

En La Entrevista: Heidi Berner. Subsecretaria de Hacienda

Corredores Bioceánicos y Zofri: Una prioridad de cara al desarrollo regional de Tarapacá

En su visita a la ciudad la subsecretaria de Hacienda, Heidi Berner, conversó con LonginoTV sobre la importancia de hacer realidad el proyecto del Corredor Bioceánico Capricornio. En el mismo marco, aseguró que la concesión de Zofri S.A. juega un papel preponderante en la logística del proyecto que pretende unir las costas del Atlántico y el Pacífico

La Subsecretaria asegura que la prioridad política ayuda discutir y priorizar lo que uno quiere potenciar y en esa discusión se pueden generar las sinergias, no solo desde los presupuestos sectoriales, sino también con el trabajo muy mancomunado con el Gobierno Regional.

En una conversación en el programa La Entrevista de LonginoTV, la subsecretaria de Hacienda relevó la importancia que tiene este antiguo proyecto para la región. Destacó la conexión que debe existir entre el Atlántico con el Pacífico, además de los países se hacen parte este gran proyecto. La misma personera de gobierno, destacó que este no es un anhelo nuevo y recordó que fue el otrora alcalde Jorge Soria, actual senador por Tarapacá, quién fue su primer promotor décadas atrás. "Este es un proyecto de larga data que surge con el alcalde Soria, hoy día senador, quien en su momento y probablemente fue muy visionario y no muchos se dieron cuenta de que en realidad aquí había un polo de desarrollo muy importante", destacó Heidi Berner. Asimismo, la subsecretaria de la cartera recordó que es este corredor vial "permite una salida al Pacífico de gran cantidad de productos, tanto paraguayos como brasileros y que de todas maneras genera una visión estratégica del desarrollo del norte de Chile y en particular de la región de Tarapacá".

En su visita y la de otros ministros de diferentes carteras, donde destacó la de Carolina Tohá, se sostuvieron diferentes reuniones con diferentes actores de sectores productivos de la región, de las cuales destacó la que la voluntad política de empujar este proyecto. "Si bien la reunión ha sido coordinada desde el Ministerio de Economía y el ministro Grau, también contó con la participación de la ministra del Interior, el ministro de transporte Muñoz y del Canciller, Alberto van Klaveren. Entonces, estamos viendo que es algo, que, por supuesto, hay voluntad política y de gestión en el gobierno, a lo cual se suma la participación, tanto del gobernador de Tarapacá como el de Antofagasta y otras autoridades del Ejecutivo".

Berner comentó que se han sostenido reuniones anteriores en Antofagasta y hoy (ayer) en Iquique, para comenzar a desarrollar un





plan de acción para poner las obras claves de este corredor vial que va a permitir potenciar el desarrollo de la región.

CORREDORES BIOCEÁNICOS Y ZICOSUR

Este proyecto incumbe la voluntad de países como Brasil, Argentina, Chile, Bolivia, se debe realizar una fuerte inversión en infraestructura pública porque, por ejemplo, hoy día el tren que es un motor fundamental en algunos casos no puede bajar Iquique. Algunas carreteras no están en las mejores condiciones **¿Cómo se hace para que la voluntad política pueda llegar a efectos concretos?**

Parte de los efectos concretos es lo que se discutió hoy (ayer) en la reunión, donde hay un plan de acción de inversiones que están siendo priorizados en distintas etapas, por ejemplo, a propósito del puerto de Iquique se hablaba en particular de la compra de unas grúas que estarían llegando durante el 2025, pero también por supuesto, de un conjunto de acciones en infraestructura vial. El MOP ya tiene su cartera de inversiones y nosotros como Ministerio de Hacienda cumplimos un rol a través del Servicio Nacional de aduanas y junto con el reforzamiento de las policías. Entonces, el plan de acción que se va a entregar al presidente en el mes de abril va a considerar todos los hitos de inversión y de gestión que se requieren.

Hablando de inversiones, este es el último año del Gobierno del presidente Gabriel Boric y con eso será el último presupuesto que van a tener que proyectar. El presupuesto que se este año se proyecte va a quedar para el año 2026. **¿Están considerando esas cosas más allá del color político que asume en La Moneda?**

Hay un conjunto de obras del plan, como por ejemplo el que acabo de mencionar de las grúas que son parte del presupuesto 2025. Hay otros que parte del trabajo que estamos haciendo, que van a tener que quedar proyectadas en presupuestos futuros y parte de los acuerdos que estamos trabajando, es que haya un programa presupuestario dentro de la ley de presupuestos que permita identificar de manera clara todas las obras asociadas al corredor bioceánico en un programa presupuestario para pensar en el presupuesto 2026 y en los futuros. Así se sabrá cuáles son las obras de arrastre y cuáles son las nuevas.

DECISIONES ESTRATÉGICAS

Heidi Berner indicó que en esta instancia de conversaciones y diálogo entre los diferentes actores, públicos y privados, están en una etapa de decisiones estratégicas. "Hay ciertas decisiones estratégicas, por ejemplo, la localización del puerto terrestre en Iquique o la localización del puerto terrestre en Antofagasta, la zona extraportuaria que está en etapa, de aquí al mes de abril, se va a cerrar el plan, dependiendo de esa localización.

En ese sentido Berner aseguró que un paso importante en este proceso de priorización es el nivel de inversión en infraestructura que se va a realizar. Asimismo, resaltó la importancia que tiene la definición de espacios, localidades y geografía, para, por ejemplo, los puertos secos, pero también para los pasos fronterizos. "Se está buscando el mejor lugar físico, que quede lo suficientemente cerca de la frontera



para poder hacer la inspección, sobre todo pensando en los resguardos fitosanitarios que requerimos como país y otros ámbitos. Entonces cerrado ese plan, que va a ser en el mes de abril, se va a poder ser mucho más factible dimensionar cuál es la envergadura de todo el proyecto".

"Hoy estamos sentados en la mesa todos los actores relevantes, incluyendo el MOP, el Ministerio de Transporte, que son probablemente a través de los cuales se va a requerir la mayor cantidad de inversión y ellos ya tienen en sus carteras distintos estudios de prefactibilidad. En cuanto a los diseños, al respecto, estamos bastante más avanzados y con eso ya vamos con los estudios de prefactibilidad.

CONEXIÓN CON EL ASIA PACÍFICO

El intercambio comercial con Asia es fundamental para el cono Sur de América y, en ese sentido, los puertos de Iquique Mejillones y Antofagasta serían parte importante del corredor bioceánico capricornio. El nuevo puerto del Perú **¿cómo va nos afecta?**

O sea, nosotros lo que estamos viendo acá, que la salida natural a propósito de las conversaciones con Brasil y con Paraguay es hacia el norte de Chile, en particular los puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique. Ese es el foco que se está poniendo en este trabajo y donde por supuesto que se están identificando las brechas que existen de infraestructura en cada uno de estos tres puertos. También de los espacios extraportuarios y fronterizos para poder generar este plan de inversiones. La prioridad política también ayuda a que cuando hay que discutir debemos priorizar lo que uno quiere potenciar y en esa discusión se puede generar la sinergia, no solo desde el presupuesto sectoriales de cada uno de los ministerios involucrados, sino también con el trabajo muy mancomunado con el Gobierno Regional.

ZONA FRANCA

En otro ámbito de la conversación con LonginoTV, la subsecretaria Hacienda, Heidi Berner, hizo referencia al momento que se encuentra la zona franca de Iquique. En una entrevista anterior la subsecretaria aseguraba que Zofri seguía. Ante eso se interpelló a la funcionaria Como sistema franco **¿Cuál es el momento que está viviendo la Zona Franca de Iquique? Yo creo que es un momento que hay que verlo con una**

mirada de oportunidad. A propósito de la misma conversación que estamos teniendo previamente en relación con el corredor bioceánico. Esa carga que va a llegar a través del comercio con Brasil, Paraguay, Argentina al norte de Chile y tiene que ser embarcada desde el puerto hacia el Asia. Esa carga requiere de logística. Nosotros vemos en la renovación del contrato de concesión de Zofri, una oportunidad. Hay que separar lo que es zona franca como sistema, que existe de acuerdo al decreto, y eso no tiene fecha de expiración. El alma de como sistema franco como Iquique, Arica y Punta Arena en el sur, no cambia está. Los beneficios están claramente establecidos en. Ley, otra cosa, es quién administra ese recinto franco y hoy día existe un convenio de concesión donde quién administra ese recinto. La empresa tiene un convenio de concesión que dura hasta el año 2030 y lo que estamos trabajando antes, es no esperar hasta el 2029, sino hoy año 2025, estamos en conversaciones con todos los actores.

"Hoy (ayer) tuvimos temprano una reunión con el directorio ZOFRI S.A. completo y además, con el gobernador y la delegada. También tuvimos reunión con los usuarios de Zofri para escuchar cuáles son sus aprehensiones y problemáticas que una empresa moderna con el desafío que tiene de generar y ser un gran centro y que podamos hacernos cargo de esas problemáticas en un nuevo convenio de concesión, de modo de exigir a ambas partes, en particular a la empresa, desde el Ministerio de Hacienda, con estándares de calidad de servicio distintivo con niveles de transparencia a la hora de fijar las tarifas superiores y así un conjunto de ámbitos de trabajo que nos parecen prioritarios a establecer y explicitar en el nuevo convenio concesión", aseguró Heidi Berner.

¿La Zofri, como la conocemos hoy sigue vigente y seguirá avanzando? Eso esperamos, o sea, esperamos que tengamos un mejor convenio de concesión y vamos a trabajar con todos los actores porque necesitamos escuchar sus problemáticas. Y que esa problemática se recoja en el nuevo convenio de concesión. Un tema, por ejemplo, son labores de infraestructura. Efectivamente, hay varios usuarios que dicen, tenemos brechas de infraestructura que no han sido cubiertas por la empresa. En el nuevo convenio de concesión, nosotros podemos hacer los compromisos para que esas obras de infraestructura prioritaria, algunas de las cuales van a ser requeridas para el corredor bioceánico, se concreten en plazos específicos.