

LA EMPRESA PORTUARIA ESTATAL Y FUNCIONARIOS DEL GOBIERNO DE CHILE NOS PONEN LA LÁPIDA

MATAN NUESTRO PUERTO Y NOS CREAN UNA ZONA FRANCA EN ANTOFAGASTA



Iquique vive de su puerto...
¡TODOS DEBEMOS DEFENDERLO!

Más de 15 meses que está destruido por el terremoto del 2014

Quieren reconstruir los sitios 1 y 2 del Puerto de Iquique, destruidos por el terremoto del 2014, y dejarlo con **9 metros profundidad de agua**, QUE NO SIRVEN para recibir a los grandes navios New Super Post Panamax que transportan 18 mil contenedores, la última generación de cargueros gigantes que recorren los océanos. Además, reactivan el proyecto de almacén franco para Paraguay y lo transforman en una Zona Franca para Antofagasta, así lo señala su intendente..ESTO SIGNIFICA LA MUERTE DE ZOFRI Y CON ELLO LLEGARÁ LA CESANTÍA Y LA POBREZA COMO HACE 50 AÑOS. SON MÁS DE 36 MIL LOS TRABAJADORES DEL SISTEMA FRANCO QUE ARRIESGAN QUEDAR DESEMPLEADOS Y MILES LAS FAMILIAS DE IQUIQUE Y ALTO HOSPICIO QUE SE VERÁN AFECTADAS...IQUIQUE DEFENDERÁ SU ZONA FRANCA.

¡IQUIQUE SE UNE Y SE MOVILIZA!

Hoy, con el puerto destruido, los únicos beneficiados son los puertos peruanos porque recibirán las cargas que debieran llegar a Iquique. Con esto irán directamente a la Zona Franca de Ilo - Tacna Perú.

¡PAREN LA LICITACIÓN AHORA!

Háganlo por el bien de Chile e Iquique

ESTE ES UN BREVE RESUMEN HISTÓRICO DEL PROYECTO POR EL CUAL LUCHAMOS Y LOGRAMOS CONSTRUIR IQUIQUE

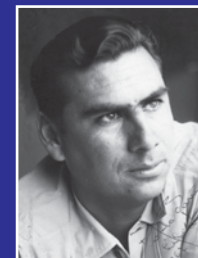
Hace 50 años éramos una ciudad de 30 mil habitantes, aislada y sumida en la pobreza . Hoy, somos una de la urbes que más crecen en Chile y Sudamérica con 400 mil habitantes.

Este es el camino escogido para salir de la pobreza.

El siglo pasado vivíamos de la venta del **Salitre al mundo**, período de bonanza que se acabó. Hubo mucha cesantía y crisis económica. Las soluciones del Gobierno central no sirvieron y, al igual que hoy, nadie nos escuchaba. **Entonces, paralizamos y llenamos la ciudad con Banderas Negras para mostrar el luto que vivíamos. Sólo el Plan Iquique nos permitió recuperarnos.**

Este Plan que planteamos y defendimos nos dio: **Zona Franca, Puerto, Aeropuerto Internacional, obras turísticas y Corredores Bioceánicos de Carreteras y Ferrocarriles.** Hoy pilares económicos de la ciudad y la región.

Durante 50 años trabajamos con Alcaldes, Gobernadores, Diputados, Senadores, Ministros y Presidentes de Sudamérica para hacer tres corredores de carreteras y dos de ferrocarriles por donde vendrán las inmensas cargas de exportación para salir a los grandes mercados del Asia y el mundo.

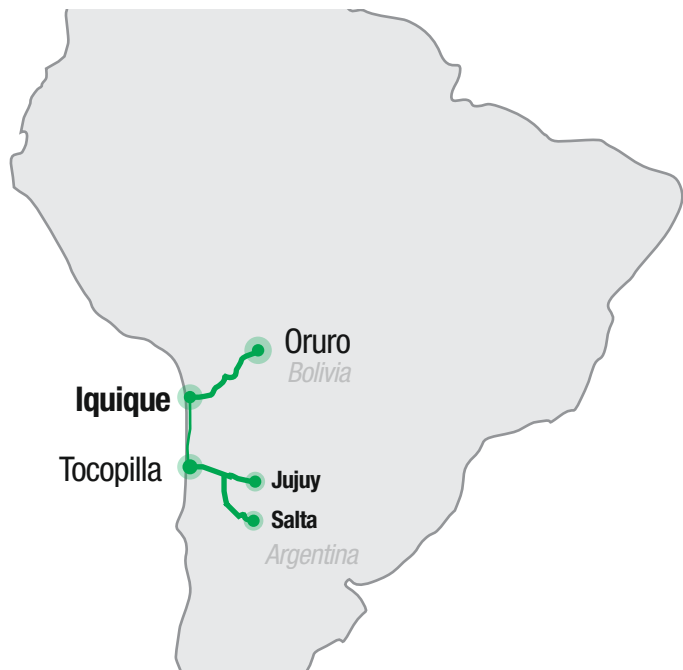


“El Plan Iquique, nos dio los pilares estratégicos con los que logramos el éxito económico. Hoy, nuestro puerto es la clave del futuro de todos”

Con 23 años Jorge Soria Quiroga es electo regidor (actual concejal) y seis meses después, Alcalde donde inicia un ambicioso plan para sacar a la ciudad de la crisis.

Primero quisimos

unirnos por carretera con Bolivia y Argentina



Luego aprendimos

y copiamos el secreto del éxito de Estados Unidos.



Esto es lo que estamos terminando

La más grande red de Carreteras y Ferrocarriles



IQUIQUE... ES PUERTO Y PUENTE NATURAL ENTRE ASIA Y SUDAMÉRICA

ESTE ES EL PROYECTO QUE CONSTRUIMOS EN 50 AÑOS. LÉELO CON MUCHA ATENCIÓN



HACE MUCHOS AÑOS QUE VENDEMOS Y DISTRIBUIMOS PRODUCTOS DESDE NUESTRA ZONA FRANCA A LOS PAÍSES SUDAMERICANOS CONSOLIDANDO UNA ETAPA EXITOSA DE NUESTRA ECONOMIA. HOY, A PUNTO DE CONCRETARSE LOS CORREDORES BIOCEANICOS, IQUIQUE Y EL FRENTE PORTUARIO DEL NORTE GRANDE TENEMOS LA OPORTUNIDAD HISTÓRICA DE SER CLAVES EN LA EXPORTACIÓN DE LAS RIQUEZAS DE SUDAMERICA QUE VAN CON DESTINO A LOS GRANDES MERCADOS ASIATICOS Y MUNDIALES

Estamos frente y muy cerca de los principales países productores de alimentos y materias primas del mundo, Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay: el **CORAZON PRODUCTIVO DE SUDAMERICA**. Allí se mueven millones de toneladas de carga cada año, las que colapsan sus carreteras y puertos; ahora necesitan salir por el Pacífico.

La pelea que hoy estamos dando es para que se terminen los Corredores Carreteros y Ferroviarios. Así, se proyecta que al menos la mitad de la producción de estos países saldrá por los puertos chilenos del Norte Grande. **Sudamérica saldrá de la pobreza y se logrará el desarrollo económico, ahora.**

POR LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL ATLÁNTICO, COMO SANTOS Y PARANAGUÁ SE MOVILIZAN 30 MIL CAMIONES DIARIOS APROXIMADO

PRIORIZANDO LOS TRAZADOS A Y B, EN 2 AÑOS SUDAMÉRICA QUEDA TOTALMENTE UNIDA TODAS LAS LINEAS NEGRAS SON FERROVÍAS TERMINADAS

CORREDOR FERROVIARIO CENTRAL (A)

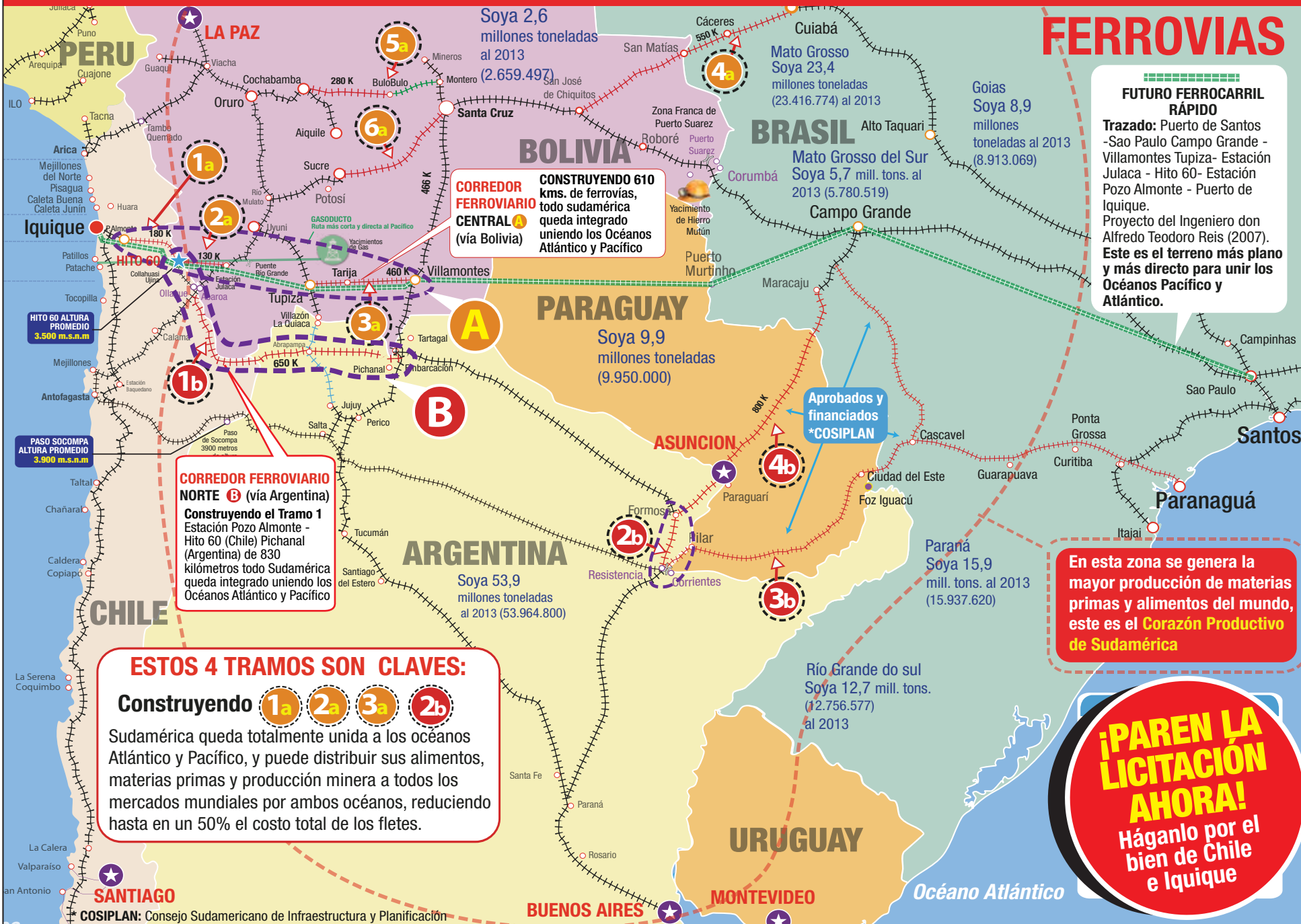
(Atlántico/Pacífico vía **Bolivia**)

- 1a** Tramo de 180 Kilómetros Estación Pozo Almonte - Hito 60 (Chile) Costo Aproximado: 180 Millones de Dólares.
- 2a** Tramo de 130 Kilómetros Hito 60 (frontera) - Estación Julaca (Bolivia) Costo Aprox: 130 Millones de Dólares.
- 3a** Tramo de 460 Kilómetros Tupiza • Tarija • Villamontes Costo: 460 Millones de Dólares.
- 4a** Tramo de 550 Kilómetros San José de Chiquitos (Bolivia) Cuiabá (Mato Grosso - Brasil) Costo Aproximado: 550 Millones de Dólares.
- 5a** Tramo de 280 Kilómetros Bulu Bulu • Cochabamba (Bolivia) Costo Aproximado: 280 Millones de Dólares.
- 6a** Tramo de 300 Kilómetros Santa Cruz • Sucre (Bolivia) Costo Aproximado: 300 Millones de Dólares.

CORREDOR FERROVIARIO CENTRAL (B)

(Atlántico/Pacífico vía **Argentina**)

- 1b** Tramo de 650 Kilómetros Ollague (Chile) -Abrapampa -Pichanal (Argentina) Costo Aprox: 650 Millones Dólares.
- 2b** Tramo de 330 Kilómetros Asunción (Paraguay) Formosa Resistencia (Argentina) Aprobado y financiado por COSIPLAN
- 3b** Tramo de 1300 Kilómetros Paranaguá-Cascavel-(Brasil) Ciudad del Este (Uruguay) Corrientes(Argentina) Aprobado y financiado por COSIPLAN
- 4b** Tramo de 800 Kilómetros Resistencia (Argentina) Maracaju (Brasil) Costo Aproximado 800 Millones Dólares.



CORREDOR FERROVIARIO CENTRAL (A) (vía Bolivia)
CONSTRUYENDO 610 kms. de ferrovías, todo sudamérica queda integrado uniendo los Océanos Atlántico y Pacífico

CORREDOR FERROVIARIO NORTE (B) (vía Argentina)
Construyendo el Tramo 1 Estación Pozo Almonte - Hito 60 (Chile) Pichanal (Argentina) de 830 kilómetros todo Sudamérica queda integrado uniendo los Océanos Atlántico y Pacífico

ESTOS 4 TRAMOS SON CLAVES:
Construyendo **1a 2a 3a 2b**
Sudamérica queda totalmente unida a los océanos Atlántico y Pacífico, y puede distribuir sus alimentos, materias primas y producción minera a todos los mercados mundiales por ambos océanos, reduciendo hasta en un 50% el costo total de los fletes.

FERROVIAS

FUTURO FERROCARRIL RÁPIDO
Trazado: Puerto de Santos -Sao Paulo Campo Grande - Villamontes Tupiza- Estación Julaca - Hito 60- Estación Pozo Almonte - Puerto de Iquique.
Proyecto del Ingeniero don Alfredo Teodoro Reis (2007).
Este es el terreno más plano y más directo para unir los Océanos Pacífico y Atlántico.

En esta zona se genera la mayor producción de materias primas y alimentos del mundo, este es el **Corazón Productivo de Sudamérica**

¡PAREN LA LICITACIÓN AHORA!
Háganlo por el bien de Chile e Iquique

POR ESTA GRAN RED DE CAMINOS QUE HEMOS CONSTRUIDO LOS ÚLTIMOS 50 AÑOS, VENDRÁN MILES DE CAMIONES TODOS LOS DIAS CON CARGAS DESDE EL CORAZÓN PRODUCTIVO DE SUDAMÉRICA, PARA EXPORTARSE A LOS MERCADOS ASIÁTICOS Y MUNDIALES DESDE LOS PUERTOS DEL NORTE GRANDE DE CHILE

CARRETERAS

TODAS LAS RAYAS NEGRAS SON CARRETERAS TERMINADAS.

CORREDOR NORTE

Próximo a concluirse

CORREDOR CENTRAL A

(Vía Bolivia)

1A Tramo de 770 Kilómetros entre Hito 60 • Villamontes. El Hito 60 se ubica en la frontera de Chile y Bolivia. Costo Aproximado: 770 Millones de Dólares.

2A Construcción de puente y paso fronterizo internacional: CARMELO PERALTA (Paraguay) PORTO MURTINHO (Brasil). Costo Aproximado: 100 Millones de Dólares.

3A Tramo de 210 Kilómetros entre La Palizada - Aiquile - Sucre por construir.

4A Tramo de 420 Kilómetros entre San Matías (frontera Brasil-Bolivia) y San José de Chiquitos (Bolivia)

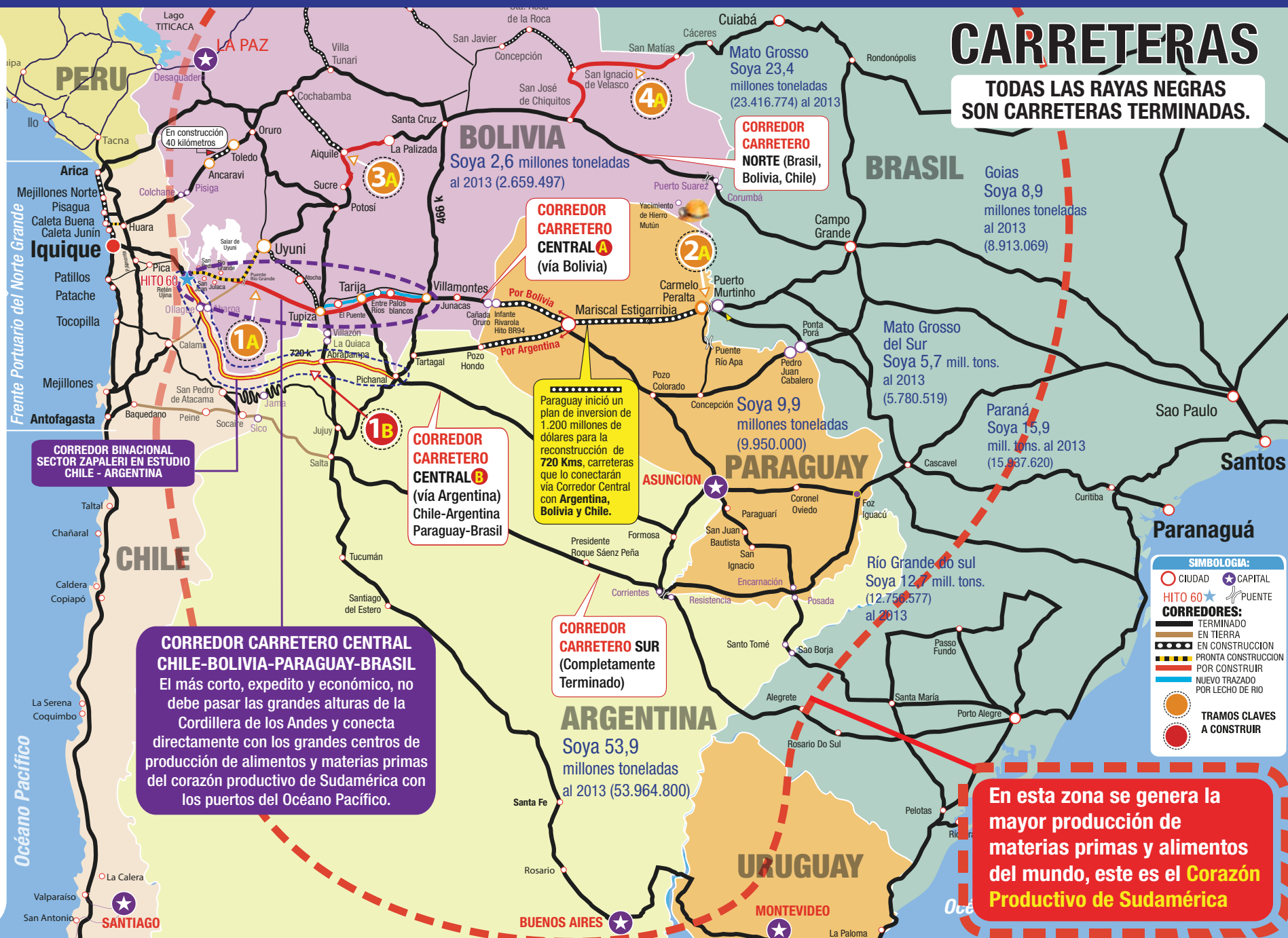
CORREDOR CENTRAL B

(Vía Argentina)

1B Tramo de 720 Kilómetros Hito 60 (Chile) Pichanal (Argentina).

CORREDOR SUR

Totalmente terminado.



CORREDOR BINACIONAL SECTOR ZAPALERI EN ESTUDIO CHILE - ARGENTINA

CORREDOR CARRETERO CENTRAL CHILE-BOLIVIA-PARAGUAY-BRASIL
El más corto, expedito y económico, no debe pasar las grandes alturas de la Cordillera de los Andes y conecta directamente con los grandes centros de producción de alimentos y materias primas del corazón productivo de Sudamérica con los puertos del Océano Pacífico.

Paraguay inició un plan de inversión de 1.200 millones de dólares para la reconstrucción de 720 Kms. carreteras que lo conectarán vía Corredor Central con Argentina, Bolivia y Chile.

CORREDOR CARRETERO SUR
(Completamente Terminado)

En esta zona se genera la mayor producción de materias primas y alimentos del mundo, este es el **Corazón Productivo de Sudamérica**

SIMBOLOGÍA:

- CIUDAD
- ★ CAPITAL
- HITO 60
- ★ PUENTE

CORREDORES:

- TERMINADO
- - EN TIERRA
- - EN CONSTRUCCIÓN
- - PRONTA CONSTRUCCIÓN
- - POR CONSTRUIR
- - NUEVO TRAZADO
- - POR LECHO DE RIO

● TRAMOS CLAVES A CONSTRUIR

POR LOS PUERTOS DEL ATLÁNTICO, COMO SANTOS Y PARANAGUÁ SE MOVILIZAN 30 MIL CAMIONES TODOS LOS DIAS APROXIMADAMENTE. 20 MIL DE ELLOS PODRÍAN VENIR A NUESTROS PUERTOS

EL ACTUAL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO Y EL GERENTE DE LA EMPRESA PORTUARIA ESTATAL

Mienten para sabotear a Chile y al Puerto de Iquique

PORQUE QUIEREN ENTREGAR EL COMERCIO MARITIMO DEL PACIFICO SUDAMERICANO AL PERÚ



PUBLICADO DIARIO LA ESTRELLA DE IQUIQUE EL 29 DE AGOSTO 2015-PAG.11

el calendario completo de licitación y mira la reconstrucción completa, esta termina en enero de 2018 con un frente de atraque que tiene 100 metros de largo y 15 metros de profundidad.



ESTA ES LA MENTIRA 1

EL PRESIDENTE DE LA EMPRESA PORTUARIA CLAUDIO AGOSTINI, DICE QUE ES SUFICIENTE UN FRENTE DE ATRAQUE CON 100 METROS DE LARGO Y 15 DE PROFUNDIDAD

¡ESTA ES LA VERDAD!

LOS GRANDES NAVIOS QUE HOY MUEVEN ENTRE 12.500 Y 18 MIL CONTENEDORES, MIDEN HASTA 400 METROS Y NECESITAN FRENTE DE ATRAQUE SOBRE LOS 350 METROS, Y CON PROFUNDIDADES SEGURAS PARA RECALAR DE 17 -18 METROS DE AGUA.

¿CÓMO PODRIA ATRACAR UNO DE ESTOS NAVIOS GIGANTES EN 100 METROS?

GRANDES PORTACONTENEDORES	TAMAÑO	CALADO
	New Pánamax (2012) 12.500-14.000 TEU; Largo: 366m - Ancho: 49m	16.72 metros de profundidad
	Triple E (2013) 18.000 TEU; Largo: 400m -Ancho:59m	17/18 metros de profundidad

CONOCE CÓMO LA EMPRESA PORTUARIA TE MIENTE Y SABOTEA NUESTRO PUERTO EN: WWW.LAINTEGRACION.CL

Actualidad

Presidente del puerto: "Con 15 metros es suficiente"



¡Así, siguen mintiendo y saboteando!

zones. Razón uno, en la parte de la poza que hoy día llega a capacidad de 9,3 o 9,4 metros, si uno aumentara la profundidad a 15 lo primero es que se desestabiliza el molo y se puede caer. Razón dos, hacer eso cuesta 330 millones de dólares que es más caro que toda la reconstrucción y alargar el muelle más adelante, es la

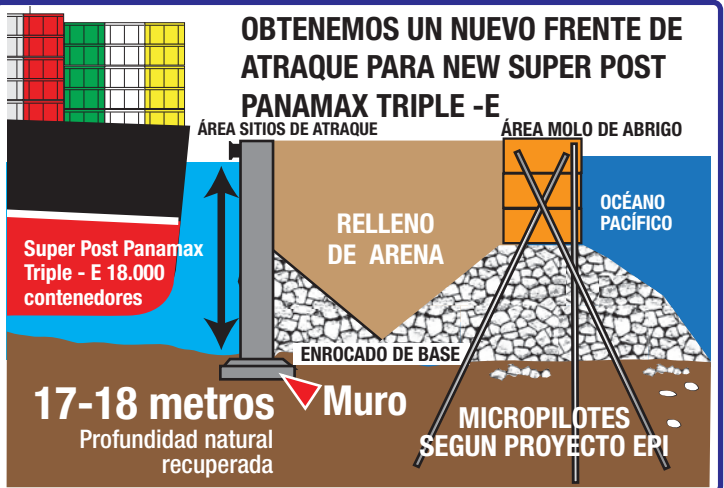
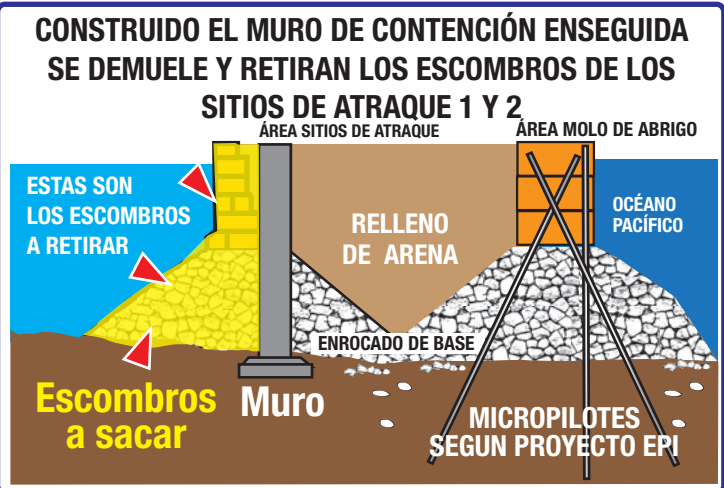
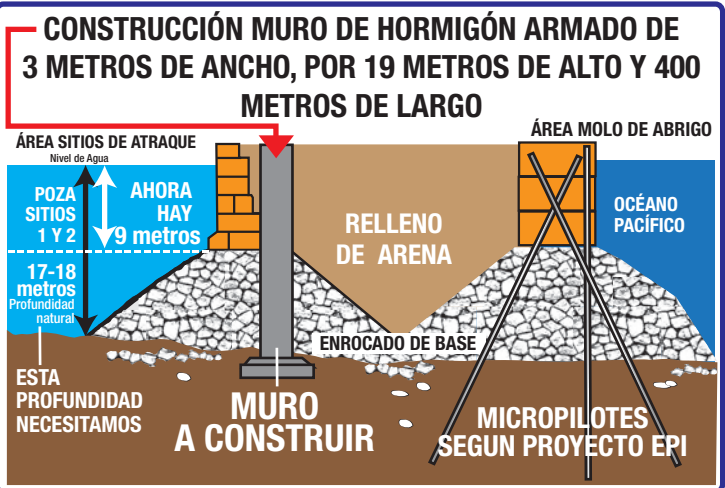
ESTA ES LA MENTIRA 2

EL PRESIDENTE DE LA EMPRESA PORTUARIA CLAUDIO AGOSTINI, DICE QUE SI SE PROFUNDIZARA EL PUERTO A 15 METROS ESTE PODRÍA SE "CAER" Y LA OBRA CUESTA 330 MILLONES DÓLARES.

¡ESTA ES LA VERDAD!

CONSTRUYENDO EL MURO QUE PROPONEMOS EL FRENTE DE ATRAQUE NO SE CAE...Y CUESTA SÓLO 30 MILLONES DE DÓLARES.

Construir este muro es rápido y económico. Permite recibir a los navíos más grandes del mundo en 24 meses



CONOCE CÓMO LA EMPRESA PORTUARIA TE MIENTE Y SABOTEA NUESTRO PUERTO EN: WWW.LAINTEGRACION.CL

Con esta propuesta de Agostini y Leyton, Presidente y Gerente de la Empresa Portuaria... **¡Sólo ganan los puertos peruanos!**

Sabotean el Puerto de Iquique presentando un proyecto de reconstrucción para dejar el frente de atraque con **9,3 metros de agua,**

¡QUE SON INÚTILES!

Así paralizan y dejan fuera de competencia a uno de los puertos naturales más profundos de Sudamérica y el mundo



¡Esto es lo único oficial!

REQUERIMIENTOS DE OPERACION

Buque de Diseño	Barco	Sub-clasific.	DWT	Loa	Calado	Manga	TEU
Menor	General cargo	Tramp	5.300	86	7.2	15.63	102
Medio 1	GS - Handysize		16.600	147	8.9	22	
Medio 2	GS - Handymax		46.744	224	10.5	32	
Mayor	Contenedores		52.000	270	11.6*	32.2	428

(*) Considera calado restringido

Resguardo bajo la quilla (UKC).- 8% del calado de la nave máxima

Sitios de Atraque	Sitio	Longitud (m)	Profundidad (m)
Sitio 1		125m	9.3m
			9.3m
Sitio 2		277m	9.3m
			9.3m

Cota de Coronamiento : Elevación +4.0m NRS

Equipos de Operación: Camión de diseño AASHTO
Grúa GOTTWALD HMK 8
Reach Stackers - Top-Lifter
Grúa Horquilla (Forklift)

Almacenaje : Considera acopio contenedores llenos hasta

EPI Empresa Portuaria Iquique

10 Junio de 2015
Lámina 6

¡PAREN LA LICITACIÓN AHORA!
Háganlo por el bien de Chile e Iquique

LOS "15 METROS" QUE PLANTEAN NO TIENEN NINGÚN RESPALDO OFICIAL. NO SE HAN PRESENTADO COMO PROYECTO OFICIAL ¡NO EXISTEN! ESTO LO DICE PARA ENGAÑAR AL PUEBLO DE CHILE.

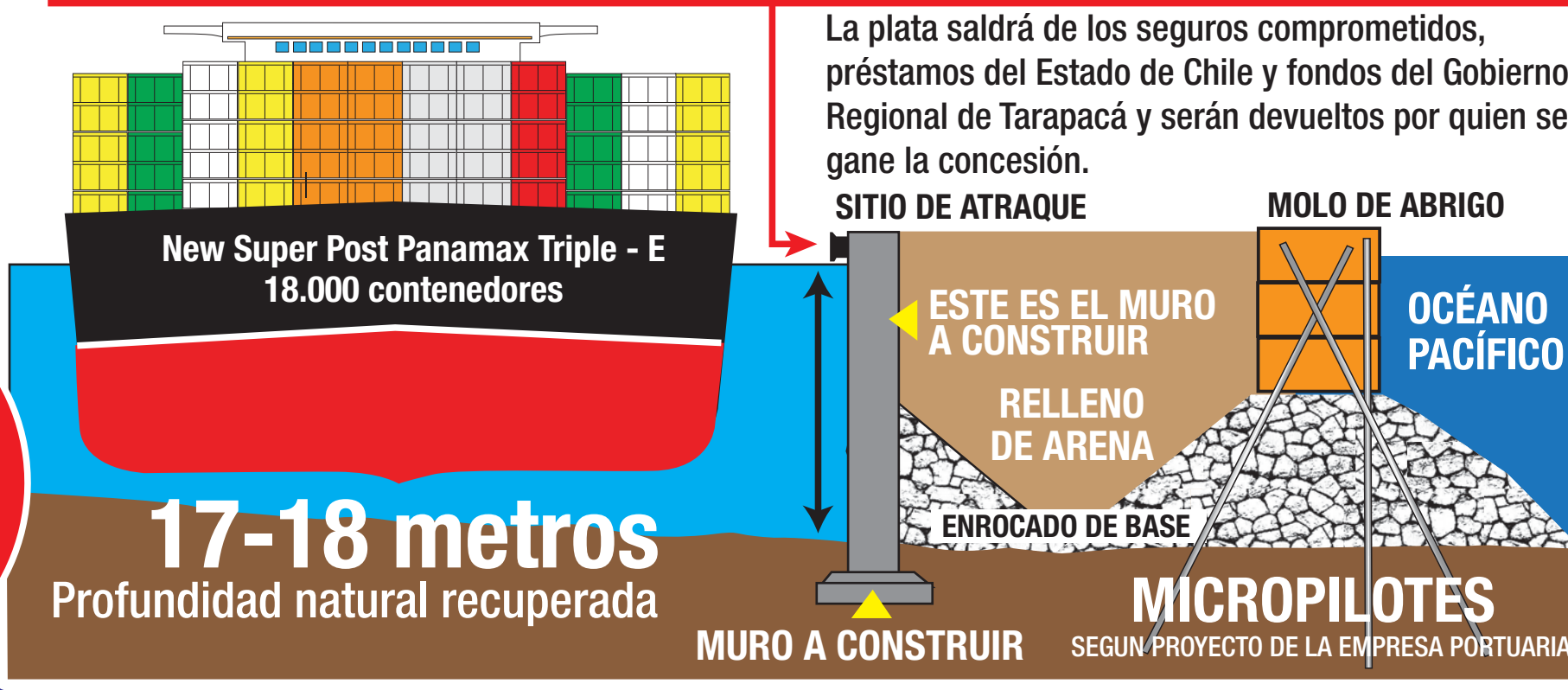
INFÓRMATE DE CÓMO SABOTEAN EL PUERTO EN: WWW.LAINTEGRACION.CL

CON NUESTRA PROPUESTA, SIN GASTAR UN PESO DEL ESTADO Y EN 24 MESES...

GANA CHILE E IQUIQUE

EL MÉTODO PRESENTADO ANTERIORMENTE Y QUE NOS PERMITIRÍA CONTAR CON UN FRENTE DE ATRAQUE DE 400 METROS DE LARGO Y 18 METROS DE PROFUNDIDAD DE AGUA, TENDRÍA UN COSTO APROXIMADO DE 30 MILLONES DE DÓLARES.

¡ESTE PUERTO CUESTA 30 MILLONES DE DOLARES!



¡PAREN LA LICITACIÓN AHORA!

Háganlo por el bien de Chile e Iquique

En paralelo a la construcción del frente de atraque, se licitará por un período de 30 años la operación del mismo y quien resulte ganador de la propuesta internacional, se obliga a adquirir e instalar un mínimo de 4 grúas pórtico para New Super Post Panamax Triple E. (Ver cronograma de construcción, licitación financiamiento y reembolso en la página siguiente)

CONOCE NUESTRA PROPUESTA COMPLETA DE RECONSTRUCCION DEL PUERTO EN: WWW.LAINTEGRACION.CL

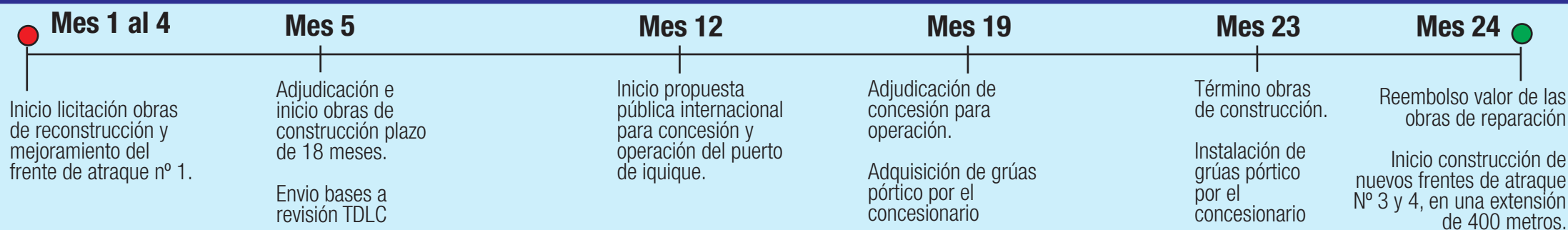
ESTIMADA
PRESIDENTA
LE PEDIMOS...

¡PARE LA LICITACIÓN AHORA!

Hágalo por el bien de Chile e Iquique

NUEVO CALENDARIO PROPUESTO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL PUERTO EN UN PERIODO TOTAL DE 24 MESES

CRONOGRAMA PROPUESTA DE RECONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN FRENTE DE ATRAQUE N° 1



CON ESTO PODEMOS COMPETIR CON LOS PUERTOS PERUANOS POR EL LIDERAZGO MARÍTIMO COMERCIAL DEL PACIFICO SUDAMERICANO

PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CONCESIÓN Y REEMBOLSO DE RECURSOS:

A) **La empresa portuaria debe terminar con la actual licitación que repara el puerto y lo deja 9 metros de calado, que es una profundidad de agua inútil.**

B) Debe llamar a una nueva propuesta, para un frente de atraque de 17-18 metros de calado y 400 metros de largo, para lo cual, existen modernos métodos constructivos, que permiten hacerlo en 18 meses aproximadamente. Entre ellos:

1. Construir muro de contención interior de hormigón a lo largo del frente de atraque N° 1, para retirar los escombros generados por los Sitios N° 1 y 2 y el enrocado de soporte que impide llegar a los 18 metros de profundidad (**ver propuesta en boceto adjunto**).

1.1.- Los recursos para esta obra provendrán de los seguros comprometidos, préstamos del Estado de Chile y fondos del Gobierno Regional de Tarapacá. **Estos aportes serán reembolsados por el futuro concesionario.**

2.2 .- Simultáneamente, una vez adjudicada la construcción e iniciada las obras, se llama a licitación

pública para concesionar la operación del frente.

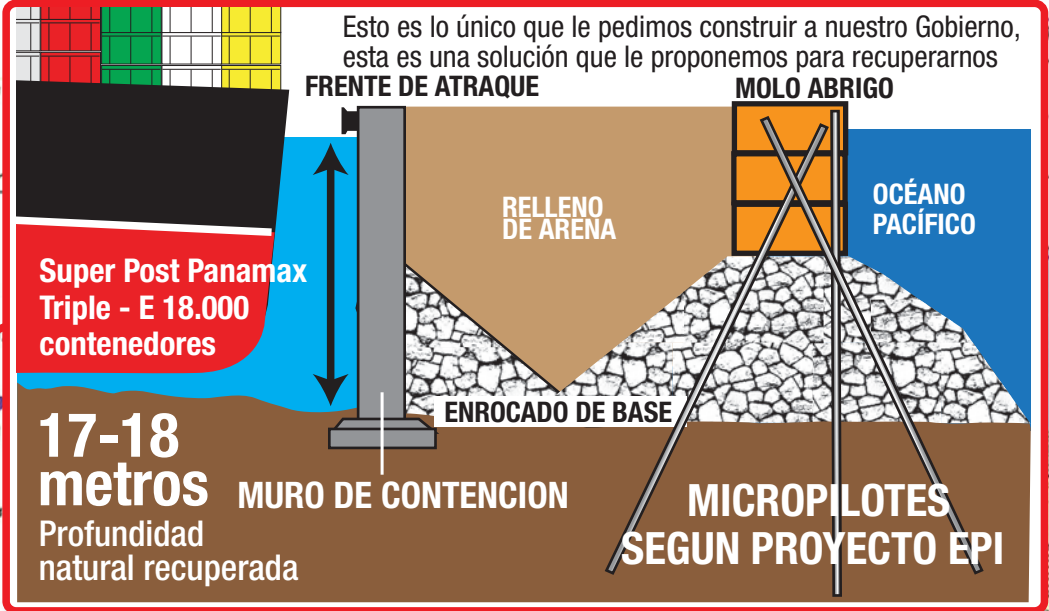
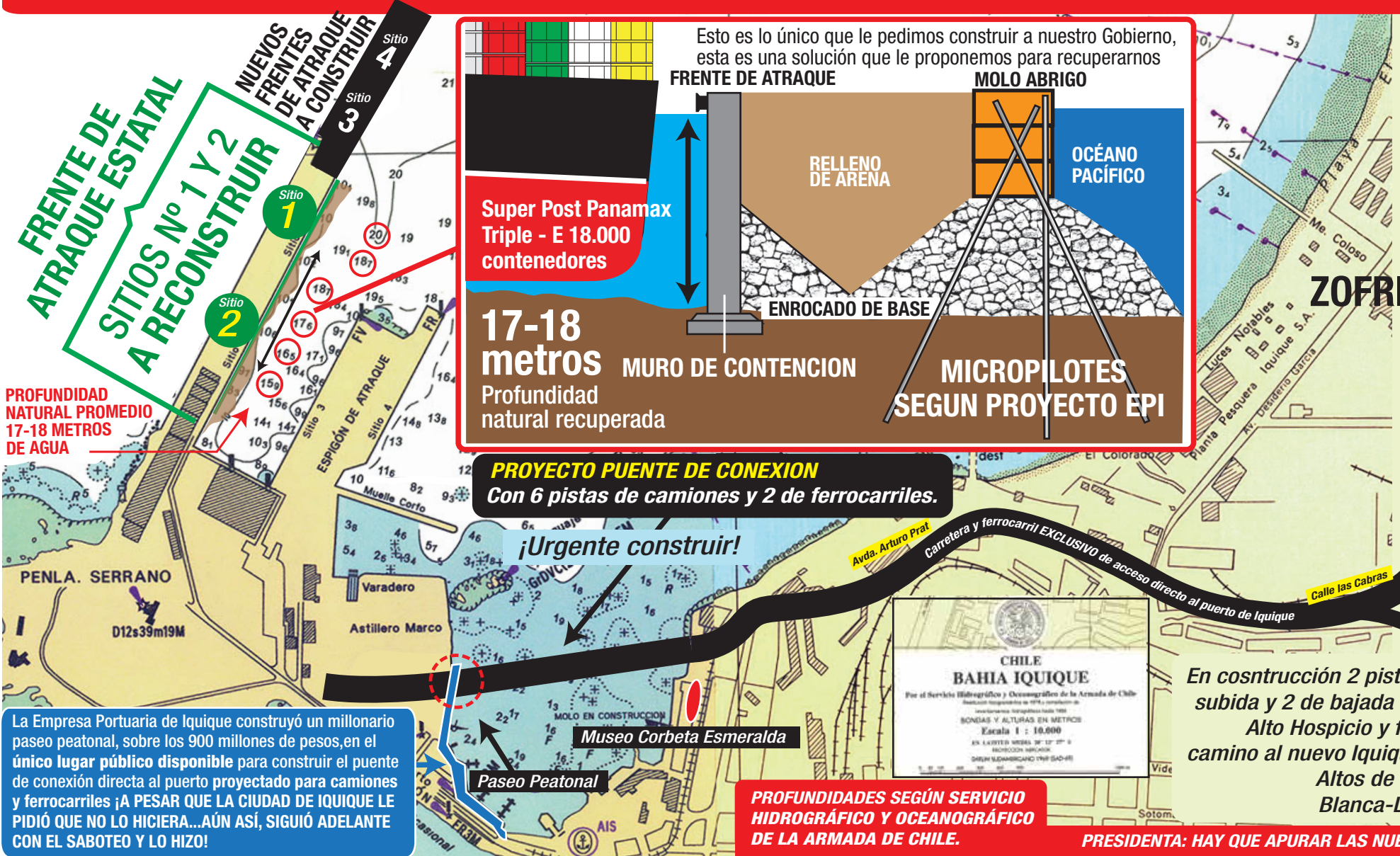
2.3.- El concesionario que operará el Frente de Atraque N° 1, por un período de 30 años, deberá reembolsar al Estado los préstamos para la construcción y se obliga a adquirir e instalar un mínimo de 4 grúas pórtico para naves New Super Post Panamax y Triple E.

2.4 En esta concesión podrán participar **todos los interesados** en operar el Frente de Atraque N°1, que acrediten experiencia y capacidad económica.

CON NUESTRA PROPUESTA DE RECONSTRUCCION DE LOS SITIOS 1 Y 2, Y LA FUTURA CONSTRUCCION DE LOS NUEVOS SITIOS DE ATRAQUE N° 3 Y 4 El puerto de Iquique (Chile) será uno de los líderes de Sudamérica

PARA LOS NAVÍOS DE 14 Y 18 MIL CONTENEDORES QUE PASARÁN POR EL AMPLIADO CANAL DE PANAMA EN LOS FUTUROS 9 MESES Y QUE HARAÁN LA RUTA DIRECTA ASIA-SUDAMÉRICA

REFORZANDO EL MOLO DE ABRIGO QUE MIRA AL OCEANO PACÍFICO CON MICROPILOTES Y CONSTRUIMOS UN MURO DE CONTENCIÓN FABRICADO EN HORMIGÓN ARMADO, DE 3 METROS DE ANCHO POR 19 METROS DE ALTO Y 400 METROS DE LARGO, SE RECONSTRUYEN LOS SITIOS N° 1 Y 2 DESTRUIDOS POR EL TERREMOTO DEL 2014 Y A LA VEZ, IQUIQUE OBTIENE UN PUERTO PROFUNDO PARA RECIBIR LOS NAVÍOS PORTACONTENEDORES MÁS GRANDES DEL MUNDO. ESTA OBRA NO SIGNIFICARÁ UN COSTO DIRECTO PARA EL ESTADO.



¡PAREN LA LICITACIÓN AHORA!
Háganlo por el bien de Chile e Iquique

Con la construcción del segundo acceso al sector Hospicio - Pisagua- Arica, se conecta por la costa, será de uso exclusivo para camiones y ferrocarriles.

Contará con seis pistas para camiones y dos ferrovías conectadas a los sitios de acopio y a las carreteras internacionales

En construcción 2 pistas de subida y 2 de bajada hacia Alto Hospicio y futuro camino al nuevo Iquique en Altos de Playa Blanca-Lobito



PROFUNDIDADES SEGÚN SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA DE CHILE.

PRESIDENTA: HAY QUE APURAR LAS NUEVAS CARRETERAS PARA CAMIONES.

La Empresa Portuaria de Iquique construyó un millonario paseo peatonal, sobre los 900 millones de pesos, en el único lugar público disponible para construir el puente de conexión directa al puerto proyectado para camiones y ferrocarriles ¡A PESAR QUE LA CIUDAD DE IQUIQUE LE PIDIÓ QUE NO LO HICIERA...AÚN ASÍ, SIGUIÓ ADELANTE CON EL SABOTEO Y LO HIZO!

APARTE DE SOBREPONERNOS A UN PUERTO DESTRUIDO

INTENDENTE ANUNCIA ZONA FRANCA PARA ANTOFAGASTA

“La zona franca es un tema que recién está partiendo”



VALENTÍN VOLTA, INTENDENTE DE ANTOFAGASTA.

● Frente a la preocupación que causó la firma de un acuerdo entre Chile y Paraguay que facilitará el establecimiento de un sistema franco de dicho país en Antofagasta, el intendente de la referida región, Valentín Volta, dijo que: “es un tema que recién está partiendo”. En ese sentido, la principal autoridad de la Segunda Región consideró que este “aun ni siquiera es bueno pronunciarse sobre el particular” ya que lo primero que se implementará será el almacén franco. En ese último punto explicó que existe el reglamento y protocolo para un espacio de aproximadamen-

te dos hectáreas, los empresarios uruguayos pueden almacenar en tránsito la mercadería que exportan o importan. Respecto al beneficio que este almacén franco representará para la región que lidera, Volta dijo que una parte de la mercadería que transportarán los usuarios Paraguayos podrá ser vendida en Antofagasta.

“Chile es uno solo y la región de Antofagasta, Arica y Parinacotani. Tenemos evidentemente una gran ventaja porque constituyen en un puerto natural entre el Asia Pacífico y el noroeste de Argentina y el sur de Mato Grosso”, concluyó.

te dos hectáreas, los empresarios uruguayos pueden almacenar en tránsito la mercadería que exportan o importan. Respecto al beneficio que este almacén franco representará para la región que lidera, Volta dijo que una parte de la mercadería que transportarán los usuarios Paraguayos podrá ser vendida en Antofagasta.

Entrevista Diario La Estrella de Iquique Jueves 27 de Agosto de 2015 - Página 3

Reflotan un antiguo convenio entre ambos Gobiernos para habilitar un almacén franco para Paraguay. Ahora en palabras del intendente de la segunda región, este almacén lo transforman a un sistema franco para Antofagasta.

Esto es grave porque afecta el corazón de la economía iquiqueña, la ZOFRI, que antes del terremoto ya venía mostrando signos negativos

Las ventas en 2014 fueron 12% menores al 2013 y proyectándolas a finales de 2015, éstas serán aún menores llegando casi a un -26%

¡ZOFRI VIVE UNA CRISIS!

Son más de 36 mil los empleos directos que están en peligro y serán miles las familias de Iquique y Alto Hospicio que sufrirán las consecuencias... Y AHORA PLANTEAN LLEVÁRSELA A UNA REGION QUE NO LA HA PEDIDO..Y QUE ES UNA DE LAS MÁS RICAS DEL PAÍS

EL 22% DE LAS VENTAS DE ZOFRI VAN A PARAGUAY
IQUIQUE VIVE DE ELLAS. PERDERLAS SIGNIFICA LA MUERTE DE ZOFRI Y EL ÉXODO OBLIGADO DE CIENTOS DE EMPRESARIOS

ZOFRI vende más de 410 millones de dólares sólo a Paraguay y NO PODEMOS PERDERLOS

A esto debemos sumarle todo el consumo que realizan los comerciantes y transportistas paraguayos. Llegan más de 1.400 camiones mensuales.

Esto da mucho dinamismo no sólo a nuestro comercio, sino que también, a la hotelería, restaurantes, movilización colectiva, agencias de aduanas y tantas otras actividades que son sustento de muchos habitantes y comerciantes de Iquique y Alto Hospicio.

Ciudadanos, empresarios, trabajadores, comerciantes, estibadores, cargadores, taxistas, hoteleros, vendedores, etc, a todos y cada uno de nosotros, una vez más...daremos la pelea, PARA NO PERDER NUESTRA ZONA FRANCA

Porque queremos las mismas oportunidades de desarrollo para todo el Norte Grande

Entre las 21 medidas solicitadas por Iquique al Gobierno Central incluimos a nuestros hermanos de Tocopilla

El 24 de Junio del 2015 solicitamos al Gobierno Central entregar los mismos beneficios tributarios de ZOFRI al puerto de Tocopilla, para fortalecer su comercio, empleo y desarrollo, incluyéndolo en las medidas de reactivación de Iquique

EXTRACTO DE LA LEY QUE: ESTABLECE REGIMEN DE ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE INSUMOS, PARTES Y PIEZAS PARA LA MINERIA EN LA COMUNA DE TOCOPILLA EN LA II REGION • PROMULGADA EL 22 DE ENERO DEL 2001

Artículo 5°.- Para los efectos de la aplicación de los beneficios establecidos en la presente ley, el territorio de la comuna de Tocopilla, se entenderá comprendido dentro de la zona de extensión de la zona franca de Iquique y en consecuencia, las empresas a que se refiere el artículo 1° podrán importar desde dichos recintos las mercancías a que se refiere el artículo 3° de esta ley, bajo las condiciones establecidas en el título V del decreto con fuerza de ley N° 341, de 1977, del Ministerio de Hacienda.

Le hemos planteado al Gobierno:

10.- Ampliar la Zona Franca de Extensión hasta Tocopilla. Con ello se logrará el funcionamiento de la Zona Franca Minera, ya existente en dicha ciudad, además de ampliar el mercado de Zofri, reduciendo sustancialmente el costo de vida de los habitantes de Tocopilla, localidad hermana, hoy sumida en una gran depresión. Con esta medida Tocopilla podría conseguir un real desarrollo industrial.

¡Iquique también es puerto chileno... déjennos competir!

Sólo algunos puertos nacionales están invirtiendo, preparándose para el nuevo comercio marítimo mundial



Noticias extraídas
del portal electrónico:
www.mundomaritimo.cl



Reconstruir nuestro puerto no le cuesta un peso al Estado de Chile

¡Los Sitios 1 y 2 están asegurados!

Al igual que en la licitación anterior, pedimos se llame también a la construcción de nuevos sitios de atraque N° 3 y 4 de 200 metros de extensión cada uno.

Si el Gobierno no puede comprometer recursos para darle a Iquique un puerto adecuado a los nuevos tiempos PEDIMOS QUE LE PERMITAN A EMPRESARIOS LOCALES, TRABAJADORES, SINDICATOS Y FUERZAS VIVAS DE LA CIUDAD, crear una sociedad de explotación portuaria para construir y administrar nuestro propio TERMINAL PORTUARIO.

Este es el estado de avance al 07 de Septiembre de 2015 del **PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO PARA IQUIQUE**

Las fuerzas vivas de la ciudad, representadas por el Alcalde Jorge Soria Quiroga y el Gobierno Central firmaron un acuerdo formal el día 24 de Junio del 2015, sobre:

Infraestructura Portuaria

Acordamos un puerto para naves New Super Post panamax Triple E, que requieren 17-18 metros de agua para llegar a puerto.

No se cumplió: Llamaron a licitación para mantener el puerto en 9,3 metros de profundidad

Desarrollo Habitacional

Acordamos conformar una mesa multisectorial integrada por Seremi de Vivienda, Bienes nacionales, Seremi de Economía y el Alcalde de Iquique, para impulsar el proyecto habitacional Lobito.

Situación Actual: Logramos conformar la mesa de trabajo, para que en los futuros 2 meses se inicie el proyecto. Agradecemos la disposición de la Ministra de la Vivienda Sra. Paulina Saball

Comité de Seguimiento

Acordamos conformar un comité de seguimiento para velar por la ejecución del Plan.

No se cumplió: Al día de hoy, aún no se constituye

Zona Franca

Acordamos 21 medidas para reactivarla y mejorar su competitividad.

Situación Actual: Se resolverán en 30 días más. Se formó una comisión de Gobierno, empresarios y trabajadores.

Conectividad Internacional

Acordamos promover internacionalmente, a través de COSIPLAN, el mejoramiento de los tramos faltantes al Corredor Bioceánico Central en Bolivia. También los dos tramos ferroviarios que faltan a la conexión Atlántico Pacífico y el tramo ferroviario Estación Pozo Almonte - Hito 52 en Chile.

Situación Actual: El Ministerio de Obras Públicas ordenó un estudio de los tramos sólo en territorio chileno. Respecto de la promoción internacional NO SE HA AVANZADO NADA.

Conectividad Urbana

Acordamos entre otras cosas, un nuevo acceso por el sector norte de la ciudad hacia Alto Hospicio y desde ahí hacia las carreteras nacionales e internacionales y un nuevo acceso al puerto.

Situación Actual: Se iniciaron los estudios para ambas obras; agradecemos la disposición del Ministro de Obras Públicas Sr. Alberto Undurraga.

Deporte

Acordamos construir un nuevo Estadio Tierra de Campeones, un Centro Deportivo Integral y el apoyo del Gobierno para la realización de los XIII Juegos Bolivarianos de Playa.

Situación Actual: El 04 de Septiembre del 2015, el Consejo regional de Tarapacá aprobó los fondos complementarios a los del Gobierno Central para iniciar las obras y actualmente se trabaja en la organización de los Juegos de Playa

ESTIMADA
PRESIDENTA
LE PEDIMOS...

¡PARE LA LICITACIÓN AHORA!

¡IQUIQUE Y SU ZONA FRANCA VIVEN DE SU PUERTO!

La Región y comuna... ¡una sola voz!



SESION DEL
CORE 2015

**¡PAREN LA
LICITACIÓN
AHORA!**
Háganlo por el
bien de Chile
e Iquique



CONCEJO MUNICIPAL 2015



COMITE DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO Y REACTIVACIÓN DE ZONA FRANCA

El Consejo Regional de Tarapacá (CORE), los Concejos Municipales de la comunas; Así como estudiantes, trabajadores, gremios, sindicatos, asociaciones, empresarios, juntas de vecinos y sus uniones comunales, inversionistas, profesionales independientes y todos los habitantes de la región representados por el Comité de Reconstrucción del Puerto y Reactivación de Zona Franca de Iquique manifiestan su total apoyo a la iniciativa que busca darle a las comunas, de la región y al país, una plataforma portuaria moderna y competitiva.

Sin colores políticos, sin rivalidades de ningún tipo, todos bajo un mismo lema...

¡DEFENDER EL FUTURO DE NUESTRO PUERTO...ES DEFENDER EL FUTURO DE TODA LA REGION Y DE TODOS LOS QUE VIVIMOS EN ELLA!