

Fecha: 16-01-2026
Medio: El Longino
Supl.: El Longino
Tipo: Noticia general
Título: Puerto al límite, ciudad en tensión: el colapso logístico de ITI que se derrama sobre el casco histórico de Iquique

Pág.: 10
Cm2: 668,2

Tiraje: 3.600
Lectora: 10.800
Favorabilidad: ☐ No Definida

Crónica

Puerto al límite, ciudad en tensión: el colapso logístico de ITI que se derrama sobre el casco histórico de Iquique



El atochamiento de contenedores en Iquique Terminal Internacional activó alertas de navieras, tensó la cadena de abastecimiento ligada a ZOFRI y empujó largas filas de camiones hacia Muelle Prat y calles patrimoniales. El alcalde Mauricio Soria cuestiona "parches" como frenar importaciones por un mes y apunta al déficit estructural: crece el flujo —en especial el asociado a Bolivia— mientras accesos y gestión del patio no escalan al mismo ritmo. ITI admite congestión severa y advierte riesgos de seguridad; expertos describen un sistema que operó al borde y hoy paga el costo en la calle.

La postal se repite con una persistencia que ya no sorprende a nadie en el centro de Iquique: tractocamiones detenidos en serie, bocinas, virajes lentos, automovilistas que buscan rutas de escape y peatones que conviven con un ruido continuo junto al borde costero. Lo que antes se vivía como "horas punta" hoy se siente como un bloqueo permanente en torno a Muelle Prat y arterias del casco histórico. El origen no está en un evento aislado, sino en un fenómeno más profundo: la saturación del Terminal Internacional (ITI), cuya congestión interna terminó expandiéndose hacia la ciudad como si el puerto hubiese empezado a respirar por las calles.

La crisis dejó de ser un rumor de transportistas cuando empezó a aparecer en comunicaciones formales del sector marítimo. Hapag-Lloyd, por ejemplo, informó a clientes que la operación en ITI estaba siendo impactada por una congestión significativa dentro del patio, con capacidad de manejo reducida y restricciones operacionales, asociando el problema a factores externos ocurridos en diciembre de 2025 y a la persistencia del cuadro pese a medidas de mitigación previas. En paralelo, reportes periódicos dieron cuenta de advertencias de desvío de carga por parte de navieras, empujando un nerviosismo adicional en una cadena donde cada día de demora se traduce en costos y pérdida de confiabilidad.

En ese contexto, el alcalde Mauricio Soria eligió un tono directo: dijo que la situación "colapsó la única vía de acceso" y que la presión se percibe en reclamos cruzados de conductores de camión y de autos particulares. Su diagnóstico apunta a un desajuste: el tráfico ligado a Bolivia aumentó de manera sostenida y la infraestructura vial/operativa no creció en proporción. El municipio, que no



administra el terminal, recibe sin embargo la parte más visible del problema: el derrame sobre el espacio urbano, la fricción con residentes, la afectación del turismo y la degradación de la movilidad cotidiana.

EL PUNTO DE QUIEBRE: CUANDO EL PATIO SE LLENA Y LA FILA "BUSCA" CIUDAD

En logística portuaria hay una regla no escrita: cuando el patio se aproxima a niveles críticos de ocupación, la eficiencia se desploma. No es solo "más carga"; es menos margen para maniobrar, más tiempos de espera por equipo, más coordinación necesaria por contenedor y mayor riesgo en seguridad operacional. ITI reconoció públicamente que enfrenta congestión en patio y vinculó el origen a "condiciones externas" ocurridas en diciembre, especificando la movilización de trabajadores de la Zona Franca como un factor que impactó el flujo.

Desde la industria, ese tipo de

explicación puede ser verosímil en el corto plazo —un shock externo que altera el ritmo normal—, pero deja abierta la pregunta de fondo: ¿por qué un evento de semanas logra empujar al sistema a un punto donde no logra recuperarse? La respuesta, para analistas de competitividad portuaria, suele estar en la falta de holguras. El CEP ha advertido que la discusión sobre puertos en Chile no es solo de grúas o muelles, sino de capacidad, coordinación institucional y cuelllos logísticos que se arrastran por años. Dicho de manera simple: cuando todo funciona bien "justo", basta una interrupción para que la fila se haga crónica.

En Iquique, esa fila no queda contenida dentro del recinto. La ciudad termina operando como patio secundario: camiones que esperan ventana, unidades que no encuentran lugar donde estacionar, choferes que quedan atrapados en un limbo donde el tiempo no tiene dueño. La congestión se vuelve un problema comunal porque la interfaz puerto-ciudad no está diseñada para

absorberlo.

LA SOLICITUD DE "CONGELAR IMPORTACIONES" Y LA CRÍTICA AL PARCHÉ

En medio del colapso, ITI solicitó a clientes disminuir los volúmenes de importación. La idea —difundida en distintos espacios del mundo logístico— es bajar el flujo entrante para recuperar control del patio y evitar incidentes. En términos técnicos, es una medida defensiva: se privilegia estabilidad operacional sobre volumen.

El alcalde Soria cuestionó que se pidiera a empresarios locales suspender importaciones durante un mes, sosteniendo que ese tipo de decisiones no aborda la raíz ni ofrece sustentabilidad al sistema portuario ni al régimen franco de la ciudad. La crítica tiene un eje político y otro económico. En lo político, plantea que el costo no puede descargarse sobre el comercio local como si fuese una llave que se abre y cierra sin consecuencias. En lo económico, alerta por

la pérdida de confianza: si el terminal "pide pausa" en un punto alto de demanda, el mercado buscará alternativas. Y cuando el mercado cambia ruta, volver no siempre es automático. De hecho, la advertencia de desvío por parte de navieras instala una amenaza concreta: la carga puede saltar a otros terminales y el territorio pierde actividad, empleo asociado y tributación indirecta.

BOLIVIA, CORREDOR ANDINO Y LA TENSIÓN QUE SE CONCENTRA EN IQUIQUE

El crecimiento de la carga boliviana no es un dato menor; es una presión estructural. Un reporte local indicó que entre enero y octubre de 2025 el Puerto de Iquique transfirió cerca de 888.820 toneladas ligadas a Bolivia, reforzando el rol del terminal como pieza del corredor logístico andino. Ese volumen, celebrado en tiempos normales como señal de dinamismo, se vuelve un desafío cuando los accesos, patios y sistemas de coordinación no escalan con la misma rapidez.

La discusión, por tanto, no es "Bolivia sí o no". Es cómo se gestiona una demanda que crece y que, si no encuentra

infraestructura suficiente, termina chocando con el tejido urbano. Para la comunidad iquiqueña el debate adquiere una forma concreta: el camión no se ve como "tonelada transferida", sino como ruido, retraso, emisiones, riesgo vial y ocupación del espacio público.

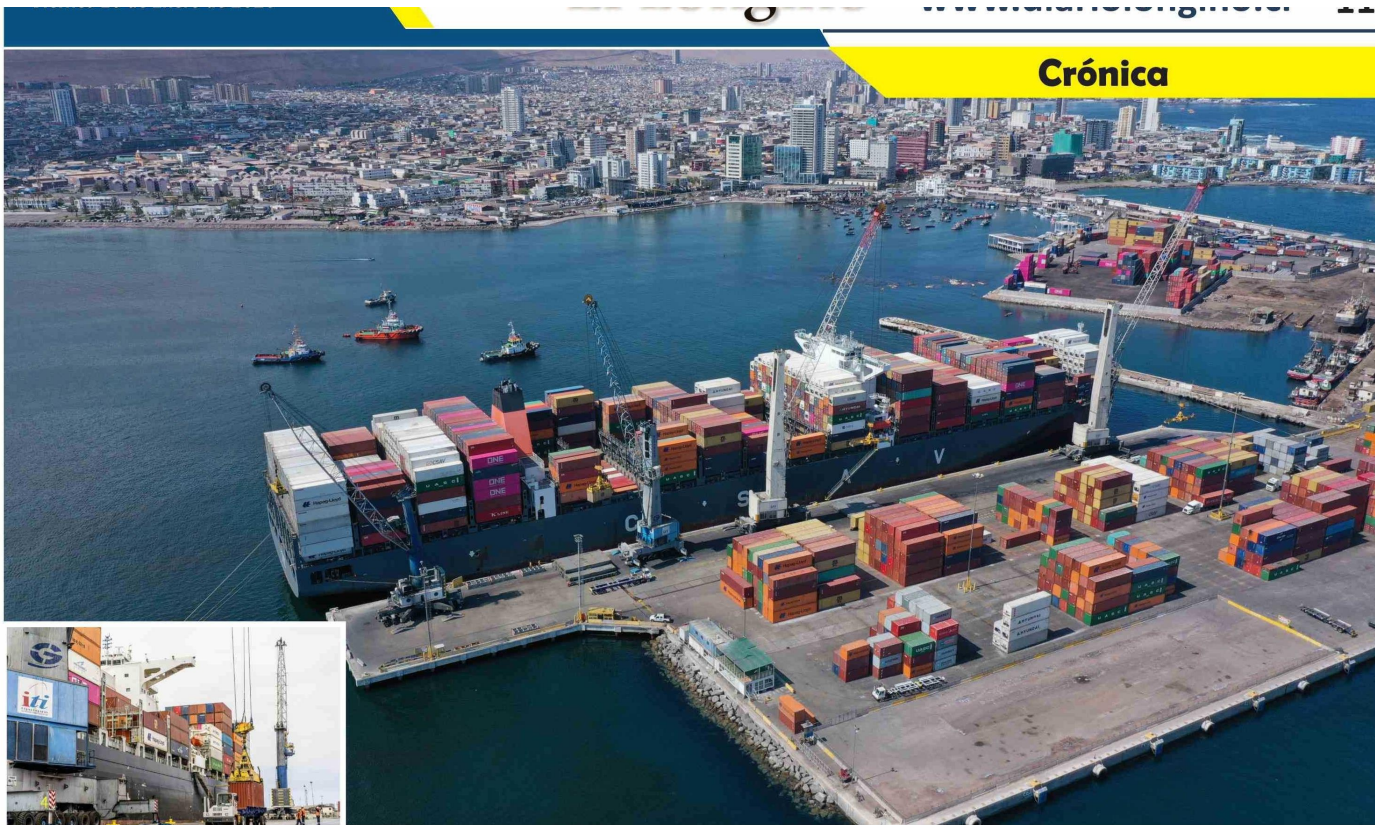
CASCO HISTÓRICO: EL COSTO INVISIBLE DE UN PUERTO QUE SE ATORA

Quienes viven o trabajan cerca de Muelle Prat describen efectos que no entran en las métricas portuarias tradicionales. Cuando el embotellamiento se instala, el comercio del centro pierde fluidez, la experiencia turística se deteriora, el transporte público se vuelve irregular y la seguridad vial cae. En un barrio patrimonial, además, el tránsito pesado tensiona calzadas y esquinas que nunca fueron pensadas para colas de alto tonelaje. Aquí aparece una dimensión crítica: la operación del terminal es privada y regulada por marcos nacionales, pero la externalidad es comunal. La municipalidad enfrenta el reclamo directo, aunque no tenga el control total del ciclo logístico. Esa asimetría alimenta frustración y, a la larga, erosiona la legitimidad de todo el sistema: del puerto, del concesionario, del Estado y de la planificación regional.

GESTIÓN DE CAMIONES: LA CLAVE QUE DECIDE COMPETITIVIDAD Y CONVIVENCIA

En el mundo portuario, la "logística de camiones" dejó de ser un detalle operativo y pasó a ser variable central de eficiencia. Una mirada sectorial lo resume con crudeza: un puerto que administra bien el flujo de camiones puede mover





Crónica

más carga con menos fricción; uno que lo gestiona mal pierde competitividad frente a terminales alternativos. Iquique ha intentado, en distintos momentos, ordenar circulación con medidas normativas. El Gobierno Regional de Tarapacá, por ejemplo, informó restricciones horarias para camiones en la Ruta A-16, buscando aliviar momentos críticos de desplazamiento entre Alto Hospicio e Iquique. También existen antecedentes regulatorios sobre pistas o condiciones especiales de circulación vinculadas a accesos portuarios. Sin embargo, estas herramientas tienen un límite: pueden mover el problema de horario, pero no crean capacidad nueva dentro del patio ni multiplican accesos. Los expertos en planificación urbana advierten que cuando una ciudad usa solo regulación para enfrentar una brecha de infraestructura, el resultado suele ser traslado del conflicto: se desplaza a otro punto o reaparece con mayor intensidad. En términos comunales, es “apretar un globo”: la presión cambia de lugar, pero no desaparece.

ITI, SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA LÍNEA ROJA

ITI planteó que la congestión compromete seguridad. No es un argumento menor. Un patio con ocupación alta aumenta la probabilidad de incidentes: maniobras más ajustadas, menor visibilidad, más interacción entre equipos y personas, y presión por sostener productividad. En esa lógica, las

restricciones al ingreso o la solicitud de reducir importaciones se justifican como control de riesgo. Pero la comunidad observa una paradoja: la seguridad interna se protege, mientras afuera la ciudad asume la inseguridad vial y el estrés urbano. El debate, entonces, no se resuelve con comunicados; exige un marco de corresponsabilidad que hoy aparece fragmentado.

¿LLEGÓ AL LÍMITE? EL DIAGNÓSTICO DURO Y LO QUE IMPLICA

La frase que circula entre actores del rubro —“el puerto llegó a su límite y no tiene vuelta”— sintetiza una sensación: el sistema dejó de tener elasticidad. A nivel técnico, “límite” puede significar varias cosas: capacidad de patio, accesos, frentes de atraque, turnos, coordinación con depósitos externos, disponibilidad de camiones y tiempos de retiro. Cuando varias de esas variables están tensionadas a la vez, el puerto entra en un ciclo donde cada solución parcial genera otro cuello. Aquí conviene distinguir: un límite no es un destino irreversible, pero sí una advertencia de que la próxima solución ya no puede ser incremental. Requiere salto de escala.

LAS SOLUCIONES QUE APARECEN EN LA MESA: 24/7, FERROCARRIL Y LOGÍSTICA INTEGRADA

Soria planteó que se necesita operar

24/7 y, mirando hacia el próximo proceso de concesiones, pidió incorporar modo ferroviario y ampliaciones de infraestructura. La idea del tren es clave por una razón: reduce dependencia de un solo acceso vial y permite mover volumen con menos fricción urbana. El problema es que el ferrocarril no se instala por decreto local: requiere decisión estatal, inversión, acuerdos con concesionarios y planificación territorial.

Desde EPI se ha insistido en una “logística integrada” y en la necesidad de coordinar esfuerzos para crecer de manera sostenible, precisamente para evitar que el desarrollo portuario se vuelva una carga para la ciudad. Esa mirada, si se aterriza, implica varias capas: sistemas de citas obligatorias para camiones, ampliación o fortalecimiento de zonas de extensión logística, coordinación con ZOFRI para evitar picos, y un protocolo de crisis que no improvise cada verano o cada interrupción.

Hay antecedentes de infraestructura pensada como amortiguador: la Empresa Portuaria de Iquique implementó en su momento una Zona de Extensión Logística (ZEL) en Alto Hospicio para recepción y despacho de transporte vinculado a cargas portuarias, con el objetivo de ordenar parte del flujo. La pregunta crítica es si ese tipo de herramientas está siendo usado a máxima capacidad, si requiere actualización, o si la demanda lo superó.

IMPACTO EN ZOFRI Y EL COMERCIO: CUANDO EL RETRASO SE VUELVE COSTO SOCIAL

En Iquique, la logística no es un sector más: es columna vertebral del empleo y del comercio. Cualquier restricción de importación golpea a empresas que dependen de tiempos de reposición, especialmente bajo el régimen franco. Además, el transportista —eslabón usualmente invisibilizado— termina asumiendo horas de espera que se transforman en pérdida directa: combustible, alimentación, seguridad personal, desgaste mecánico.

La congestión, por tanto, no es solo un problema de “puerto”. Es un problema de ciudad productiva: afecta a bodegas, agencias de aduana, comercio minorista y mayorista, y al consumidor final cuando el costo se traspa. Ahí la crítica municipal adquiere más fuerza: para importaciones como medida de emergencia puede estabilizar el patio, pero su costo se distribuye en actores que no decidieron la causa del colapso.

UN CONFLICTO DE GOBERNANCIA: MUCHOS RESPONSABLES, POCOS CON CONTROL COMPLETO

El caso ITI expone una debilidad típica del sistema portuario-urbano chileno: responsabilidades divididas. El concesionario gestiona el terminal; EPI administra el recinto portuario y su proyección; MTT y otros organismos regulan circulación y normativa; el

municipio gestiona el espacio público y soporta reclamos. Cuando el sistema funciona, esa división pasa desapercibida. Cuando falla, nadie tiene la palanca completa.

El CEP ha subrayado la existencia de trabas institucionales y necesidades de coordinación para mejorar competitividad portuaria. Iquique lo vive en terreno: una crisis operativa se convierte en conflicto urbano en cuestión de horas.

LA LECTURA CRÍTICA: EL PROBLEMA NO ES LA CARGA, ES LA FALTA DE “HINTERLAND” PREPARADO

En logística, un puerto no se entiende por su borde costero, sino por su “hinterland”: patios externos, accesos, depósitos, rutas, sistemas de coordinación y tecnología. Cuando ese ecosistema no está a la altura, la carga se vuelve “visible” de la peor forma: invadiendo la ciudad.

La congestión actual sugiere que el hinterland iquiqueño está quedando pequeño para el volumen y el tipo de operación que hoy se exige. Si el crecimiento boliviano y regional continuará —y todo indica que sí—, el dilema no es si se seguirá usando Iquique, sino qué tan bien se hará. Qué mirar en los próximos 60 días: señales para saber si esto se corrige o se normaliza como crisis permanente. El corto plazo tendrá indicadores claros: si bajan tiempos de retiro, si las filas dejan de expandirse hacia el centro, si las navieras frenan

advertencias de desvío, si la coordinación con usuarios logra reducir acumulación. También será clave observar transparencia de datos: ocupación del patio, tiempos promedio de atención, medidas de seguridad implementadas y cumplimiento efectivo de ventanas.

En el mediano plazo, el debate se moverá inevitablemente hacia inversión y concesiones. El propio alcalde ya instaló el tema: ampliaciones, operación continua e incorporación ferroviaria como parte de una estrategia de Estado.

UNA CIUDAD NO PUEDE SER EL ESTACIONAMIENTO DEL PUERTO

Iquique vive de su rol logístico, pero esa vocación no puede seguir traduciéndose en un centro histórico tomado por filas. El equilibrio exige algo más que pedir a los importadores “bajar volumen”: requiere rediseño del sistema completo, con decisiones impopulares si es necesario—citas obligatorias, fiscalización real, patios externos eficientes—y con inversiones que reconozcan una verdad básica: cuando el puerto se trunca, la ciudad paga primero.

La congestión de ITI dejó al descubierto un límite operativo y un límite social. La primera tarea es recuperar flujo y seguridad dentro del terminal. La segunda, más difícil, es asegurar que la solución no vuelva a terminar estacionada en Muelle Prat.