

MATARANI - Webinar Internacional

PUERTO - CIUDAD :

DESAFIOS PARA UNA INTEGRACION SOSTENIBLE



**TEMA : PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO URBANO PARA LA
COMPETITIVIDAD DE LA CIUDAD PUERTO**

MSc. Arq. Gustavo Puma Cáceres

1 COMPETITIVIDAD GLOBAL PERU

2 PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y

3. VISION DEL PERU AL 2050

4. COMPARATIVO ECONOMICO TERRITORIAL

5. DIAGNOSTICO TERRITORIAL MATARANI – ISLAY

6. PLANIFICACION y DISEÑO URBANO

7 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION

8. SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

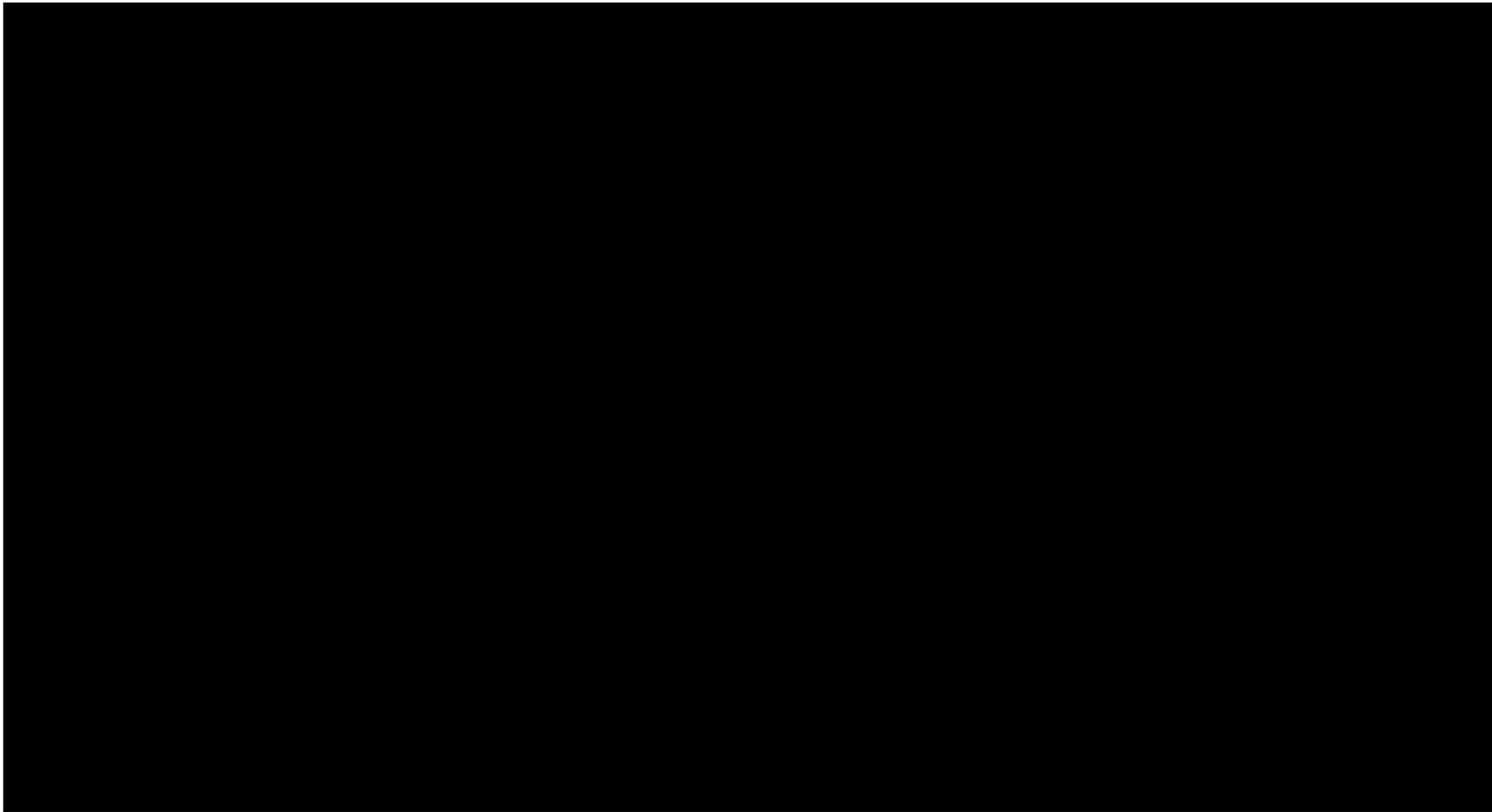
9 BUENAS PRACTICAS

10 PLANIFICACION TERRITORIAL

11 PARTICIPACION CIUDADANA

12 REFLEXIONES

INAGURACION PUERTO DE MATARANI - 1942



PUERTO Y CIUDAD DE MATARANI – ACTUALIDAD



1 COMPETITIVIDAD GLOBAL PERU

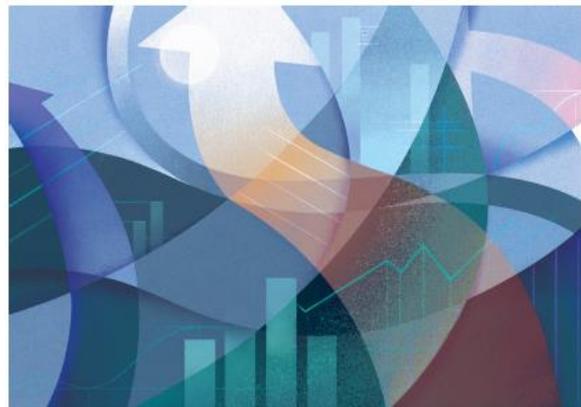


COMMITTED TO
IMPROVING THE STATE
OF THE WORLD

Insight Report

The Global Competitiveness Report 2019

Klaus Schwab, World Economic Forum



Fuente: Ránking de Competitividad Mundial 2019

PERU - Ranking Global de Competitividad

Países	Ranking 2019	Puntaje 2019	Países	Ranking 2019	Puntaje 2019
SINGAPUR	1	100.00	REPÚBLICA CHECA	33	73.48
HONG KONG	2	97.99	KAZAJISTÁN	34	72.83
ESTADOS UNIDOS	3	97.12	ESTONIA	35	72.68
SUIZA	4	96.01	ESPAÑA	36	72.09
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	5	95.89	ESLOVENIA	37	71.35
HOLANDA	6	94.37	POLONIA	38	71.17
IRLANDA	7	94.22	PORTUGAL	39	69.28
DINAMARCA	8	93.43	LETONIA	40	68.81
SUECIA	9	92.58	CHIPRE	41	67.73
CATAR	10	91.95	CHILE	42	67.69
NORUEGA	11	91.69	INDIA	43	67.18
LUXEMBURGO	12	91.22	ITALIA	44	65.34
CANADÁ	13	89.22	RUSIA	45	65.20
CHINA	14	88.77	FILIPINAS	46	64.73
FINLANDIA	15	88.53	HUNGRÍA	47	63.54
TAIWÁN	16	88.24	BULGARIA	48	61.65
ALEMANIA	17	85.74	RUMANÍA	49	60.49
AUSTRALIA	18	85.51	MÉXICO	50	59.80
AUSTRIA	19	84.41	TURQUÍA	51	59.67
ISLANDIA	20	83.13	COLOMBIA	52	57.59
NUEVA ZELANDA	21	83.10	ESLOVAQUIA	53	57.53
MALASIA	22	82.54	UCRANIA	54	57.30
REINO UNIDO	23	81.84	PERÚ	55	57.21
ISRAEL	24	80.15	SUDÁFRICA	56	57.10
TAILANDIA	25	77.23	JORDANIA	57	55.45
ARABIA SAUDITA	26	77.21	GRECIA	58	53.14
BÉLGICA	27	77.07	BRASIL	59	50.95
COREA DEL SUR	28	76.50	CROACIA	60	50.79
LITUANIA	29	76.23	ARGENTINA	61	49.04
JAPÓN	30	74.75	MONGOLIA	62	45.19
FRANCIA	31	74.34	VENEZUELA	63	20.11
INDONESIA	32	73.60			

MSc. Arq. Gustavo Puma Cáceres

1.1 PILARES COMPETITIVIDAD GLOBAL PERU

POSICIÓN DE PERÚ EN LA COMPETITIVIDAD MUNDIAL SEGÚN PILAR, 2018-2019
(Puesto entre 141 países*)

Pilar	2018	2019	
1. Institucional	90	94	↓
2. Infraestructura	85	88	↓
3. Adopción de TICs	94	98	↓
4. Estabilidad Macroeconómica	1	1	=
5. Salud	32	19	↑
6. Habilidades	83	81	↑
7. Mercado de productos	50	56	↓
8. Mercado laboral	72	77	↓
9. Sistema financiero	63	67	↓
10. Tamaño del mercado	49	49	=
11. Dinamismo de negocios	92	97	↓
12. Capacidad para innovar	89	90	↓

** : Corresponde al 2019

Fuente: Ránking de Competitividad Mundial 2019

Fuente: The World Economic Forum

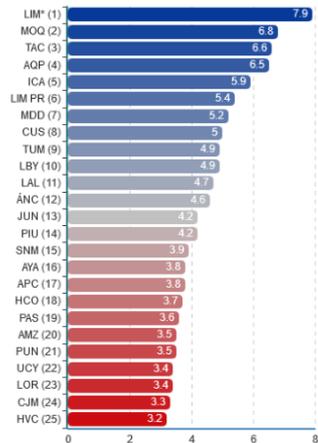
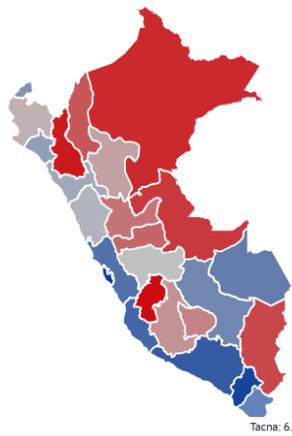
Elaboración: IEES – S.N.I.

1.2 INDICE DE COMPETITIVIDAD REGIONAL DE PERÚ



Índice de Competitividad Regional 2015

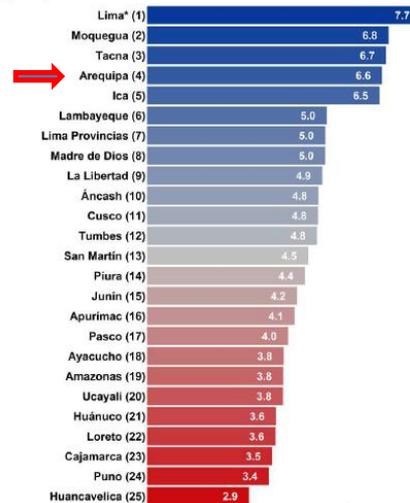
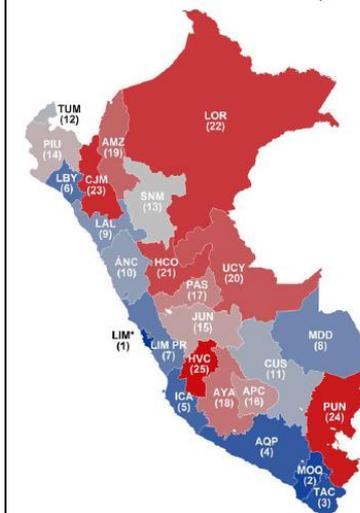
Puntaje



Fuente: IPE
* Incluye Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

Índice de Competitividad Regional 2020

(puesto entre 25 regiones, puntaje de 0 a 10)



Incluye Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

MSc. Arq. Gustavo Puma Cáceres

1.2 INDICE DE COMPETITIVIDAD REGIONAL DE PERÚ

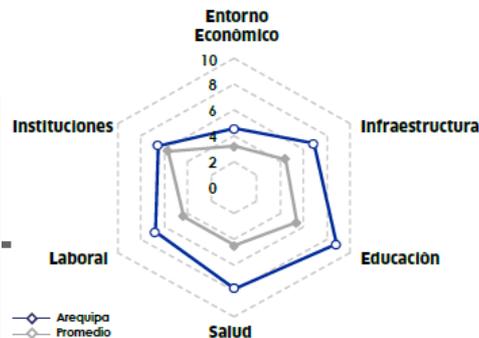
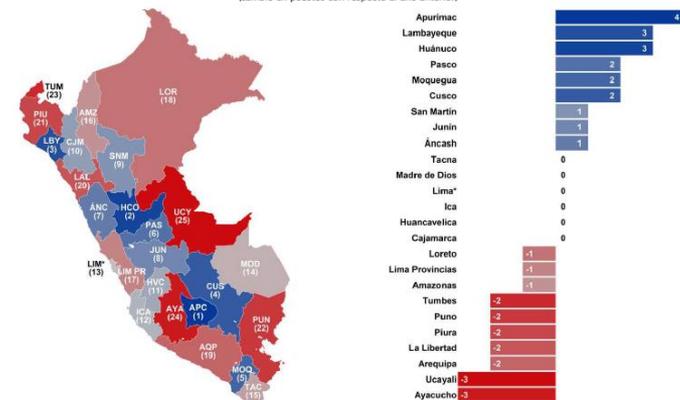
AREQUIPA



Arequipa retrocedió dos posiciones y se ubica en el cuarto lugar del índice general. Este resultado negativo se explica por el retroceso de once posiciones en el pilar Instituciones tras una caída significativa de la percepción favorable de la gestión del gobierno regional. Asimismo, en el pilar Salud retrocedió cuatro posiciones debido a una disminución de nueve posiciones en la cobertura del personal médico.

Avances y Retrocesos 2020

(cambio en puestos con respecto al año anterior)



Índice de Competitividad Regional

	Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)
Índice Total	4	6.5
Entorno Económico	3	4.5
Infraestructura	3	7.0
Salud	2	8.0
Educación	4	7.6
Laboral	4	5.7
Instituciones	6	6.4

2017	
Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)
4	6.5

2018	
Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)
2	6.9

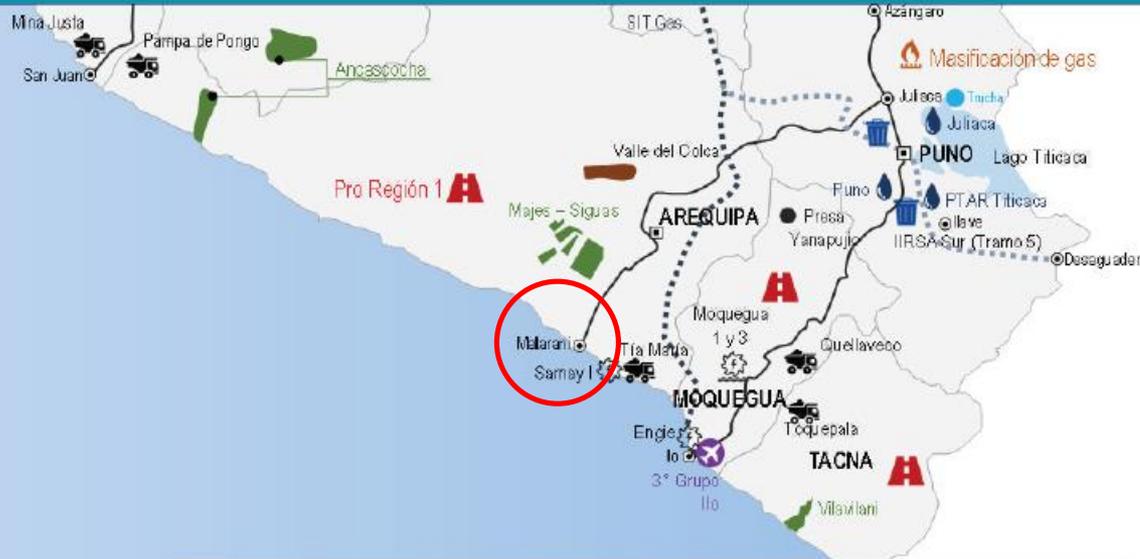
2019	
Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)
2	6.8

2020	
Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)
4	6.6

	Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)
Entorno Económico	3	4.5
Infraestructura	3	7.4
Salud	1	9.1
Educación	3	7.9
Laboral	3	6.7
Instituciones	13	5.3

2 PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD

ZONA SUR 2: Arequipa-Moquegua-Puno-Tacna



Fuente: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad

Arequipa dedica 37,7 % y Tacna 34,2 %, respectivamente, de sus actividades a desarrollar actividades mineras.

Moquegua, que dedica el 45,8 % de sus actividades a la manufactura y el 27 % minería. Puno, que dedica el 16,8 % de sus actividades productivas a las actividades agropecuarias y el 12,4 % a la manufactura.

Mercado interno

1. Majes Siguas (Segunda Etapa) (2.019 millones de soles)
2. Mejoramiento y ampliación de la provisión de agua para desarrollo agrícola en el valle de Tacna-Vilavilani II (313 millones de soles).
3. Programa de infraestructura vial para la competitividad regional-Proregion (6.120 millones de soles):

3. VISION DEL PERU AL 2050



La síntesis de Visión...



A ese año...

Lograr un Desarrollo Nacional Sostenible, habiendo logrado un desarrollo inclusivo en igualdad de oportunidades, **competitivo y sostenible** en todo el territorio nacional, y que habiendo erradicado la extrema pobreza se otorga una calidad de vida a las familias peruanas.

Visión del PERU al 2050



En donde la visión es ...

- Gestionar de manera Sostenible el Territorio, proteger la diversidad marina, costera, andina y amazonica.
- Educación, Investigación Ambiental / Promover el dialogo, la Participación Ciudadana y la consulta previa a los pueblos originarios.

184 Conflictos sociales , 23,000 Delitos ambientales

- Crecimiento Económico y competitividad con Estado, Empresa, Soc. Civil y Academia
- Diversificación Productiva Urbano/rural articulada con la ciudad intermedias y C.Ps. Planeamiento estratégico concertado

- Gestión moderna con uso de las TICs
- Descentralización (polit./eco./adm.)y Participación Ciudadana
- Ciudadanía empoderada - acceso a la información y libertad de expresión

3.1 VISION DEL PERU AL 2050

El compromiso global ..

AGENDA 2030

Lograr el desarrollo sostenible en un mundo diverso



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

17 OBJETIVOS PARA TRANSFORMAR NUESTRO MUNDO



Marco Global



#VisiónPerú2050
<https://www.ceplan.gob.pe/visionperu2050>

El proceso de ordenamiento y gestión territorial habrá avanzado significativamente y de manera planificada, estratégica e integrada, a través de la visión y potencialidad de cada territorio promoviendo la regionalización

4. COMPARATIVO ECONOMICO TERRITORIAL

Islay



5 132 Hab.



364.67 Km2

PRESUPUESTO 2020

S/ 21 059 685

INGRESO PER CAPITA

S/ 929.8

IDH

0.5784

Singapur



6 166 472 Hab.



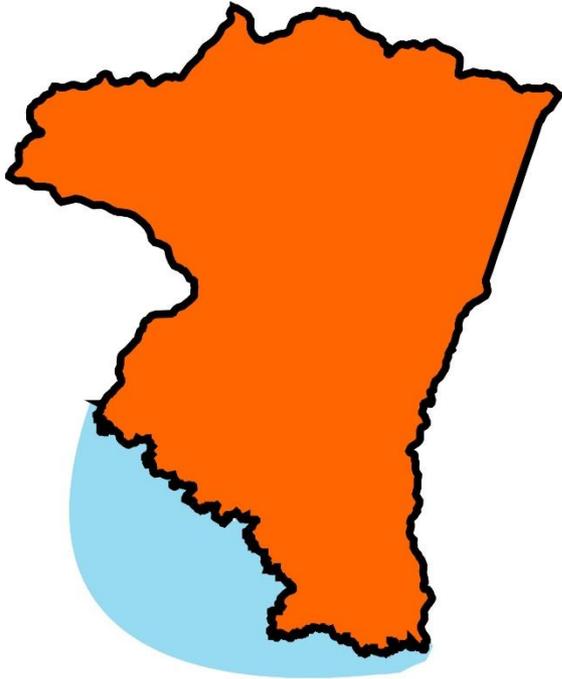
697 Km2

PBI PER CAPITA

65 233 US\$

4.1 PRINCIPALES INDICADORES SOCIALES

DISTRITO DE ISLAY



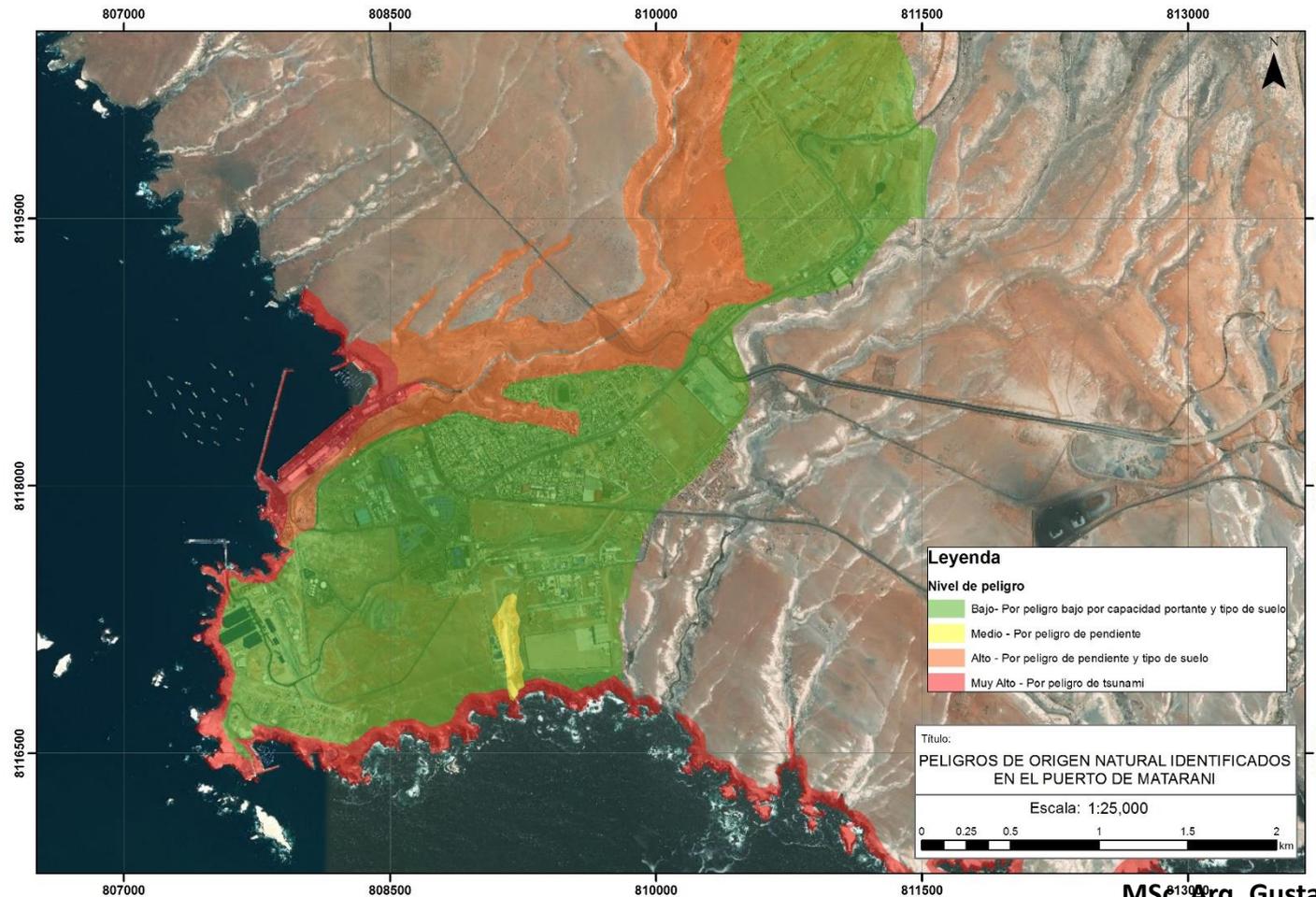
PRINCIPALES INDICADORES SOCIALES

Porcentaje de viviendas sin conexión a red de agua:	25%
Porcentaje de viviendas sin conexión a red de desagüe:	26%
Porcentaje de hogares sin alumbrado público:	16%
Porcentaje de hogares sin conexión a internet:	82%
Porcentaje de población sin seguro social:	25%
Porcentaje de población sin nivel educativo o primaria	30%
Déficit Vial (Trocha sin Asfaltar):	13.6 Km

5. DIAGNOSTICO TERRITORIAL MATARANI – ISLAY



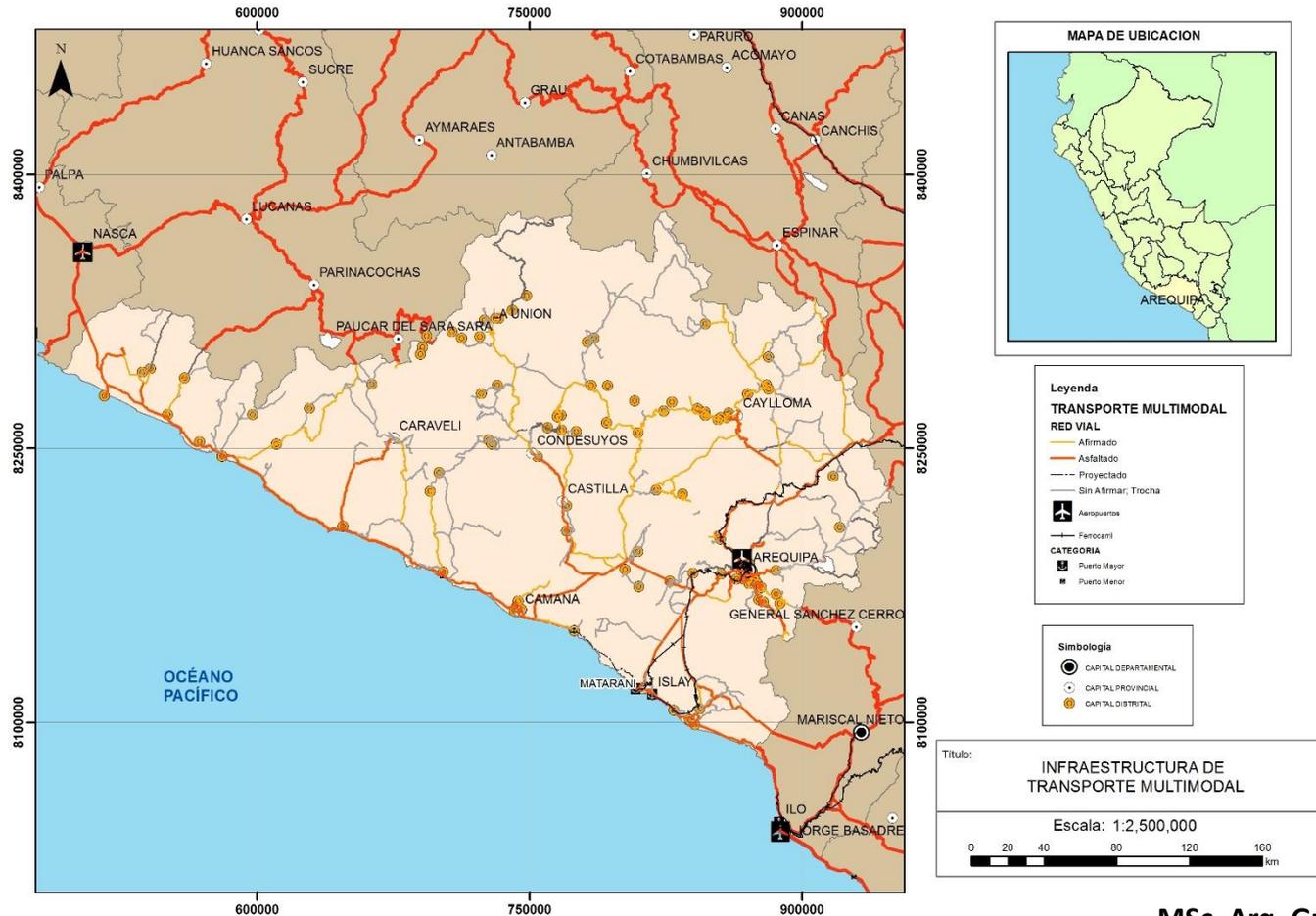
5.1 DIAGNOSTICO TERRITORIAL / PELIGRO DE ORIGEN NATURAL



5.2 DIAGNOSTICO TERRITORIAL / TURISMO



5.3 DIAGNOSTICO TERRITORIAL / TRANSPORTE MULTIMODAL



6. PLANIFICACION y DISEÑO URBANO

Es **PLANIFICACION** lo mismo que **URBANISMO** ?

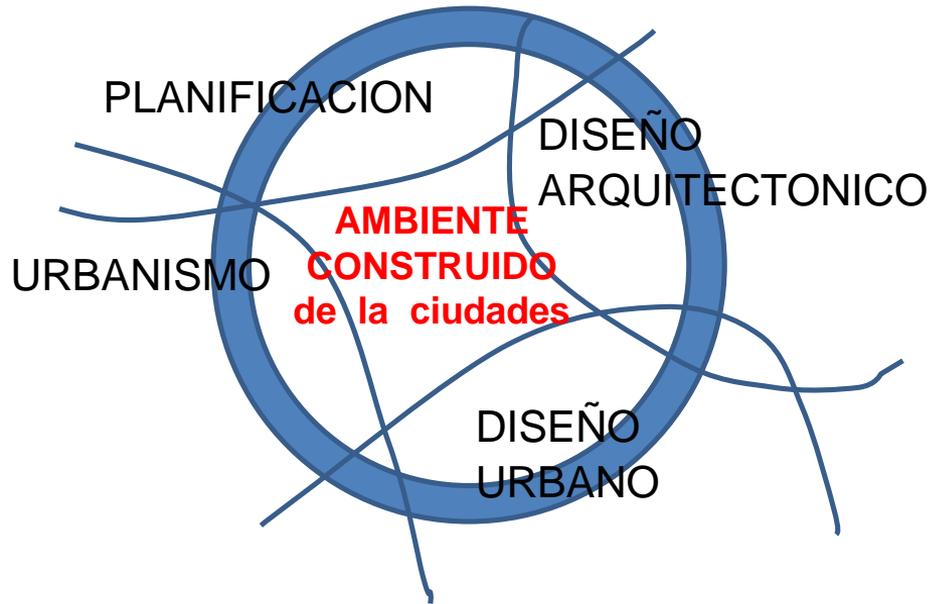
Es **URBANISMO** lo mismo que **DISEÑO URBANO** ?

Que tienen en común estas disciplinas?



6. PLANIFICACION y DISEÑO URBANO

Que tienen en común estas disciplinas?

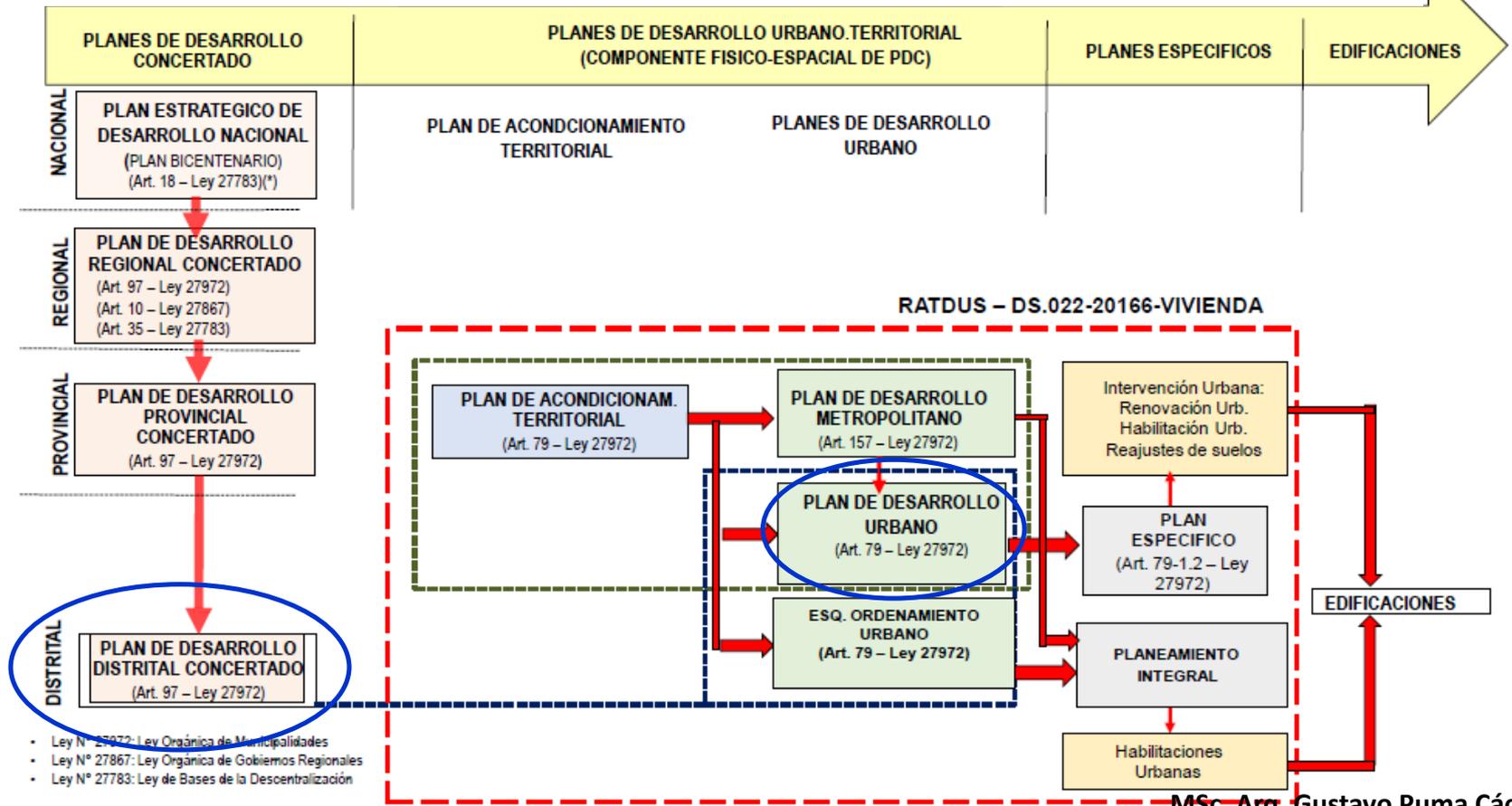


	PLANIFICACION	URBANISMO	DISEÑO URBANO	PROYECTO ARQUITECTONICO
Definición	Es un proceso de toma de decisiones que busca alcanzar fines económicos, sociales culturales y ambientales a través de visiones estratégicas y planes, y la aplicación de políticas mecanismos institucionales, participativos y regulaciones	Es un lente a través del cual se puede ver e interpretar la ciudad. Intenta entender como las características económicas, políticas, sociales, ecológicas y culturales e un lugar afectan la forma urbana y la vida social	Es la practica que busca activamente dar forma al espacio urbano de una manera deseada. Traduce los planes en estrategias especiales estableciendo criterios (y normas) de diseño para proyectos arquitectónicos	Es la Practica que se enfoca en dar forma a los componentes de un edificio. Trabaja con el espacio y con los elementos que crean una estructura coherente funcional y estética
Nivel	Estratégico	Interpretativo	Aplicativo	Aplicativo
Se enfoca en	Política de Proceso de Cambio	Vida Urbana Cultura e Identidad	Diseño Experiencia	Diseño Experiencia
Tiempo	Continuo	Variable	Claro inicio y fin	Claro inicio y fin
Escala	Territorio	Lugar	El espacio entre edificios	Los edificios

6. PLANIFICACION y DISEÑO URBANO

Instrumentos Técnicos normativos de Planificación y Gestión del Territorio

Decreto Supremo N°022-2016-VIVIENDA - RATDUS



7 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION

Instrumentos Técnicos normativos de Planificación y Gestión del Territorio

Decreto Supremo N°022-2016-VIVIENDA - RATDUS

INSTRUMENTOS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO



Fuente: Ministerio de Vivienda, Construcción y Vivienda, 2018.



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ISLAY

PLAN URBANO DISTRITAL ISLAY 2009 - 2019

ACTUALIZACIÓN Y ADECUACIÓN AL DS 004 - 2011 - VIVIENDA

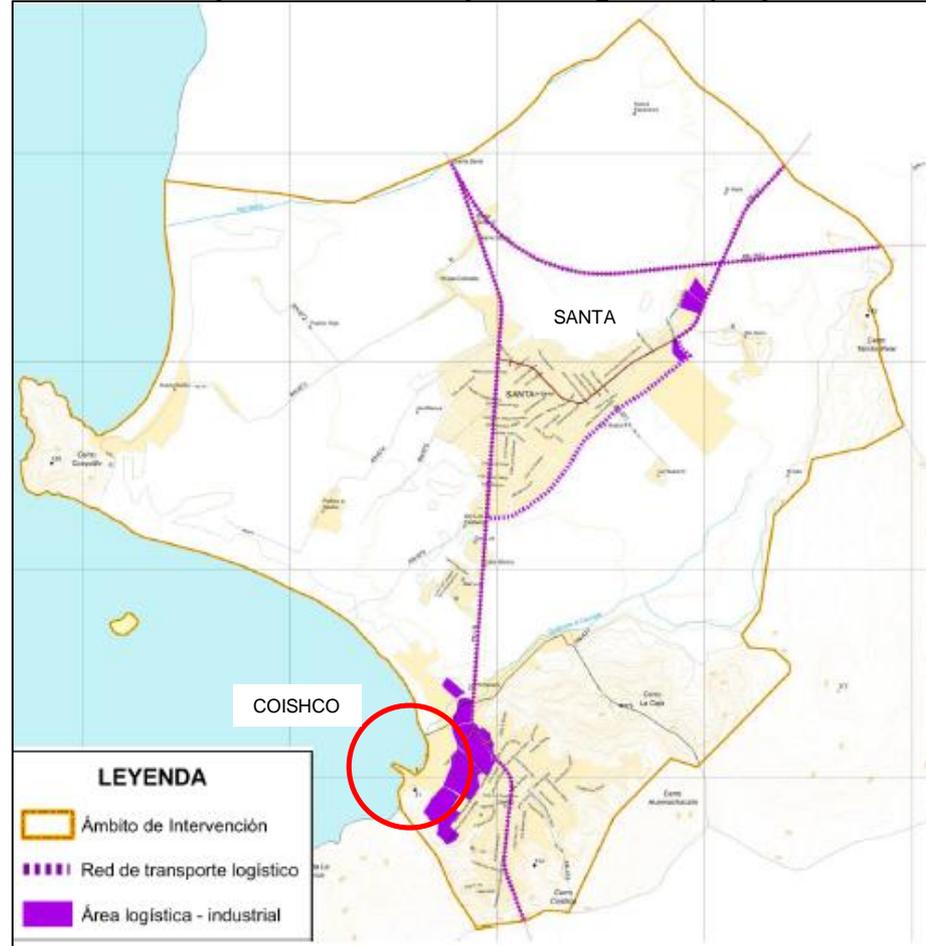
CONSORCIO MATARANI



7.1 PLAN DE DESARROLLO URBANO SANTA – COISHCO 2020 - 2030

Gráfico 22 Mapa Red de Transporte Logístico (Mapa PE-3.3.2)

PDU APROBADO ORD. MUNICIPAL



7.1 PLAN DE DESARROLLO URBANO SANTA – COISHCO 2020 - 2030

PROYECTO	RECUPERACIÓN DE UN AREA DE RIESGO POR MOVIMIENTOS EN MASA Y CREACION DE PARQUE RECREATIVO EN LOS CERROS QUE RODENA COISHCO
LOCALIZACIÓN	COISHCO



7.1 PLAN DE DESARROLLO URBANO SANTA – COISHCO 2020 - 2030

PROYECTO	CREACION DE UN MALECON COSTERO DE PROTECCION ANTE OLEAJE Y ENCAUZAAMIENTO DE LA QUEBRADA CASCAJAL
LOCALIZACIÓN	COISHCO

El proyecto consiste en la reubicación de aquella población asentada en viviendas no formales de riesgo por Tsunami y en la creación de un nuevo malecón costero que mitigue los peligros derivados de su localización

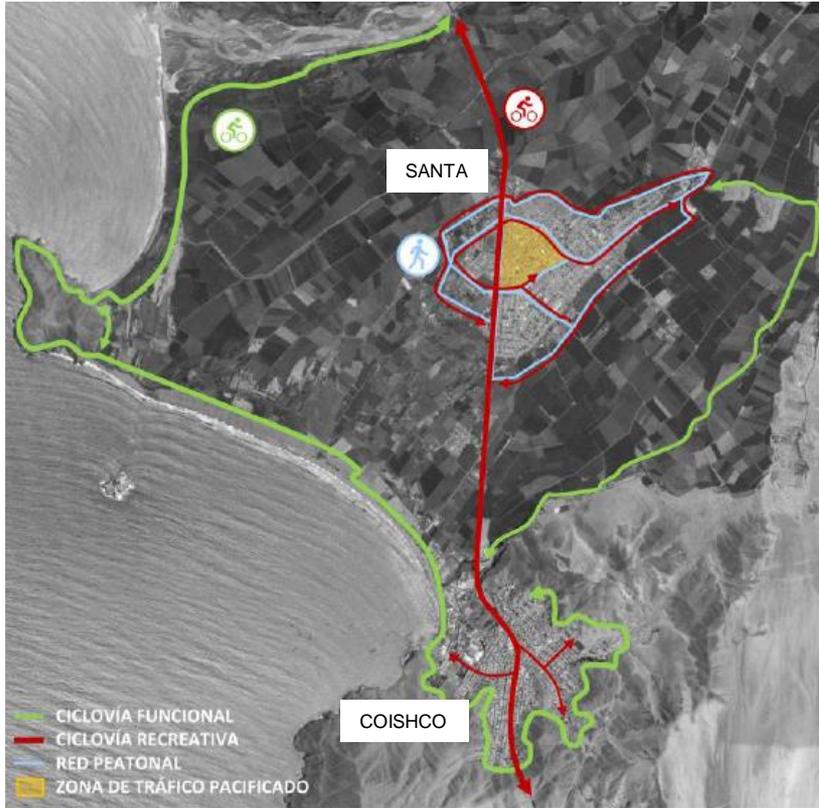
- Numero de viviendas afectadas: 442
- Longitud del Malecón: 800 metros



7.2 PLAN DE DESARROLLO URBANO SANTA – COISHCO 2020 - 2030

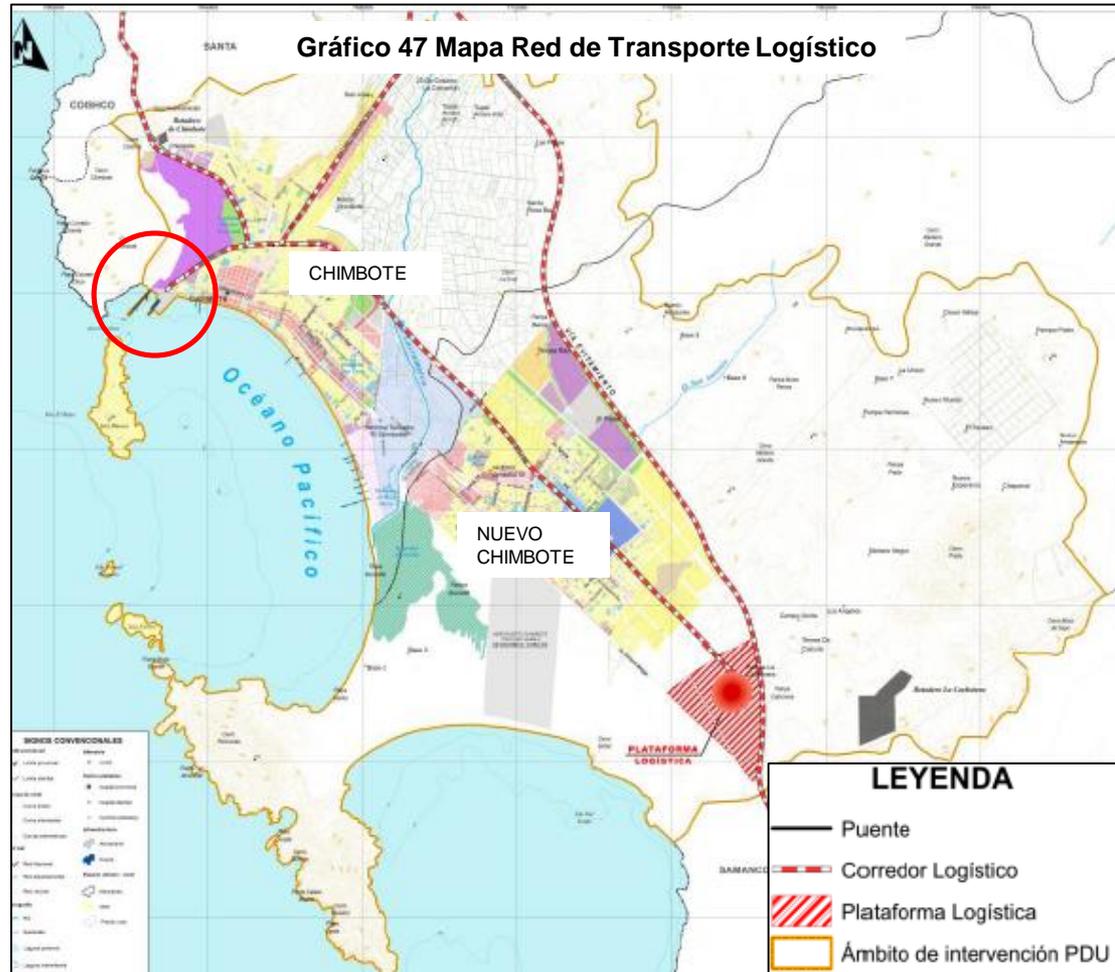
PROYECTO	CREACION DE IINFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD URBANA PARA PEATONALIZACION Y CICLOVIAS EN LOS DISTRITOS DE SANTA Y COISHCO
LOCALIZACIÓN	SANTA - COISHCO

El proyecto consiste en crear la infraestructura necesaria para ofrecer una movilidad sostenible de bajo impacto ambiental a través de modos de transporte no motorizados. La propuesta se base en la creación de : Una red de Ciclovías funcionales, Ciclovías recreativas, vías peatonales en las calles del Santa



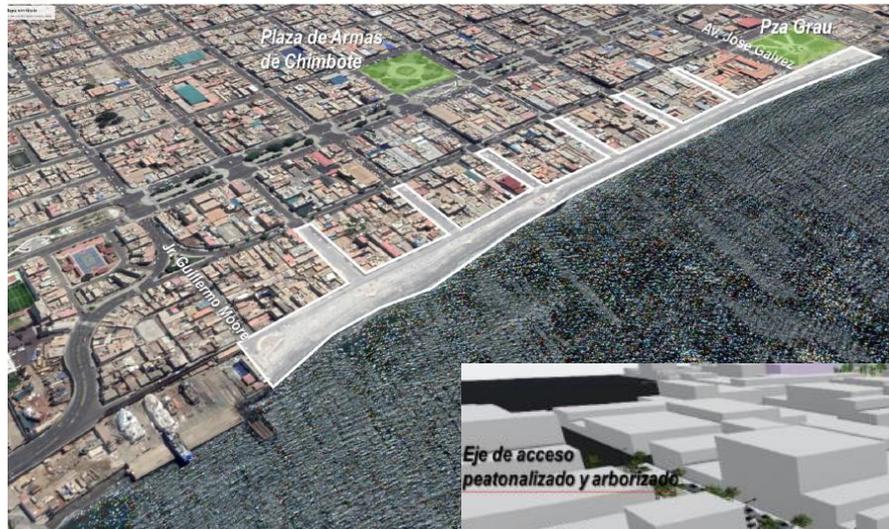
7.2 PLAN DE DESARROLLO URBANO CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE 2020 - 2030

PDU APROBADO ORD. MUNICIPAL



PLAN DE DESARROLLO URBANO CHIMBOTE Y NUEVO CHIMBOTE 2020 - 2030

PROYECTO	AMPLIACION DEL MALECON DEL LA BAHIA EL FERROL EN Chimbote y Nuevo Chimbote
LOCALIZACIÓN	CHIMBOTE



El proyecto busca proteger y poner en valor el patrimonio natural y turístico con infraestructura de protección con tratamientos de espacios públicos, senderos peatonales y mobiliario urbano, con muelles con infraestructura de servicios de exposición y la ampliación de la Bahía El Ferrol en el distrito de Chimbote

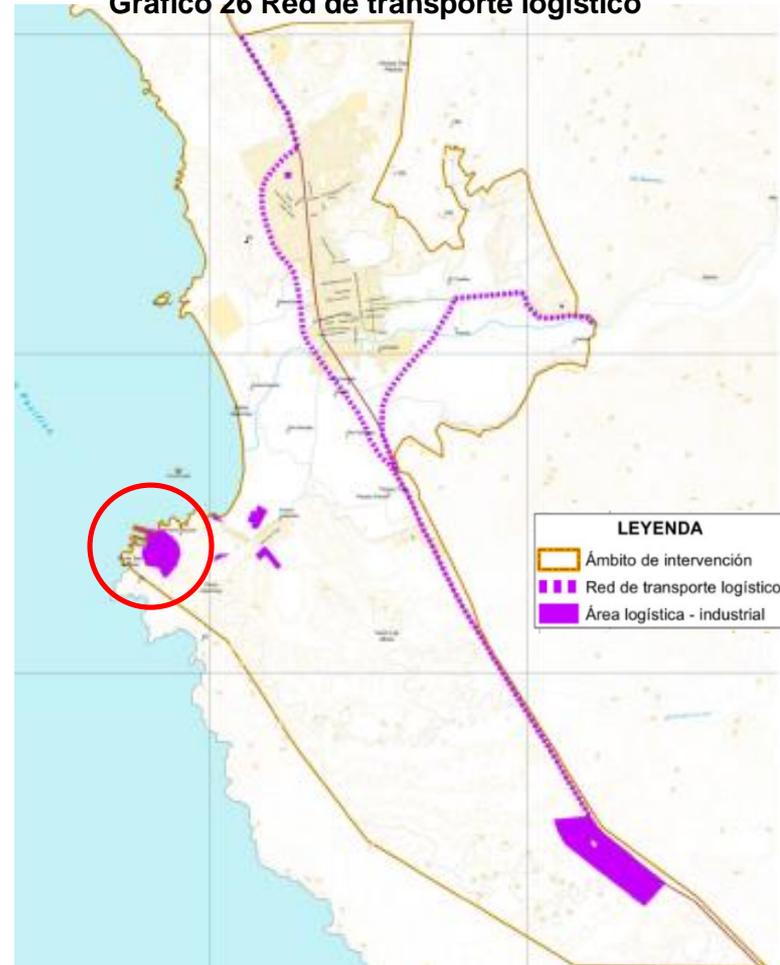


7.3 PLAN DE DESARROLLO URBANO HUARMEY 2020 - 2030

PDU APROBADO ORD. MUNICIPAL



Gráfico 26 Red de transporte logístico



7.3 PLAN DE DESARROLLO URBANO HUARMEY 2020 - 2030

4.1.5.3 CREACION DE DIQUE PARA MITIGACION DE RIESGO DE OLEAJE EN PUERTO DE HUARMEY CREACION DE DIQUE PARA PROTECCION DE OLEAJE EN PUERTO HUARMEY

Puerto Huarmey: principal centro de actividad pesquera e industrial de Huarmey

El ámbito de intervención del dique corresponde a 400 metros de frente costero-

La infraestructura de protección contra oleajes mitigará el riesgo de la población asentada (1,300 habitantes) en Puerto Huarmey y la infraestructura urbana y económica ubicada en esta zona de Huarmey, equipamiento educativo, deportivo, de salud, industria y la terminal pesquera.

El proyecto es complementario al proyecto de Malecón costero propuesto en el Plan de Acondicionamiento Territorial de la provincia de Huarmey, que protege todo el frente costero de la provincia.

Imagen Objetivo de proyecto de Dique

Accesos a playa recreativa

Malecón turístico peatonal

Dique para mitigación de riesgos por oleajes

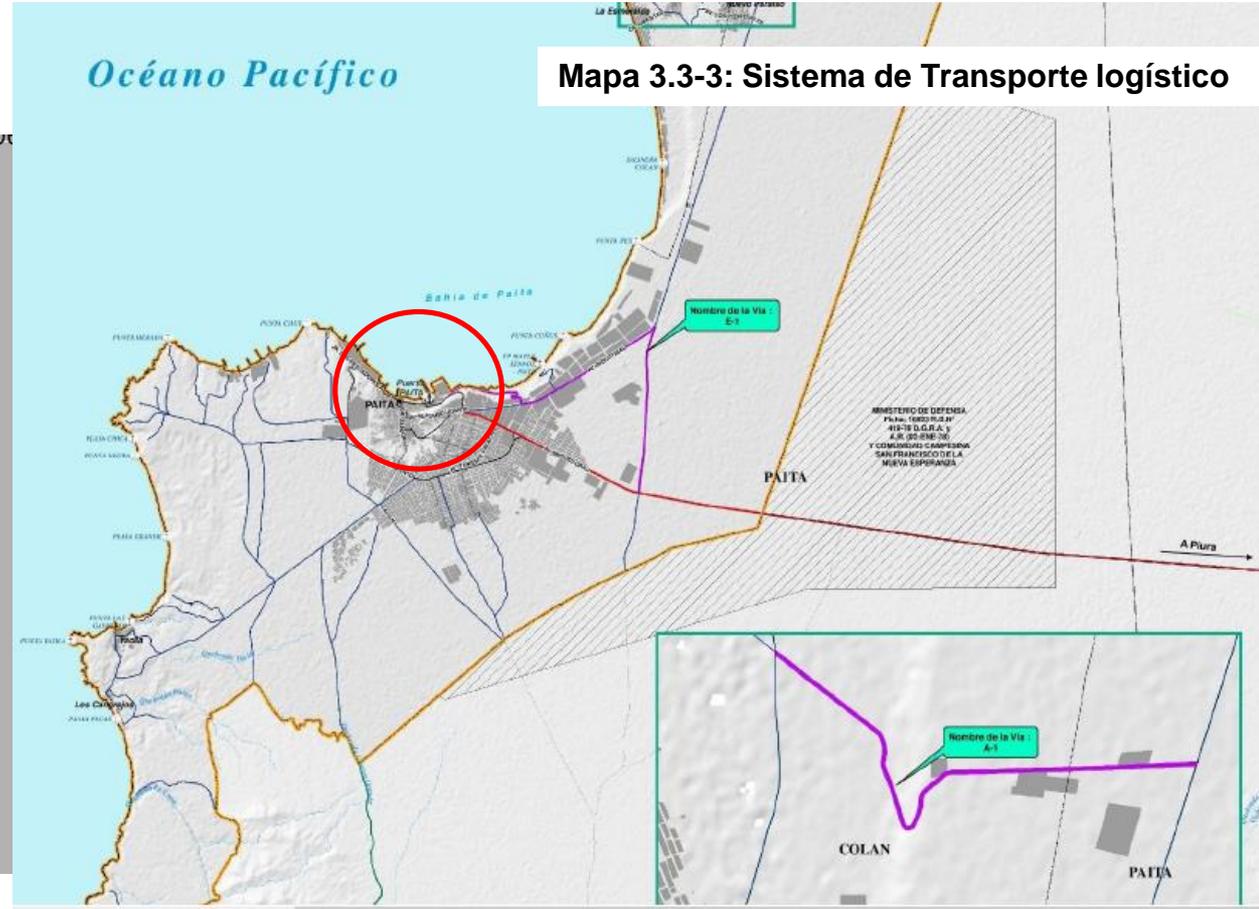
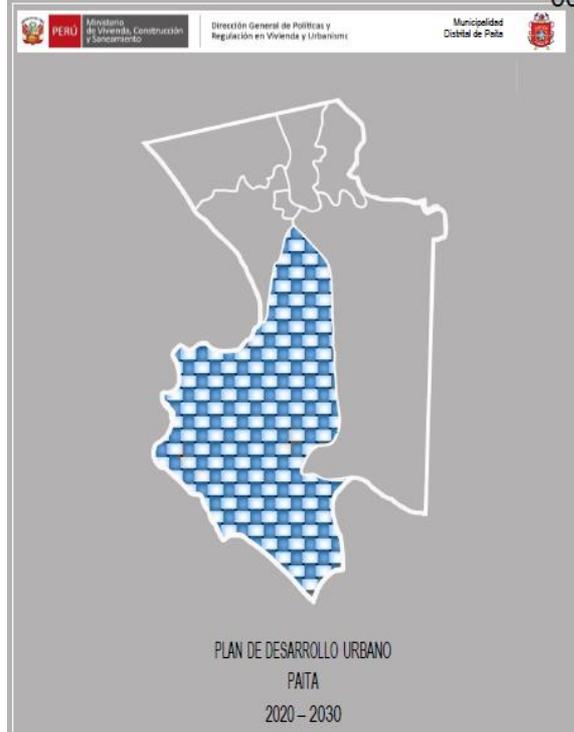
Entrocado para mitigación de riesgos por oleajes

Mejora de la infraestructura portuaria (PAT)



7.4 PLAN DE DESARROLLO URBANO PAITA 2020 - 2030

PDU EN CONSULTA



7.4 PLAN DE DESARROLLO URBANO PAITA 2020 - 2030

EJE ESTRATÉGICO	RENOVACIÓN URBANA – PATRIMONIO HISTÓRICO Y MONUMENTAL, SITIOS ARQUEOLÓGICOS E IDENTIDAD CULTURAL
OBJETIVO ESPECÍFICO	FORTALECER LA COMPETITIVIDAD URBANA
PROGRAMA	PROGRAMA DE RECUPERACIÓN Y REVALORIZACIÓN DE ESPACIOS HISTÓRICOS-CULTURALES PARA LA PROMOCIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN LA CIUDAD DE PAITA. Proyecto de Recuperación y puesta en valor de la zona Monumental de la ciudad de Paíta
LOCALIZACIÓN	LA ZONA MONUMENTAL EN LA CIUDAD DE PAITA SE CREÓ CON RESOLUCIÓN NACIONAL 921/INC EL 08 DE AGOSTO DEL 2000



La precariedad y el mal estado de construcción de estas edificaciones, pone en peligro a la población que habitualmente circula por el área central de la ciudad de Paíta. El proyecto busca restaurar, promocionar y poner en puesta en valor los bienes inmuebles del centro histórico de Paíta.

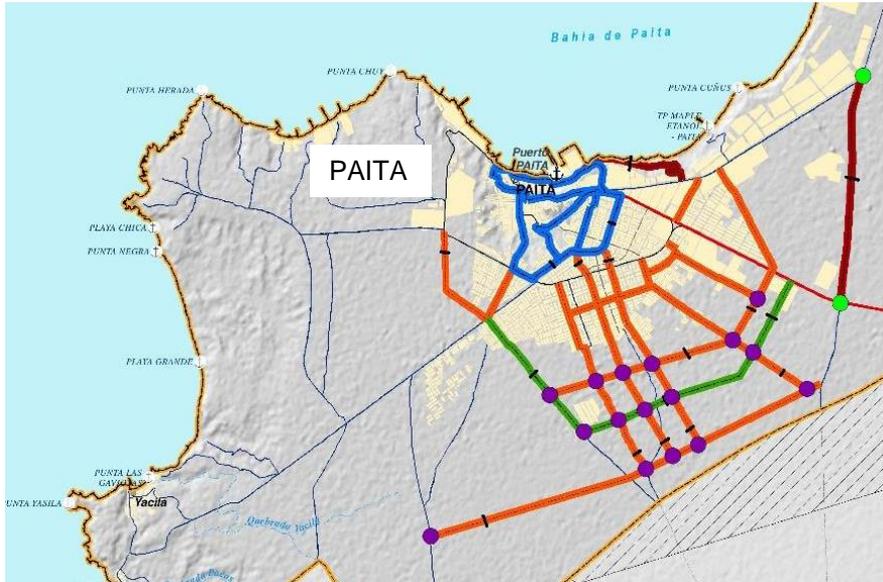


Esquema 3.3-6: Propuesta de implementación de un corredor vial urbano de pasajeros



7.4 PLAN DE DESARROLLO URBANO PAITA 2020 - 2030

PROGRAMA	<p>1. PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA FACILITAR LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE PAITA, EN SAN LUCAS DE COLAN, LA ESMERALDA, NUEVO PARAISO, PAITA Y OTROS.</p> <p>2. CONSTRUCCIÓN DEL ANTEPUERTO AL PUERTO DE PAITA PARA TRANSPORTE LOGÍSTICO DE CARGA, EN EL DISTRITO DE PAITA - PROVINCIA DE PAITA</p>
LOCALIZACIÓN	<p>MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA EL INGRESO AL NUEVO ANTEPUERTO DE PAITA PARA TRANSPORTE LOGISTICO.</p>



Mapa 3.4-1: Sistema Vial Primario de Paíta

Esquema 3.3-8: Red de Transporte Logístico y Antepuerto de Paíta



PROPUESTA DE CONSTRUCCIÓN DEL ANTEPUERTO DE PAITA PARA TRANSPORTE LOGISTICO.

8. SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Ley del Sistema Portuario Nacional

LEY N° 27943

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

La Comisión Permanente del Congreso de la República

ha dado la Ley siguiente:

LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto y finalidad

La presente Ley regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. La presente Ley tiene por finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

2.1 La presente Ley comprende todo lo relacionado con la actividad y servicios desarrollados dentro del Sistema Portuario Nacional, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres, las competencias y atribuciones de las autoridades portuarias, las autorizaciones, derechos y obligaciones de las personas naturales o jurídicas que desarrollan las actividades y servicios portuarios, y la construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y otras formas de administración de las actividades y los servicios portuarios. (*)

(*) Numeral modificado por el **Artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1022**, publicado el 17 Junio 2008, cuyo texto es el siguiente:

"2.1 El ámbito de aplicación de la presente Ley son las actividades portuarias y servicios portuarios realizados dentro de las zonas portuarias, así como las competencias y atribuciones de las autoridades vinculadas al Sistema Portuario Nacional."

2.2 Están comprendidos dentro del alcance de la presente Ley los puertos, marinas, infraestructuras e instalaciones portuarias de la República así como las actividades y servicios que se realicen dentro de las zonas portuarias.

2.3 No están comprendidos en el ámbito de esta Ley, los puertos y las infraestructuras e instalaciones portuarias a cargo de las Fuerzas Armadas en cuanto cumplen fines propios de la Defensa Nacional, los que se regirán por sus normas peculiares. Tampoco



Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Autoridad Portuaria Nacional

EL PERÚ PRIMERO

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO



III.1 POLÍTICA PORTUARIA NACIONAL

La Ley N° 27943 - Ley del SPN; modificada por el Decreto Legislativo N° 1022 y su Reglamento, Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y sus modificatorias, precisa los lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional que deben regir las actividades y servicios portuarios, siendo estas las siguientes:

1. El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.
2. La integración de los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.
3. La promoción de la competitividad internacional del SPN.
4. El fomento del cabotaje y la intermodalidad (el transbordo y tránsito de mercancías).
5. La promoción de la inversión en el SPN.
6. El fomento de las actividades para dar valor agregado a los servicios que se prestan en los puertos.
7. La promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.
8. El fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios.
9. La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos.
10. La promoción, preservación y mejora del patrimonio portuario nacional.
11. La constante renovación tecnológica en el SPN.
12. La promoción del empleo portuario, como consecuencia de la capacitación y profesionalización de los trabajadores.
13. La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria.
14. La protección y cuidado del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia.
15. La especialización y capacitación permanente de los trabajadores, así como la protección de sus derechos laborales y condiciones de vida.

8.1 RELACIONES PUERTO CIUDAD - AMBITO DE INTERACCION

II. 5 MEJORA PRACTICAS PORTUARIAS

- 5.1 Modelos de Organización y Gestión Portuaria
- 5.2 La Comunidad Portuaria
- 5.3 Protección Ambiental Portuaria
- 5.4 Protección y Seguridad Portuaria
- 5.5 Tecnología de la Información y Comunicaciones
- 5.6 Relación Puerto – Ciudad**
- 5.7 El Recurso Humano
- 5.8 Vertebración Intermodal y Plataforma Logísticas

7 IDEAS EN LAS QUE LA APN HA FUNDAMENTADO LA CONSTRUCCIÓN DE SU PENSAMIENTO ESTRATÉGICO "PUERTO-CIUDAD"

INTEGRACIÓN PUERTO – CIUDAD



Relaciones Puerto – Ciudad: Ámbito de Interacción

1

GOBERNANZA

Proceso de coordinación entre los actores, con el ánimo de alcanzar objetivos definidos y discutidos colectivamente.

2

ECONÓMICO

Desarrollo de actividades económicas para el crecimiento de la ciudad.

3

AMBIENTAL

Medidas de protección y mejoramiento de la calidad ambiental para el beneficio de la población.

4

CULTURAL

Generación de una identidad de ciudad portuaria.

5

ESPACIAL

Ordenamiento territorial para el desarrollo armónico entre el puerto y la ciudad.

6

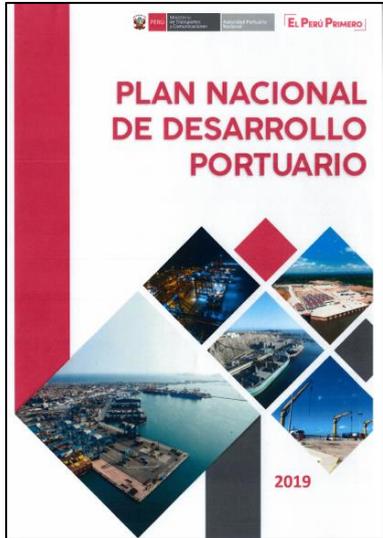
TECNOLÓGICO

Desarrollo de plataformas tecnológicas para el soporte e intercambio de información entre los actores.

7

SOCIAL

Contribución en el bienestar de la ciudadanía



5.6 Relación Puerto – Ciudad

El objetivo central consiste en armonizar las relaciones entre el puerto y la ciudad, apuntando a la colaboración y a la convivencia que permita integrar a las poblaciones ubicadas en las zonas de influencia, a su ciudad puerto, como actores del desarrollo sostenible de un Sistema Portuario

En ese sentido, la planificación portuaria debe ser una herramienta que tome en cuenta las necesidades del entorno y proyecte de forma global las políticas económicas, culturales, turísticas, ambientales y sociales, de forma que todas se articulen y convivan.

En adición a ello, se debe promover que las autoridades competentes en la planificación urbana, vial y portuaria trabajen planes coordinados para superar la problemática que se genera entre las ciudades y los puertos. Asimismo, debe procurarse la incorporación en la legislación vigente, la categoría de ciudades portuarias, las mismas que deberán contar con un Plan de Acondicionamiento Territorial, de Desarrollo Urbano y/o Esquema de Ordenamiento Urbano que favorezcan las cadenas logísticas y el transporte intermodal.

La particularidad de nuestro principal puerto obliga a concebir un plan de desarrollo armónico entre la ciudad, el aeropuerto y el área portuaria, todas ellas compartiendo vías comunes de acceso.

Ciudad
Portuaria

Ciudad
Portuaria
Regional

¿Como avanzar hacia una planificación de las ciudades puerto mas integral, competitivas y sustentable?

repensar la ciudad, Smart Cities, Ciudades Sostenibles, Sustentables, Resilientes, Compactas, derecho de los ciudadanos a la ciudad
City port visión (prospectiva portuaria), Smart Port, los puerto de 4ta y 5ta Generación

8.2 PLAN MAESTRO PORTUARIO DE MATARANI



8. CONCLUSIONES

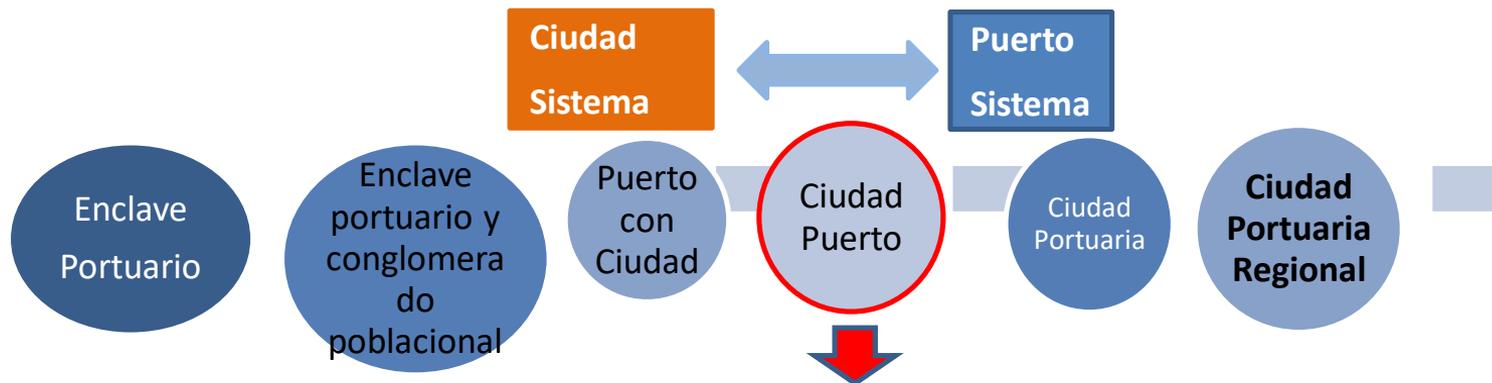
1. Se ha identificado como área de influencia del Terminal Portuario de Matarani, a la Provincia de Islay, Arequipa. Por otro lado, **el Terminal presenta una estratégica ubicación geográfica, para la atención de las cargas de la Macro Región Sur.** De acuerdo a la identificación de centros de producción y lugares de donde proviene la carga que es importada y exportada por el Terminal Portuario de Matarani, **el área de influencia comprende los departamentos de Arequipa, Cusco y Apurímac; así como la carga de Bolivia y Brasil.**

2. El Terminal Portuario de Matarani cuenta con un muelle marginal de 583 metros de largo, 10 metros de calado y tres amarraderos, lo que permite la atención de **naves de hasta 245 metros de eslora, pudiendo atenderse simultáneamente hasta 3 naves.** Además, el terminal cuenta con **una rada interior formada por dos rompeolas de 650 metros y 145 metros.**

5. Finalmente, en cuanto a las inversiones efectuadas en el terminal Portuario de Matarani, **se invirtió 677 millones de dólares** como inversiones obligatorias (mostrando un incremento de 18.9% de lo pactado en el Contrato de Concesión). Esta inversión se destinó al **(i) reforzamiento del rompeolas, (ii) habilitación de áreas de almacenamiento, (iii) ampliación del sistema de descarga de granos y (iv) mejoramiento del sistema de carga de minerales.** Por otro lado, las inversiones complementarias ascendieron al monto de 30.6 millones de dólares entre los años 2005-2014.

8.4 CARACTERIZACION DE PUERTO DE MATARANI

Dos realidades “ciudad” y “puerto” no definitivamente integradas. (Guimerá Ravina).



Caracterización ¿ Porqué Matarani es una Ciudad Puerto?



Dos sistemas Ciudad + Puerto que interactúan entre sí con un tímido grados de integración: baja media, y alta (De Marco).

La gobernanza puede ser definida como un proceso de coordinación de actores, de grupos sociales, de instituciones, con el ánimo de alcanzar objetivos definidos y discutidos colectivamente. La gobernanza se refiere, entonces, a un conjunto de instituciones, de redes, de directivas, de reglamentos, de normas, de usos políticos y sociales, así como a actores públicos y privados que contribuyen a la estabilidad de una sociedad y de un régimen político, a su orientación, a la capacidad de dirigir y de proporcionar los servicios, y a asegurar su legitimidad.

P. Legales, *Diccionario de Políticas Públicas*, Gobernanza, 2004: 261.



RED MUNDIAL DE CIUDADES PORTUARIAS

hacer
la ciudad
con
el puerto

GUÍA
DE BUENAS
PRÁCTICAS

Espacio

Medio ambiente

Economía

Gobernanza



ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO

Las interfaces ciudad-puerto son territorios complejos donde se cristalizan los desafíos de la competencia y de la complementariedad urbana y portuaria ante recursos de espacio que muchas veces son restringidos y limitados. La búsqueda del justo equilibrio dependerá de soluciones orientadas a garantizar un carácter mixto a la vez espacial y funcional propio para inyectar dinamismo no solo a la interfaz ciudad-puerto, sino a todo el territorio de la ciudad portuaria.

DESAFÍOS AMBIENTALES

El cambio climático y la toma en consideración de la subida del nivel del mar ocupan un lugar preponderante en los proyectos de gran escala realizados por los urbanistas de las ciudades portuarias. Está naciendo una nueva manera de pensar el urbanismo en el frente costero. Este urbanismo podría permitir desarrollar soluciones innovadoras no solo para protegerse, sino que también para brindar una oportunidad de crear nuevos espacios.

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO ECONÓMICO

El potencial económico de los territorios ciudad/puerto supera ampliamente la simple actividad de cruceros. Se articula actualmente alrededor del desarrollo y de aprovechamiento de nuevas industrias tradicionales o muy innovadoras impulsadas por las características específicas de las interfaces ciudad/puerto. Junto con la pesca y las actividades náuticas,... la implementación de una oferta turística global contribuye al desarrollo económico del territorio atrayendo a la población local y los turistas.

GESTIÓN DE PROYECTOS Y GOBERNANZA

La construcción de viviendas o los rellenos de dársenas pueden constituir estrategias irreversibles que hipotequen el futuro de la totalidad o parte de las actividades portuarias existentes. Para evitar este tipo de escollos, un inventario de terrenos portuarios, conexiones existentes y sus potenciales evoluciones con respecto a escenarios de desarrollo del puerto permitirá principalmente medir las compatibilidades, junto con las incompatibilidades, entre, por un lado, los proyectos de renovación o de extensión portuaria y, por otro, los proyectos de urbanización.

A.1. RECOMPONER EL PUERTO EN SÍ MISMO

Numerosos puertos en el mundo se enfrentan a la escasez de espacios disponibles por razones físicas y/o debido a normas ambientales. Una de las soluciones adoptadas consiste en la optimización de los usos portuarios existentes reasignando los espacios a nuevas funciones portuarias. La recomposición del puerto en sí mismo puede ir más allá, al permitir combinar extensión, mejor eficiencia y disminución del impacto ambiental.

• LONG BEACH (ESTADOS UNIDOS)

Los trabajos del proyecto Middle Harbor Redevelopment comenzaron en la primavera de 2011 y deberían finalizar en 2019. El proyecto busca fusionar antiguas terminales portuarias en una sola. Además de una mejor eficiencia, esto permitirá aumentar la capacidad a 3,3 millones de TEU. El costo de realización se calcula en 744 millones de dólares. Asimismo, se señala que el proyecto debería reducir en gran medida las emisiones contaminantes y permitirle crear 14.000 puestos de trabajo permanentes en California del Sur.



Modelización 3D del proyecto final – Copyright: Port of Long Beach



Puerto existente. Primera etapa del proyecto. La mitad norte de la terminal de contenedores (muelle E) será remodelada primero, mientras que el arrendatario actual, LBCT, seguirá operando en el muelle F.
Copyright: Port of Long Beach

B.1. CUIDAR EL TRATAMIENTO DE LOS ELEMENTOS DE TRANSICIÓN CIUDAD-PUERTO

Es preciso poner especial atención al desarrollo de las zonas de transición entre la ciudad y el puerto y a los elementos que los unen (puentes, pasarelas, etc.). Ello incluye hacer una cuidadosa selección de materiales para el suelo, instalar mobiliario urbano y portuario adaptado, y crear diseños estudiados que permitan integrar los dos paisajes.

• LE HAVRE (FRANCIA)

En una de las franjas del barrio del "Eure", se instalaron residencias frente de actividades de reparación naval. Se aportó especial cuidado a la zona que limita estos dos espacios: en vez de los cierres de separación clásicos, se optó por la implantación de una reja metálica de esmerado diseño. Un tratamiento paisajístico a lo largo de los 250 m de esta reja suaviza visualmente esta función de barrera y ofrece transparencia de vista hacia las actividades de reparación naval. Este equipamiento responde además a los requisitos internacionales en materia de seguridad de las zonas portuarias (Código PBIP).



Copyright: AIVP

Espacio

Medio ambiente

Economía

Gobernanza

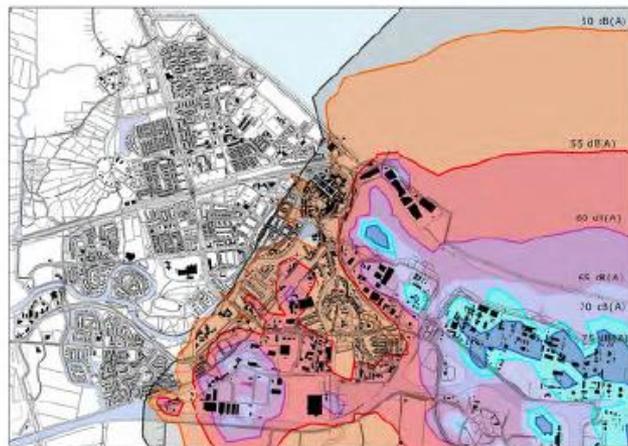
G.3. ESTABLECER UN PROCEDIMIENTO DE COOPERACIÓN ENTRE TODAS LAS EMPRESAS PRESENTES EN EL TERRITORIO

Trabajar previamente con todas las empresas presentes en el sector industrial-portuario permitirá estudiar todas las oportunidades legales y todas las soluciones que se presenten para cumplir la legislación medioambiental. Este trabajo se iniciará desde las primeras fases de los proyectos orientados al mantenimiento, la extensión o la implantación de actividades industriales y portuarias.

• DELFZIJL (PAÍSES BAJOS)

En Delfzijl, la estrecha cercanía entre actividades portuarias (Groningen SeaPorts), industriales y el centro de la ciudad hace que la situación se torne particularmente compleja y apremiante.

Se realizó un trabajo con todas las empresas involucradas. Se inscribe por una parte en una estrategia de información sobre los impactos ambientales y los diversos requisitos legales (tales como aquellos de la "noise zoning", y sobre la seguridad y el hábitat). Sin embargo, posteriormente se trata principalmente de estudiar y establecer con estas empresas todas las soluciones, incluso el abandono de los proyectos y/o la reubicación de las actividades.



Delfzijl, Noise zoning de la zona industrial portuaria
 Copyright: Municipality of Delfzijl (AIVP Davs, 2007, Le Havre)

I.1. ESTABLECER PLANES DE CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD PRESENTE EN LOS TERRITORIOS PORTUARIOS

Con el transcurso del tiempo, el desarrollo de núcleos urbanos, portuarios o agrícolas han "artificializado" en gran medida los medios naturales iniciales. Conciliar el desarrollo de las actividades portuarias en los espacios aún disponibles con la toma en consideración de su impacto en la biodiversidad, requiere una estrategia previsora y proactiva en el largo plazo. A modo de complemento de su papel tradicional de urbanista, las autoridades portuarias deben desempeñar un papel en la materia y asumir mayor responsabilidad de administrador de los espacios y territorios en donde están presentes.

• DUNKERQUE (FRANCIA)

En 2011, el puerto de Dunkerque dio a conocer al público su Plan director del Patrimonio Natural en la prolongación del inventario de la biodiversidad que había realizado. Este documento de orientación ya posee un valor de referencia para la consideración de los medios naturales en los proyectos de desarrollo de una zona portuaria muy extensa (17 km de fachada marítima y 7000 hectáreas de superficie terrestre). El plan se articula particularmente alrededor de núcleos de biodiversidad constituidos por sectores con grandes desafíos que serán preservados o bien, por medios degradados que serán restaurados. Corredores ecológicos, futuras tramas verdes y azules, permitirán

crear una red entre estos sectores, pero también, en una escala más amplia, con el territorio regional. En el largo plazo, el puerto se compromete así a conservar y administrar 1.290 hectáreas de espacios dedicados a la biodiversidad, superficie que corresponde al 43% de los espacios aún disponibles para un desarrollo y un emprendimiento evaluado en 9,7 millones de euros en 30 años.



Entre las medidas de acompañamiento, está prevista además la puesta en práctica de un balance ecológico que permita evaluar en el corto, mediano y largo plazo si la disminución de los espacios naturales reutilizados para los desarrollos es compensada por la superficie de los medios preservados o recreados.

9 BUENAS PRACTICAS

L.1 FORMALIZAR ENTRE LA CIUDAD Y EL PUERTO LOS PROYECTOS URBANOS SITUADOS EN LA INTERFAZ CON EL PUERTO

Cuando los proyectos y las iniciativas del puerto y de la ciudad corren el riesgo de transformarse en antagonistas, pero al mismo tiempo, cuando las dinámicas ya están establecidas, impulsadas por la realidad de los desafíos locales, entonces la existencia de instancias de concertación es necesaria, pero no suficiente. La creación de una herramienta común y estructurante, que formalice las bases de un desarrollo armonioso y sostenible, se vislumbra como fuente de garantía y de éxito, para el beneficio del territorio.

• DURBAN (SUDÁFRICA)

La necesidad de contar con una planificación común se formalizó en 2003 a través de un Memorandum Of Understanding entre la Ciudad y el puerto, e hizo surgir una iniciativa conjunta en 2006 a través del programa "Transnet eThekweni Municipality Planning Initiative" (TEMPI). Esta iniciativa pretende combinar los objetivos del Plan Rector para el puerto de Durban desarrollado por Transnet, organismo estatal encargado de los puertos sudafricanos, y los planes de desarrollo de la municipalidad de Durban.

El objetivo final del programa TEMPI consiste en otorgar un contexto que permita tomar decisiones basadas en una visión compartida y una comprensión mutua de las necesidades de desarrollo futuro para el puerto y para la ciudad.

Tras décadas marcadas principalmente por un antagonismo más que por una cooperación, en la actualidad, las relaciones se han reforzado gracias al programa TEMPI. Si bien aún persisten ciertas divergencias, las partes poseen más claridad sobre el contexto global, lo que les permite proseguir con la reflexión hacia un acuerdo aceptable mutuamente.

El programa fue madurando con el paso del tiempo y 8 años después de su puesta en marcha, es hoy reconocido como uno de los Proyectos de Inversión Estratégica (SIP) inscrito en el marco del plan nacional de infraestructuras implementado por el gobierno sudafricano.



Durban, vista aérea
Copyright: Transnet

El "2050 Vision for the Durban-Gauteng Freight Corridor" que Transnet y el Ayuntamiento de eThekweni publicaron en septiembre de 2010 se inscribe en este proceso. El Plan "Back of Port Local Area Plan" establecido por Graham Muller Associates por encargo del Ayuntamiento en mayo de 2012, y la racionalización que propone de los usos de los espacios urbanos situados en contacto inmediato con el puerto, también deriva de esta voluntad de optimización de la complementariedad de los usos urbanos y portuarios del territorio.

Espacio

Núcleo ambiente

Economía

Gobernanza

L.2. HACER DEL PUERTO UN PROTAGONISTA DE LA SOCIEDAD

Muchas veces, el desconocimiento de las actividades del puerto y de su aporte a la vida ciudadana, principalmente en el plano económico, es fuente de incompreensión, de indiferencia e incluso de hostilidad por parte de los ciudadanos. En esta manera, las autoridades deben desempeñar un papel protagónico que se podrá traducir en:

- la implicación regular de la autoridad portuaria en actividades culturales y/o sociales de la ciudad (exposición, patrocinio, etc.);
- la organización puntual, pero regular, de eventos (música, cine, deportes, velerismo, "Port Days", etc.) en los espacios de interfaz ciudad/puerto. Para reforzar el impacto de estos eventos, se recomienda elegir una ubicación donde se hayan conservado actividades portuarias y/o que ofrezca una vista directa hacia el puerto activo.

• VALPARAÍSO (CHILE)

Luego de 80 años sin trabajos marítimos, la falta de terrenos disponibles en la costa para la actividad portuaria y el considerable aumento del tránsito de mercancías imponen una renovación urgente del puerto, uno de los principales puertos de Chile. El puerto de Valparaíso ya ha lanzado proyectos de infraestructuras a corto y mediano plazo, proyectos que requieren una fuerte interacción con la ciudad.

Las soluciones seleccionadas comprenden el desarrollo de un sector turístico y comercial en el frente costero (Puerto Barón), y la concepción sostenible de nuevas infraestructuras para las actividades portuarias y logísticas. Para reforzar esta sinergia con la ciudad y su población, el puerto de Valparaíso favorece el contacto de los habitantes con su puerto, a través de la organización de diversas actividades sociales, culturales, recreativas y deportivas en las zonas portuarias. Estas actividades deben además ser compatibles con la seguridad ambiental, la prevención de actos ilegales y la seguridad de las personas. En Valparaíso, quince años de experiencias y de múltiples iniciativas en el ámbito cultural, deportivo, recreativo, etc. demuestran que una apertura parcial y temporal del puerto (10 días al año) es posible con eventos que han llegado a reunir hasta a 15.000 personas. El puerto y sus concesionarios invierten en esto hasta US\$ 500.000 al año.

5.3. Mass Events inside the Port Urban Spaces



Planificación Territorial

En tal sentido podemos visualizar

En este escenario

PROBLEMAS Y NECESIDADES DE LAS CIUDADES PUERTO

- Trabajar de Manera sostenida en la Planificación territorial de proyectos para las ciudades puerto.
- Involucrar a todos los stakeholders de localidades y áreas de influencia de manera mas amplia

DESARROLLO ECONÓMICO

- Funciona como atrayente .
- Evitar las actividades predatorias del ecosistema marino costero
- Una expansión urbana desordenada, aumentara el riesgo ambiental en el borde costero

TERRITORIOS INTELIGENTES

- El planteamiento sistémico, estratégico y sostenible promueve el enfoque de desarrollo territorial
- Generar inversiones capital físico, conocimiento, recursos
- Promover dinámicas endógenas al territorio a partir de los actores locales y ventajas comparativas y competitivas del territorio.

NUEVO ENFOQUE

- Impulsar Inversiones en la planificación, en correcta Gestión del Uso de suelos con el objeto de construir territorios integrados, equilibrados, sostenibles y sustentables en el tiempo

11. PARTICIPACION CIUDADANA COMO MOTOR DE CAMBIO PARA EL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD PUERTO

Considerar el tema de Participación ciudadana desde la perspectivas de las políticas nacionales de estado relacionandolo con urbanismo, la planificación y las Públicas Urbanas ... Cobran un real importancia.



DEMOCRACIA

Caballococha - Loreto



LEGITIMIDAD

Pebas - Loreto



GOBERNABILIDAD

Uchuruccay - Ayacucho



GOBERNANZA

Mollepata - Cusco
MSc. Arq. Gustavo Puma Cáceres

11. PARTICIPACION CIUDADANA COMO MOTOR DE CAMBIO PARA EL DESARROLLO URBANO DE CIUDADES PUERTO



12. REFLEXIONES



- ❖ **EL PUERTO Y CIUDAD AL SER DOS SISTEMAS, se tienen que planificar con instrumentos dinámicos y no estáticos.** Se habla de transformación digital de Smart Cities, Smart Port, **los datos son importantes para tomar decisiones en la gestión territorial de las Ciudades – Puerto. CIM (City information Modeling)**



- ❖ **PARTICIPACIÓN CIUDADANA** permite un desarrollo inclusivo, en igualdad de oportunidades, competitivo y sostenible de intervención **para el desarrollo de una cultura de planificación y desarrollo urbano de la ciudades puerto**, que genera múltiples beneficios, como **la innovación, proyectos públicos y privados con mejores resultados y calidad, incremento de confianza mutua y fortalecimiento de la relación gobierno-Ciudadanía**

- ❖ **COMPETITIVIDAD Y GOBERNANZA TERRITORIAL,** Se debe de replantear **una nueva forma de pensar la CIUDAD – PUERTO** el cual tiene que ser de manera **articulada a través del desarrollo endógeno como un modelo que busca potenciar las capacidades internas de una región ó comunidad local y**; para fortalecer la sociedad y su economía de adentro hacia afuera, para que sea sustentable y sostenible en el tiempo.

«La tierra proporciona lo suficiente para satisfacer las necesidades de cada hombre, pero no la codicia de cada hombre»,

Mahatma Gandhi.

GRACIAS