

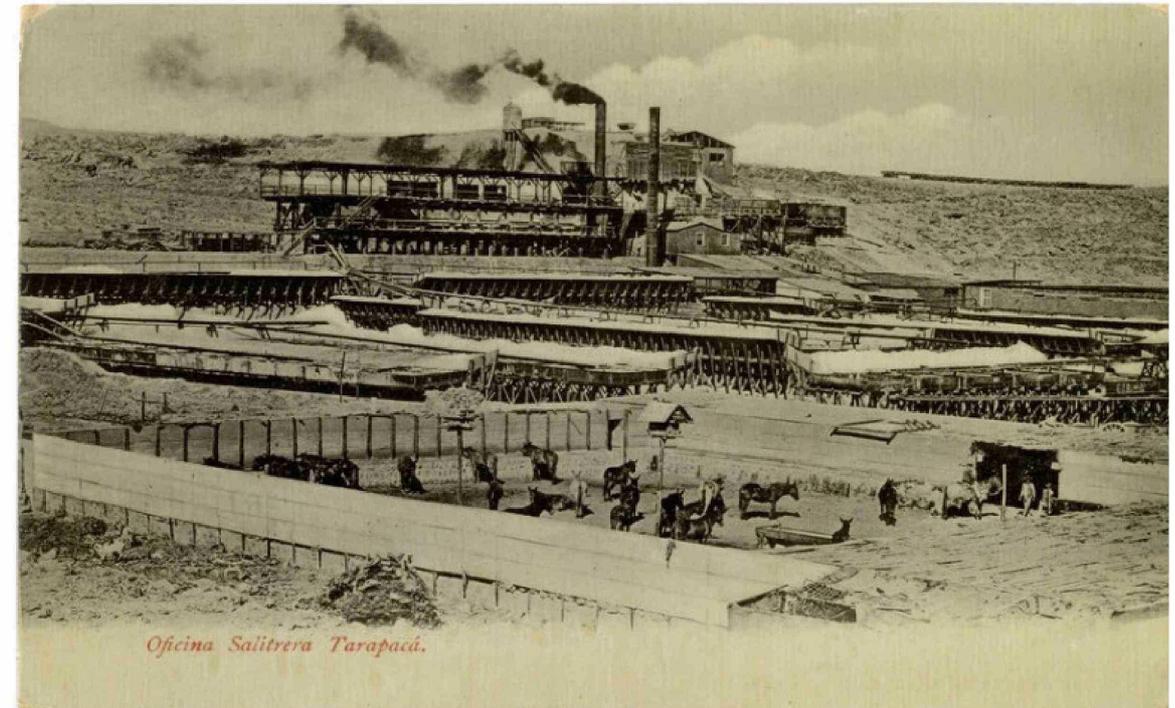


Pedro Oróstica Codoceo

# Propuestas para el desarrollo sostenible de Tarapacá

El domingo 16 de abril de 1995, fue publicado en el desaparecido diario El Norfino, el artículo titulado "Integración y Desarrollo". Este hacía referencia al trabajo internacional realizando por el alcalde de esa época Jorge Soria Quiroga. Esta nota comenzaba y finalizaba con la frase "Quien omite las lecciones de la historia se arriesga a repetirlas! Es decir, volver a tropezar con las mismas piedras. Y esto, a propósito de las profundas depresiones económicas sociales acontecidas en este territorio periférico llamado Tarapacá, con Iquique como capital. Se hacía énfasis, también, de cómo las rutas bioceánicas integrativas pueden desdibujar estas cíclicas depresiones; las cuales recordamos en forma somera.

Primero fue el salitre en los inicios del siglo XX, luego la pesca en la década del 60'. Y puede incluirse también, lo de Zofri - terminando el siglo - con la pérdida de miles de puestos de trabajo, a causa de la crisis asiática. No es la idea, detallar estos tiempos adversos. Si, plantear las propuestas entregadas desde la Municipalidad de Iquique, al presidente de Chile, en su última visita a Iquique y Alto Hospicio. Propuestas que, sumadas a las ideas de la integralidad de los estamentos locales que buscan estabilidad, aunar criterios y esfuerzos para establecer una economía



*Oficina Salitrera Tarapacá.*

sostenible regional, con miras al siglo XXI.

Estas propuestas se refieren al "puerto y sus accesos", a la "plataforma norte" y a la "zona franca". Todas ellas, no solo de gran importancia para la economía regional; también, permiten cumplir con los compromisos que el gobierno de Chile refrendó en el Acuerdo de Asunción el año 2015, con los gobiernos de Argentina, Paraguay y Brasil. Esto, a objeto de dar operatividad a la variante denominada Corredor Bioceánico Capricornio, en el cual Iquique se encuentra incluido. A continuación algunos detalles acerca de estas propuestas.

Licitación concesiones del puerto de Iquique 2030 - 2050 o más.

En primer término explicar que el Frente de Atraque N° 2 con los sitios 3 y 4, se encuentra en la actualidad concesionado hasta julio del 2030. Por estos sitios, se movilizan el 100 por ciento de la carga de contenedores. Recordar que en el año 2011, la concesionaria ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), el proyecto "Dragado de profundización portuaria del sitio 4 del puerto de Iquique". Esto a objeto de ampliar el actual Frente de 295 metros a 400 metros y profundizar



de 9,3 a 15 metros. Pero en el área de influencia del proyecto se encontraron 2 pecios (restos de naufragio) que detuvo el

proceso. Mediante peritaje arqueológico, se les determinó sin valor histórico alguno. No obstante han transcurrido 14 años y

aún está pendiente. Caso distinto es el Frente de Atraque N° 1 con sus sitios 1 y 2, los cuales fueron licitados, igualmente

por EPI, el año 2014, pero no tuvo oferentes. Esto, en razón a que la licitación se producía previamente a los sismos del 1 y 2 de abril de 2014. No obstante, los severos daños que cambiaban radicalmente las condiciones de la licitación, y sin tener en consideración esto, ni el monto de liquidación de los seguros, se siguió adelante con el proceso de concesión. El resultado de esto, como se dice, terminó sin oferentes.

Frente a esto, EPI decide invertir 52 millones de dólares para alinear el frente y dejarlo antisísmico. Producto del alineamiento, la profundidad subió de 9.3 metros a 11,20 metros en algunos sectores del muelle. En la actualidad se atienden naves de cruceros, algunos barcos que traen vehículos y recientemente a la flota pesquera de altamar de China, cuya agencia naviera, instaló una grúa para efectos del servicio. Frente a esto, EPI puede disponer información importante y pertinente al respecto.

En primer lugar, si la próxima licitación incluirá a ambos frentes de atraque y si lo hará en conjunto o por separado para uno o más oferentes. Si se exigirá obras de ampliación y de que tipo, a los futuros concesionarios. Qué pasará con el contrato de arriendo de Pesquera Camanchaca, renovado hasta 2030. Que ocurrirá con los terrenos que se arriendan para almacenaje de contenedores vacíos. Fecha estimada de envío de bases al Tribunal de la Libre Competencia, TDLC, proceso que demora un par de años en evaluarse. Si se considerará acceso de ferrocarril al puerto. Y, finalmente, si se determinarán estudios de impacto



ambiental.

### TERCER ACCESO AL PUERTO

En su momento, el Ministerio de Obras Públicas a través de Vialidad, mandó a ejecutar el estudio de diseño del Tercer Acceso al Puerto, Barrio Industrial y Zona Franca. Este, proyectado por el sector norte de Iquique, en el tramo del Monumento al Marinero. En abril del año 2016 se anunció en la prensa local el estudio de prefactibilidad para este Tercer Acceso al Puerto de Iquique. Se señalaba que, a partir del mes siguiente, podría iniciarse el estudio de este acceso. Este anuncio, fue realizado en el marco de una visita inspectiva de las obras de la fase 1 y 2 al Segundo Acceso que une a las ciudades de Iquique y Alto Hospicio. El cual permitiría el ingreso a la Zofri y al puerto de Iquique desde el norte de Alto Hospicio sin que los camiones deban transitar

por la ciudad. Este estudio sobre el Tercer Acceso, se encuentra terminado y entregado al MOP. Solo debe incorporarse al programa nacional de concesiones. Correspondería, entonces, informar estado del proyecto. Plataforma Norte: Centro Logístico y Extra Portuario El Plan Intercomunal de Borde Costero (PRI) y el Plan Regulador Comunal (PRC) designan una superficie de 400 hectáreas, denominada "Plataforma Norte", cuyo uso del suelo está destinado como centro logístico y de ante puerto. Su ubicación es en torno al trazado del nuevo Tercer Acceso Norte para carga pesada. Estas áreas se pueden complementar con el centro logístico formalizado por Alto Hospicio y el centro industrial de Pozo Almonte, como así mismo, el centro logístico de borde costero gestionado por el GORE. Correspondería por cuanto, incorporarlo a cartera de Licitaciones

del Ministerio de Bienes Nacionales.

### MODERNIZACIÓN DE ZONA FRANCA

El año 2030 finaliza también la concesión de la administración de la Zona Franca de Iquique. En esta perspectiva la Subsecretaría de Hacienda, inició diálogos con los actores regionales más representativos, a fin de incorporarlos en el proceso de renovación del contrato. En este sentido, las siguientes, entre otras, son las conclusiones de estos diálogos y puesto en conocimiento de esta Subsecretaría:

- 1.- Que el nuevo contrato de concesión sea realizado a través de un proceso de licitación abierta y pública.
- 2.- Que lo relativo a aspectos operacionales, como sistema tarifario, conformación de la gobernanza, precio de concesión, esquema de reinversión en el sistema franco, sea previamente debatido y analizado con los gremios y sindicatos.
- 3.- Se reitera la necesidad de comprar el 27 % de las

acciones, que actualmente se encuentra en manos del sector privado. 4.- frente a las falencias y problemas de estructura e infraestructura, impulsar obras y cambios relevantes a este proceso. 5.- Los gremios de empresarios, sindicatos de trabajadores y Alcaldes, solicitan no renovar la concesión a la actual Sociedad Administradora ZOFRI S. A. ni en forma anticipada ni al cumplimiento del plazo. Esto debido a que esta instancia "ha abusado de una posición monopólica desde un inicio y no hay certeza que deje de hacerlo".

### CONCLUSIONES

Estas propuestas entregadas recientemente por el alcalde de Iquique Mauricio Soria Macchiavello. al presidente de Chile Gabriel Boric Font, constituyen un soporte logístico regional de gran envergadura. El puerto extendido y profundo con sus conectividades urbanas; la plataforma norte y zona franca; conforman fortalezas para construir

y alcanzar una economía regional sostenible y, alejar fantasmas de esas cíclicas recaídas económicas. La vía es consolidar estructuras sostenibles que, precisamente, se encuentran contenidas en estas propuestas. Ahora, y si bien, es innegable el avance en medidas descentralizadoras en el país respecto al siglo XX, igual aún hay poderosa supeditación a decisiones centralizadas. No obstante, debe considerarse que, estas propuestas cumplirán un papel imprescindible en el contexto de los acuerdos internacionales relativos al Corredor Bioceánico Capricornio. Compromiso en el cual es imperioso, contar con puertos operativos que cubran las expectativas de estos países, en sus intereses de exportaciones vía Océano Pacífico. Ahí el valor de concretar estas propuestas para el presente y futuro de Iquique y la región, como así mismo, cumplir con los compromisos del Estado de Chile.