

**BREVE RESEÑA DE CÓMO LA EMPRESA
PORTUARIA ESTATAL MIENTE PARA
SABOTEAR EL PUERTO DE IQUIQUE Y
ENTREGARLE AL PERÚ EL LIDERAZGO
MARÍTIMO COMERCIAL EN EL
PACÍFICO SUDAMERICANO**

Puerto de Iquique:

Fue construido en 1929, en una isla (Ex Isla Serrano), de aguas profundas, que fue unida artificialmente al continente.

Por el sistema constructivo de la época, de tipo gravitacional, sus frentes de atraque fueron construidos sobre un enrocado artificial, con una profundidad de 9,3 metros. Es decir, se rellenó su profundidad natural de 18 metros, por cuanto esa era la profundidad suficiente para las naves de máximo diseño en el siglo pasado.

El puerto de Iquique tiene dos Frentes de Atraque:

Frente de Atraque Nº 1:

Ubicados en el Molo de Abrigo, que cuenta con los Sitios de Atraque Nº 1 y Nº 2 y es administrado por la Empresa Portuaria de Iquique (EPI) con un sistema multioperador. Tiene una profundidad de 18 metros natural, y un **calado de 9,3 metros**, producto del enrocado de relleno hecho en su construcción original. Este frente de atraque fue destruido por el terremoto del 1º de abril y su posterior réplica.

Frente de Atraque Nº 2:

Con los frentes de atraque Nº 3 y Nº 4, fue licitado en 1998 y concesionado en el año 2000 a Iquique Terminal Internacional (ITI) de SAAM Puertos. En el año 2005 se realizaron obras de ampliación en el **sitio Nº 4**, aumentando su calado de 9,3 metros a **11, 25 metros**. La licitación inicial contemplaba mantener su original calado, pero la movilización ciudadana, liderada por el alcalde Soria, logró que las bases ofertas incluyeran la ampliación para Naves del Tipo Post Panamax con capacidad de hasta 8.000 a 9.000 contenedores. Estas naves son la que hoy transportan la mayor parte de los contenedores que arriban a la Zona Franca de Iquique. Sin esta ampliación, los contenedores tendrían que llegar al Puerto de Mejillones para ser trasladado vía terrestre a Iquique, esto hubiera significado la total pérdida de competitividad de nuestro sistema franco.

LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

El transporte marítimo mundial ha sufrido un enorme cambio en la última década:

a) **Crecimiento de las naves Porta contenedores de 600 a 18.000 TEU.**

Aumento de la capacidad del volumen de transporte de contenedores. Con el objeto de abaratar los costos del transporte marítimo, que hoy mueve más del 80% del comercio mundial, las naves subieron su capacidad de 600 a 4.000 contenedores (TEU) entre los años 70 y 90. Estas naves pueden atravesar el Canal de Panamá y se denominan Panamax. A partir de los 90, se desarrollan las naves Post Panamax, que no pueden atravesar el Canal de Panamá, y tienen capacidad de 4.000 a 8.000 contenedores. A partir del año 2.000 se desarrollan las naves Super Post Panamax, con capacidad entre 9.000 y 15.000 contenedores, y a partir del año 2014 las naves del tipo Triple E con y EClass con capacidad de 18.000 a 22.000 contenedores. A mayor volumen (capacidad de transporte de contenedores) es menor el precio del flete marítimo, por efecto de la escala. En el caso de las naves de tipo Panamax en comparación a las Super Post Panamax, la diferencia de ahorro del flete marítimo es del orden del 50%. Como práctica mundial, hoy las naves de 600 a 2.000 y 3.000 TEU son desaguadas para aprovechar su acero naval para construir Super Post Panamax. Este tipo de naves, que están siendo recicladas, son las únicas que pueden atracar en puertos con calados de 9 metros. Todas las restantes requieren de calados entre los 14,5 y 17 metros. En el muelle N° 4 de Iquique, recalán como máximo naves de 8.000 TEU con “calado restringido”; es decir con carga parcial.

b) **Ampliación del Canal de Panamá:** Frente al crecimiento del tamaño de las naves, para no quedar obsoleto, el Canal de Panamá inicia sus obras de ampliación en el año 2008, que esperaban estar listas en 2014; sin embargo, se retrasaron para abril del próximo año (2016). Esta ampliación, permitirá a partir de esa fecha atravesar naves del tipo Super Post Panamax de hasta 14.000 TEU. Esto obliga a los puertos a adaptarse, profundizando sus calados a los 15 metros mínimo y usar grúas pórticos con capacidad para deslizarse en las 23 corridas de contenedores agrupados a lo ancho (manga) de la nave). Deben realizar obras de conectividad para mayores velocidades de

transferencia. Toda vez, que recalaran naves de mayor tamaño con mayor cantidad de contenedores.

Por tal razón, los principales puertos del mundo han realizado grandes inversiones para adaptarse a esta nueva realidad. El Puerto de Callao en Perú, ha invertido vía concesiones e inversión pública US\$ 2.000 millones de dólares para ampliar y profundizar sus frentes de atraque, incorporar grúas pórticos super post panamax, construir corredores de autopistas y ferrocarril para la conectividad portuaria. El Puerto municipal de Miami también ha invertido US\$ 2.000 millones de dólares para dragar, renovar sus grúas pórticos y construir un túnel carretero/ferroviario de acceso directo al puerto. En general, todos los puertos del mundo que atienden naves de línea (navieras de travesías regulares y sistemáticas) han hecho sus adaptaciones a las nuevas exigencias del mercado del transporte marítimo mundial.

- c) **Construcción del Canal de Nicaragua:** Un consorcio chino ha contratado la concesión para la construcción y operación de un canal interoceánico en Nicaragua. Estas obras, que ya se han iniciado, contemplan un plazo de ejecución de 5 a 6 años con una inversión de US\$ 50.000 millones de dólares. Este canal permitiría la travesía de barcos del mayor diseño existente, tales como Triple E (18.000 TEU) y graneleros de 300.000 Toneladas de capacidad de carga. Estas naves requieren utilizar puertos con profundidades de 17 a 18 metros.

NUEVO ESCENARIO DEL TRAFICO MARITIMO MUNDIAL

El grueso del intercambio comercial seguirá centrado en las próximas décadas en la Cuenca del Pacífico.

La ampliación del canal de Panamá (y luego la construcción del Canal de Nicaragua) genera una gran vía directa entre los mercados Asiáticos y Europa a través de ambos canales. Es decir, el “sueño de Cristóbal Colón” realizado en plenitud 500 años después.

La costa oeste del continente Americano desarrolla puertos concentradores : Long Beach en Los Angeles , California; Panamá en sus dos bocas de acceso al Canal y Perú en el puerto de El Callao.

En la costa este se desarrollan en Miami y Nueva Orleans y se proyectan en Jamaica y Cuba.

Para estos puertos concentradores y distribuidores (HUB) se han diseñado las naves del Tipo Triple E de 18.000 TEU, 400 metros de largo (eslora), 59 metros de ancho (manga) y 15,5 metros de calado. Al calado debe sumarse un 10% de margen de seguridad, debido a las fluctuaciones que provocan en la profundidad del mar los ciclos diarios de alta y baja marea. Por lo tanto, la profundidad de aguas que debe ofrecer el puerto es de 17 metros.

Estas naves hoy hacen travesías directas entre Asia y Europa y Asia y Norteamérica (Long Beach). En los años venideros harán travesías directas Asia – Sudamérica.

Estos puertos concentradores envían y reciben carga desde su área de influencia, tanto por vía marítima (Post Panamax y Super Post Panamax, de 14 a 15 metros de calado) , terrestre (carretera y ferrovías) y fluvial (hidrovías).

Chile recién ha iniciado una discusión técnica y política sobre la conveniencia de construir un puerto en “Gran Escala” en San Antonio ó Valparaíso. Aún no se toma la decisión.

En el Puerto de San Antonio, el Estado de Chile iniciará el dragado de la bahía para habilitarla a una profundidad de 16 metros, para naves Super Post Panamax. Con una inversión de US\$ 20 millones de dólares.

El puerto Angamos, en Mejillones, termino su dragado y ampliación aumentando su calado a 13,5 metros con una inversión de US\$ 14 millones de dólares.

Es decir, Chile está quedando atrás por su presencia portuaria en el Pacífico Sudamericano.

ASI SE INICIA EL SABOTEO AL PUERTO DE IQUIQUE

LICITACIÓN QUE SE HACE FRACASAR PARA CONCESIONAR EL FRENTE DE ATRAQUE Nº 1 Y CONSTRUIR UN NUEVO TERCER FRENTE DE ATRAQUE EN EL PUERTO DE IQUIQUE:

La Empresa Portuaria de Iquique (EPI) inicia en el año 2011 el proceso destinada a concesionar el frente de atraque Nº 1. Para lo cual contrata un estudio de demanda de carga en un horizonte futuro de 30 años. Este estudio se encomienda a la empresa GEOSIG LTDA. Que es una empresa dedicada al desarrollo de software , sin experiencia en estudios de transporte marítimo internacional.

I Parte:

Bases de Licitación, consulta y resolución del Honorable Tribunal de la Libre Competencia:

1. Conforme a la Ley de Modernización Portuaria, con fecha 5 de abril del año 2013, la Empresa Portuaria de Iquique, se envían en consulta al Tribunal de Libre Competencia, las bases de Licitación de la concesión de los nuevos frentes de atraque del Puerto de Iquique.
2. Con fecha 10 de enero del año 2014, el TDLC emite su resolución que aplica restricciones a las bases de licitación:
 - a) Permite integración vertical hasta un 60%; es decir, grandes operadores mundiales como el grupo Maersk Moller, DP World, podrían participar sólo hasta un 60% de la propiedad de la nueva concesión. Cuestión totalmente diferente en el caso del Puerto del Callao en Perú, y a la tendencia mundial, de integración entre los dueños de barcos, puertos y transporte marítimo. Las leyes chilenas no imponen restricciones a la integración vertical, se origina en un dictamen (Nº 1045, del año 1998 del TDLC) en relación a una consulta por la licitación del Puerto de Valparaíso. Y a pesar, que la tendencia mundial del transporte marítimo en estos últimos 16 años ha cambiado radicalmente, con la tendencia a la integración vertical, esta restricción se ha seguido manteniendo.

b) Permite que el actual concesionario del Frente de Atraque N° 2, Iquique Terminal Internacional (ITI, perteneciente a SAMM-puertos) participe en la licitación ; pero en el evento de ganarla, debe vender en un plazo de 18 meses el 100% de su participación en la actual concesión (Sitio N°2); es decir, en la práctica lo impide.

c) Considera al puerto de Iquique como un puerto sólo de carácter regional:

- No toma en consideración la carga de ZOFRI con destino a los mercados externos, que en el año 2013 alcanzó la suma de US\$M 2.079 millones de dólares. Cuyo destino es 55% Bolivia, 20% Paraguay, 18% Perú, 2% Uruguay y 5 % otros. Carga que indudablemente ingresa por el puerto de Iquique, vía Zona Franca, y es redestinada a los países antes señalados.
- No considera en las proyecciones de mercado, tratándose de una concesión que debe proyectar carga futura a 30 años, el efecto de los “Corredores Bioceánicos”. Este “error metodológico”, es muy grave, toda vez que es política de Estado del gobierno de Chile , que permite a Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina, acceder a la Cuenca del pacífico por los puertos del norte de Chile. Política pactada y refrendada en el programa de IIRSA.

Al ser considerado un “puerto regional”, estima:

- a) Que no constituyen competencia los puertos de Ilo y Matarani, ni otro puerto del norte de Chile.
- b) Que coloca restricciones para la oferta de construcción de un tercer frente de atraque para naves post panamax. Esta restricción consiste en que el concesionario que oferte construir un tercer frente de atraque, no puede mejorar el actual molo de abrigo, para dejarlo en condiciones de atender naves post panamax, sin una nueva consulta al TDLC.

- c) En lo general, al no contar con las adecuadas proyecciones de carga futura, el TDLC considera que la construcción de un tercer frente de atraque genera el riesgo de sobre oferta.

Esto es un “error” de gran envergadura; toda vez, que el puerto de Iquique es uno de los puertos de mayor carga internacional del continente. El 70% de lo que ingresa a nuestro puerto vía Zona Franca es transferido a Chile ,Bolivia, Paraguay y Perú, en las proporciones de ventas antes señaladas.

LA EMPRESA PORTUARIA DE IQUIQUE, EPI, debió apelar ó aclarar esta sentencia. Sin embargo, decidió igual licitar **el 9 de marzo, a 2 días antes del cambio de gobierno**. Con una fecha inicial de apertura para el **11 de septiembre del año 2014** (la que luego fue postergada para el 1º de diciembre del 2014).

HECHOS SOBREVINIENTES: TERREMOTO DEL 1 DE ABRIL DE 2014.

Los terremotos del 1 de abril dañaron seriamente el molo del puerto de Iquique, en dónde se encuentran los frentes de atraque 1 y 2.

Por lo tanto, el bien materia de licitación sufrió un cambio sustancial. A pesar de lo cual las bases se mantienen, sin que se sepa:

- a) A cuánto ascienden los daños
- b) quién se hará cargo de la reparación, el futuro concesionario ó la EPI?
- c) En qué consiste la reparación.

Una hecho sobreviniente, como el terremoto y sus graves efectos sobre el bien licitado, modificada sustancialmente las bases de la licitación.

Nosotros propusimos:

- a) Que EPI, con cargo a los seguros , repare el molo de abrigo, con sistema antisísmico y aproveche esta oportunidad, para recuperar la profundidad natural del sector, que es de 17 metros. Dejándolo apto para naves del tipo super post panamax y Triple E de capacidades para transportar entre 14.000 a 18.000 contenedores (TEU).
- b) Inicie una nueva licitación para la construcción de un tercer frente de atraque, al este del actual molo de abrigo, cuya profundidad natural de 22 metros, le permite atender naves del tipo Triple E ó super post panamax, con capacidad de 18.000 TEU.

De este modo, CHILE , puede enfrentar en forma rápida y al menor costo de inversión, a puerto de El Callao, cuyo meta de convertirse en el puerto Hub del pacífico Sudamericana esta hoy muy avanzada. Lo mismo, competir con los puertos del sur peruano que están en pleno desarrollo, pensando en conquistar el mercado de carga de Bolivia, Brasil, Paraguay y el norte de Argentina.

Sin embargo no fuimos escuchados. La licitación para concesionar el Frente de Atraque N° 1 siguió adelante, con todas las incertezas para los potenciales oferentes, tales como:

- Magnitud de los daños, y de quién correrían los gastos de reparación.
- Valoración de los costos
- Monto a liquidar por las compañías aseguradoras.

Por tal razón la fecha de apertura debió correrse del 11 de septiembre al 1º de diciembre. Aún así, a la fecha de apertura, no se tenía claridad (y no se tiene aún) de los montos que el seguro reembolsaría por los daños sufridos en el frente de atraque Nº 1.

Pero por sobre todo, la enorme diferencia existente entre unas bases que licitan un puerto operativo, con nueva realidad, que es un puerto destruido.

LA PROPUESTA DE CONCESIÓN SE DECLARA DESIERTA POR NO EXISTIR OFERENTES:

El 1º de diciembre los directivos de la Empresa Portuaria, señalan que al no existir ofertas, será la empresa portuaria quién ejecute las obras. Anuncia que encomendará un estudio de reparación con un plazo de ejecución de 6 meses.

Este estudio, con un costo de \$ 251 millones, EPI encarga un estudio que consiste en encamisar el puerto en base a un sistema de micropilotes, manteniéndolo tal cual, en su profundidad de 9,3 metros. Es decir, un puerto que es inútil para los actuales naves porta contenedores.

ACUERDOS CON EL GOBIERNO DE CHILE:

Durante más de un año veníamos sosteniendo reuniones con el Gobierno de Chile, que por instrucciones de S.E. doña Michelle Bachelet, fueron encabezadas por el entonces Ministro del Interior, don Rodrigo Peñailillo y su comité de asesores, encabezados por el encargado de programas, don José Viacaba y el Sr. Subsecretario de Desarrollo Regional (Subdere) don Ricardo Cifuentes y su comité de asesores, más ministros subsecretarios y directores de servicios que se sumaban a los temas específicos de su área de competencia. El Programa concordaba un plan integral para relanzar el desarrollo de Iquique y el Norte de Chile y abordaba los ejes centrales de nuestro desarrollo:

- a) **Tener un puerto competitivo con capacidad para recibir naves del tipo Super Post Panamax y Triple E.** Los actuales calados de 9,3 metros nos dejan fuera de las líneas del tráfico marítimo mundial, debiendo desembarcar la carga de Zona Franca en el Puerto de El Callao, soportando mayores precios por concepto de trasbordo, con lo cual la ya alicaída Zona Franca de Iquique sufre un golpe mortal. Recordemos que las ventas entre el año 2013 y 2014 cayeron en -12% y la caída proyectada para el 2015 es del -25%.
- b) **Un completo Plan para REDISEÑAR Zona Franca de Iquique:** Nuestra Zona Franca surge entre fines comienzo de los años 70, como consecuencia de la movilización ciudadana que lidera el Alcalde Soria. Han transcurrido 45 años, período en el cual la economía mundial, continental y nacional ha sufrido inmensas transformaciones. Nuestra ley de Zona Franca nace en un escenario de alto aranceles y economías cerradas y hoy es todo lo contrario. Economías totalmente abierta y aranceles bajísimos o inexistentes. En Chile de hoy el arancel promedio real no supera el 2%. En los años 70 las mercancías importadas pagaban sobre un 200% de arancel. La propuesta incluye un total de 21 medidas, gran parte de las cuales, son medidas administrativas.
- c) **Obras de conectividad interna e internacional:** Puerto y Zona Franca requieren de un conjunto de obras para mejorar su conectividad interna. Entre las priorizadas esta un puente de acceso directo al Puerto de Iquique y un tercer acceso por el sector norte de la ciudad, de uso exclusivo de camiones, que conecta Puerto – Zofri a las carreteras y ferrocarriles nacionales e internacionales. De igual modo, en el plano de la conectividad internacional, se busca habilitar el Hito 60 como paso oficial y la construcción de los tramos de carreteras entre el Retén de Ujina (Altos de Collahuasi) y el Hito 60 y El Paso de Ollague. Para el eje Puerto – Zona Franca, es vital que nuestro país promueva en IIRSA y COSIPLAN, la terminación de los tramos faltantes del Corredor Interoceanico Central, en carreteras y ferrocarriles.

d) **La planificación de la expansión de Iquique al sector costero sur:**

Crear una Zona de Expansión Urbana, desde Altos de Playa Blanca, Lobitos y Los Verdes. Hoy la ciudad de Iquique no dispone de terreno lo que impide su crecimiento y desarrollo. En esta nueva zona , con una planificación integradora de todos los sectores sociales, se incluye la construcción de viviendas, con el apoyo de los subsidios SERVIU , de las cooperativas (en las cuáles hay 30.000 familias inscritas y en pleno proceso de constitución de cooperativas que agrupan a 9.000 familias, con derechos a subsidios, que están dispuesta a aportar y colaborar en su solución habitacional) y de las empresas inmobiliarias privadas. Contempla también zona para radicar la industria no contaminante, hotelería, equipamiento turístico, parques, plazas y en general todo el equipamiento urbano que requiere una moderna ciudad integrada.

Con fecha 24 de abril del año 2014, llegamos a un amplio acuerdo, logrando un borrador de convenio que sería suscrito en la ciudad de Iquique, por el entonces Ministro del Interior, Señor Peñailillo.

Sin embargo, un conjunto de emergencias de la naturaleza y los posteriores acontecimientos políticos que sobrevinieron, entre las cuales la renuncia de nuestro interlocutor, postergó de modo indefinido la suscripción del acuerdo.

Designado el nuevo Ministro del Interior, Sr. Jorge Burgos, y por instrucciones de S.E. doña Michelle Bachelet, comenzamos de nuevo las conversaciones. Esta vez encabezadas por el Sr. Subsecretario del Interior, don Ricardo Cifuentes, con el cual, en representación del gobierno de Chile se suscribió con fecha **24 de junio del año 2015**, el **“Documento de Acuerdo: Plan especial de desarrollo para Iquique. Para potenciar la infraestructura, fomentar el desarrollo económico y social de los habitantes de la comuna de Iquique y la Región de Tarapacá”** .

En este acuerdo, en la materia relativa al puerto, se señala que “La propuesta de reparación se realizará en base a la ingeniería de detalle realizada por el Puerto de Iquique”, y a renglón define el tipo de frente de atraque a reconstruir: **“que garanticen la puesta en marcha de un puerto capaz de atender las naves Post New Panamax Triple E, que arribaran a nuestros puertos, fortaleciendo nuestra competitividad en la costa del océano pacífico”**.

Esto es, un puerto con calado superior a 15 metros, en promedio 17-18 metros, que es precisamente la profundidad natural del Frente de Atraque Nº 1. Sin embargo, con fecha **10 de junio del año 2014**, la Empresa Portuaria de Iquique (EPI), había presentado a la **Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas**, para su revisión el proyecto de ingeniería de detalle “**Reposición del Frente de Atraque Nº 1 – Puerto de Iquique**”. Este proyecto consiste en un encamisamiento de los frentes de atraque y molo de abrigo, mediante un enmallado de micropilotes que lo sostienen al fondo marino, **manteniendo su profundidad de 9,3 metros**. Es decir, tal cual fue construido en 1929, manteniendo el enrocado, que al estar el frente de atraque sujeto al fondo marino, es innecesario y se debe retirar para alcanzar la profundidad natural de 18 metros. Esto no lo supimos hasta días antes del inicio de la licitación; esto es el 28 de julio del año 2015. Pero, al momento de firmar el convenio, el Gobierno de Chile estaba en conocimiento del proyecto que licitaría la Empresa Portuaria de Iquique. Por lo tanto, nos sentimos engañados.

¡PAREN LA LICITACION AHORA!

HÁGANLO POR EL BIEN DE CHILE E IQUIQUE

Hemos pedido insistentemente que la licitación, llamada mediante el sistema Mercado Público, sea revocada. Su fecha de **apertura** estaba inicialmente – y una vez más, al igual que la fallida propuesta de concesión – fijada para el **11 de septiembre del año 2015**. Sin embargo, todos los potenciales oferentes han pedido aumento de plazos, al menos de un mes, para un mejor estudio de sus ofertas, el cual fue concedido por 10 días, quedando fijada para el próximo **21 de septiembre del año 2015**.

AUN PODEMOS COMPETIR CON LOS PUERTOS PERUANOS POR EL COMERCIO MARITIMO DEL PACÍFICO SUDAMERICANO

Nuestra Propuesta para tener un puerto competitivo en 24 meses:

Nosotros proponemos que con la voluntad y decisión política de tener un frente de atraque que permita a Chile mantener su Presencia en el mar Pacífico, luego de la próxima apertura del Canal de Panamá ampliado para naves Super Post Panamax, y de que Iquique y su Zona Franca puedan seguir en las rutas del tráfico marítimo internacional, manteniendo su competitividad, se puede lograr en 24 meses.

1. La Empresa Portuaria de Iquique, debe revocar la actual licitación, para reponer un puerto inútil y convocar a una nueva propuesta, que contemple la recuperación de los frentes de atraque, su anclaje al fondo marino y el retiro del enrocado, para recuperar su profundidad natural de 18 metros.
2. Existen varias propuestas validadas por expertos internacionales en la construcción de puertos, una de las cuales consiste en:
 - a) La construcción de un muro, hacia el interior del actual frente de atraque colapsado por el terremoto, de 20 metros de altura, con 3 metros de ancho y 400 metros de largo. Este muro tiene zapatas de 2 metros bajo el fondo marino. El costo estimado de esta obra es de US\$ 10 millones de dólares.
 - b) El muro molo de abrigo, se encamisa al fondo marino, con el sistema de micro pilotes propuesto en el actual proyecto de ingeniería de la Empresa Portuaria de Iquique (EPI). Esta obra tiene un costo estimado de US\$ 6 millones de dólares.
 - c) Retiro del escombros y del enrocado a lo largo de 400 metros del frente de atraque N° 1, con un costo estimado de US\$ 11 millones de dólares.

Esta propuesta constructiva, calculada por ingenieros expertos, no supera los US\$ 30 millones de dólares y puede ejecutarse entre 18 – 24 meses.

Pero, no basta con reponer el frente de atraque N° 1 con la profundidad que hoy requieren las naves que operan el transporte marítimo internacional. Sino que se requiere del equipamiento necesario, que a lo menos consiste en 4 grúas pórtico, del tipo “Jumbo 23” para naves Super Post Panamax y Triple E.

La Empresa Portuaria de Iquique (EPI) sabe que la actual Ley Portuaria, no le permite operar el puerto y adquirir equipamiento. Por lo tanto, es mayor el daño aún que pretende causar, ya no sólo a Iquique, sino que a Chile. Porque se tardará, según su cronograma, hasta el año 2016 en reparar, dejándolo con la misma profundidad de 9,3 metros. Para luego, según los dichos del Presidente del Directorio, en el Diario La Estrella de Iquique, del viernes 25 de agosto, llamar a licitación la ampliación de un frente de atraque de sólo 100 metros a una profundidad de 15 metros. Es decir, un doble “error”, pues de nada servirá tener un frente de atraque de 100 metros con profundidad de 15 metros; dado que los super post Panamax tienen un largo (eslora) de 400 metros y un calado de 15,5 metros que – con el 10% de rango de seguridad, por el efecto de las bajas y altas mareas – requieren de una profundidad de aguas mínima de 17 metros. Es decir, no tiene cabida ni a lo largo ni a lo profundo este tipo de naves.

Luego de este tipo de obras inútiles, deberá llamar a una licitación para su concesión, de modo tal que el futuro operador instale las grúas post panamax. Esta tardaría otros dos años. Es decir, deberíamos esperar 4 años en total, para tener un puerto inútil.

Nuestra propuesta considera ejecutar en forma paralela y simultánea ambas licitaciones:

- a) La reparación según el diseño antes señalado que logra recuperar la profundidad natural del frente de atraque N° 1, obras a ejecutar en 18 meses. Y con un costo estimado de US\$ 30 millones de dólares. En un plazo de 4 meses, que es el doble del tiempo que hoy dio EPI para la actual licitación en curso.
- b) Inmediatamente adjudicada las obras de construcción y reparación se llama a licitación para la concesión y operación del frente de atraque N° 1 a 30 años, en la cual el concesionario se obliga:

- **Reembolsar a la Empresa Portuaria de Chile el monto total de las obras de reparación y recuperación de profundidad de 18 metros.**
- **La instalación del al menos 4 grúas pórticos del tipo Jumbo 23 para naves Super Post Panamax y Triple E.**
- **La construcción de los sitios N° 3 y N° 4, ampliando el Frente de Atraque N° 1 en 400 metros, con profundidad de 18 metros.**

En esta licitación internacional, en conformidad al pronunciamiento del Tribunal de la Libre Competencia, Informe N° 8 del año 2012 para la Licitación del Frente de Atraque N° 2 del Puerto de Valparaíso, luego de quedar desierta la primera licitación por falta de oferentes y del Informe N° 10 del año 2014, para las bases de Licitación del Frente de Atraque N° 2 del Puerto de Antofagasta, podrán participar todos los interesados, incluidos los actuales operadores de dichos puertos, con normas especiales para prevenir y evitar conductas monopólicas.

Esta alternativa dispone de recursos, que no implican un mayor gasto para el Estado de Chile, que hoy entendemos enfrenta serias restricciones de financiamiento público.

Por cuanto existen seguros contratados por US\$ 70 millones de dólares que cubren los daños del terremoto y que se encuentran en proceso de liquidación para definir el valor que finalmente pagará la compañía aseguradora.

Porque al futuro concesionario y operador del Frente de Atraque N° 1, se le exigirá como pago mínimo, el reembolso de las obras de recuperación, antes descrita, de este Frente de atraque. Y con cargo a su inversión, la instalación de las grúas pórticos y la construcción de otros 400 metros a continuación del Frente N° 1, creando los nuevos Sitios de Atraque N° 3 y N° 4.

Por lo tanto, existiendo las alternativas técnicas, por cuanto la más importante, LA PROFUNDIDAD NATURAL DE 18 METROS, las técnicas constructivas existen para retirar el enrocado protegiendo y anclando al puerto al fondo marino, con los costos estimados en menos del 10% que señala el Presidente del directorio de la Empresa Portuaria de Iquique, estimándolos – en la misma entrevista antes citada, cuya copia adjuntamos – en US\$ 330 millones de dólares.

Las posteriores inversiones, como la ampliación en otros 400 metros del frente de Atraque Nº 1 y la instalación de grúas pórticos serán de carga del futuro concesionario. Sin embargo, con esta alternativa en 18 meses el Puerto de Iquique tenga GARANTIZADA la capacidad para atender naves Super Post Panamax y Triple E.

Atentamente

COMITÉ DE RECONSTRUCCION DEL PUERTO

Y REACTIVACION DE LA ZONA FRANCA DE IQUIQUE