

OPINIÓN

Fin al caos

Al iniciarse 2026 la naviera MSC, la más grande del mundo, informó a sus clientes que el terminal de ITI enfrenta una severa congestión y acumulación y que, durante las semanas venideras su carga full de importación podría, eventualmente, ser bajada en otros puertos.

Frente a esto, días después, Iquique Terminal Internacional propuso a los usuarios del sistema franco dejar de importar por, al menos, un mes y que el tercer turno de operaciones, que ya funciona para la carga boliviana, se extienda al resto de ella. Para eso, se requiere operatividad 24/7 de ZOFRI, Aduanas y demás organismos de control y centros de acopio.

Ante este panorama, el Estado de Chile debe actuar urgentemente. Sería impresentable que Valparaíso o San Antonio pidieran a los exportadores de fruta dejar de enviar sus productos durante un mes. Estaríamos frente a un escándalo de talla mundial. Pero que nuestros empresarios no compren y, por tanto, no vendan por 30 días, parece no importar a los responsables de nuestra economía.

Esta situación releva la evidente falta de una Estrategia y Política Nacional Portuaria, cuya elaboración inició este Gobierno, pero de la que todavía no tenemos resultados. Hoy, los 10 puertos estatales de Chile con concesión a privados son sociedades anónimas autónomas, es decir, no hay un órgano que los coordine bajo un modelo logístico eficiente. De allí la necesidad imperiosa de contar con ellas, amparadas en una Ley de Puertos moderna.

En Iquique, pronto se iniciará la licitación para concesionar sus osus frentes de atraque y, sin duda, se de-



Aunque nuestro puerto se construyó en torno a una isla (...) no está aislado (...) es parte gravitante de una gran cadena logística".

Mauricio Soria,
alcalde de Iquique

be contemplar ampliarlos para atender naves de máxima capacidad. Pero, además, deben terminar los contratos para ser bodega de contenedores vacíos y otros giros que restan áreas a la operación propiamente portuaria y contribuyen a la congestión. Junto con ello, se deben retomar las maniobras ferroviarias en el terminal marítimo.

Paralelamente, el MOP debe concesionar el Acceso Norte para carga pesada que incluya un nuevo ingreso al Puerto, y Bienes Nacionales debe licitar las más de 400 hectáreas denominadas "Plataforma Norte", reconocidas en el Plan Regulador Comunal y el Plan Regulador Intercomunal Costero, a fin de consolidarlas como antepuerto y centro logístico.

En síntesis, requerimos una acción coordinada del Estado. Aunque nuestro puerto se construyó en torno a una isla de gran profundidad natural, no está aislado; sino que es parte gravitante de una gran cadena logística que involucra a Tarapacá, Chile y Sudamérica.