



Ese es el concepto que transmite el senador José Miguel Insulza a diario El Longino, consultado sobre la amenaza que representa para nuestro comercio exterior la próxima inauguración de Chancay, en Perú. El poderoso exCanciller también habla aquí de por qué piensa que el puerto de Iquique debe ampliarse y qué cambios propone a nuestra Zona Franca cuyos aportes recibe incluso Arica y Parinacota.

Isabel Frías
 Periodista UC

Ríos de tinta se han derramado en los medios locales y nacionales a raíz de la visita —ni más ni menos— que de Xi Jinping en noviembre próximo con motivo de la programada inauguración del megapuerto de Chancay, hoy en plena construcción a 70 kilómetros al norte de Lima, Perú.

“Sinceramente, yo este tema de Chancay no lo veo negativo para nada”, reconoce de entrada el Senador, quien representa a la región emblemática más extrema del Norte de nuestro país y que también tiene la sobre condición tanto como portuaria como ferroviaria por el famoso Tren Arica-La Paz.

Las razones de esa tranquilidad se basan en la convicción y evidencia de que Arica

“es un puerto relativamente limitado por su tamaño y, por tanto, el hecho de tener otro puerto más grande y cercano a él —que permita salir con nuestros productos a través de él, de manera más directa que desplazarse hacia la zona centro de Chile— es perfectamente posible aprovechar esa nueva opción que se abrirá con Chancay.

¿...Aprovecharlo? ¿De qué manera, senador?

—Mire, lo que ocurre y sus lectores deben tener en cuenta, es que hoy en día mucha de nuestra mercadería hoy debe salir por el puerto peruano de Callao, y eso demora mucho más tiempo porque se trata de una infraestructura mucho más ocupada. Por ese motivo, contar con más puertos peruanos en esa zona para Chile es útil, no es negativo.

¿O sea, usted descarta que Arica podría llegar a competir con Perú en materia portuaria?

—Esa idea es irrealizable. Uno siempre puede soñar con un puerto más grande, pero el puerto ariqueño puede llegar a tener un cierto calado máximo. Si se llegara a proyectar una alternativa a éste, habría que pensar en otros lugares. De hecho, nadie ha demostrado jamás que Arica pueda cargar más de 6.000 o 7.000 toneladas.

El punto de especular y opinar en torno al puerto de Arica, ¿se relaciona con pensarlo como un tema estratégico, geopolítico tal vez?

—Sí, en efecto puede haber algo de eso, pero la realidad es que todo ello se relaciona con las opciones que se han tomado en Chile. Si me pregunta a mí, yo no entiendo

por qué razón se ha demorado tanto en materializarse el megapuerto de San Antonio, que puede ser mucho más grande que Chancay y ese proyecto se encuentra sumamente atrasado en nuestro país.

Yo no digo que lo geopolítico no sea relevante y hoy estpa orientando mucho más a los Estados comparado con lo que ocurría hace 20 o 30 años atrás y actualmente se habla de protección de los mercados propios.

¿Chancay no es una amenaza entonces?

—Desconozco si el puerto peruano de Chancay tiene objetivos geopolíticos. Entiendo que su administración tendrá un papel fundamental el país que lo construye, que es China.

La gran pregunta que yo me haría es si Chancay es un puerto peruano construido

con cooperación china o realmente es un puerto chino en Perú. A uno le gustaría ver a nuestros países, tanto Perú como Chile, administrando adecuadamente sus propios puertos

¿No ve acaso al puerto de Iquique como otra alternativa?

—Por supuesto que sí, de todas maneras, porque Iquique es una opción totalmente factible para la zona Norte. El proyecto de San Antonio potenciaría toda la zona central chilena, probablemente una ampliación en grande del puerto de ustedes, en Iquique, sería otra alternativa, en el entendido que Mejillones ya está bien desarrollado, mientras Antofagasta es hoy lo que puede ser.

Pero, en el caso de Iquique la complejidad pasa más bien por conseguir la mercadería

que llegue hasta la capital de Tarapacá, que es lo que está más atrasado de todo.

¿Qué quiere decir concretamente?

—Quiero decir que, junto con estar atrasado el megapuerto de San Antonio, lo que ocurre es que están atrasados los corredores bioceánicos que debieran traer muchos productos desde el Mato Grosso brasileño, para conectar la potencia económica de Brasil con el Pacífico.

Si como Estado nos concentráramos en esto, habría mercadería para todos y todo.

Usted afirma entonces que están atrasadas las inversiones chilenas en nuestros megapuertos, y también el Corredor. ¿Qué explica ambos atrasos o postergaciones?



—Yo creo que no ha habido una buena dirección del tema puertos, en Chile, desde hace mucho, mucho tiempo. Otros países tienen una estructura jurídica y política que permita enfrentar mucho mejor estos desafíos y si usted pregunta cuál es el ministro a cargo de los puertos, le van a responder que algunas cosas se ven en Obras Públicas para construirse, pero la administración tiene que estar en la cartera de Transporte. Hay demasiada estructura ministerial y poca coordinación.

¿La tramitación de la Política de Logística Postuararia no podría acelerarse en el Congreso?

—Ese documento de logística portuaria nosotros lo tenemos en nuestras manos hace mucho tiempo y no hay que tramitarlo porque no es una Ley sino una propuesta de política portuaria con la normativa que existe ahora. No todo se resuelve con dictar otro cuerpo legal, porque a veces la Ley se dicta y no se aplican adecuadamente.

¿Cómo evalúa la administración del puerto de Arica?

—Es óptima esa administración la EPA como la TPA hacen muy bien su trabajo, y respecto al Tren Arica-La Paz considero que lo ocupamos poco y se ha convertido casi una reliquia, desde el punto de vista chileno, porque los transportistas peruanos no quisieron que el tren funcionara.

Con Bolivia no tenemos relaciones diplomáticas, pero mantenemos relaciones razonables con ese país a través del sistema de Consulados y ese asunto no se relaciona con Chile que está perfectamente dispuesto a renovar relaciones oficiales cuando ellos lo estimen conveniente, porque desde el punto de vista comercial nuestra región de Arica y Parinacota es la principal salida de Bolivia hacia el mundo. Hay que potenciar ser puerto libre y no lamentarnos permanentemente.

Volviendo a Iquique. ¿Desde Tarapacá no se pueden potenciar más las relaciones con Bolivia?

—Lo primero es enfatizar que no existe ninguna competencia entre Arica e Iquique. Sabemos que se beneficiaría la región que represento si se ampliara el puerto que es capital de Tarapacá y estamos conscientes que el Senador Jorge Soria ha predicado mucho respecto de los pasos fronterizos y de los corredores bioceánicos, porque ese transporte terrestre traería mercaderías para todos los puertos: Chancay, Arica, Iquique, todos.

Pero, Chile podría agenciarse socios para construir esas rutas que hoy no tiene el ansiado Corredor Bioceánico.

—Socios siempre hay y también se puede llamar a una licitación internacional desde luego para la construcción de esas carreteras, pero lo que faltan son los proyectos y los recursos en el entendido que lo ideal es que todo eso lo hagamos nosotros para lo cual necesita generar acuerdos y disposición política. Porque los acuerdos



los generan los gobiernos, pero quienes los usan son los privados y, cuando se tiene el puerto ya hecho, la gente y el comercio llega de inmediato; lo mismo con las carreteras: una vez que se hace, los camiones empiezan a transitar por ellas.

La Zona Franca de Iquique está llamada a jugar también un rol ahí. Cómo la evalúa?

—Opino que la separación de nuestras regiones, de

una a dos, generó un estado de situación que ese tema franco se gestione desde Iquique y las decisiones que impactan en Arica debería decidirse acá. Al menos, la decisión de qué empresas pueden utilizar las garantías de puerto libre debería decidirlas acá y no en Tarapacá.

La principal filial de Zofri que tenemos acá es fundamentalmente una inmobiliaria; solo para arrendar las instalaciones que existen

en Arica; son instalaciones preciosas que... no se usan para nada! Creo que hay que darle a Arica y Parinacota algunas de las capacidades que tiene que tener una zona franca y soy de la opinión que aquello debería cambiarse.

Entiendo que esa demanda de su región tuvo como respuesta el nombramiento de un Director.

—Sí. En la actualidad estamos

representado en el directorio con un director que es nacido en Arica, pero que ha vivido toda su vida en Iquique. También hay traspasos de fondos desde Zofri S.A. a nuestra municipalidad o al gobierno regional con las ganancias que nos corresponden de un año de gestión, se hace incluso una gran celebración, pero lo central es que los proyectos de Arica se decidan naturalmente en Arica, por nosotros, y no en Iquique.

