay

*La Sociedad Eléctrica del Sur Oeste S.A. empresa del Sub Sector
Electricidad, es la concesionaria de la distribución y comercialización
del servicio público de electricidad.*

*Cobertura del Servicio: Del total de usuarios atendidos se puede
deducir que se atiende a aproximadamente entre un 85% a 90% de la
población total actual.*

*“En suma, esta es la realidad que caracteriza a la Provincia de Islay; en la cual
se denota una problemática compleja y contradictoria, de grandes
desigualdades, deficiencias, carencias y de deterioro creciente de sus
recursos. No obstante ello, también es portadora de un conjunto de
potencialidades, expresados en ventajas comparativas, que plantea el reto y
desafío estratégico de convertirlos en ventajas competitivas, los cuales,
utilizados con sentido de equidad, se configuran en las bases fundamentales
que pueden afianzar el desarrollo integral de Islay en perspectiva sostenida”.*

5.3 RELACION TISUR Y LA ZONA DE INFLUENCIA

5.3.1 Problemática identificada

El desarrollo y crecimiento de un puerto se encuentra estrechamente vinculado con la ciudad donde se ubica. Esta relación ha generado diversos conflictos a lo largo de los años, especialmente por los espacios que ambos requieren para su expansión.

La relación puerto-ciudad debe ser estrecha y armoniosa, ya que ambos se necesitan. El puerto proporciona a la ciudad beneficios sociales y desarrollo económico, pero, en contraparte, genera problemas de congestión de tráfico e impacto medioambiental, y, a su vez, debe recibir de la ciudad una fuerza laboral adecuada para sus operaciones.

Las acciones que se deben tomar para mejorar las relaciones puerto-ciudad no deben afectar de manera sostenible el desarrollo de la propia actividad portuaria por ser un intercambiador de modos de transporte (Plan Nacional de Desarrollo Portuario, p. 204).

Desde este escenario, una inadecuada gestión de responsabilidad social en los proyectos desarrollados por el Terminal Portuario de Matarani o por otras industrias que requieren la actividad portuaria para su ejecución, como la industria minera o pesquera podría afectar directa o indirectamente la actividad portuaria cuando esta gestión es rechazada por la población con paralizaciones, bloqueos de carreteras y huelgas que ponen en riesgo la continuidad de las operaciones.

Por otro lado, la existencia del sindicato de trabajadores de ENAPU, de los sindicatos de estibadores y de transportistas representan un riesgo latente para las operaciones portuarias dentro del ámbito estatal, lo que no permite desarrollar una industria madura en términos de condiciones laborales a diferencia de los terminales privados o concesionados. Sin embargo, para

estos últimos, no deja de representar una amenaza la formación de un sindicato.

La importancia de las relaciones socioambientales con las poblaciones contiguas a las instalaciones portuarias es sumamente importante para la operatividad de los terminales portuarios. Entablar conversaciones para un desarrollo conjunto hace que exista una estrecha relación puerto-ciudad.

Adicionalmente, ante la tendencia a otorgar la concesión de terminales portuarios en el Perú, es importante tomar en cuenta la resistencia al cambio por parte de la fuerza laboral ante el temor a la reducción de puestos de trabajo. A pesar de esto, un proceso de concesión no necesariamente implica una reducción de la fuerza laboral permanente, pues el crecimiento de las operaciones portuarias va de la mano con el empleo de personas de la zona, influye en forma directa en el puerto e indirectamente en las empresas que le prestan servicios, como empresas contratistas locales y regionales.

Sin embargo, en los casos donde la reducción de la fuerza laboral es inminente, que implica el uso intensivo de maquinaria e instalaciones modernas y el abandono del uso intensivo de mano de obra, hay que considerar la repercusión social, la misma que requiere especial atención para el éxito del proceso de reforma. Por lo tanto, es importante capacitar a los trabajadores a través de programas de especialización técnica y asistencia para que se puedan recolocar en el mercado laboral.

Por otra parte, para conocer los niveles de educación de la zona de influencia inmediata del Puerto de Matarani, es importante describir y analizar su composición geográfica y demográfica. Al analizar la población correspondiente al rango intermedio de edades, entre 20 y 64 años, que podría trabajar en el Puerto de Matarani, se encuentra que el 21.9% tiene grado de instrucción primaria o inferior, el 35.5% tiene grado de instrucción secundaria, el 10.1% tiene grado de instrucción superior no universitario incompleto, el 17.4% tiene grado de instrucción superior no universitario completo, el 5.1% tiene grado de instrucción superior universitario incompleto y el 10% grado de instrucción universitario completo.

El sector portuario, en general, requiere de personal especializado y calificado para operar los diversos equipos, máquinas, remolcadores, lanchas y grúas, lo que implica contar con personal con estudios de nivel técnico completo especializado. Además, este sector requiere de personal altamente capacitado para las labores de dirección de un puerto, lo que implica contar con personal con grado de instrucción superior completo con especialización en la administración portuaria.

Dadas las restricciones de población con grado de instrucción técnico completo y profesional completo en la Provincia de Islay, se requiere lograr especialización en labores y gestión portuaria en dicha provincia, orientada a atender la futura demanda laboral que podría presentar el Puerto de Matarani.

Adicionalmente, según el contrato de concesión del Puerto de Matarani (1999), existe un pago de 5% mensual de los ingresos brutos del mes inmediatamente anterior realizado por el concesionario del puerto al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) por concepto de canon. Dado que se trata de canon portuario, este pago debe, posteriormente, transferirse al gobierno regional, provincial y distrital, según lo determine la legislación vigente para obras de inversión pública, lo que implica que, en la medida que el concesionario del Puerto de Matarani logre mejores ingresos brutos, existirá una mayor contribución con el desarrollo social de la región.

De acuerdo con el “Estudio de imagen corporativa en la opinión de los pobladores de los distritos de Islay y Mollendo”, realizado por Aurum Consultoría y Mercado para TISUR en febrero del presente año, la población de Mollendo y Matarani consideró que el principal problema ocasionado por TISUR es la contaminación al medio ambiente(46% de los encuestados)

- Al respecto, señalaron que el recurso que se ha contaminado más es el aire (57.1% de los encuestados).*
- Por otro lado, el 19.4% de encuestados señaló que los proyectos que les gustaría que la empresa realice son el cuidado de áreas verdes y la arborización.*

- El 98.9% de los encuestados indicaron que sí creen que TISUR debe desarrollar programas sociales, y manifestaron que los programas más importantes para ellos son: programas de capacitación laboral (48.9%) y programas que promuevan el empleo/negocios(24.2%).

*En lo que refiere a educación, de acuerdo con el mismo estudio, para el 60.2% de la población encuestada, el mejor programa social desarrollado por TISUR ha sido **Beca TISUR**. En ese sentido, se recomienda continuar con este programa social.*

- El 97.6% de los encuestados respondieron que sí creen que TISUR debería participar en el financiamiento de algún proyecto para la mejora de sus distritos. Asimismo, indicaron que los proyectos más importantes en los que consideran que TISUR debe participar son: **el apoyo a la educación** (48.1%) y **a la salud** (27.3%).

Por otro lado, actualmente, existen problemas de abastecimiento de agua y alcantarillado en la provincia de Islay, derivados del consumo de agua con alta presencia de arsénico, boro y otros minerales, y de una infraestructura de saneamiento deficiente con más de 35 años de antigüedad.

- *La producción agrícola de la provincia de Islay se desarrolla en una superficie de 12,332 hectáreas, que representan el 93% del total de la superficie agrícola de la zona. En los últimos años, en la mayor parte de cultivos, se han incrementado los rendimientos promedio por hectárea; sin embargo, todavía se requiere de mucho apoyo por parte de organismos oficiales para hacer de la agricultura de la zona una actividad económica más competitiva y viable*

En TISUR a pesar de los excelentes resultados obtenidos como el incremento en el tráfico marítimo, en niveles de eficiencia y seguridad y en el incremento de ingresos fiscales, estos procesos han perdido aprobación de la población y apoyo de los políticos en defenderlos, lo que ha ocasionado que se encuentren paralizados.

6. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

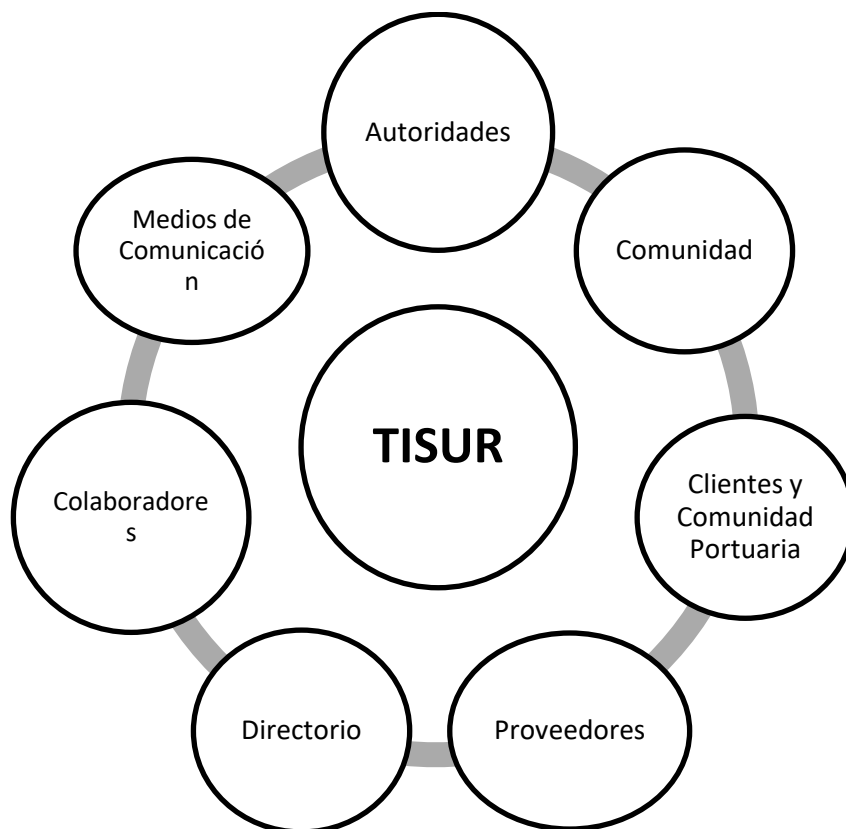
6.1 SITUACION GENERAL

El segundo terminal portuario más importante del país es el de Matarani, ubicado en el sureño departamento de Arequipa, operado por Santa Sofía Puertos y sin duda, uno de los más modernos y mejor equipados del país. En el 2017 tuvo un excelente desempeño, al movilizar carga por casi 7 millones, principalmente granel sólido en la forma de minerales (5.1 millones de toneladas), de la mano de la inauguración de su modernísimo muelle especializado en ese tipo de carga.

Debido al crecimiento en la movilización de carga por el puerto se ve por conveniente revisar implementar estrategias para mantener un desarrollo sostenible.

Se ha diseñado un Plan de Gestión Social, como instrumento orientador, con el propósito de incidir sobre cuatro ejes de intervención social (Salud, Educación, Infraestructura y Bienestar Social) para el desarrollo de sus actividades en el periodo 2018, creando espacios de interacción y articulación entre los actores comprometidos, incidiendo sobre los impactos socio-ambientales, en concordancia con la percepción y las expectativas de las líneas de actuación social de influencia directa e indirecta de la organización.

Ilustración 16: Línea de Actuación Social TISUR



Fuente: Área de Responsabilidad Social TISUR

6.2 VISIÓN Y MISIÓN, OBJETIVOS GENERALES

6.2.1 Misión

Desarrollar actividades en nuestros ejes de intervención socio-ambiental con eficiencia, seguridad y responsabilidad; generando valor en las líneas de actuación social.

6.2.2 Visión

Ser la mejor empresa socialmente responsable de la región Sur del País.

6.2.3 Objetivos Generales

- Contribuir con el desarrollo sostenible y mejora en la calidad de vida de la comunidad de la provincia de Ilay, a través de actividades y programas de Responsabilidad Social en los ejes de Salud, Educación, Infraestructura y Bienestar Social.
- Reforzar la confianza y compromiso de nuestros colaboradores a través de la Responsabilidad Social interna.
- Mantener una percepción positiva de Empresa Socialmente Responsable, gestionando apropiadamente nuestras herramientas de comunicación.

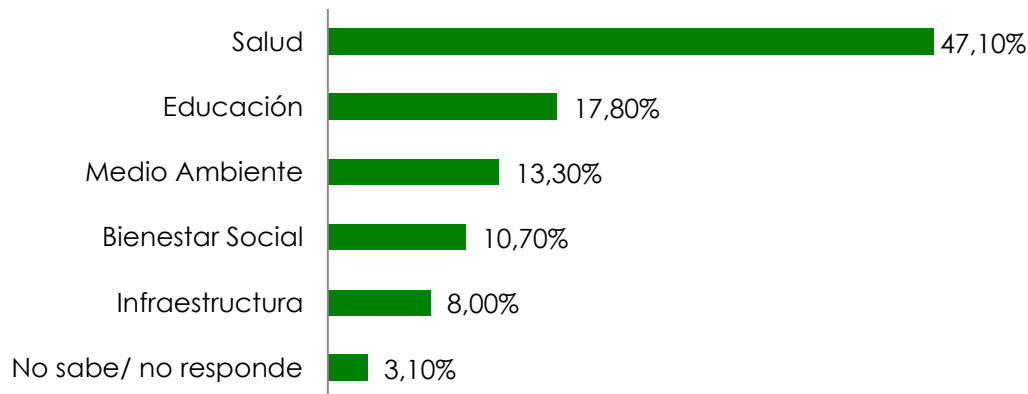
6.3 EVALUACIÓN EXTERNA

6.3.1 Estudio: Distribución de Presupuesto RS - 2018

En el 2016, se realizó un estudio de mercado atendiendo como base las principales necesidades, de acuerdo a los ejes de intervención de TISUR, expectativas e intereses de la comunidad.

Principalmente, ¿en cuál de los siguientes temas cree que TISUR podría ayudar a su distrito?

Ilustración 17: Tema de interés en la zona de influencia Ilay



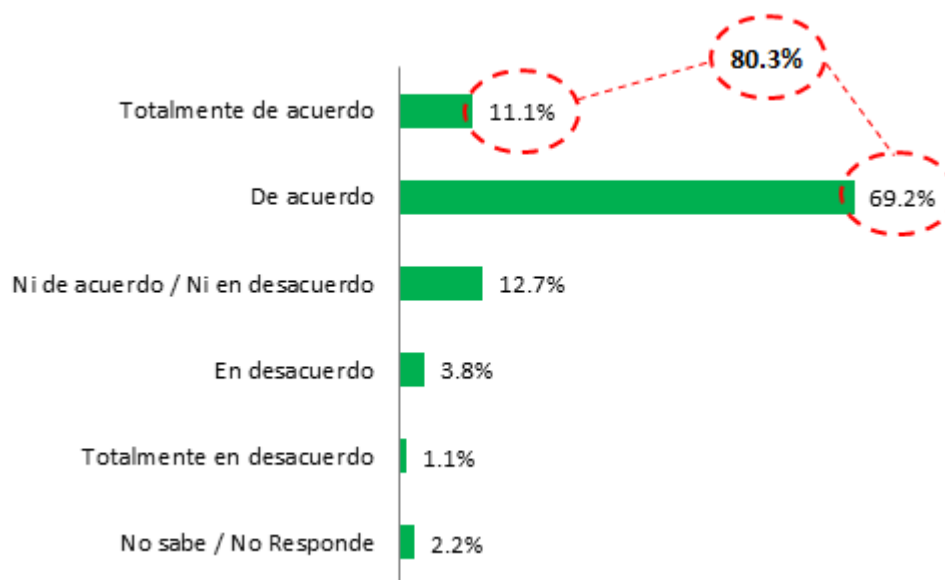
Fuente: AURUM

6.3.2 Estudio de Imagen Corporativa en la Opinión de los Pobladores en los distritos de Islay y Mollendo

Se realizó un estudio de medición de la aceptación de TISUR en la Comunidad por el periodo 2017, teniendo como resultado un 80.3%, por encima de resultado obtenido en el periodo 2016, equivalente a un 61.6%. (ANEXO I)

Considerando el impacto general que tiene TISUR en su distrito, ¿Qué tan de acuerdo o en desacuerdo está con la presencia de Terminal Internacional del Sur - TISUR?

Ilustración 18: Porcentaje de aceptación de TISUR



Fuente: Propia

6.3.3 Estudio de Mercado Cualitativo: Matarani y Mollendo

En la realización de Focus Groups, realizado en el año 2017, con personas aleatorias de la comunidad de las ciudades de Matarani y Mollendo para indagar a profundidad el tema de «contaminación», se obtuvo lo siguiente:

a) Percepción General

Matarani: Los participantes asocian las operaciones de TISUR con diferentes tipos de contaminación, y creen que la empresa es el principal responsable de controlarla a raíz de los clientes que usen el puerto.

Mollendo: Los participantes no muestran una fuerte oposición hacia TISUR, indican que la empresa ha brindado ayuda al pueblo en general, pero a veces no se sienten tan atendidos como Matarani.

Reconocen que TISUR ha contribuido de alguna forma al distrito, pues manifiestan que la empresa es generadora de trabajo, pero el reconocimiento se ve mermado por la percepción de contaminación de la operación de la empresa.

b) Contaminación

Contaminación sonora: paso de tren y camiones.

Contaminación al mar: desemboque de residuos y desagüe al mar alejan las especies marinas.

Camiones de mineral: no cubren las tolvas, tráfico vehicular.

Embarque de mineral: olor desagradable, polvillo cae al mar y contamina la bahía.

La mayoría de los participantes creen que TISUR es el principal responsable de los impactos negativos sobre el ambiente, y no sus clientes.

c) TISUR comprometidos con el Medio Ambiente

- Los participantes creen que TISUR realiza proyectos en favor de la descontaminación del medio ambiente; pero a pesar de ello creen que no cumplen con lo prometido, que solo se

realizan cuando es conveniente para la empresa, y que no se beneficia a la totalidad de la población.

- *Las medidas que TISUR toma para prevenir y dar respuesta a los impactos negativos son insuficientes.*
- *Los participantes creen que los monitoreos ambientales deben ser realizados por una empresa no vinculada con TISUR y que los resultados sean públicos.*

d) TISUR socialmente responsable

- ✓ *TISUR realiza obras bajo el esquema «por impuestos» lo que en algunos casos genera molestia, pues no consideran que sean obras financiadas por la empresa directamente.*
- ✓ *En TISUR las remuneraciones para los trabajadores son bajas para los locales.*
- ✓ *Las Becas que brinda TISUR tienen límite de edad, perjudica el acceso a toda la población.*
- ✓ *TISUR toma represalias cuando un trabajador se queja de la contaminación de TISUR.*

e) Solicitudes

- *Vía de Evitamiento para Matarani.*
- *Ayuda en gestión para el Plan Integral del Agua.*
- *Oportunidad laboral a pobladores de Matarani y Mollendo.*
- *Potenciar postas de la zona, en especial la de Matarani; y que pueda contribuir para que la atención sea permanente.*
- *Fomento de trabajo y apoyo en la educación.*
- *Mayores obras en Mollendo, ya que perciben que mayormente se ejecutan en Matarani.*
- *Mejora y mantenimiento adecuado a las vías de acceso a la ciudad (carreteras, vía férrea, terminal marítimo, campo de aterrizaje, etc.)*

- *Actualización del Plan de Desarrollo Urbano (rediseño de asentamientos humanos, zonificación y expansión urbana)*
- *Complemento del Circuito de Playas (vías de acceso, alameda central, zonas de parqueo vehicular, áreas verdes, zonas de esparcimiento)*
- *Rehabilitación del Castillo Forga (continuar el proceso en marcha para la elaboración del expediente técnico y lograr el financiamiento de la obra)*
- *Habilitación del terminal pesquero (rompeolas, desembarcadero, construcción de instalaciones y equipamiento)*
- *Terminación de Parque Industrial y Artesanal (saneamiento físico, construcción de pistas y veredas, instalaciones de redes troncales, etc.)*

6.4 EVALUACIÓN INTERNA

6.4.1 Adenda al contrato para la puesta en Marcha del Proyecto Muelle F

La adenda al contrato del Proyecto Muelle F suscribe que dentro de los componentes que conforman el OPEX (Operating Expense), se observa un monto de inversión de Responsabilidad Social que asciende a USD \$ 0,310 por tonelada, de acuerdo a lo Concesionado dicho componente comprende los siguientes desembolsos, donde se tienen 4 000 000.00 TM proyectadas al 2017.

6.5 PROCESO ESTRATÉGICO

6.5.1 Matriz FODA con cruce de variables

FORTALEZAS		DEBILIDADES	
F1	Somos la empresa más grande que opera en la provincia.	D1	Tenemos poca presencia entre los colaboradores.
F2	Conocemos de las necesidades e intereses de nuestras líneas de actuación social.	D2	Operamos con mercancías contaminantes.
F3	Somos conocidos como una empresa socialmente responsable		
F4	Mantenemos buena relación con los gobiernos locales y el gobierno regional.	D3	Poco conocimiento / difusión de los objetivos generales de la organización.
F5	Mantenemos un buen clima laboral.		
F6	Contamos con un capital promedio de \$ 1320 000.00 anuales para ejecutar un plan de RS.		

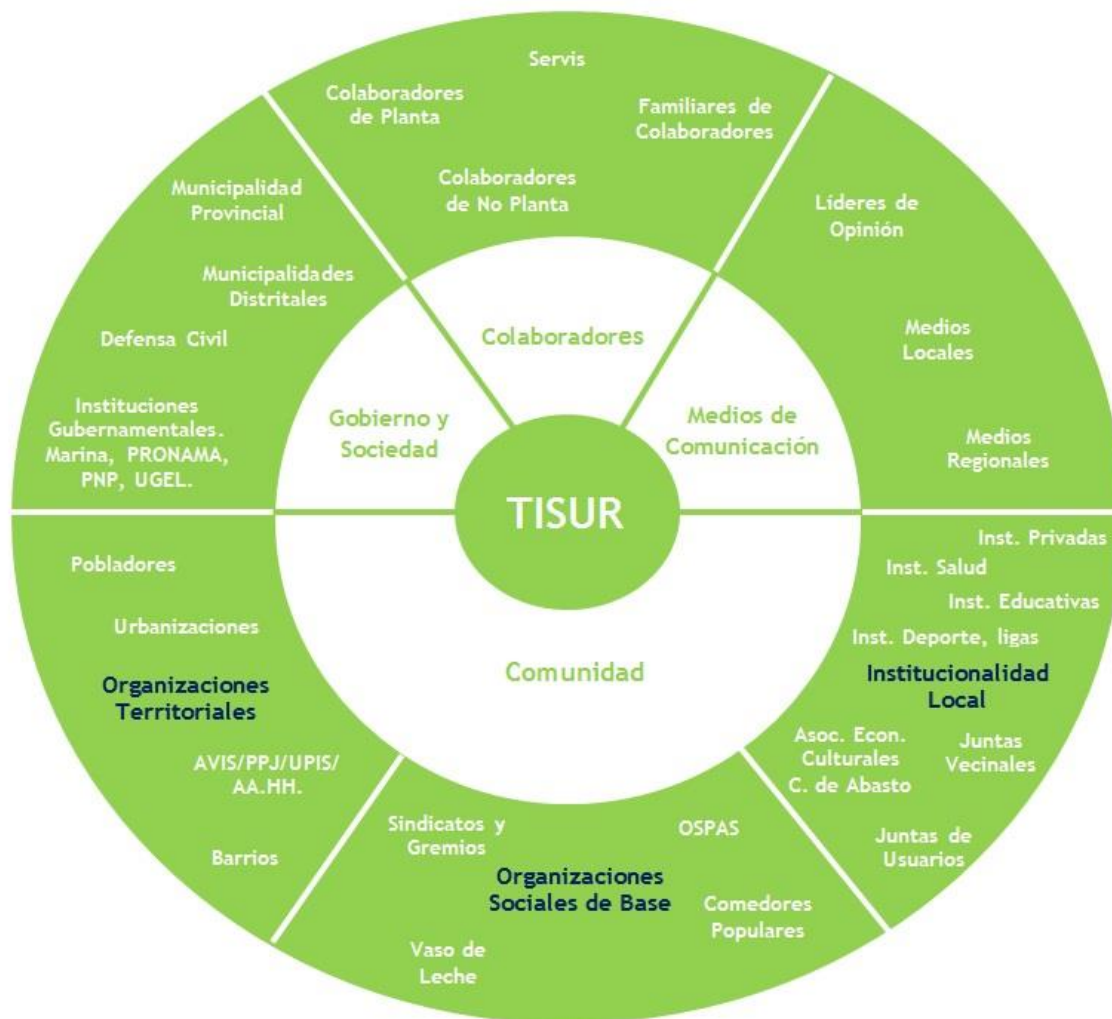
OPORTUNIDADES	FO (EXPLOTAR)	DO (BUSCAR)
O1 Apertura de los Gobiernos locales para trabajar con la Empresa Privada.	FO1 Estrategia 01: Enfoque hacia nuestros ejes de intervención Social (Salud, Educación, Infraestructura y Bienestar Social) a través de la coparticipación y responsabilidad compartida, teniendo como base las principales necesidades, expectativas e intereses de nuestras líneas de intervención social.	DO1 Estrategia 02: Ejecutar y difundir la consolidación de alianzas y programas estratégicos en los ámbitos local, regional y nacional.
O2 Distritos de la provincia en proceso de desarrollo.	FO2 Estrategia 06: Mantener / Mejorar la gestión de nuestras herramientas de comunicaciones para mantener la percepción positiva de TISUR en la comunidad.	DO2 Estrategia 05: Generar más presencia de RS entre los colaboradores.
O3 Percepción positiva (80.3% - Gestión 2017) de la comunidad respecto a la empresa y sus operaciones.	FO3 Estrategia 08: Ejecutar obras de infraestructura que atiendan las necesidades de la población, a través del sistema de obras x impuestos.	
O4 Alto porcentaje de mano de obra local - Colaboradores TISUR.		
O5 Deficiente atención de las necesidades básicas por parte del Estado.		
O6 Ley N° 23290 - Ley de Obras por Impuestos		

AMENAZAS		FA (CONFRONTAR)	DA (EVITAR)
A1	Reclamos/protestas contra las actividades de la empresa.	FA1 Estrategia 03: Fortalecer a las comunidades a través del diseño de estrategias que conlleven a la reducción de la pobreza como parte integral del proceso de desarrollo.	DA1 Estrategia 04: Establecer parámetros / indicadores de trabajo coordinado entre TISUR y nuestras líneas de actuación social, que sustenten una relación de confianza.
A2	Desastres naturales.	FA2 Estrategia 07: Mantener transparencia en nuestras inversiones asociadas a RSE y fortalecer la difusión de nuestros programas o actividades en este marco.	
A3	Influencia del cambio climático en la actividad pesquera artesanal.		
A4	Procesos electorales (provincial y distritales) próximos.		

6.5.2 Líneas de Actuación Social – TISUR

- **Comunidad: Organizaciones Territoriales**
Pobladores, Urbanizaciones, AVIS/PPJJ/UPIS/AAHH, Barrios.
- **Comunidad: Organizaciones Sociales Base**
Sindicatos y Gremios, OSPAS, Vaso de Leche, Comedores Populares.
- **Comunidad: Institucionalidad Local**
Instituciones Privadas, Instituciones de Salud, Instituciones Educativas, Instituciones deportivas/ligas, Juntas Vecinales, Asociaciones Económico - Culturales, Centros de Abasto, Juntas de Usuarios.
- **Gobierno y Sociedades**
Municipalidad Provincial, Municipalidades distritales, Defensa Civil, Instituciones Gubernamentales, Marina, PNP, UGEL.
- **Colaboradores TISUR**
Colaboradores de Planta, usuarios, terceros, familiares de colaboradores.
- **Medios de Comunicación**
Líderes de opinión, Medios locales, medios regionales.

Ilustración 19: Línea de Actuación Social TISUR



Fuente: Área de Responsabilidad Social Tisur

6.6 IMPLEMENTACIÓN ESTRATÉGICA

6.6.1 Objetivos Específicos

- *Desarrollar acciones de Responsabilidad Social Empresarial tomando como base las principales necesidades, expectativas e intereses de nuestras líneas de actuación social.*
- *Contribuir al desarrollo de capital humano y social del área de influencia de la empresa.*
- *Promover el uso eficiente de los capitales económico, natural y social de la población involucrada.*
- *Promover y fortalecer los lazos de confianza entre TISUR y nuestras líneas de actuación social.*
- *Identificar oportunamente las causas de los conflictos o disturbio socio-ambiental para su inmediata atención y prevención.*
- *Asegurar que todas nuestras líneas de actuación social se perciba una imagen positiva de TISUR.*

6.6.2 Recursos Asignados para el cumplimiento de objetivos

Salud: USD \$ 487,199.94

Educación: USD \$ 243,600.03

Infraestructura: USD \$ 264,599.99

Bienestar Social: USD \$ 306,600.04

Tabla 4: Presupuesto actividades sociales 2018

1.0	Salud	S/. 1,607,759.80
1.1	Financiamiento de técnicos, médicos y médicos especialistas para EE.SS.	S/. 628,343.10
1.2	Mejora de ambientes en centros de salud	S/. 473,524.72
1.3	Adquisición y donación de equipos especializados para centros de salud	S/. 267,301.98
1.4	Financiamiento de personal técnico en policlínico San Martín de Porres de Mollendo	S/. 90,090.00
1.5	Campañas de salud integral (Mollendo, Matarani)	S/. 115,500.00
1.6	Apoyo en programas/campañas de salud	S/. 33,000.00
2.0	Educación	S/. 803,880.10
2.1	Beca Tisur	S/. 165,000.00
2.2	Capacitación técnica al sector pesquero	S/. 33,000.00
2.3	Fortalecimiento de la educación	S/. 396,000.00
2.4	Tisur Premia Tu Esfuerzo	S/. 82,500.00
2.5	Pasantías "Beca Operatividad Portuaria"	S/. 66,000.00
2.6	Educación, Concientización y Sensibilización en Medio Ambiente	S/. 61,380.10
3.0	Infraestructura	S/. 873,179.97
3.1	Mejoramiento de Pistas y Veredas AVIS Villa El Pescador - I Etapa	S/. 363,000.00
3.2	Apoyo al sector pesquero: Estudio Técnico Proyecto Sostenible	S/. 99,000.00
3.3	Mejoramiento de Infraestructura AID	S/. 155,100.00
3.4	Actividades protocolares Obras x Impuestos	S/. 6,079.95
3.5	Mejoramiento de infraestructura "Convenio Marco AUPI"	S/. 250,000.01

4.0	Bienestar Social	S/. 1,011,780.13
<u>4.1</u>	<i>Semillero Deportivo Tisur</i>	<i>S/. 537,900.00</i>
<u>4.2</u>	<i>Evento comunidad (medio ambiente, pesca, deporte, comedores populares, arte y música)</i>	<i>S/. 49,500.00</i>
<u>4.3</u>	<i>Campaña de verano (sensibilización)</i>	<i>S/. 26,400.00</i>
<u>4.4</u>	<i>Auspicio por aniversario distrito / provincia</i>	<i>S/. 49,500.00</i>
<u>4.5</u>	<i>Campaña navideña Matarani</i>	<i>S/. 49,500.00</i>
<u>4.6</u>	<i>Apoyo fechas festivas (día del trabajo, día de la madre, día del padre, día del pescador, etc.)</i>	<i>S/. 33,000.00</i>
<u>4.7</u>	<i>Apoyo a entidades y actividades deportivas/culturales Mollendo y Matarani</i>	<i>S/. 49,500.00</i>
<u>4.8</u>	<i>Auspicios, Patrocinios y Donaciones</i>	<i>S/. 115,500.00</i>
<u>4.9</u>	<i>Limpiezas Marinas</i>	<i>S/. 16,500.00</i>
<u>4.10</u>	<i>Visitas Guiadas</i>	<i>S/. 1,980.13</i>
<u>4.11</u>	<i>Campañas de Arborización</i>	<i>S/. 82,500.00</i>

Fuente: Empresa TISUR

6.6.3 Iniciativas establecidas para cada estrategia de Gestión Social

Estrategia 01: Enfoque hacia nuestros ejes de intervención Social (Salud, Educación, Infraestructura y Bienestar Social) a través de la coparticipación y responsabilidad compartida, teniendo como base las principales necesidades, expectativas e intereses de nuestras líneas de intervención social.

Estrategia 02: Ejecutar y difundir la consolidación de alianzas y programas estratégicos en los ámbitos local, regional y nacional.

Estrategia 03: Fortalecer a las comunidades a través del diseño de estrategias que conlleven a la reducción de la pobreza como parte integral del proceso de desarrollo.

Estrategia 04: Establecer parámetros / indicadores de trabajo coordinado entre TISUR y nuestras líneas de actuación social, que sustenten una relación de confianza.

Estrategia 05: Generar más presencia de RS entre los colaboradores.

Estrategia 06: Desarrollar/gestionar apropiadamente nuestras herramientas de comunicaciones para mantener la percepción positiva de TISUR en la comunidad portuaria.

Estrategia 07: Mantener transparencia en nuestras inversiones asociadas a RSE y fortalecer la difusión de nuestros programas o actividades en este marco.

6.7 EVALUACIÓN ESTRATÉGICA

6.7.1 Matriz de Evaluación estratégica

Objetivos Generales	Objetivos Específicos	Estrategias	Indicador	Responsable	Iniciativa	Propósito	Descripción	Alcance	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
1. Contribuir con el desarrollo sostenible y mejora en la calidad de vida de la comunidad de la provincia de Islay, a través de actividades y programas de Responsabilidad Social en los ejes de Salud, Educación, Infraestructura y Bienestar Social. 2. Reforzar la confianza y compromiso de nuestros colaboradores a través de la Responsabilidad Social interna. 3. Mantener una percepción positiva de Empresa Socialmente Responsable, gestionando apropiadamente nuestras herramientas de comunicación.	1. Desarrollar acciones de Responsabilidad Social Empresarial tomando como base las principales necesidades, expectativas e intereses de nuestras líneas de actuación social. Identificar oportunamente las causas de los conflictos o disturbio socio-ambiental para su inmediata atención y prevención.	Enfque hacia nuestros ejes de intervencion social (salud, educación, infraestructura y bienestar social) a traves de la coparticipacion y responsabilidad compartida, teniendo como base las principales necesidades, expectativas e intereses de nuestras líneas de actuación social.	Porcentaje de Aceptación programas/acciones ejecutados N° de alianzas estrategicas consolidadas	Jefe de Desarrollo Social - Gestor Social	SALUD: Financiamiento de técnicos y médicos especialistas para EE.SS.	Mejorar el número y la calidad de atención en los centros de salud de Islay y Mollendo.	TISUR, en alianza con el Estado y como empresa socialmente responsable, ha decidido cubrir algunos espacios a los que el Estado no llega en el marco de la atención médica a la población, a través de la contratación de técnicos y médicos especialistas destinados a los centros de salud del MINSA de los distritos de Islay y Mollendo, con el objetivo de mejorar la salud y disminuir la transmisión de enfermedades de las poblaciones de nuestra área de influencia.	Red de Salud Islay CLAS Mollendo Población en general												
	2. Contribuir al desarrollo de capital humano y social del área de influencia de la empresa.		Porcentaje de Aceptación programas/acciones ejecutados N° de alianzas estrategicas consolidadas		SALUD: Mejora de Ambientes en EE.SS.	Mejorar la infraestructura de los centros de salud en los distritos de Islay y Mollendo, para facilitar una mejor y mayor atención a la población.	Complementando el financiamiento de médicos y personal técnico, TISUR ha decidido invertir en mejoras de infraestructura e implementación en algunos Establecimientos de Salud en su AI. Los EESS a ser intervenidos son 4: Islay (Matarani); Alto Inclán; Villa Lourdes ; Policlínico San Martín de Porres	Red de Salud Islay CLAS Mollendo Policlinico San Martín de Porres Población en general												
	3. Promover el uso eficiente de los capitales económico, natural y social de la población involucrada.		Porcentaje de Aceptación programas/acciones ejecutados N° de alianzas estrategicas consolidadas		SALUD: Adquisición y Donación de Equipos Especializados para EE.SS.	Minimizar el déficit de equipos/implementos médicos requeridos en los centros de salud de Islay y Mollendo para brindar una mejor atención/diagnóstico a la población.	Esta actividad contempla la compra y donación de equipos e implementos médicos requeridos en los centros de salud de Islay y Mollendo para ampliar y mejorar la atención en las diferentes especialidades médicas que se brindan.	Red de Salud Islay CLAS Mollendo Población en general												
	4. Identificar oportunamente las causas de los conflictos o disturbio socio-ambiental para su inmediata atención y prevención.		Porcentaje de Aceptación programas/acciones ejecutados		SALUD: Financiamiento de personal técnico en Policlínico San Martín de Porres de Mollendo	Financiar el personal técnico para rehabilitación y brindar una atención de calidad a la población en general.	El personal médico que labora en el Policlínico San Martín de Porres trabaja ad honorem, y el personal técnico (5 técnicas de enfermería) es financiado por TISUR, responsable de pagar sus honorarios mensualmente.	Parroquia San Martín Staff Técnico Policlínico San Martín Población en general												
	5. Desarrollar																			

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Página - 80 - de 132

[illegible]

6.8 FUERZA LABORAL Y PROMOCIÓN E INSERCIÓN DE LA MUJER EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

6.8.1 Fuerza Laboral Tisur

Tisur es una empresa creada con el objetivo de promover el desarrollo económico en la región sur, a través de la eficiente actividad portuaria de la provincia de Islay, departamento de Arequipa, el impacto económico y social de Tisur ha sido determinante para el desarrollo comercial y empresarial de la zona, convirtiéndonos en una de las principales fuentes de trabajo y actividades afines.

Dentro del plan de estrategias para mejorar la Relación Puerto-Ciudad se considera también a unos de los stakeholders más importantes de la empresa, los Colaboradores. Al mismo tiempo, estos se encuentran insertos en otro público muy importante, que es la Comunidad, principalmente considerando que más del 70% de los colaboradores de TISUR son oriundos y/o residentes de la provincia de Islay.

El puerto proporciona a la ciudad beneficios sociales y desarrollo económico, y a su vez, debe recibir de la ciudad una fuerza laboral adecuada para sus operaciones.

Actualmente el puerto y sus operaciones son la principal actividad económica, generadora de empleo formal en la zona; tanto en la provincia de Islay como en la de Arequipa,

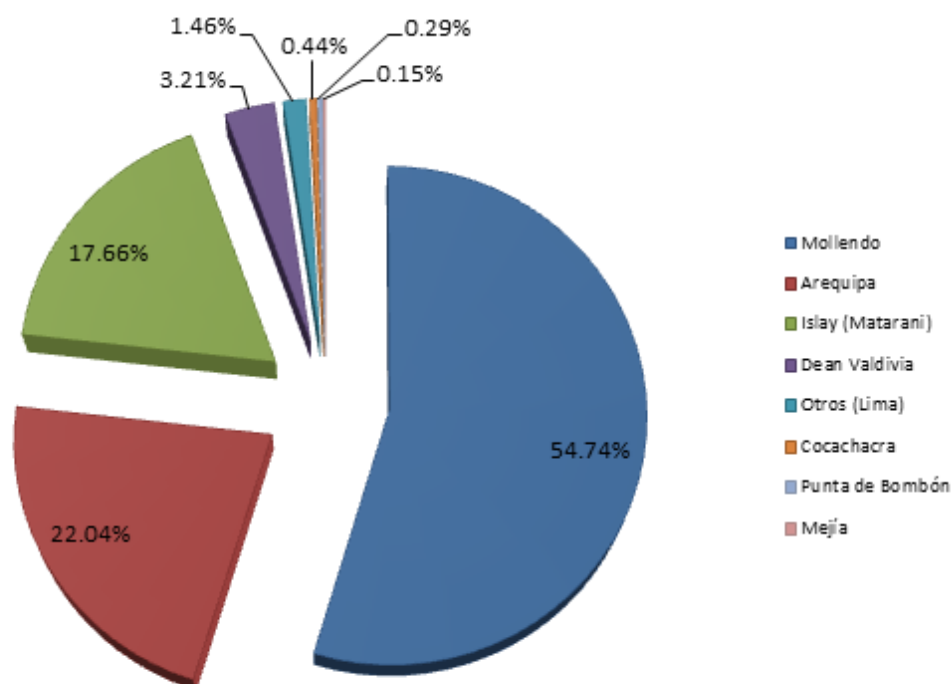
Como parte de las acciones del Puerto para con la comunidad, es el Programa Permanente de Capacitación que promueve el desarrollo personal y profesional de la población que vive en la zona a fin de que puedan trabajar en el puerto, logren una línea de carrera y así se brinde un servicio eficiente a los clientes

Tabla 5: Empleabilidad Regional

Lugar de Residencia	N°	%
Mollendo	375	54.74%
Arequipa	151	22.04%
Islay (Matarani)	121	17.66%
Dean Valdivia	22	3.21%
Otros (Lima)	10	1.46%
Cocachacra	3	0.44%
Punta de Bombón	2	0.29%
Mejía	1	0.15%
Total	685	100%

Fuente: Empresa TISUR

Ilustración 20: Empleabilidad Regional Tisur



Fuente: Empresa TISUR

6.8.2 Clima Laboral

En este contexto, TISUR cuenta con un Plan de Gestión para los Colaboradores 2018 contempla acciones/programas que buscan motivar al colaborador en su desempeño diario y promover su compromiso, y el de su familia, con la empresa.

Partiendo de los resultados de la Encuesta de Clima Laboral 2017, que muestra un 67.10% de aceptación interna en cuenta a la **Gestión para los Colaboradores**, sobre el 62.60% registrado en el periodo 2016, se propone continuar reforzando las dimensiones de menor puntuación a través de programas actividades que integren al colaborador y su familia con la empresa.

Tabla 6: Factor Gestión para los Colaboradores

FACTOR	DIMENSION	PUNTAJE
Gestión para los Colaboradores	Equilibrio y Carga de trabajo	78.50%
	Desarrollo profesional y Capacitación	67.90%
	Reconocimiento e Incentivos	66.40%
	Remuneración y Beneficios	55.70%
	PROMEDIO	67.10%

Fuente: Empresa TISUR

El Terminal se encuentra orientado a mejorar constantemente el clima laboral, para lo cual el área de recursos humanos, encargada de velar por la gestión y desarrollo del personal en la organización, ha implementado, en el transcurso de los años, una serie de medidas para lograr este objetivo.

Entre las principales mejoras implementadas por el área de recursos humanos de TISUR, se encuentran: (a) la difusión de una política de puertas abiertas, (b) la inclusión de un presupuesto de capacitación, (c) el desarrollo de planes internos de capacitación, (d) la mejora permanentemente del ambiente de trabajo, (d) los servicios de

alimentación y transporte gratuito desde y hacia el puerto, (e) la contratación de seguros de vida y salud, (f) reconocimiento al colaborador del mes, (g) Comité de mejoras con la Gerencia General, (h) Sueldo¹⁵, (i) asignación especial por Fallecimiento, (j) uniformes de trabajo. (k) elementos de Protección Personal, (l) campañas de Salud, (m) actividades recreacionales dirigidas a familiares de los colaboradores, (n) programa “Tisur Premia Tu Esfuerzo”, (ñ) becas a hijos de colaboradores en edad escolar, técnica y universitaria que obtengan los primeros puestos, (o) política de desarrollo y promoción Interna, (q) programa de vacaciones útiles, (r) reconocimiento al colaborador más seguro, (s) campaña de Útiles Escolares, canasta navideña, celebración por onomástico, (t) programa “Vida Sana”.

6.8.3 Programa de Inserción de la Mujer en las labores

Portuarias

Históricamente la actividad portuaria fue desempeñada por hombres y en el caso del personal laboral femenino se asoció a actividades de soporte administrativo, sobretodo secretarial.

En 1999, Tisur inicia sus operaciones en Matarani, con una comunidad cuya principal actividad estacionaria era la pesca, en segundo lugar se encontraba el trabajo portuario; las mujeres permanecían desarrollando labores caseras. En 2001, Tisur decide incluir a la mujer en las labores portuarias.

En coordinación con la Municipalidad Distrital de Islay, la empresa convoca a concurso para la función de tarjadoras (encargada de inventariar y verificar el estado de la carga), siendo los requisitos mínimos ser natural de la zona, contar con secundaria completa y la edad entre 25 y 40 años.

Hoy además de tarjadoras, las mujeres ocupan cargos gerenciales, han asumido jefaturas de área, son supervisoras, asistentes de oficina, operadoras de equipo motorizado, gestión de almacén; limpieza, ensaque y practicantes.

El Programa de inserción de la mujer a las labores portuarias promueve el desarrollo personal y profesional de la mujer de la provincia de Islay.

6.8.3.1 Objetivo General

Promover el desarrollo personal y profesional de la mujer de la provincia de Islay, destacando sus características innatas, fortaleciendo su bienestar económico y familiar. Incrementar la eficiencia de nuestras operaciones, la credibilidad de nuestros servicios y la confianza de nuestros clientes.

6.8.3.2 Objetivo Específico

- *Desarrollo empresarial basado en la diversificación de género.*
- *Cambio socio cultural a partir del desarrollo de capacidades técnico – profesionales de la mujer de la provincia de Islay.*
- *Brindar oportunidades laborales a las mujeres de la provincia de Islay..*
- *Demostrar que el desarrollo sostenible de una organización, está íntimamente ligado al bienestar de quienes la conforman y el entorno de sus integrantes*

6.8.3.3 Grupos de interés

Trabajadoras portuarias del proyecto: mujeres de la provincia de Islay, capacitadas por TISUR para su inserción y promoción en labores portuarias.

6.8.3.4 Beneficios del programa

- ✓ *A la fecha este proyecto ha beneficiado a 114 trabajadoras portuarias de la provincia de Islay.*
- ✓ *En la actualidad el 22% de trabajadoras portuarias fueron promovidas.*
- ✓ *132 dependientes entre cónyuges e hijos se benefician con los Seguros de salud*

- ✓ Pueden brindar una mejor educación a sus hijos, actualmente son beneficiados 87 niños en edad escolar y 31 con estudios superiores.
- ✓ Capacitación constante para su desarrollo personal y profesional.
- ✓ 38 de nuestras colaboradoras son el único aporte económico de su familia
- ✓ Fortalecimiento de su capacidad económica y de su calidad de vida y la de su familia

La colocación de personal femenino en diferentes áreas del puerto permitió a la empresa mejorar sus procesos.

Tisur capacita a las trabajadoras en diferentes actividades con la finalidad de promover su desarrollo personal y profesional a fin de que puedan acceder a la línea de carrera y brindar un servicio eficiente a los clientes. A la fecha, el 12% de trabajadoras portuarias han sido promovidas.

La inserción y promoción de la mujer de la provincia de Islay en las labores portuarias ha producido un efecto multiplicador, ya que otras entidades que conforman la comunidad portuaria han copiado el modelo de Tisur para integrar a la mujer en estas actividades.

Ilustración 21: Operadora de Equipo Motorizado



Fuente: Empresa Tisur

6.9 PROYECTO MUSEO IN SITU TISUR

6.9.1 INTRODUCCION

Este proyecto, suma el interés de proteger el patrimonio, evaluando el potencial que contiene el lugar, debido a que posee un soporte material artificial pre-existente.

En la actualidad, otros países latinoamericanos consideran que priorizar la cultura es igual a generar un gran crecimiento en el desarrollo del país. En el Perú, existen edificios históricos declarados patrimonios que se dejan deteriorar, mientras que los que son intervenidos, terminan en proyectos tímidos, en el sentido, que no tienen la capacidad para resolver problemas de fondo, perdiendo la oportunidad de dar a conocer nuestra historia al mundo y adicionar un foco generador de ingresos, mediante el turismo cultural-histórico que pueda ayudar a financiar otros proyectos. Es importante para la proyección del país desde un punto de vista económico, sociológico y cultural, que se refuerce la cultura en el Perú.

La proyección del trabajo, se basa en el aporte de brindar una solución a la problemática de la provincia de Islay sobre la falta de diseño en sus espacios en este caso privados, donde muestra un gran panorama de un solo formato universal para generar estos espacios, que son habitados por una sociedad peruana que tiene otras costumbres.

6.9.2 OBJETIVO

Proponer un proyecto basado en el diseño de un museo de sitio utilizando la planimetría dando como resultado un diseño arquitectónico que protege el patrimonio arqueológico de la provincia de Islay.

6.9.2.1 Objetivo específicos

- a) *Unir la calle con el espacio antiguo para ser recorridos y reconocidos por el público como el hito cultural antiguo sin fragmentar la ciudad.*
- b) *Generar mejor calidad de vida mediante actividades de carácter histórico, cultural, descanso entretenimiento y deporte.*
- c) *Mejorar la relación puerto – ciudad al ser un prototipo para intervenir las diversas zonas arqueológicas urbanas que están distribuidas en el distrito de Islay.*

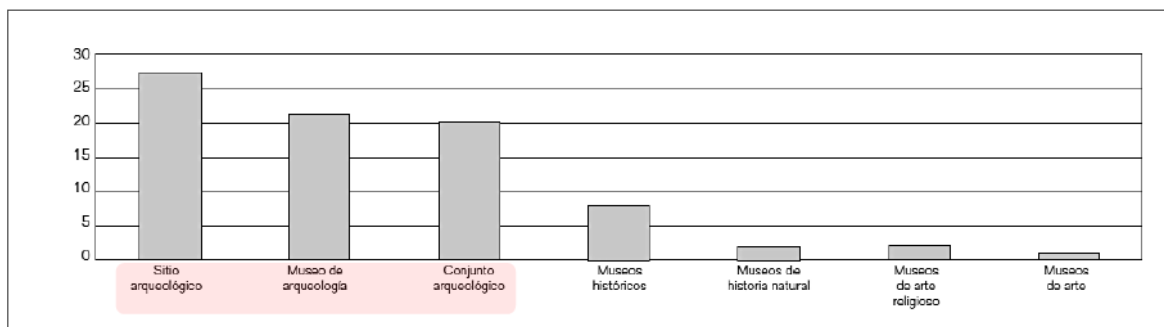
6.9.3 LIMITACIONES

- a) *Respetar las estructuras de los edificios antiguos, nombrados patrimonio cultural aplicando la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.*
- b) *El proyecto de intervención es dependiente del proceso de excavación de la arqueología cuyas actividades son paralelas.*
- c) *Los presupuestos destinados a la conservación e intervención del patrimonio cultural y monumentos históricos de la nación son reducidos, y en contrapartida los costos son elevados.*

6.9.4 MUSEOS DE SITIO ARQUEOLÓGICOS EN EL PERÚ

En Perú existen alrededor de 81 museos y centros arqueológicos que están bajo la administración del Ministerio de Cultura.

Ilustración 22: Tipos de Museos que ofrece el Perú



Fuente: INC y elaboración IDI-EDEPTH-USMP

6.9.5 SITUACION LEGAL

El INC emitió la Declaración de Patrimonio Cultural de la Nación, con Resolución Directoral Nacional N° 700 en Mayo 2006, faltando el expediente técnico de delimitación de esta Zona Histórica.

El INC Arequipa ha propuesto como área total del Sitio Arqueológico/Histórico sea de 280, 139.91 m² (28.01 Ha) a la Dirección de Arqueología del INC.

Los sitios arqueológicos son propiedad del Estado y estos son considerados zonas intangibles donde únicamente es permitido implementar el Museo del Sitio y Los Servicios Complementarios.

6.9.6 VIABILIDAD

Este es un proyecto necesario cuya implantación es dependiente de las buenas intenciones en favorecer al distrito de Islay y proteger el patrimonio cultural arqueológico, mediante una intervención, con el fin de darle la imagen de un hito histórico integrado, donde la cultura e identidad histórica una al puerto y a la ciudad logrando un punto de inclusión social.

6.9.6.1 Viabilidad económica

a) *Para la investigación, será financiado por TISUR con la debida autorización del Ministerio de Cultura quienes autoricen la financiación.*

Durante la investigación se mostrarán ejemplos de indicadores y estadísticas que se podrían aplicar y sustentar las ideas de potenciar un foco turístico dormido, en el puerto de Matarani distrito de Islay.

6.9.6.2 Viabilidad social

a) *El proyecto significa una apertura a la convivencia de las personas en una nueva área urbana donde la historia es expresada públicamente en un ambiente de inclusión social.*

b) Se busca posicionar el sector cultural como parte del desarrollo de la sociedad.

6.9.6.3 Viabilidad operativa

El proyecto deberá trabajar acatando las normas y reglamentos que provienen en este caso del INC así como también el Ministerio de Cultura y su reciente modo de operar.

6.9.7 PUEBLO VIEJO ISLAY

Desde el punto de vista arqueológico, Islay viejo está constituido por el agrupamiento de dos áreas que son generadoras de actividad y establecen relaciones entre si. Cada área cumple un papel definido en la conformación social y económica de sus habitantes, siendo estas, la base de aglutinación de sus pobladores. Se consideran como áreas constituyentes del asentamiento:

- 1. El pueblo, área urbana o de habitación y*
- 2. El puerto o área de actividad marítima. Integrante del área urbana, aunque separada de ella, debe considerarse el área del cementerio o panteón.*

Tal como ya se ha mencionado, en el Puerto de Islay se destacan tres áreas o sectores: el pueblo, el puerto y el cementerio. El primero de planta en damero, con calles longitudinales y transversales y una plaza central. El sector del puerto con el muelle, la aduana, la plaza y almacenes. Finalmente, el cementerio, un tanto aislado del pueblo y, sobre el cual hoy se asienta Villa TISUR.

6.9.7.1 Área del puerto

En el siglo XIX, Islay, figura entre los cuatro puertos mayores más importantes de la costa del Perú.

De acuerdo a testimonios de la época, consistía en una ensenada defendida por una punta que se introducía en el mar. Era relativamente pequeño y se hallaba rodeado de grandes peñascos

e islotes que dificultaban el acoderado de las naves. El área, tal como se apreciaba actualmente, no tiene playa y se halla rodeada totalmente de acantilados rocosos, cortados a pico, que forman una barrera elevada contra la que chocan las olas del mar.

El puerto se halla separado de la población por la diferencia de altura existente entre ambos, siendo su límite la Plaza de la Aduana y los edificios circundantes, pero, a su vez, está unido a ella mediante un camino que asciende del muelle a la plaza, y del que aun se conservan sus huellas.

Esta área es la que en el transcurso del tiempo ha sufrido las mayores modificaciones y también la más destruida. Fue cortada para la construcción de la línea férrea Islay-Mollendo. Removida para la ampliación del muelle y la construcción del emisor de desagüe. Finalmente, nivelada para la edificación de diversas obras civiles.

Actualmente, queda parte de la aduana y los cimientos del fuerte. Han desaparecido totalmente el muelle, la garita del muelle y un edificio (probablemente un almacén).

La aduana era un sólido edificio de adobes, de dos plantas, de aproximadamente 740 m². La planta baja servía de oficinas y almacenes, mientras que en la planta alta, rodeada de un balcón de madera, se encontraban las habitaciones de los empleados.

6.9.7.2 Excavaciones

En el Anexo II se podrá ver con mayor detalle las excavaciones y estudios realizados en el Pueblo Viejo de Islay. La recolección de material de superficie se realizó en forma no selectiva, por sectores previamente establecidos de acuerdo a las características de organización del establecimiento y de los accidentes geográficos que se consideraron significativos. Se establecieron 15 sectores consecutivos, de Norte a Sur, en forma de fajas horizontales de 100 m de largo por 50 m de ancho cada una, numeradas correlativamente de 1 a 15.

Con fines analíticos se excavaron 8 pozos de prueba, de 1,50 m de largo por 1 m de ancho cada uno, en sitios que se consideraron apropiados para obtener información significativa sobre el asentamiento.

La excavación se hizo por estratos naturales hasta alcanzar el suelo natural.

6.9.7.3 Restos Culturales

Según el Anexo II detallado al final del estudio, de la recolección de superficie y la excavación de los pozos de prueba se ha obtenido un significativo conjunto de restos culturales que, de acuerdo a la materia prima en que fueron manufacturados, se han agrupado en 7 categorías: cerámica, vidrio, tejido, metal, madera, cuero y papel. A las que se agregan huesos de animales y restos vegetales diversos

En la provincia de Islay se han identificado yacimientos de antigüedad precerámica (5000 a.C.) constituidos mayormente por concheros, en la faja litoral, y emplazamientos temporales, en las lomas.

En estos sitios, la presencia de artefactos líticos: puntas de proyectil, raspadores y morteros; tejidos anillados y cuentas de concha, sugieren la presencia de focos de poblaciones, permanentes o estacionales, que vivieron de la pesca, caza y recolección de las playas y lomas costeñas.

6.9.8 EL PROYECTO

La proyección está pensada para lograr un espacio para la circulación de las personas, generando la interacción entre ellas donde la comunicación es el elemento enriquecedor que forma una cultura de identificar y ser identificados con los que nos rodean y con el patrimonio. Las huellas subterráneas son el vacío y módulos de las mismas proporciones que formarán el programa arquitectónico planteado, esto incluye los recorridos del museo creando una nueva tipología de urbanismo.

Este espacio debe inspirar al ser humano, el sentido de libertad, dentro de la gran masa de ciudad en la que se encuentra, esa libertad lo lleva a tener un tiempo y espacio vivencial que se puede explicar cómo la experiencia sensorial que desarrolla el individuo.

6.9.8.1 El usuario

El usuario experimentará el recorrido de manera: semi-público es decir serán los espacios interiores cerrados donde experimentarán un recorrido histórico por medio de un museo arqueológico del sitio; que serán dirigido por guías profesionales, instruyendo sobre la historia del patrimonio.

6.9.8.2 El programa arquitectónico

El siguiente programa arquitectónico del Museo in situ TISUR, tiene referencias en proyectos nacionales e internacionales donde los espacios y áreas se han basado en un programa de necesidades siguiendo los siguientes pasos:

- 1. Determinar la tipología del edificio*
- 2. Determinar número de personas que utilizarán los espacios*
- 3. Determinar necesidades actuales y futuras*
- 4. Establecer los espacios que se proponen para satisfacer las necesidades.*
- 5. Considerar el área que ocuparán el mobiliario.*
- 6. Calcular el área total de cada espacio basado en el número de usuarios (aforo) y mobiliario.*

6.9.8.3 Ubicación Museo in situ TISUR

El museo se encuentra ubicado en el distrito de Islay, en lo que denominaremos Pueblo Viejo Islay.

Ilustración 23: Ubicación Museo in Situ TISUR



Fuente: Investigaciones Arqueológicas Golder Asociatttes

6.9.8.4 Accesibilidad del proyecto

Museo de sitio

Se realizara un único acceso de manera externa, donde los usuarios podrán ingresar por medio de un sendero peatonal hasta la ubicación ubica el museo de sitio.

El ingreso principal es por la la Vía asfaltada hacia villa el Pescador.

6.9.8.5 Volumen y forma

El ambiente proyectado para el museo in situ es de forma rectangular, mientras que el pueblo viejo está compuesto por un conjunto de manzanas con calles y muros de piedra y adobe, algunos se aprecian en buen estado.

6.9.8.6 Propuestas de diseño

Propuesta de diseño arquitectónico

En resumen las edificaciones que aun se encuentran de pie son el espacio habitable del museo de sitio, y a la vez es una memoria del proceso de investigación arqueológica que queda enmarcada por medio de una arquitectura.

Propuesta de diseño estructural

El ambiente del museo donde se mostraran las piezas rescatadas se construirá en base a muros de Concreto, que a la vez se estucaran con las piedras que conformaban las edificaciones del antiguo Pueblo de Islay,. Como resultado tenemos un modelo que simulara las casas del entonces Pueblo Viejo de Islay.

6.9.8.7 Costo

*El costo del Museo in Situ tendrán un valor aproximado de **\$100,000.00** los cuales se distribuirán en la construcción del museo de sitio:*

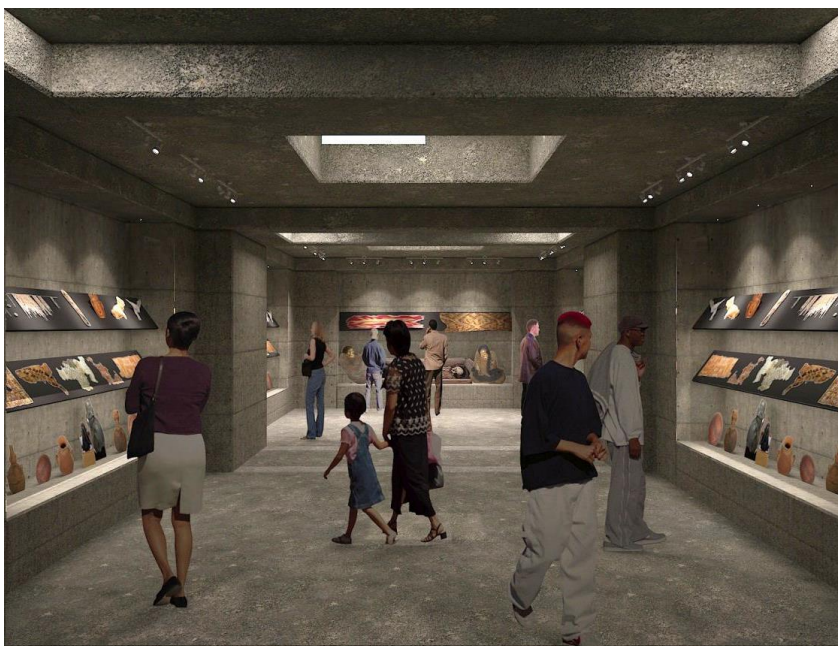
- *Construcción*
- *Mobiliario del museo*
- *Mejoramiento de accesos*
- *Señalización e iluminación del circuito del antiguo Pueblo Viejo de Islay*

Ilustración 24: Pueblo Viejo de Islay –Vista Antigua Aduana



Fuente: Área Proyectos TISUR

Ilustración 25: Recorrido del museo – salas de exhibición



Fuente: Área Proyectos TISUR

6.9.9 Problemática INC

- *Dentro del área de concesión se ubican los restos históricos de lo que fuera el Pueblo Viejo de Islay.*
- *El área ha sufrido significativas modificaciones y cambios como por ejemplo, la construcción de la línea férrea Islay – Mollendo, remoción en la ampliación del muelle, el desagüe y la nivelación para la construcción de obras civiles.*
- *El INC emitió la Declaración de Patrimonio Cultural de la Nación, con Resolución Directoral Nacional N° 700 en Mayo 2006, faltando el expediente técnico de delimitación de esta Zona Histórica.*
- *El INC Arequipa ha propuesto como área total del Sitio Arqueológico/Histórico sea de 280, 139.91 m² (28.01 Ha) a la Dirección de Arqueología del INC.*
- *Esta propuesta afecta significativamente el área portuaria y además excede significativamente el área realmente ocupada por los vestigios históricos.*
- *Tisur propone patrocinar el estudio y recuperación de los vestigios históricos con valor, a fin de ubicarlos en un museo de sitio y disponer de toda el área para el desarrollo portuario futuro.*

7 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1 CONCLUSIONES

- ✓ *En el puerto de Matarani se efectúan importaciones y exportaciones desde y hacia más de treinta países, siendo un puerto de tránsito que conecta el sur del Perú con el mundo; actualmente el puerto y sus operaciones son la principal actividad económica, generadora de empleo formal en la zona.*
- ✓ *La relación Puerto de Matarani y su zona de influencia directa profundiza más allá sobre la búsqueda de la imagen de la empresa, y buscan 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 mejor su trabajo y desarrollarse, permitiendo a largo plazo generar un impacto más responsable en la provincia 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.*
- ✓ *El presupuesto destinado a los programas/acciones considerados en mejorar la Relación Puerto Ciudad no representa un gasto, sino una inversión social que debe verse reflejada en el cumplimiento de los objetivos del Plan.*
- ✓ *TISUR seguirá impulsando el potencial de la mujer por medio de capacitaciones, dándoles oportunidades laborales y mejorar su calidad de vida.*
- ✓ *El puerto proporcionará a la ciudad beneficios sociales y desarrollo económico, y a su vez, debe recibir de la ciudad una fuerza laboral adecuada para sus operaciones por lo cual parte de las estrategias a implementar en el desarrollo Puerto - Ciudad debe ser integral, y enfocada a la generación de capital humano.*

- ✓ 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.

7.2 RECOMENDACIONES

- Es esencial que la población de Islay (área de influencia directa) tome conciencia de la relevancia que supone contar con un puerto en su configuración debido al papel que juega éste en la cadena logística y los grandes beneficios que aporta a la ciudad, ya sea por su condición de transporte marítimo, como nodo de transferencia y por su función de plataforma logística, pues a su vez los puertos son motores de desarrollo local y regional de gran impacto económico y social.
- Utilizar el presente Plan de Gestión para el desarrollo Puerto Ciudad – 2018 como herramienta fundamental en el desarrollo y seguimiento de actividades y programas socio-ambientales de la empresa.
- Lograr un conocimiento mutuo de los retos: realizar reuniones con la comunidad donde se tomen en cuenta las necesidades de ambas partes, lo que permitirá formular planes unificados para el desarrollo el puerto y la ciudad que logren minimizar aspectos negativos tales como tráfico, efectos ambientales, empleo, seguridad, entre otros.
- Dar a conocer el Plan a todas las partes interesadas y potencialmente interesadas, con el fin de contribuir a su implantación.
- Mantener las capacitaciones continuas al género femenino de la zona; las capacitaciones generan mayores aptitudes, conocimientos y habilidades
- TISUR podrá propiciar el desarrollo de diferentes proyectos que contribuyan a la protección del patrimonio arqueológico, y permitan además fomentar lugares de recreación y sano esparcimiento de la población.

8. ANEXOS Y BIBLIOGRAFÍA

8.1 ANEXOS

ANEXO I : INFORME ESTUDIO DE IMAGEN CORPORATIVA EN LA OPINIÓN DE LOS POBLADORES DE LOS DISTRITOS DE ISLAY Y MOLLENDO - ENERO DE 2018

a) Antecedentes

Terminal Internacional del Sur S.A. (Tisur) es una empresa perteneciente al Grupo Romero, creada con el objetivo de promover el desarrollo económico en la región sur, a través de la eficiente actividad portuaria de la provincia de Islay, departamento de Arequipa. Uno de los principales objetivos de la empresa es coexistir en armonía con las comunidades de Islay y Mollendo por lo cual se requiere una labor continua de seguimiento que evidencie las verdaderas opiniones, inquietudes, requerimientos de los pobladores así como una medición del impacto de los distintos programas sociales implementados por Tisur. En este contexto, la empresa se encuentra en la necesidad de medir las opiniones de los pobladores en los distritos de influencia y el impacto que ha generado los distintos proyectos que han sido ejecutados en la zona.

Ante este requerimiento, presentamos nuestro informe “Estudio de seguimiento de imagen corporativa y de medición del impacto social de los programas ejecutados en los distritos de Islay y Mollendo”, y agradecemos la oportunidad brindada.

b) Objetivo General y Temas a Indagar

Objetivo general

Llevar a cabo una encuesta de opinión en los distritos de Islay y Mollendo que permita a TISUR conocer la aceptación pública de la empresa y sus operaciones, así como la opinión con respecto a diversos temas de interés.

Temas a Indagar

- *Opinión y aceptación de Terminal Internacional del Sur.*
- *Opinión y aceptación de las actividades portuarias en general.*
- *Opinión y aceptación de la puesta en marcha del “Amarradero F”, exclusivo para recepción y embarque de minerales.*
- *Opinión sobre el posible financiamiento de proyectos y obras en general por parte de TISUR.*
- *Opinión y aceptación de posibles programas sociales promovidos por TISUR.*
- *Opinión sobre el impacto ambiental de las operaciones portuarias en general, así como el futuro impacto del “Amarradero F”.*

c) Metodología

Encuesta de opinión y medición del nivel de aceptación de TISUR

A partir de una muestra representativa de las poblaciones de los distritos de Islay y Mollendo, se llevó a cabo una encuesta para conocer, entre otros temas de interés, el nivel de aceptación que tiene TISUR en su zona de influencia.

- **Población objetivo:** *Universo urbano (hombres y mujeres) de 18 a 54 años de edad, de los distritos de Islay y Mollendo.*
- **Tipo de muestreo:** *Se realizará un muestreo aleatorio estratificado proporcional por edad y sexo, realizando en cada una de las sub*

poblaciones muestreos aleatorios simples para la selección de los conglomerados, manzanas y viviendas.

- **Detalle de la muestra:**

Muestra: 374 personas.

Margen de error: Con un nivel de confianza de 95%, el margen de error calculado para los resultados obtenidos es de **+/- 5%**, asumiendo la máxima dispersión de la proporciones poblacionales ($p=q=0.5$). (No considera efectos de diseño muestral y de la tasa de respuesta.

d) Resultados

Filtros utilizados en la encuesta

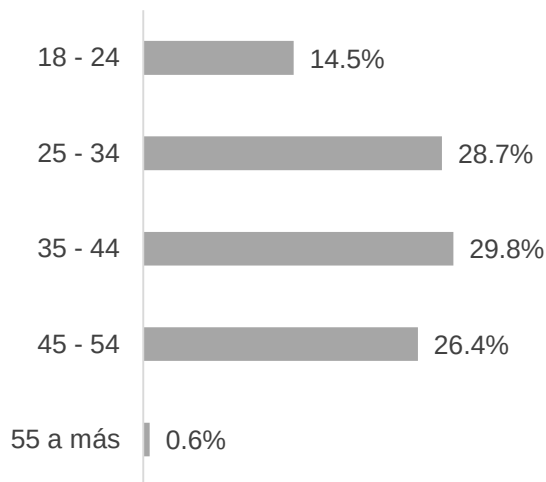
A. ¿Vive usted en los distritos de Islay y/o Mollendo desde hace más de 3 años?

1. Sí 2. No

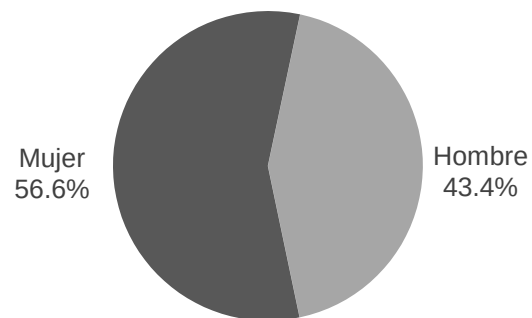
(SI RESPONDE NO, TERMINE LA ENCUESTA)

■ **Caracterización de la muestra**

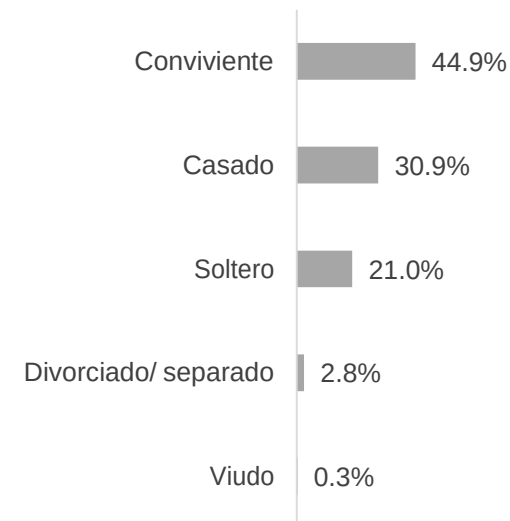
Edad



Sexo

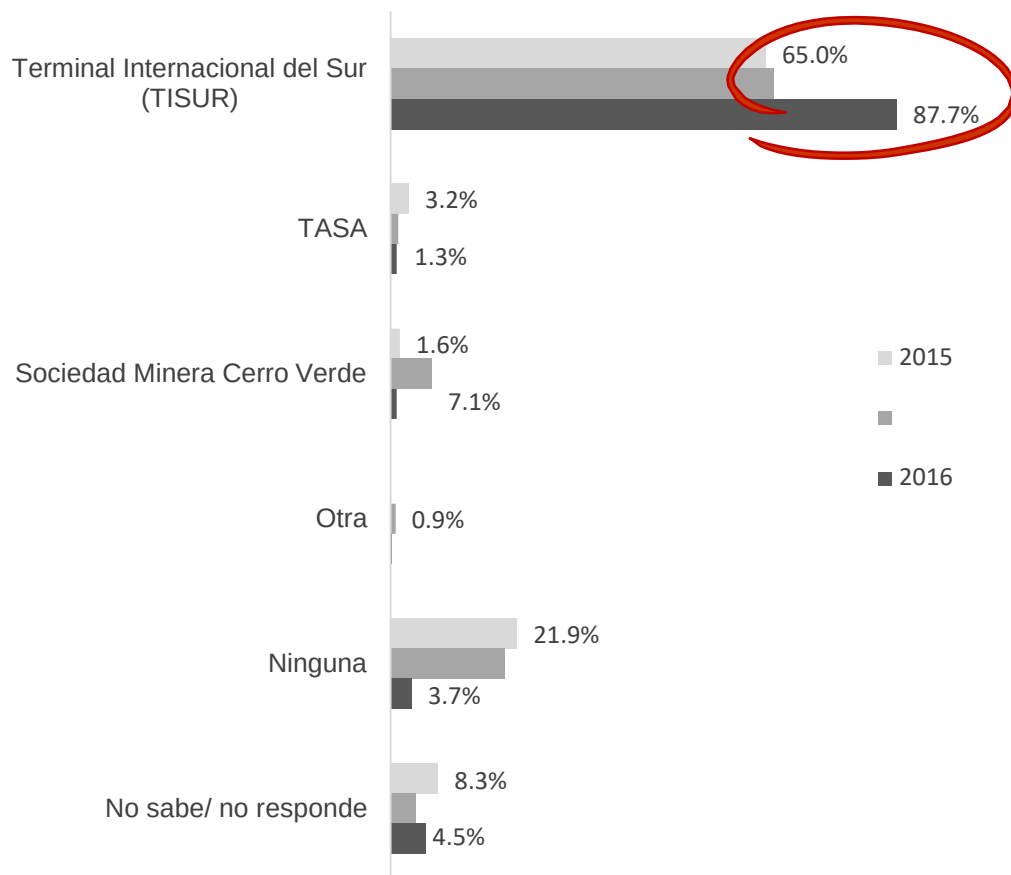


Estado civil



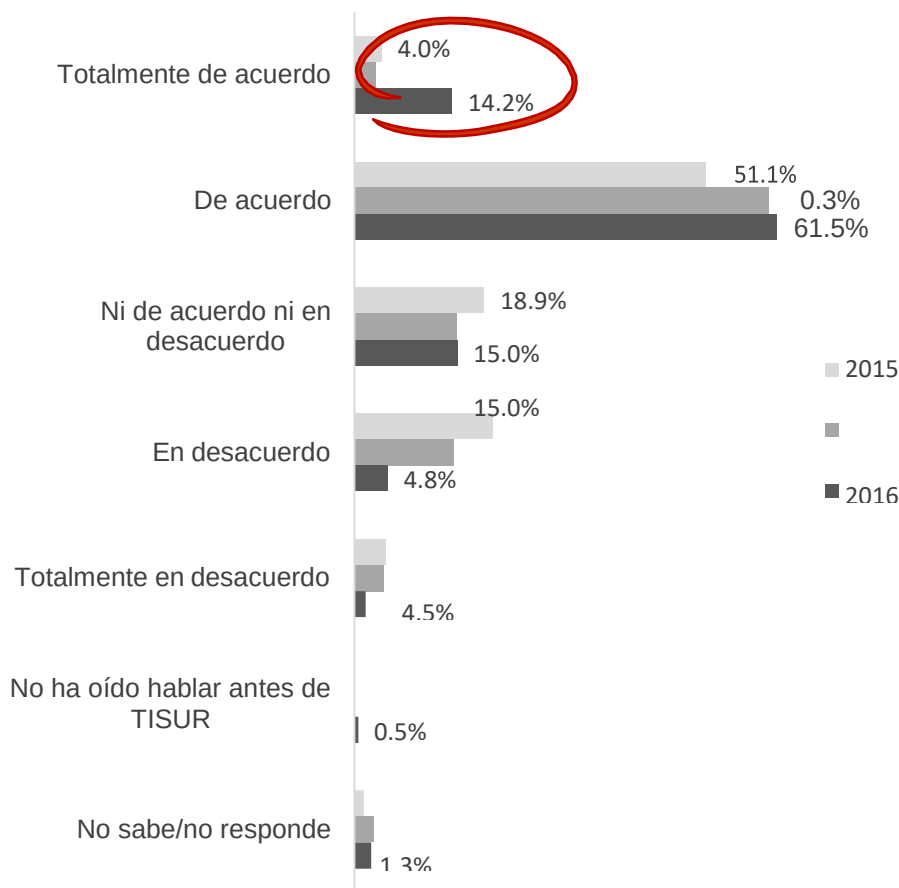
Empresas privadas, operaciones portuarias y TISUR

Según su opinión, ¿qué empresa privada genera el mayor impacto positivo o aporte para el desarrollo de su distrito?



	Mollendo	Islay	Total
Terminal Internacional del Sur (TISUR)	76.6%	98.9%	87.7%
TASA	2.1%	0.0%	1.1%
Sociedad Minera Cerro Verde	1.1%	1.1%	1.1%
Otra	0.5%	0.0%	0.3%
Ninguna	7.4%	0.0%	3.7%
No sabe/ no responde	12.2%	0.0%	6.1%

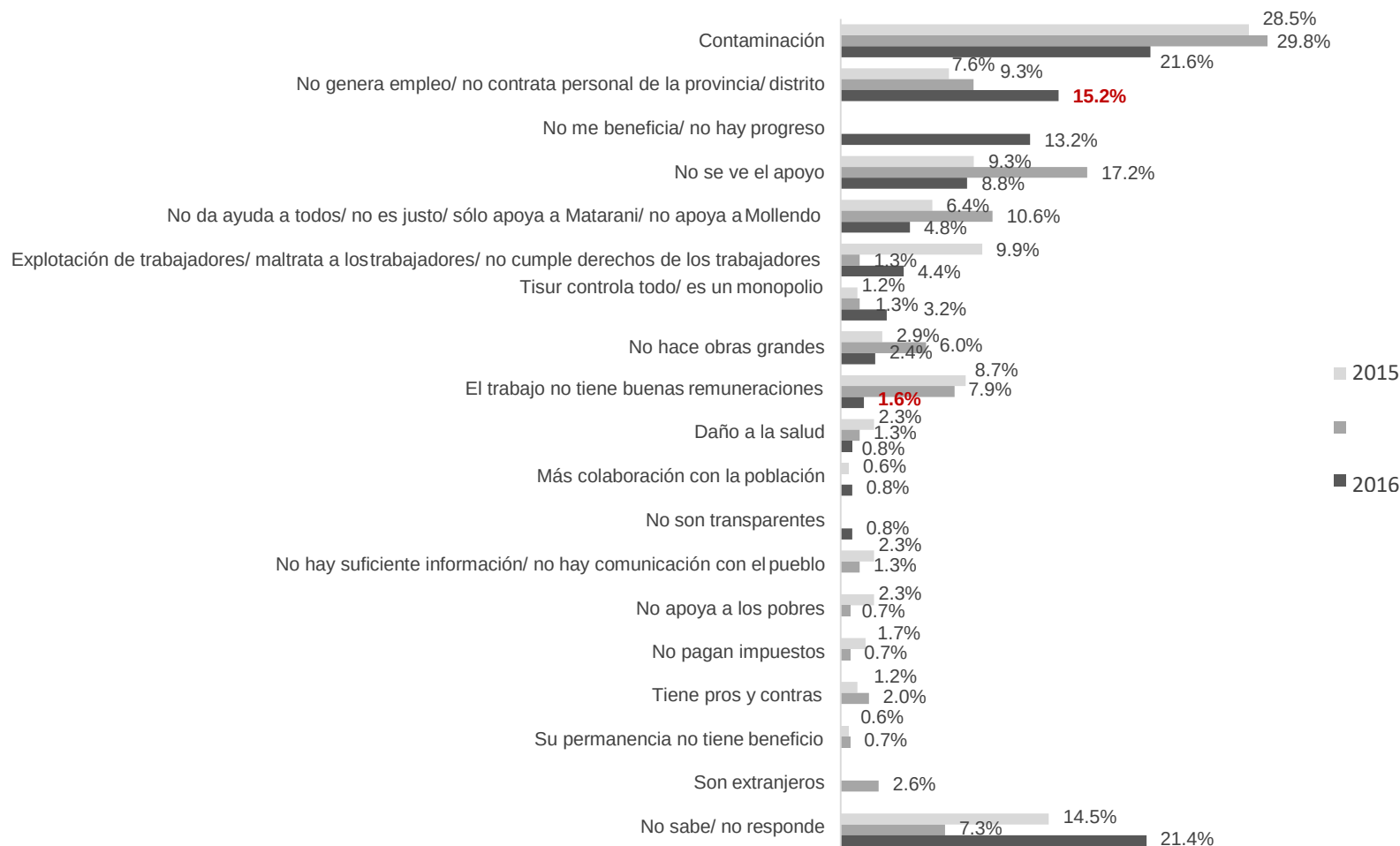
¿Qué tan de acuerdo o en desacuerdo está con la presencia del Terminal Internacional del Sur (TISUR)?



	Mollendo	Islay	Total
Totalmente de acuerdo	13.8%	14.5%	14.2%
De acuerdo	58.0%	65.1%	61.5%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15.4%	14.5%	15.0%
En desacuerdo	3.7%	5.9%	4.8%
Totalmente en desacuerdo	3.2%	0.0%	1.6%
No ha oído hablar antes de TISUR	1.1%	0.0%	0.5%
No sabe/no responde	4.8%	0.0%	2.4%

¿Por qué?

Personas que afirmaron estar ni de acuerdo ni en desacuerdo, en desacuerdo o en total desacuerdo con la presencia de Tisur

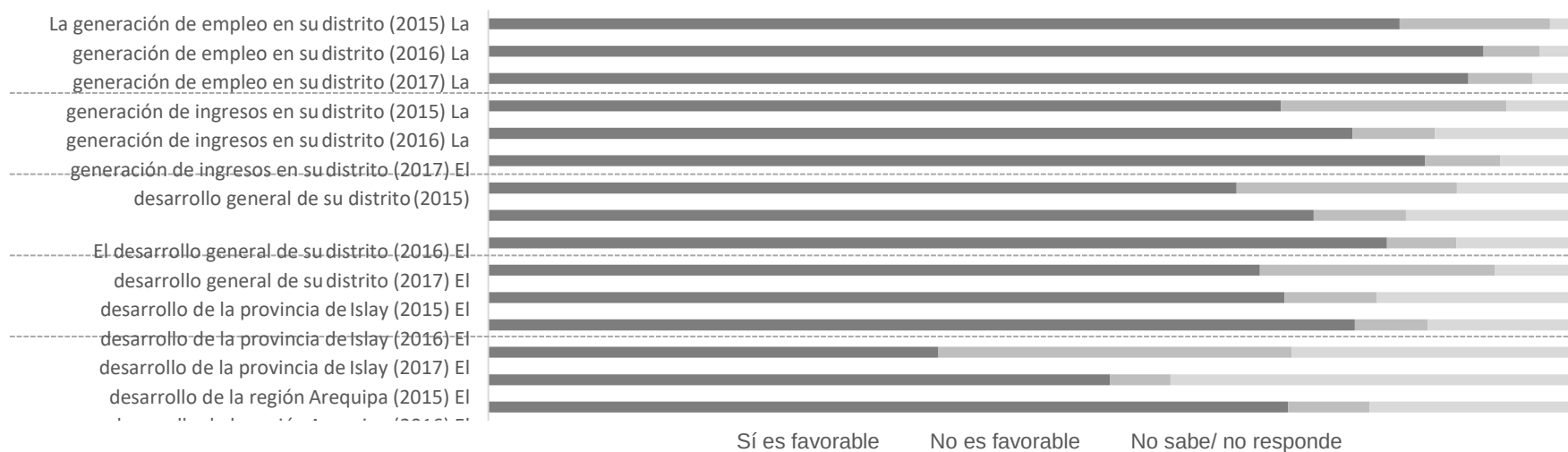


Notas:

- Respuesta espontánea.
- Algunos encuestados que respondieron estar totalmente de acuerdo o acuerdo con las operaciones de TISUR, decidieron contestar esta pregunta.

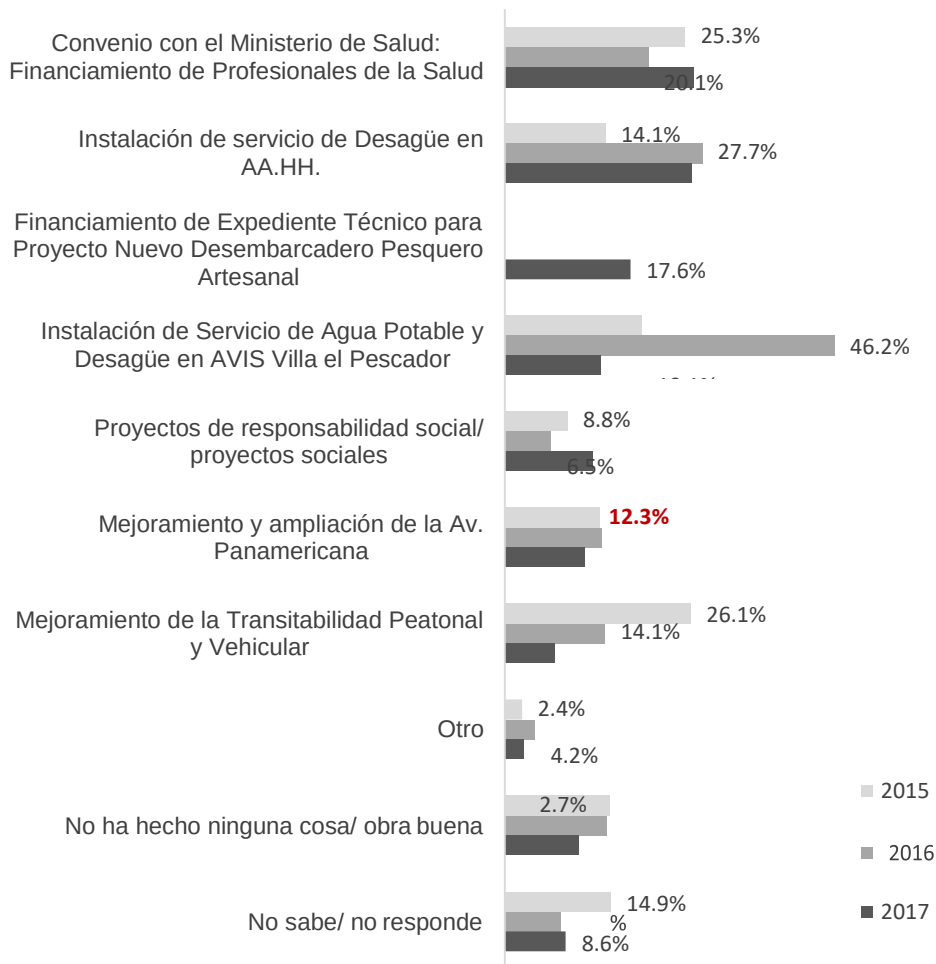
Número de observaciones: 172 (2015), 151 (2016), 80 (2017).

¿Cree usted que la actividad portuaria es favorable o no es favorable para...?



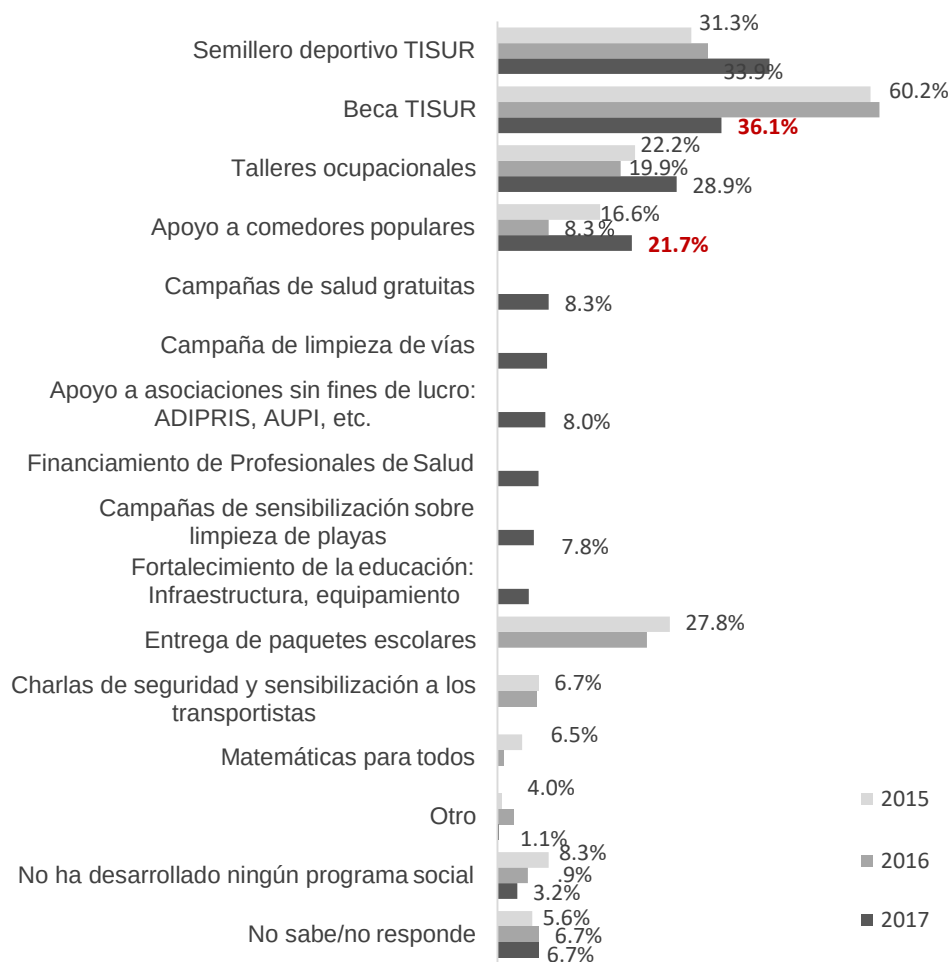
	Mollendo			Islay			Total		
	Sí es favorable	No es favorable	No sabe/ no responde	Sí es favorable	No es favorable	No sabe/ no responde	Sí es favorable	No es favorable	No sabe/ no responde
La generación de empleo en su distrito	88.8%	5.9%	5.3%	91.4%	5.9%	2.7%	90.1%	5.9%	4.0%
La generación de ingresos en su distrito	84.0%	6.9%	9.0%	88.2%	7.0%	4.8%	86.1%	7.0%	7.0%
El desarrollo general de su distrito	81.9%	5.9%	12.2%	83.3%	7.0%	9.7%	82.6%	6.4%	11.0%
El desarrollo de la provincia de Islay	77.7%	6.4%	16.0%	81.7%	7.0%	11.3%	79.7%	6.7%	13.6%
El desarrollo de la región Arequipa	66.5%	6.4%	27.1%	80.6%	8.6%	10.8%	73.5%	7.5%	19.0%

En general, ¿cuáles diría usted que son las tres mejores cosas que ha hecho TISUR por la comunidad de su distrito?



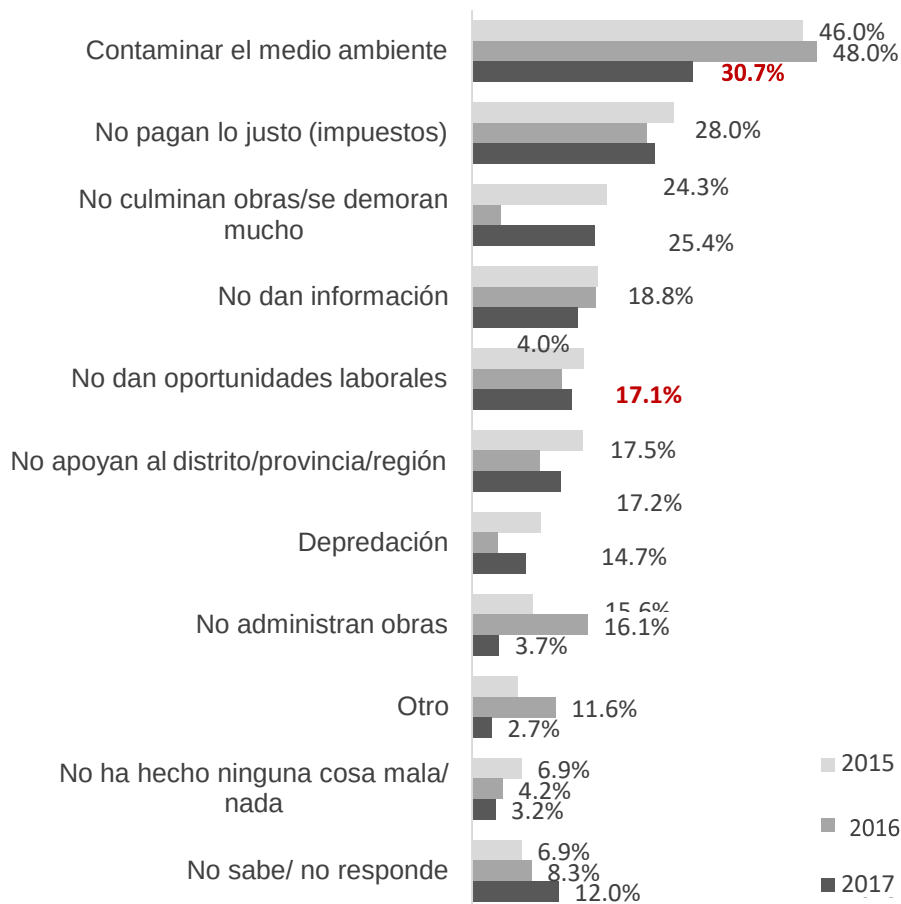
	Mollendo	Islay	Total
Convenio con el Ministerio de Salud: Financiamiento de Profesionales de Salud	25.5%	27.4%	26.5%
Instalación de servicio de Desagüe en los AA.HH.	6.4%	46.2%	26.2%
Financiamiento de Expediente Técnico para Proyecto Nuevo Desembarcadero Pesquero Artesanal	18.6%	16.7%	17.6%
Instalación de Servicio de Agua Potable y Desagüe en AVIS Villa el Pescador	3.7%	23.1%	13.4%
Proyectos de responsabilidad social/ proyectos sociales	18.6%	5.9%	12.3%
Mejoramiento y ampliación de la Av. Panamericana	10.1%	12.4%	11.2%
Mejoramiento de la Transitabilidad Peatonal y Vehicular	9.6%	4.3%	7.0%
Otro	1.1%	9.7%	2.7%
No ha hecho ninguna cosa/ obra buena	18.6%	2.2%	10.4%
No sabe/ no responde	14.4%	2.7%	8.6%

En general, ¿cuáles diría usted que son los tres mejores programas sociales que ha desarrollado TISUR para su distrito?



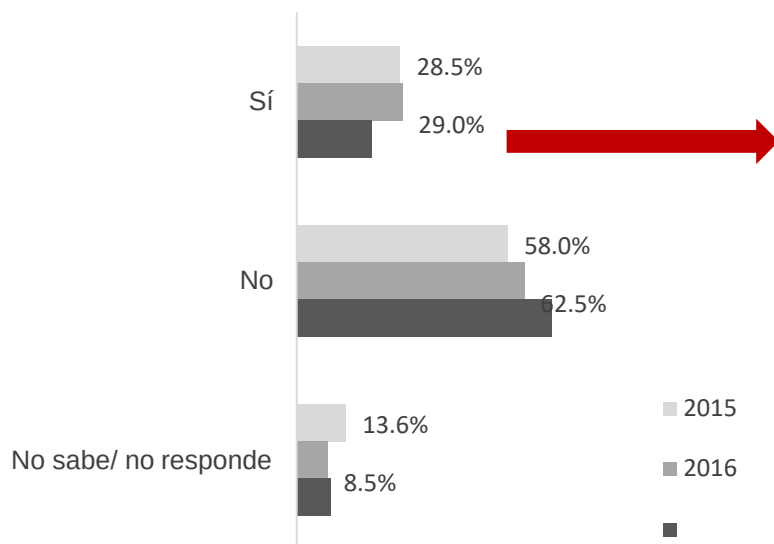
	Mollendo	Islay	Total
Semillero deportivo TISUR	41.0%	46.8%	43.9%
Beca TISUR	25.0%	47.3%	36.1%
Talleres ocupacionales	9.6%	48.4%	28.9%
Apoyo a comedores populares	20.2%	23.1%	21.7%
Campañas de salud gratuitas	7.4%	9.1%	8.3%
Campaña de limpieza de vías	3.7%	12.4%	8.0%
Apoyo a asociaciones sin fines de lucro: Albergue de niños (Mollendo), ADIPRIS, AUPI, Policlínico SMP	8.5%	7.0%	7.8%
Financiamiento de Profesionales de Salud	4.8%	8.6%	6.7%
Campañas de sensibilización sobre limpieza de playas	8.5%	3.2%	5.9%
Fortalecimiento de la educación: Infraestructura, equipamiento, capacitación docente	6.9%	3.2%	5.1%
Otro	0.5%	0.0%	0.3%
No ha desarrollado ningún programa social	6.4%	0.0%	3.2%
No sabe/no responde	11.2%	2.2%	6.7%

En general, ¿cuáles diría usted que son los tres peores cosas que ha hecho TISUR en su distrito?



	Mollendo	Islay	Total
Contaminar el medio ambiente	17.0%	44.6%	30.7%
No pagan lo justo (impuestos)	20.7%	30.1%	25.4%
No culminan obras/se demoran mucho	13.8%	20.4%	17.1%
No dan información	17.6%	11.8%	14.7%
No dan oportunidades laborales	22.9%	4.8%	13.9%
No apoyan al distrito/provincia/región	6.9%	17.7%	12.3%
Depredación	5.9%	9.1%	7.5%
No administran obras	2.7%	4.8%	3.7%
Otro	2.1%	3.2%	2.7%
No ha hecho ninguna cosa mala/ nada	6.4%	0.0%	3.2%
No sabe/ no responde	13.8%	10.2%	12.0%

¿Considera que en la zona donde vive o en su distrito existen conflictos y/o los pobladores se oponen a las operaciones de TISUR?



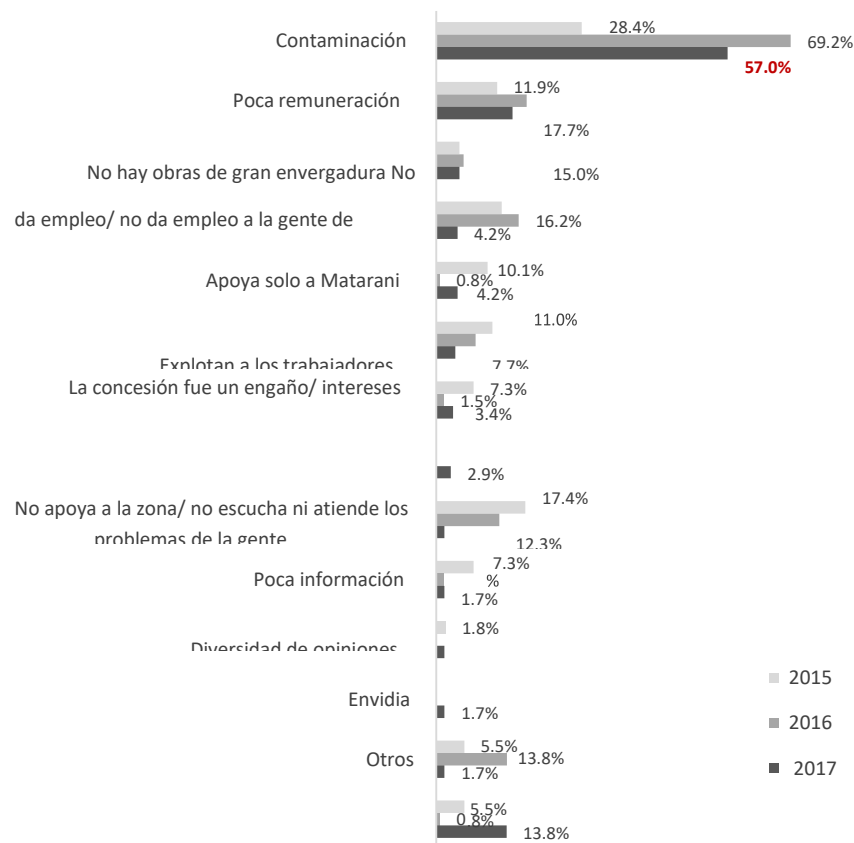
	Mollendo	Islay	Total
Sí	15.0%	26.3%	20.6%
No	74.9%	65.1%	70.0%
No sabe/ no responde	10.2%	8.6%	9.4%

Nota:

- Respuesta espontánea.

Número de observaciones: 376 (2015), 448 (2016), 374 (2017)

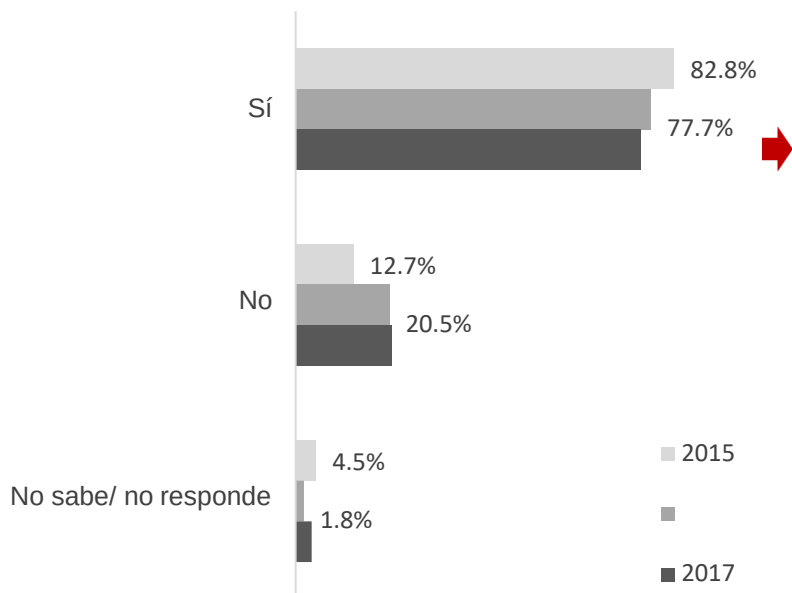
¿Cuáles considera usted que son las principales causas del conflicto social en torno a TISUR?



Nota:

- Respuesta espontánea.

¿Diría o cree que TISUR contamina?



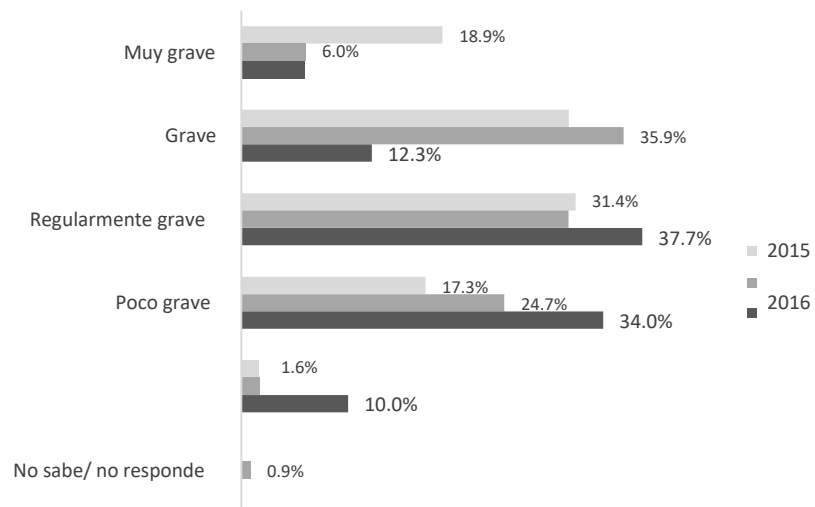
	Mollendo	Islay	Total
Sí	59.1%	91.8%	75.3%
No	34.9%	7.1%	21.1%
No sabe/ no responde	5.9%	1.1%	3.5%

Nota:

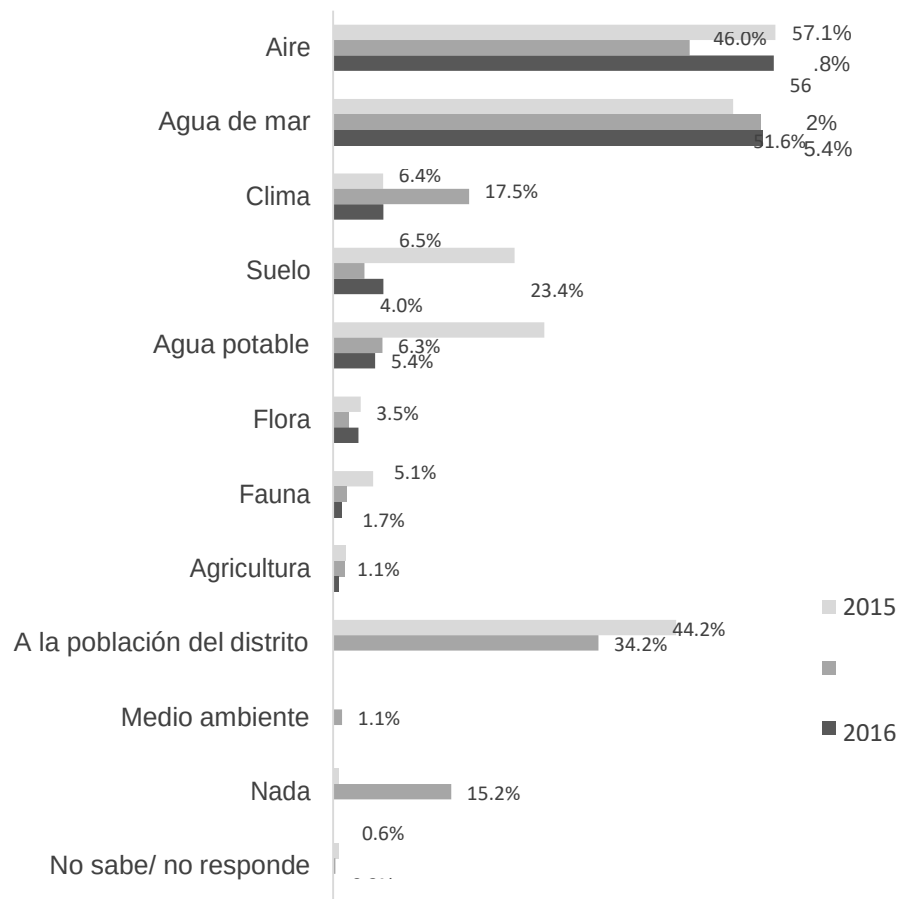
- Respuesta espontánea y única.

Número de observaciones: 376 (2015), 448 (2016), 369 (2017).

¿Qué tan grave cree que es el problema de contaminación ocasionado por TISUR?



¿A qué diría usted que ha afectado TISUR negativamente?
(Solo los que afirmaron creer que TISUR contamina)



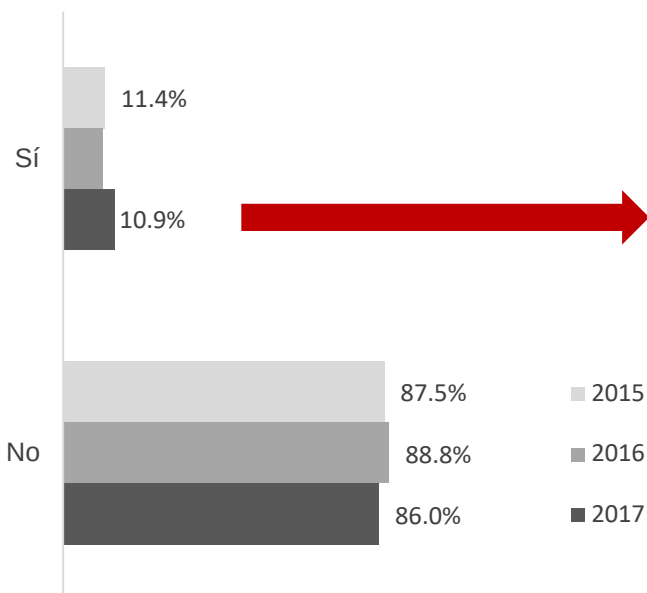
	Mollendo	Islay	Total
Aire	37.3%	69.6%	56.8%
Agua de mar	60.9%	51.8%	55.4%
Suelo	4.5%	7.7%	6.5%
Clima	8.2%	5.4%	6.5%
Agua potable	5.5%	5.4%	5.4%
Flora	4.5%	2.4%	3.2%
Fauna	0.9%	1.2%	1.1%
Agricultura	1.8%	0.0%	0.7%

Notas:

- Respuesta espontánea.
- Varias respuestas por encuestado. Resultados no suman 100%.

Número de observaciones: 312 (2015), 348 (2016), 278 (2017).

¿Sabe usted si actualmente TISUR está financiando algún proyecto en Arequipa, Islay o Mollendo?



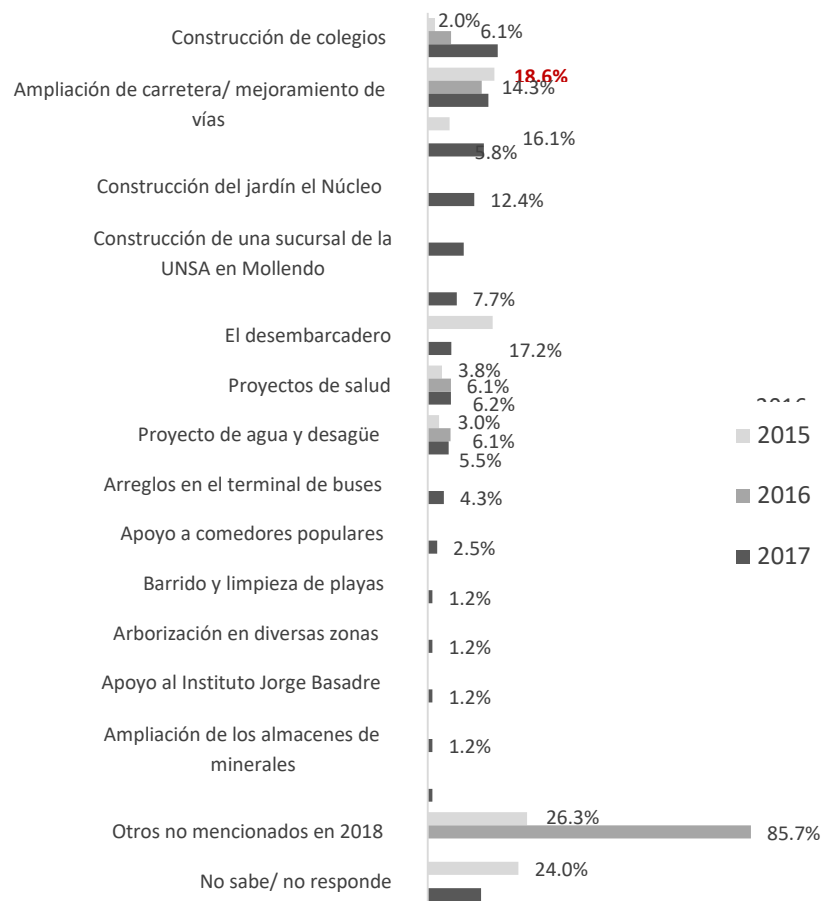
	Mollendo	Islay	Total
Sí	18.4%	9.7%	14.0%
No	81.6%	90.3%	86.0%

Nota:

- Respuesta espontánea y única.

Número de observaciones: 376 (2015), 448 (2016), 371 (2017)

¿Qué proyectos conoce usted que TISUR está financiando?

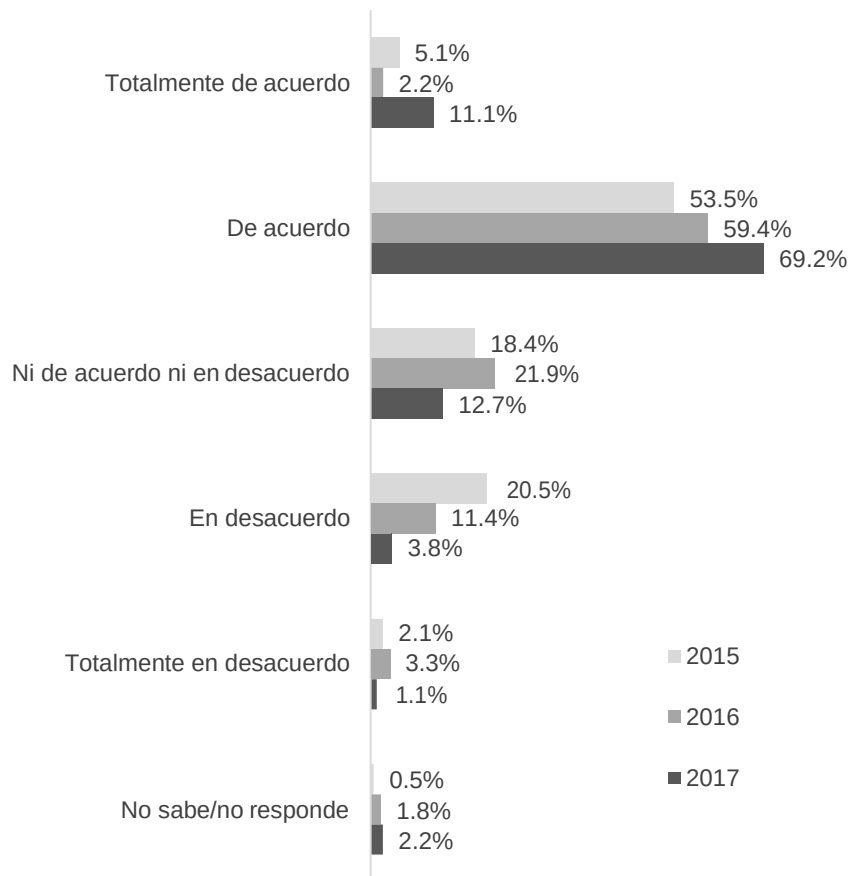


Nota:

- Respuesta espontánea.

Opinión final sobre TISUR

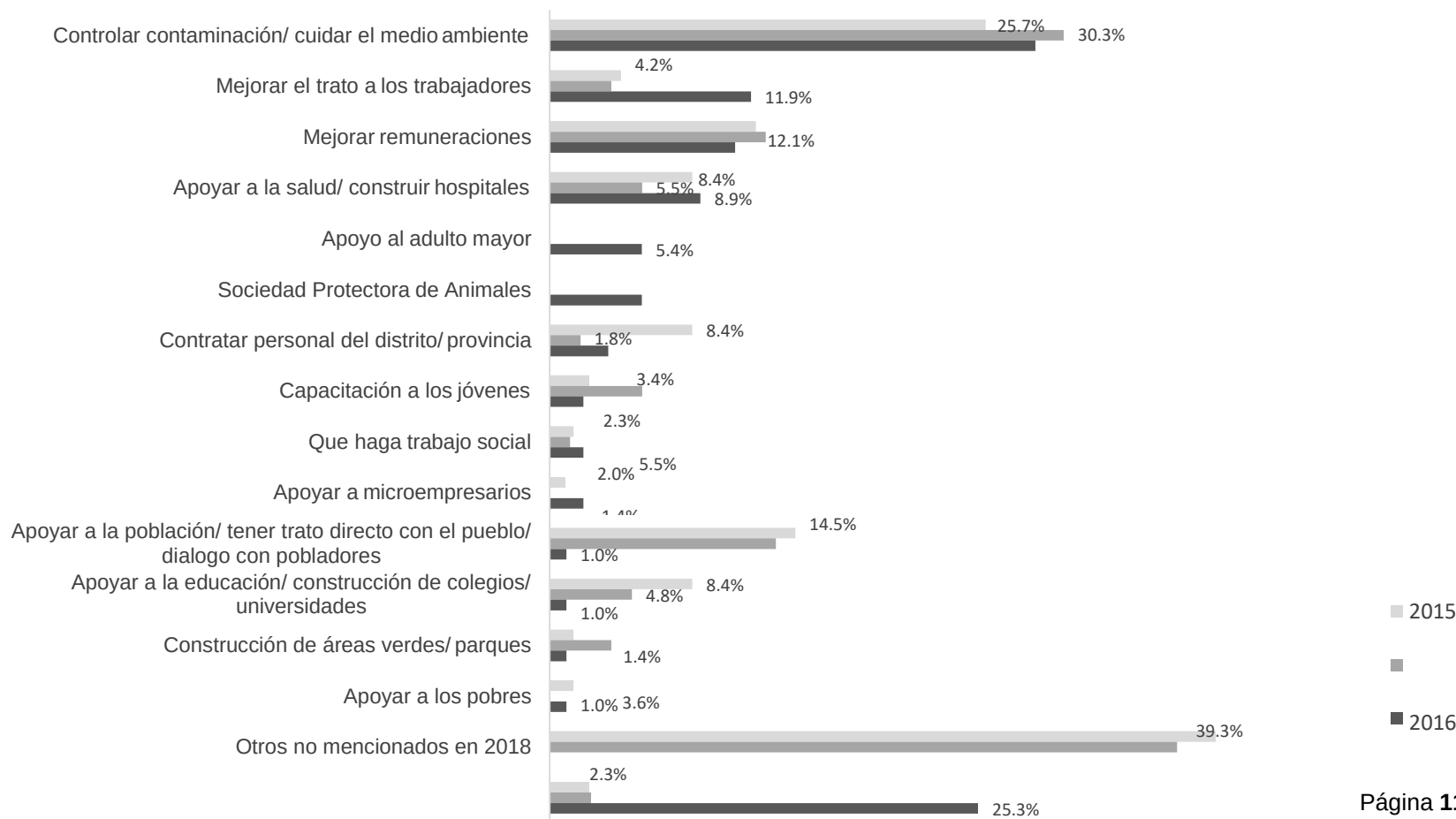
Considerando el impacto general que tiene TISUR en su distrito, ¿qué tan de acuerdo o en desacuerdo está con la presencia del Terminal Internacional del Sur (TISUR)?



	Mollendo	Islay	Total
Totalmente de acuerdo	10.2%	12.0%	11.1%
De acuerdo	67.7%	70.7%	69.2%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11.8%	13.6%	12.7%
En desacuerdo	3.8%	3.8%	3.8%
Totalmente en desacuerdo	2.2%	0.0%	1.1%
No sabe/ no responde	4.3%	0.0%	2.2%

¿Qué tendría que hacer TISUR para que cambie su opinión con respecto a su presencia en la provincia de Islay?

Personas que afirmaron estar ni de acuerdo ni en desacuerdo, en desacuerdo o en total desacuerdo con las operaciones de Tisur



ANEXO II: ISLAY-MATARANI INVESTIGACIONES ARQUEOLOGICA

1. ANTECEDENTES

Al Sur Este de la denominada pampa de Matarani, limitada verticalmente por dos cárcavas, se ubican las ruinas del antiguo poblado y puerto de Islay. Actualmente, el asentamiento se encuentra en terrenos de propiedad del Terminal Portuario de Matarani,(TISUR), en el distrito y provincia de Islay, departamento y región Arequipa (Ver Figura 6.2 de la Sección 6).

Tiene una extensión aproximada de 156 400 m². Sus límites son: por el N, quebrada por medio, con la zona de viviendas de funcionarios del puerto (Villa TISUR). Por el S, con el área de tanques de almacenamiento de ácido sulfúrico de la Sociedad Minera Cerro Verde. Por el E, con la vía de acceso al Terminal Pesquero El Faro y por el O, con el Océano Pacífico.

El asentamiento se encuentra muy mal conservado. La mayor parte de sus estructuras han sido removidas y destruidas. Ha sido recortado, principalmente en sus lados sur y este, y se ha eliminado el cementerio.

En diciembre de 2004, como parte de un estudio de impacto ambiental se hizo un breve reconocimiento arqueológico de la zona, que se complementó con un trabajo de campo realizado entre el 5 y 15 de marzo de 2005. El trabajo si bien no ha permitido obtener detalles sobre la estructura urbana, ni correlacionar los estratos arqueológicos de las estructuras con las calles, o tener mayores detalles sobre la arquitectura y obras civiles existentes, ha hecho posible, por otro lado, precisar la ubicación de los principales edificios públicos existentes en la década de 1860.

Se han ubicado la iglesia matriz, la casa de correo, la casa de vicecónsul inglés, la aduana, los puestos de vigía, el muelle y el cementerio.

Sin embargo, la mayor contribución ha sido, permitir adentrarnos, a través de los restos materiales conservados en sus basurales, en la vida doméstica de la población. A partir de ellos, se ha abierto un resquicio por el cual es posible contemplar, sin apresuramiento ni excitación, la vida cotidiana de un puerto de la costa del Perú que tuvo una importancia que hoy ignoramos.

Finalmente, cabe destacar que el actual centro poblado de Matarani, se encuentra en lo que podría denominarse el traspáis de la antigua población y puerto de Islay. En el siglo XIX la ciudad y puerto de Islay - a diferencia de lo que hoy ocurre entre el pueblo y el puerto de Matarani- constituían una unidad geográfica, social y económica, tal como lo atestiguan los numerosos testimonios bibliográficos de entonces.

2. EXCAVACIONES - ANEXO FOTOGRÁFICO



Islay Viejo. Pozo de Prueba en el Interior de la Iglesia



Islay Viejo. Pozo de Prueba N° 6.



Perfil de la Excavación en el Borde del Basural, Pozo 8

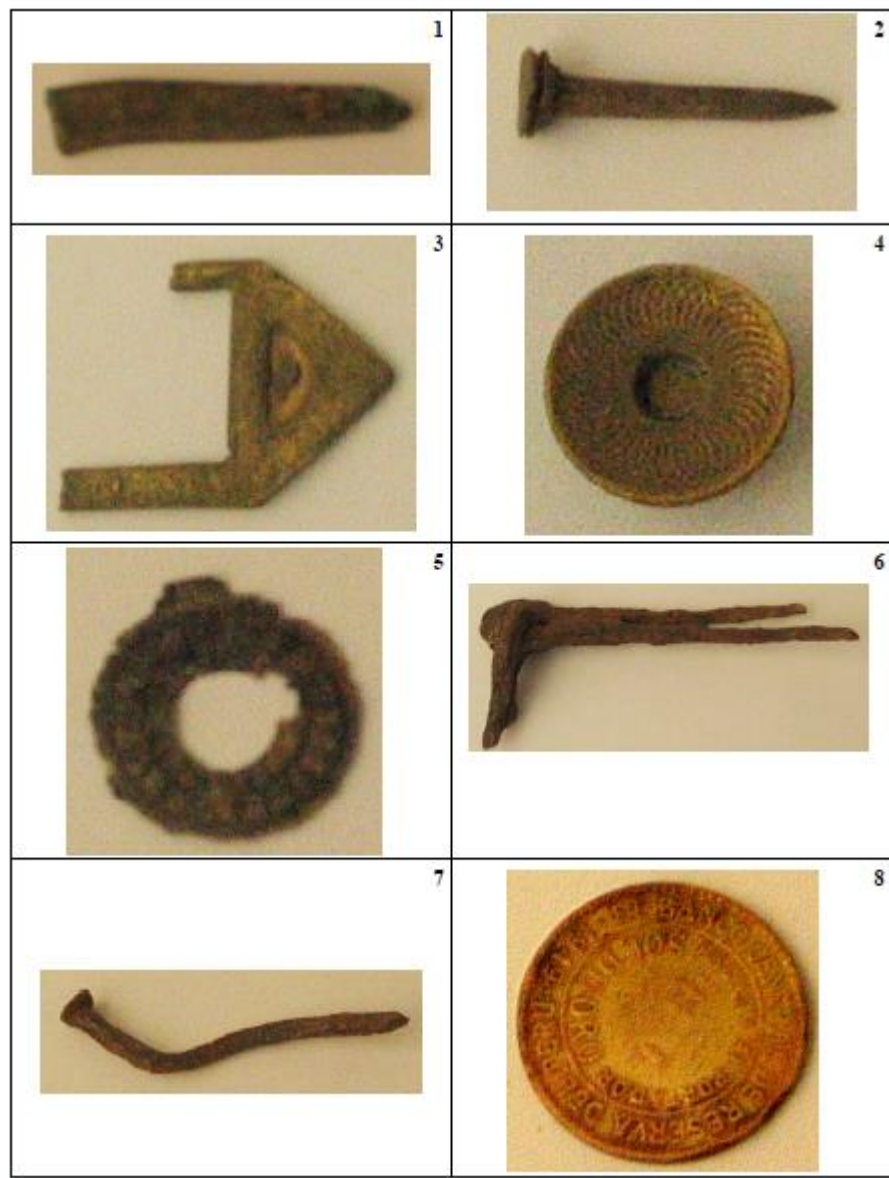


Detalle del Perfil de la Excavación del Pozo 8



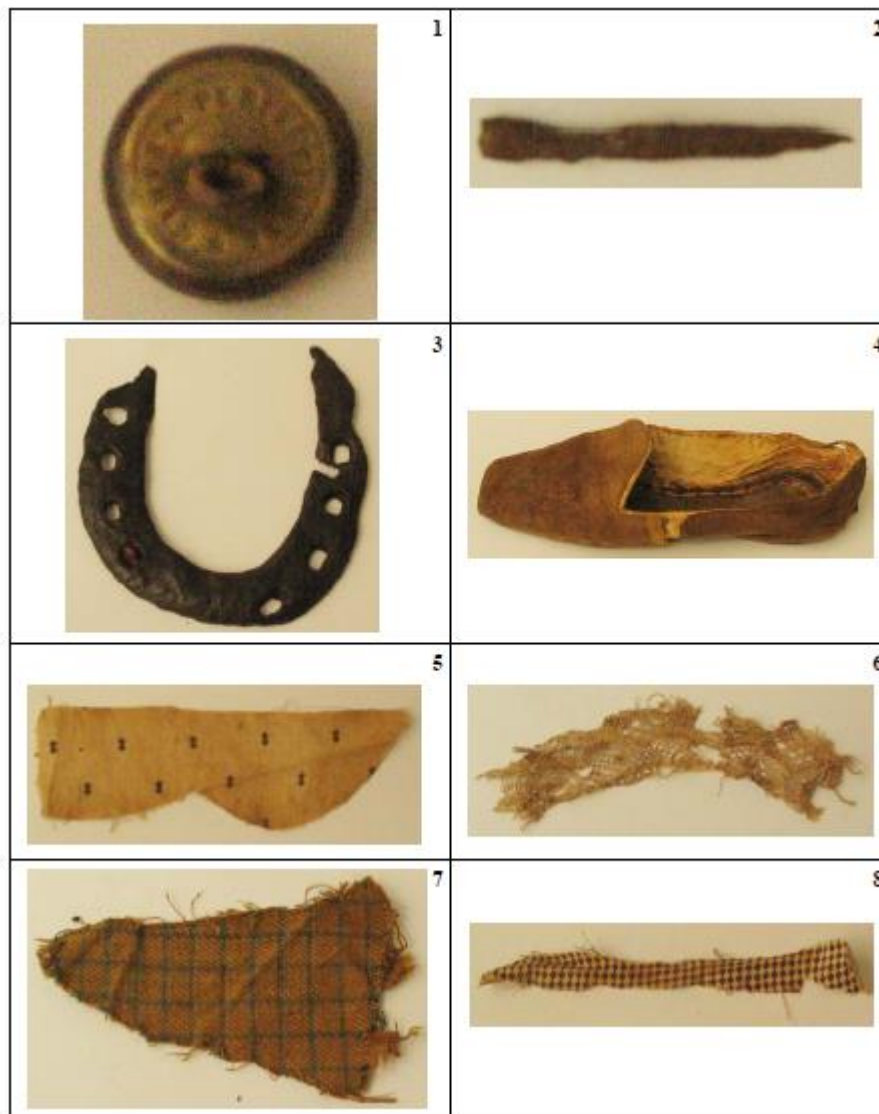
Objetos de Metal Procedentes de Islay Viejo

- | | |
|-------------------|----------------------------------|
| 1. Botón de Metal | 5. Botón militar |
| 2. Chapa de cofre | 6. Casquillo de bala |
| 3. Hebilla | 7. Clavo, tipo 2 |
| 4. Pedal | 8. Casquillo de bala de carabina |



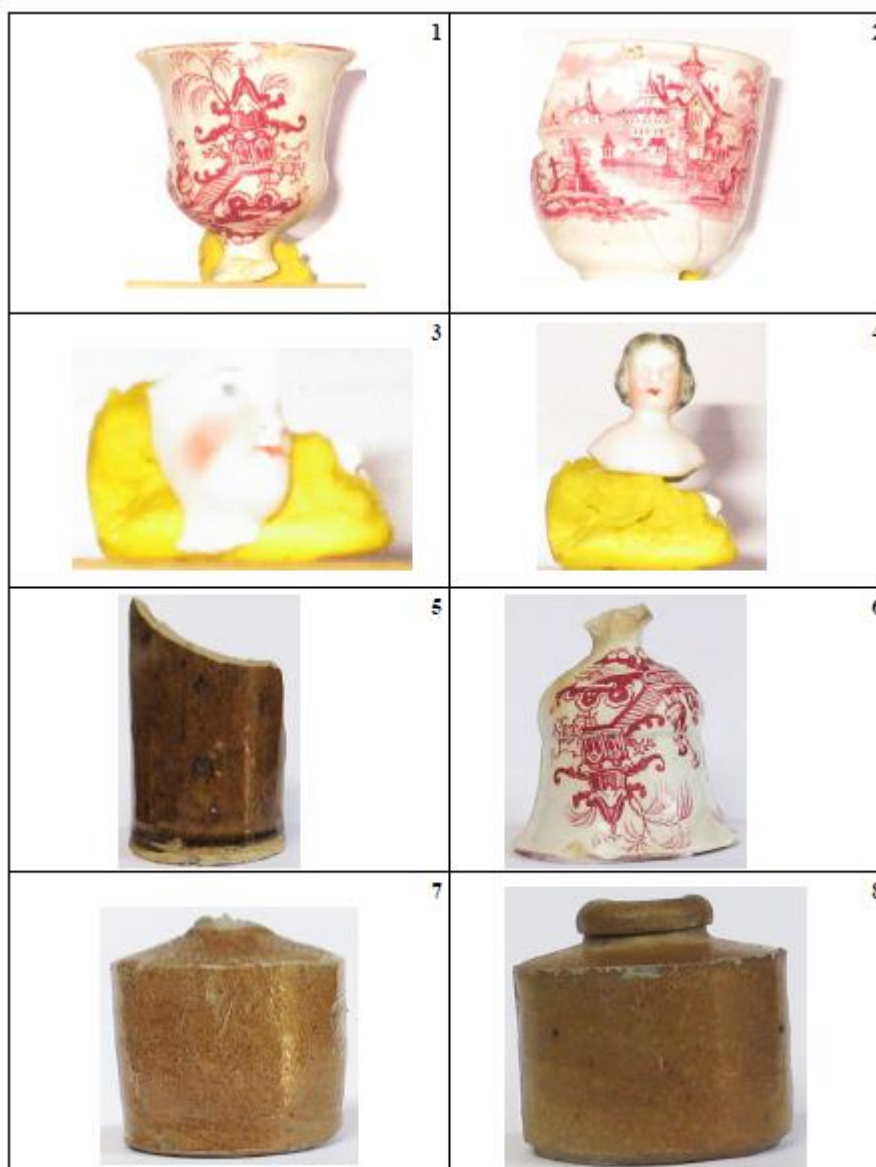
Objetos de Metal Procedentes de Islay

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| 1. Fragmento de clavo | 5. Fragmento de manija |
| 2. Clavo, tipo 3 | 6. Gosne de fierro |
| 3. Fragmento de Hebilla | 7. Clavo de hierro, tipo 6 |
| 4. Botón | 8. Moneda de un sol de 1949 |



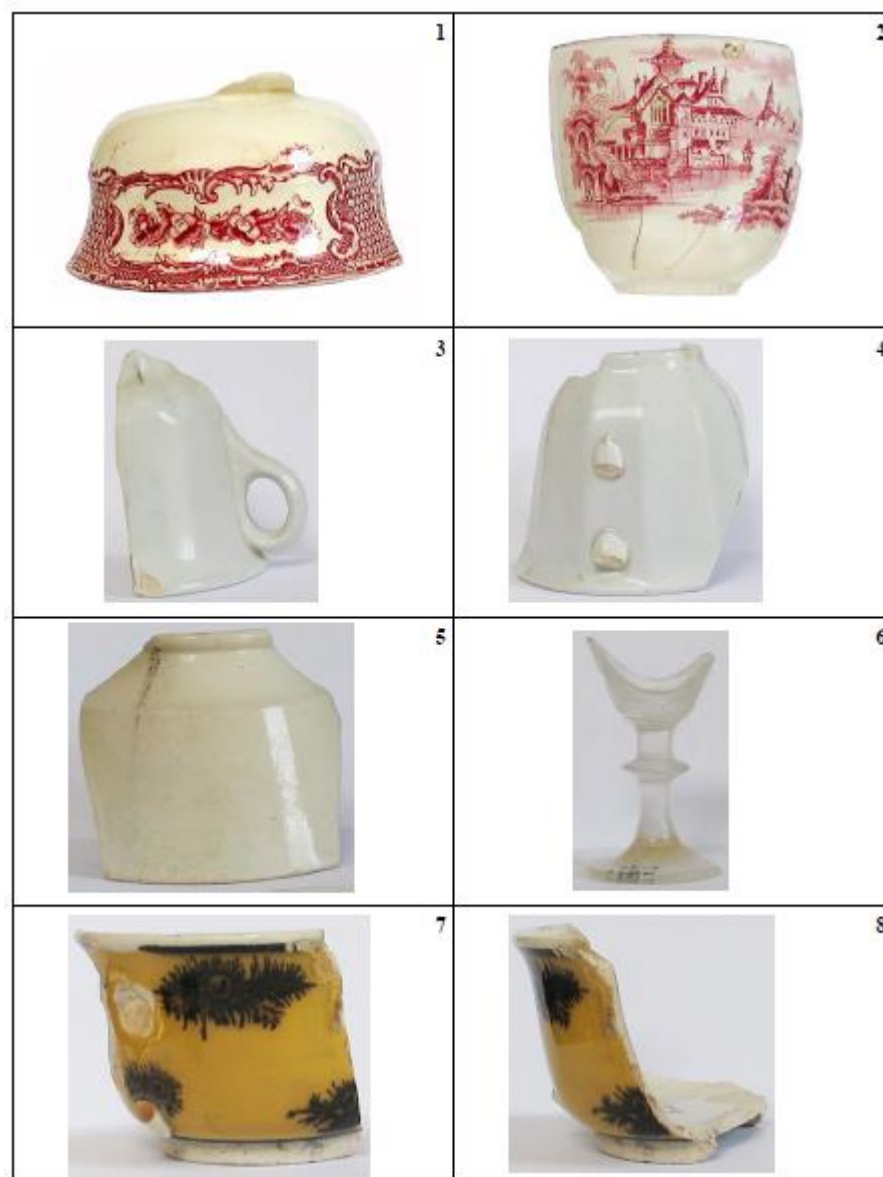
Diversos Objetos Procedentes de Islay

- | | |
|---------------------------------|----------------------|
| 1. Botón de argolla de metal | 5. Fragmento de tela |
| 2. Fragmento de punta de hierro | 6. Fragmento de gasa |
| 3. Herraje de hierro | 7. Tela |
| 4. Chinela de cuero | 8. Tela |



Objetos de Loza Procedentes de Islay

1. Copa de loza inglesa
2. Taza de loza inglesa
3. Fragmento de la cara de una figurina
4. Pequeño busto fragmentado de una muñeca
5. Botella de cerámica vidriada
6. Copa de loza inglesa
7. Tintero de cerámica
8. Tintero de cerámica



Fragmentos de Tazas y Copa de Vidrio Procedentes de Islay

1. Taza loza inglesa 5. Taza de loza inglesa
2. Taza decorada, loza inglesa 6. Copa de cristal
3. Taza de loza inglesa 7. Taza decorada con motivos pintados
4. Taza de loza inglesa 8. Taza decorada con motivos pintados



*Platos y Vasijas Sencillas, Procedentes de Islay. La totalidad de las Piezas
 proceden de fábricas inglesa*

8.2 BIBLIOGRAFIA

- **ASOCIACION INTERNACIONAL CIUDADES Y PUERTOS (1997)**, *Ciudad y Puerto, Mutacion y Recomposicion*
http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ville_et_port_cle05e12d.pdf
- **SANCHEZ PAVON BERNARDO (2003)**, *El Futuro de las Relaciones Puerto Ciudad*, Instituto Universitario de Estudios Marítimos
<https://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/puertoCiudad.pdf>
- **SANCHEZ, PAVON BERNARDO (2006)**, XXXII REUNIÓN DE ESTUDIOS REGIONALES-OURENSE 2006, *El Papel de las Ciudades en el Desarrollo Regional: Innovación y Crecimiento. Comunicación: “Las Ciudades Portuarias como Motor de Desarrollo Regional”*
<https://old.aecr.org/web/congresos/2006/ATVI/ATVI-13.pdf>
- **ALEJANDRO LUIS GRINDLAY MORENO (2008)**, *Ciudades y Puertos*
<http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades%2011/Ciudades%2011%20053-080%20GRINDLAY%20MORENO.pdf>
- **OSITRAN (2010)**, *Plan de Negocios Tisur 2010*
http://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/PLANNEGOCIOTISUR2010/Presentacion%20Plan%20de%20Negocios_tisur.pdf
- **JOAN ALEMANY (2012)**, *La Relación Puerto Ciudad y los Modelos de Desarrollo Armónico de Espacios Portuarios y Urbanos; Conferencia Marítima TransPort Valparaíso*
http://www.exponaval.cl/marketing/presentaciones_conferencia_maritima/5_TransPort2012_JOAN_ALEMANY.pdf
- **GUTIERREZ GARCIA DAVID (2012)**, *Estudio de la Importancia de la Actividad Portuaria en el Desarrollo de las Ciudades Portuarias, Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo*
- **JOAN ALEMANY**, *Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina: intercambio de experiencias*

[http://retedigital.com/wp-](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_1/Las_relaciones_puerto_ciudad_en_Europa_y_América_Latina.pdf)

[content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_1/Las_relaciones_puerto_ciudad_en_Europa_y_América_Latina.pdf](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_1/Las_relaciones_puerto_ciudad_en_Europa_y_América_Latina.pdf)

- **PALOMINO MONZÓN, M. CARMEN; ALMAZÁN GÁRATE, JOSÉ LUIS; GONZÁLEZ CANCELA, NICOLETTA; SOLER FLORES, FRANCISCO (2012)**, *Planificación de la Integración Puerto Ciudad: Caso de Vigo* Revista Transporte y Territorio, núm. 7, 2012, Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina
<http://www.redalyc.org/pdf/3330/333027353008.pdf>
- **MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ISLAY (2014)**, *Plan Estratégico de Desarrollo Concertado Islay al 2014*
http://www.munimollendo.gob.pe/images/stories/muniweb/transparencia/10.5_participacion%20ciudadana/PDC_islay_2014.pdf
- **OCTAVIO DOERR (2014)**, *Relación Ciudad-Puerto en Latinoamérica Múltiples interfaces y aspectos para un desarrollo sostenible conjunto*; CEPAL Naciones Unidas
https://www.oas.org/cip/docs/Presentaciones%20Políticas%20Publicas%20uruguay/Desarrollo_sostenible_Ciudad_Puerto_Doerr_CEPAL_25%20Nov2014.pdf
- **LA RED MUNDIAL DE CIUDADES PORTUARIAS (2015)**, *Hacer la Ciudad con el Puerto: Guía de Buenas Practicas*
<http://www.aivp.org/es/2015/06/30/hacer-la-ciudad-con-el-puerto-guia-de-buenas-practicas/>
- **ITZIAR RODRÍGUEZ AGUIRRE, JEFE DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y ANÁLISIS OFERTA-DEMANDA, PUERTOS DEL ESTADO ESPAÑA (2016)**, *Las Relaciones Puerto-Ciudad: Agentes e Interacciones*, XVI Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos
<http://www.puertos.es/es-es/BibliotecaV2/2016%20Puerto-Ciudad.pdf>
- **BLOG CIUDADES SOSTENIBLES (2016)**, *La relación puerto-ciudad: 3 maneras de lograr un desarrollo unificado*
<https://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2016/05/25/relacion-puerto-ciudad/>
- **GOBIERNO REGIONAL DE AREQUIPA (2016)**, *Plan de Desarrollo Regional Concertado 2013 - 2021 Actualizado de la Región Arequipa*
<https://www.saludarequipa.gob.pe/transp/planeamiento/PDRC%202013-2021.pdf>

- **OSITRAN (2016)**, *Informe de Desempeño Concesión del Terminal Portuario de Matarani 2016*
https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2016_TISUR.pdf
- **FERNANDEZ IBARRA ELDER (2017)**, *Islay- Matarani: El Núcleo Funcional Emergente*, Revista Argumentos, Edición N° 2, Año 11, 2017. 71-76 Instituto de Estudios Peruanos
https://revistaargumentos.iep.org.pe/wp-content/uploads/2017/10/FERNANDEZ_11_2_2017-1.pdf
- **MARÍA BOIX PEREA (2017)**, *Análisis Teórico y Práctico del Concepto Puerto-Ciudad*, Máster en Gestión portuaria y transporte intermodal, Icade Business School
<https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/25014/TFM000842.pdf?sequence=1>
- **ECON. JORGE LIRA TORRE (2018)**, *El Desarrollo de Mollendo y la Provincia de Islay*
<https://es.scribd.com/presentation/376027996/Ppt-de-El-Desarrollo-de-Mollendo-y-La-Provincia-de-Islay-1>.