



OPINIÓN

Los dos corredores que sustentan el desarrollo futuro de Iquique

Por iniciativa de Brasil y Paraguay se encuentra en construcción el Corredor de Transporte del Trópico de Capricornio, que nace en el Estado de Matogrosso del Sur. A fines del año 2025 habrán concluido las inversiones de esta nueva ruta en Brasil, Paraguay y Argentina, cumpliéndose el sueño brasileño de salir al Pacífico por los puertos de Antofagasta e Iquique.

Respecto de las cargas que acceden a nuestras regiones con origen o destino en los países vecinos, la Aduana de Chile informa que el año 2023 el principal puerto para la carga de Bolivia fue Arica, a través del paso fronterizo de Chungará (3,2 millones de toneladas en 199.000 camiones) y en segunda instancia fue Iquique a través del paso fronterizo de Colchane (1,4 millones de toneladas en 97.000 camiones).

La nueva ruta de Brasil al Pacífico utilizará el paso de Jama/San Pedro de Atacama, el que es utilizado menos intensamente que Colchane y Chungará y por el cruzaron solo 450.000 toneladas en 37.000 camiones el año 2023. Este paso es utilizado principalmente para el comercio de Paraguay con Zofri y el resto corresponde al comercio de Argentina y Paraguay con Antofagasta. Esta situación debería cambiar significativamente desde fi-



CRISTIAN VIVERO BOORNES/AGENCIAUNO

nes del 2025 cuando comience a operar el Corredor de Capricornio, pero no se sabe en cuánto beneficiará a los puertos de Antofagasta, Mejillones o Iquique.

Parte de la carga de la nueva ruta debería sumarse a la de nuestro Corredor Bioceánico que accede a Bolivia vía Colchane. Debemos destacar que por las nuevas cargas competirán no solo los puertos de la Región de Antofagasta, sino también los puertos peruanos de Chancay y Callao, cada uno de los cuales ofrece los servicios de navas que transportan hasta 24.000 contenedores (TEUS) cada una.

Debemos reconocer que la Región de Tarapacá no ha hecho la tarea de identificar y corregir las debilidades y deficiencias regionales de la cadena logística para mejorar nuestra posición competitiva y



Iquique seguirá siendo atractivo para las grandes navieras si somos más eficientes y tenemos más carga que ofrecer”.

atraer los nuevos clientes de Bolivia y los que vendrían de Brasil, Paraguay y Argentina. Ciertamente el circuito Puerto Zofri no es un buen ejemplo logístico; la ruta de Iquique a Colchane es insegura; los costos de transporte terrestre son altos; y el puerto de Iquique tiene escasa capacidad de crecimiento para recibir carga adicional del Corredor de Capricornio.

Sabemos que el Corredor Bioceánico que pasa por Colchane es la principal ruta internacional de la Región de Tarapacá, es

la que da vida el Puerto de Iquique y a la Zona Franca y si queremos que siga siendo importante, las nuevas autoridades deberían concentrarse en dar prioridad en sus políticas de inversión y de cooperación logística para potenciar al Corredor Iquique-Colchane.

Nuestra preocupación principal debe ser hacer más atractivo Iquique para las exportaciones e importaciones de Bolivia, nuestro principal cliente. Simultáneamente deberíamos focalizarnos en los flujos que generaría el Co-

rredor de Capricornio.

La Región de Tarapacá tiene varias deficiencias que limitan la competitividad del Puerto de Iquique y sus corredores, podemos mencionar lo siguiente:

1. Falta de cooperación logística entre administradores portuarios, extraportuarios, Zofri, transportistas, Aduana, SAG, Servicio de Salud. Cada uno trata de salvarse solo, pero la competencia regional se gana trabajando en conjunto.

2. Controles aduaneros lentos y que requieren de más tecnología para una fiscalización eficiente, invisible e instantánea.

3. No hay funcionamiento continuo las 24 horas ni uso de tecnologías en todos los nodos para minimizar la detención de la carga y dar mayor velocidad de circulación a los contenedores.



Juan Morales Barraza, economista y vicepresidente Corporación para el Desarrollo del Turismo y Conservación del Patrimonio de la Región de Tarapacá, Cordetur

4. La superficie de terminales de contenedores y camiones es insuficiente.

5. La región requiere carreteras de cuatro pistas y vías preferenciales.

6. El puerto requiere fuerte plan de expansión para atender navas de gran calado y mayores volúmenes de carga.

7. Se requiere equipo profesional regional, que capte cargas para el Corredor y cree indicadores de eficiencia logística para la ruta y sus nodos (puerto, aduana, extraportuarios, frontera y las flotas nacionales y extranjeras).

8. Es imprescindible mantener contactos continuos y permanentes con autoridades de países vecinos, para mejorar y solucionar problemas de los corredores.

9. Se debe crear ley de arbitraje portuario obligatorio, para evitar paralizaciones y garantizar funcionamiento 24/7 de sus puertos.

Iquique seguirá siendo atractivo para las grandes navieras si somos más eficientes y tenemos más carga que ofrecer.