

LA EMPRESA PORTUARIA DE IQUIQUE ADJUDICÓ LA REPARACIÓN DE LOS SITIOS 1 Y 2 DEJÁNDOLOS CON 9 METROS DE AGUA, QUE HOY SON INSERVIBLES, YA NO HAY BARCOS PARA ESA PROFUNDIDAD, INCLUSO ANTES DEL TERREMOTO DE ABRIL DE 2014 SE USABA MENOS DE 10 DÍAS AL MES Y SÓLO PARA DESCARGAR AUTOS Y ATENDER UN PAR DE CRUCEROS AL AÑO.

# EL GOBIERNO DE CHILE NO CUMPLIÓ SU COMPROMISO

Durante 14 meses asistimos a reuniones donde sólo nos mintieron. Hoy, con esta adjudicación, entregan el dominio del Pacífico Sudamericano a los puertos peruanos, perdiendo también, la oportunidad de ser el “País puerto y puente entre el Asia Pacífico y Latinoamérica”



Rodrigo Cifuentes Lillo  
Subsecretario de Desarrollo Regional  
Administrativo

Jorge Soria Quiroga  
Alcalde Municipalidad de Iquique

**SANTIAGO 24 DE JUNIO DEL 2015**  
De izquierda a derecha Alcalde Jorge Soria Quiroga, Rodrigo Cifuentes Lillo Subsecretario de Desarrollo Regional y Carlos Álvarez Presidente Consejo Directivo del Sistema de Empresas Públicas (SEP)

El 24 de junio del 2015, El Alcalde de la Municipalidad de Iquique y el Gobierno de Chile, acordaron y firmaron un compromiso para que la reparación del frente de atraque n°1 dañado por el terremoto del 01 de abril 2014 sirviera para la “puesta en marcha de un puerto capaz de atender las naves New Post Panamax Triple E, que arribarán a nuestros puertos fortaleciendo nuestra competitividad en el Océano Pacífico.”

- Estos barcos requieren de profundidades de agua de 15-16 metros.
- Los Sitios 1 y 2 , tienen una profundidad natural de 16-18 metros

**PROPUSIMOS CONSTRUIR UN MURO DE CONTENCIÓN PARA RECONSTRUIR Y RECUPERAR LA PROFUNDIDAD DE LOS SITIOS 1 y 2 , PERO NO FUIMOS ESCUCHADOS.**

**SEÑORA PRESIDENTA AÚN PUEDE SALVAR LA PRESENCIA DE CHILE EN EL PACÍFICO, LE PEDIMOS CON URGENCIA QUE:**

Solicite a la Empresa Portuaria de Iquique, elimine de la licitación adjudicada la parte correspondiente a la instalación de los micropilotes en el sector del Frente de Atraque (Sitios 1 y 2) y llamar a una nueva propuesta para construir en dichos frentes el muro de contención que nos permite recuperar la profundidad natural de 16-18 metros. Reemplazar la instalación de micropilotes en el frente de atraque (sitios 1 y 2) por la construcción del muro no eleva el costo total del proyecto de reconstrucción.

¡ESTE ES EL PENSAMIENTO DE LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA!

**“Chile quiere ser un país puerto y puente entre el Asia Pacífico y Latinoamérica”**

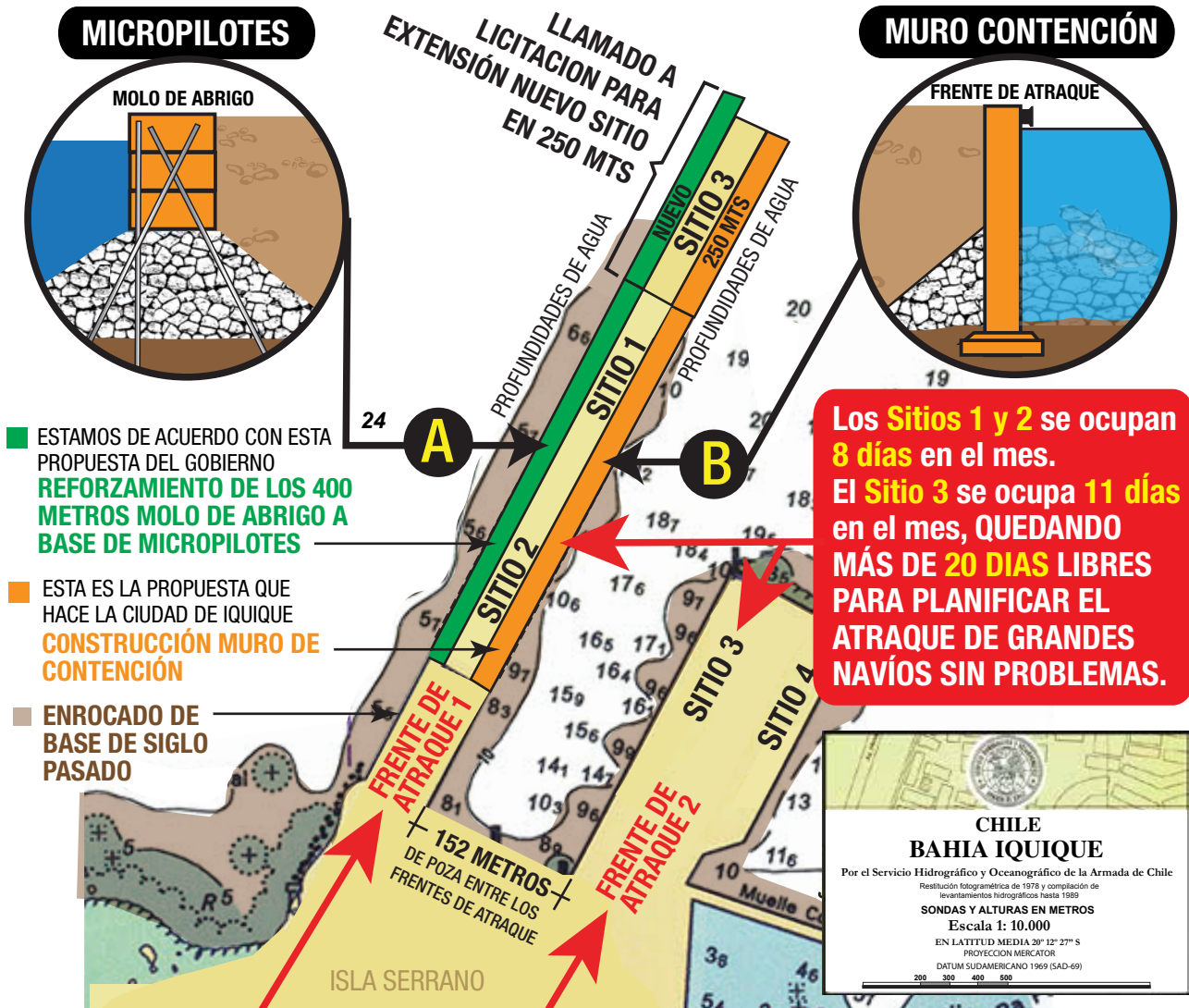


Michelle Bachelet en la Cumbre de la Apec, Beijing/China, Noviembre 2014

Con la adjudicación de esta propuesta, mataron su sueño, a Iquique y Chile

**Ante la difícil situación que atraviesa la economía del país, no podemos botar la plata adjudicando un proyecto inútil, que no permite que atraquen navíos de 14 - 18 mil contenedores. Nuestra propuesta es más barata y nos posiciona como el puerto más profundo de Sudamérica y el cuarto más profundo del mundo.**

**ESTE ES EL MURO QUE PROPONEMOS**



- ESTAMOS DE ACUERDO CON ESTA PROPUESTA DEL GOBIERNO **REFORZAMIENTO DE LOS 400 METROS MOLO DE ABRIGO A BASE DE MICROPILOTES**
- ESTA ES LA PROPUESTA QUE HACE LA CIUDAD DE IQUIQUE **CONSTRUCCIÓN MURO DE CONTENCIÓN**
- ENROCADO DE BASE DE SIGLO PASADO

**Los Sitios 1 y 2 se ocupan 8 días en el mes. El Sitio 3 se ocupa 11 días en el mes, QUEDANDO MÁS DE 20 DIAS LIBRES PARA PLANIFICAR EL ATRAQUE DE GRANDES NAVÍOS SIN PROBLEMAS.**

**LOS ESPIGONES O FRENTE DE ATRAQUE Nº1 Y Nº2 SON ARTIFICIALES. PARA PODER CONSTRUIRLOS SE RELLENÓ EL FONDO MARINO CON ROCAS Y ARENA PORQUE ERAN MUY PROFUNDOS PARA LA ÉPOCA (1928). HOY, LOS NAVÍOS SON MUCHO MÁS GRANDES QUE EN 1928 Y LA PROFUNDIDAD DEL PUERTO YA NO ES SUFICIENTE, DEBEMOS SACAR LAS ROCAS Y ARENA QUE SE COLOCARON EL SIGLO PASADO. NO HAY QUE DRAGAR FONDO NATURAL, ESTAMOS SACANDO MATERIAL ARTIFICIAL**

**SEÑORA PRESIDENTA:**

- Con sólo reforzar y recuperar la profundidad de los Sitios Nº 1 y 2, y correr la línea de atraque en dos metros hacia el Océano Pacífico permitirá atracar navíos de 18 - 21 mil contenedores, en la poza sin impedimentos según las normas de la Armada de Chile y en 14 meses, Usted le dará a Chile el cuarto puerto más profundo del planeta en estado natural y sin gastar los miles de millones que significaría construir un puerto de estas características.
- Seríamos el único país de Sudamérica capaz de recibir los navíos gigantes de 18 -21 mil contenedores que dominan el comercio marítimo mundial.
- Las cargas ya existen, y vendrán desde el Corazón Productivo de Sudamérica por los Corredores Bioceánicos de Carreteras y Ferrocarriles, al Puerto de Iquique y a los puertos del Norte Grande, para ser exportadas a los grandes mercados mundiales por Arica, Pisagua, Iquique, Patillos, Patache, Tocopilla, Mejillones y Antofagasta.

Aún estamos a tiempo de competir...Señora Presidenta

**¡AHORA SÓLO DEPENDE DE USTED!**

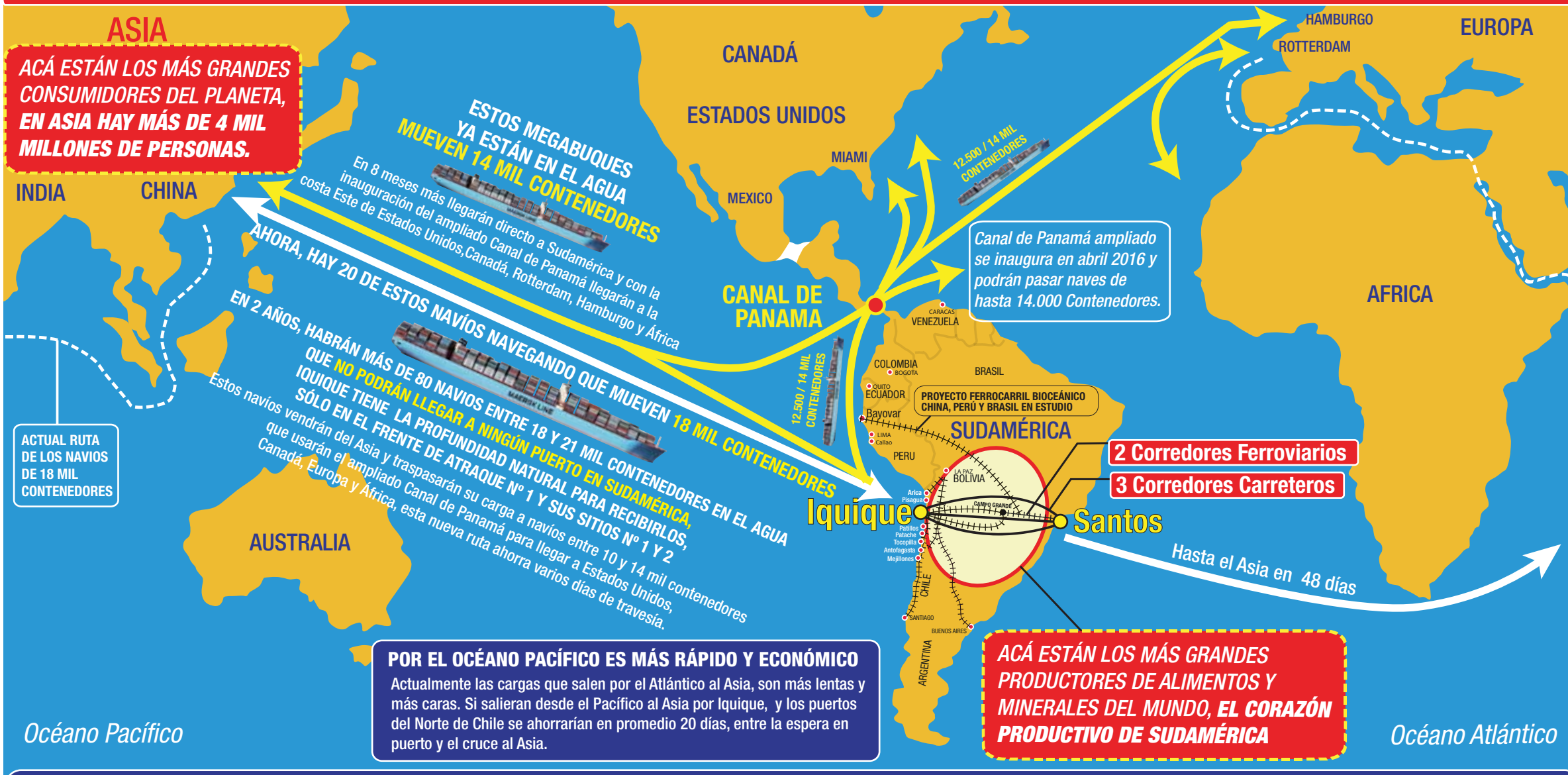
La Empresa Portuaria de Iquique dice que la reconstrucción total del frente de atraque dañado la haría de 3 a 4 años y en etapas. Además, miente cuando dice que no se puede reconstruir y profundizar simultáneamente porque el frente de atraque corre el riesgo de caerse.

**¡SI SE CONSTRUYE EL MURO QUE PROPONEMOS ESO NO OCURRIRÍA!**

**ESTO LO DICEN PARA ENGAÑARLA A USTED PRESIDENTA, A IQUIQUE Y AL PUEBLO DE CHILE.**

ESTE ES EL PROYECTO QUE NOS TRANSFORMA EN EL “PAÍS PUERTO Y PUEBLO ENTRE LATINOAMÉRICA Y EL ASÍA PACÍFICO”, COMO LO SEÑALARA LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA Y QUE LA EMPRESA PORTUARIA ESTATAL JUNTO AL MINISTRO DE TRANSPORTES ANDRÉS GÓMEZ-LOBO RECHAZAN. **DE ESTA FORMA SE LE ENTREGA A LOS PUERTOS PERUANOS LA SUPREMACÍA MARÍTIMO COMERCIAL DE PACÍFICO SUDAMERICANO**

**LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA Y MINERA DE SUDAMÉRICA DISTRIBUIDA A TODO EL MUNDO DESDE IQUIQUE Y EL FRENTE PORTUARIO DEL NORTE**



Hace muchos años que vendemos y distribuimos productos desde nuestra zona franca a los países sudamericanos consolidando una etapa exitosa de nuestra economía. Hoy, a punto de concretarse los Corredores Bioceánicos de carreteras y ferrocarriles, dos de ellos terminados y un tercero a sólo 500 kilómetros de concluirse, Iquique y el frente portuario del Norte Grande tienen la oportunidad histórica de ser claves en la exportación de las riquezas de Sudamérica que van con destino a los grandes mercados asiáticos y mundiales, para ello, hemos luchado los últimos 50 años para que los millones de toneladas de productos alimentarios, agropecuarios y minerales que se producen cada año, se exporten desde nuestros puertos de manera más rápida y económica.

SEÑORA PRESIDENTA USTED TIENE LAS FACULTADES LEGALES PARA MODIFICAR PARTE DE LA ADJUDICACIÓN ANTES DE LA FIRMA DEL CONTRATO

# CON LA ADJUDICACIÓN RETROCEDEMOS AL SIGLO PASADO ESTE ES EL PROYECTO DEL GOBIERNO

QUE POR UN CAPRICHOS DE LA EMPRESA PORTUARIA ESTATAL, Y EL MINISTRO DE TRANSPORTES ANDRÉS GÓMEZ-LOBO DEJA A LOS SITIOS DE ATRAQUE Nº 1 Y 2 CON 9,3 METROS DE AGUA, **ALGO QUE NO ENTENDEMOS**, YA QUE NUESTRO PUERTO TIENE UNA PROFUNDIDAD NATURAL DE AGUA (**SIN DRAGAR**) DE 17-18 METROS QUE NOS PERMITIRÍA RECIBIR EN 14 MESES A LOS NAVÍOS PORTACONTENEDORES MÁS GRANDES DEL MUNDO. **ESTO SE DEBE INVESTIGAR, PARA COMPRENDER QUE HAY DETRÁS DE TAN INCOMPRESIBLE POSTURA**

# ESTA ES MÁS ECONÓMICA Y RAPIDA DE EJECUTAR ¡NUESTRA PROPUESTA ES PARA CRECER...

...Y RECIBIR LOS PORTACONTENEDORES MÁS GRANDES DEL MUNDO!

CONSTRUIR UN MURO DE CONTENCIÓN DE 400 METROS DE LARGO Y 4 METROS DE ANCHO Y 19 METROS DE ALTO, ESTO LE DA LA ESTABILIDAD A TODO EL NUEVO FRENTE DE ATRAQUE PARA EVITAR QUE SE DESPLOME, Y A LA VEZ, PERMITE SACAR LAS ROCAS Y RECUPERAR LA PROFUNDIDAD NATURAL DE LOS SITIOS 1 Y 2, QUE ES DE 17/18 METROS DE AGUA, DE ESTA MANERA PUEDEN ATRACAR NEW POST PANAMAX TRIPLE -E DE **18 Y 21 MIL CONTENEDORES**.

REFORZARÁN TODO EL MOLO DE ABRIGO QUE TIENE 400 METROS DE LARGO **CONCORDAMOS PLENAMENTE CON ESTA PARTE DEL PROYECTO DE RECONSTRUCCIÓN ADJUDICADO**

LETRA **A**

ADJUDICARON REFORZAR LOS SITIOS DE ATRAQUE Nº 1 Y 2, DE 400 METROS DE LARGO.

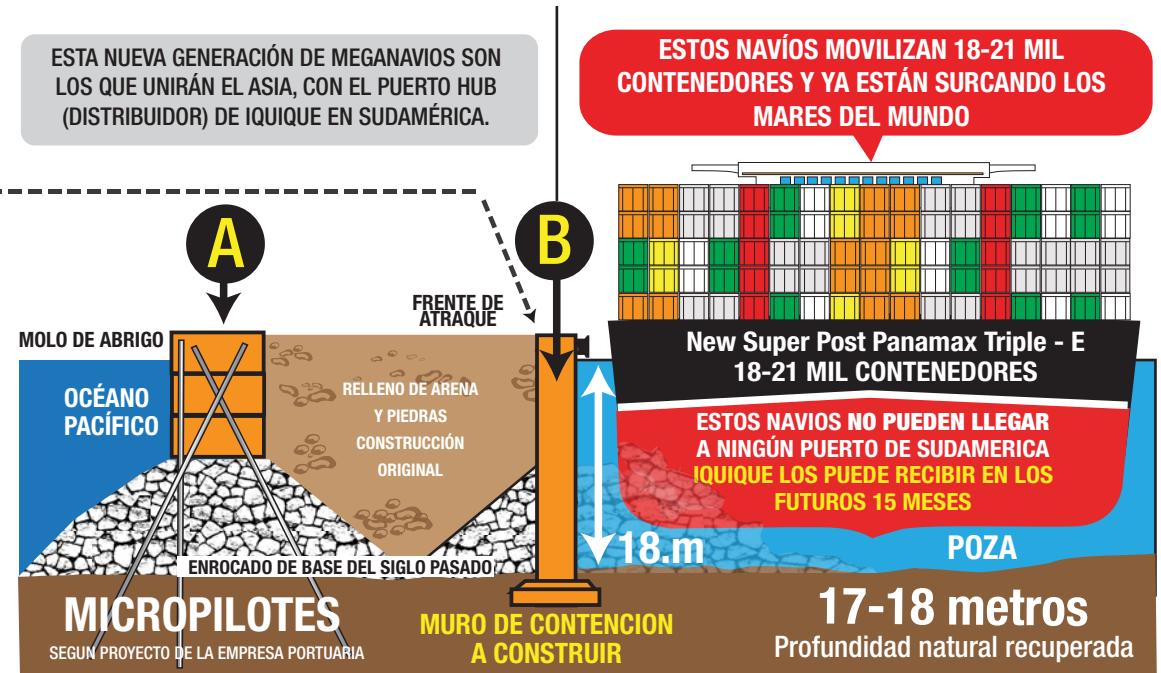
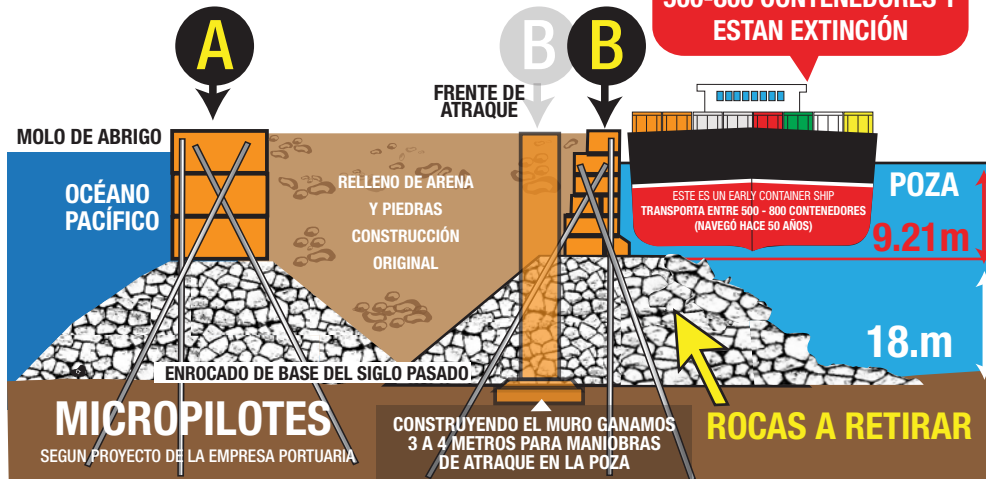
**SI NO TUVIERAMOS QUE PROFUNDIZAR EL PUERTO**, TAMBIEN ESTARIAMOS DE ACUERDO CON ESTA SOLUCION PERO...CON ESTA PARTE DE LAS OBRAS DE RECONSTRUCCION SOLAMENTE LLEGARÍAN NAVIOS DE 600 A 800 CONTENEDORES, QUE EN UNOS POCOS AÑOS TERMINARAN DE SACARLOS DE CIRCULACIÓN. NOSOTROS PROPONEMOS UNA ALTERNATIVA QUE ES LA DE COLOCAR, EN VEZ DE PILOTES, UN MURO DE CONTENCIÓN

LETRA **B**

ESTOS NAVÍOS MUEVEN 500-800 CONTENEDORES Y ESTAN EXTINCIÓN

ESTA NUEVA GENERACIÓN DE MEGANAVIOS SON LOS QUE UNIRÁN EL ASIA, CON EL PUERTO HUB (DISTRIBUIDOR) DE IQUIQUE EN SUDAMÉRICA.

ESTOS NAVÍOS MOVILIZAN 18-21 MIL CONTENEDORES Y YA ESTÁN SURCANDO LOS MARES DEL MUNDO



ENTENDEMOS QUE PUEDAN HABER ERRORES EN LA PROPUESTA DE LA EMPRESA PORTUARIA, PERO TAMBIÉN SABEMOS QUE ESTOS ERRORES LOS PODEMOS SUPERAR, SI EXISTE LA VOLUNTAD DE UNIR EL PENSAMIENTO DE LA EMPRESA PORTUARIA ESTATAL Y EL REQUERIMIENTO DE LA CIUDAD DE IQUIQUE EN PARTICULAR Y CHILE EN GENERAL, DE CONTAR CON UN PUERTO DE NIVEL INTERNACIONAL.

**S.E. USTED PUEDE RESOLVERLO EN FORMA INMEDIATA. ADJUDICANDO SÓLO LAS OBRAS CORRESPONDIENTES AL MOLO DE ABRIGO CON MICROPILOTES. Y LLAME A UNA NUEVA PROPUESTA PARA RECONSTRUIR LOS SITIOS 1 Y 2, CON EL MURO DE CONTENCIÓN QUE PROPONEMOS.**

# EN SÓLO 14 MESES PODEMOS SER LÍDERES PORTUARIOS DE SUDAMÉRICA

Sin embargo, tanto el Ministro de Transportes como la Empresa Portuaria de Iquique han puesto todo tipo de excusas para no rectificar el proyecto de reconstrucción.

• EN CONVERSACIÓN CON EL MINISTRO DE TRANSPORTES, ÉSTE SEÑALÓ, NO HACER MODIFICACIONES AL PROYECTO DE RECONSTRUCCIÓN PORQUE SE RETRASARÍAN LAS OBRAS, AFECTANDO A LOS TRABAJADORES **SIN EMBARGO, EL PUERTO NO RECIBE UN BARCO DESDE ABRIL DEL 2014 Y AÚN DEBEN PASAR 2 AÑOS MÁS PARA QUE LLEGUE UNO.**

• HASTA HOY NO HAN HECHO ESTUDIO ALGUNO PARA MANIOBRAS DE ATRAQUE EN LOS SITIOS 1 Y 2 **¿CÓMO PUEDEN LIMITAR EL ATRAQUE DE GRANDES NAVIOS, SIN UN ESTUDIO QUE LO RESPALDE?**

## PODEMOS TENER EL PUERTO MÁS PROFUNDO Y BARATO DEL MUNDO A LA VEZ, SI SE CONCRETA NUESTRA PROPUESTA EN LOS PRÓXIMOS 14 MESES, PORQUE...

- Con nuestra propuesta de reconstrucción se amplía la poza que existe entre ambos frentes de atraque, el público y el privado (que hoy tiene 152 metros) agregándole 2 metros adicionales cumpliendo con la normativa de la Armada de Chile para maniobras de atraque.
- Porque los grandes navíos portacontenedores modernos tienen motores laterales incorporados, por lo que no requieren de remolcadores para atracar.
- Porque las planificaciones de atraque se hacen con meses de anticipación, se puede coordinar perfectamente el uso de los frentes de atraque.
- Porque los remolcadores modernos, son más potentes y de menor tamaño, por lo que requieren de menos espacio para maniobrar.

### PORQUE LAS ESTADÍSTICAS DE LA MARINA DE CHILE INDICAN LO SIGUIENTE:

#### EN LOS ÚLTIMOS 3 AÑOS

EL FRENTE DE ATRAQUE PÚBLICO N°1, CON SUS SITIOS 1 Y 2, RECIBIÓ 8 NAVES MENSUALES, DEJANDO

**22 DÍAS LIBRES AL MES**

EL FRENTE DE ATRAQUE PRIVADO N°2, EN SU SITIO 3 RECIBIÓ 11 NAVES MENSUALES, QUEDANDO

**19 DÍAS LIBRES AL MES**

**¡CONTAMOS CON LOS DIAS SUFICIENTES PARA PROGRAMAR EL ARRIBO DE LOS BARCOS MÁS GRANDES DEL MUNDO Y COMPETIR CON PERÚ!**

Señora Presidenta: En Iquique queremos hacer las cosas bien, no queremos más cesantía, ni tampoco que se siga incrementando el éxodo de empresarios de ZOFRI. Queremos el bien de nuestra ciudad y nuestro país, por eso le pedimos que nos crea y haga lo que sea necesario para darle a Chile e Iquique el puerto más profundo de Sudamérica y uno de los cuatro más profundos del mundo.

**S.E., HOY MAS QUE NUNCA LOS ALCALDES DE LAS CIUDADES-PUERTO DEBEMOS FORMAR PARTE DE LOS DIRECTORIOS DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS, TAL COMO USTED NOS LO HA PLANTEADO.**



ZOFRI vende más de 410 millones de dólares sólo a Paraguay...

# ¡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, Alto Hospicio, los pueblos del interior y caletas del borde costero.

**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**

En tanto, Intendente de la Segunda Región ratifica

# 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 Parícuti, y Tarapacá evidentemente tienen 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**

# ¿Por qué al Puerto de Iquique no lo dejan crecer?

Acá vemos que... ¡HAY DOS CHILE!

Richard Von Appen, uno de los mayores empresarios navieros chilenos, alerta de que Perú nos está desplazando, **si no profundizamos nuestros puertos:**

Extracto de la entrevista realizada por Revista Qué Pasa, el 11 de septiembre de 2015



“Si nosotros no hacemos las inversiones, tenemos el riesgo de que el día de mañana, las naves lleguen **solamente al Callao** y que aquí **seamos abastecidos a través de feeders\***...Ellos han sido claramente más pragmáticos que nosotros”.

(\*) Feeders son barcos más pequeños que redistribuyen carga. Utilizarlo significa pagar dos veces flete marítimo y costos de transbordo.

## El Puerto de Mejillones construirá nuevos sitios de atraque para captar las cargas de Brasil y Argentina

Villarzú nos dice: “Que la expansión (de Mejillones) apunta a captar las cargas de Brasil y Argentina”



JUAN VILLARZÚ, por instrucciones del ex Presidente Eduardo Frei Ruíz-Tagle, creó el “Complejo Portuario de Mejillones” en el año 1997, como una Empresa del Estado filial de CODELCO. Luego fue designado como Ministro Secretario General de Gobierno, para sacar las leyes que permitieran entregar el puerto a la empresa privada (1998), y posteriormente, fue designado por el ex Presidente Ricardo Lagos, como presidente de CODELCO (2000 – 2006), para asegurar la ejecución por parte de privados del puerto de Mejillones.

Noticias extraídas del portal electrónico: [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)

## El Puerto de San Antonio inicia dragado para alcanzar una profundidad de 16 metros

Con una inversión de 20 millones de dólares, financiada por el Estado de Chile

De acuerdo a lo que explicó el gerente general de Epsa, Aldo Signorelli, se trata de un proceso que permitirá dragar a 16 metros de profundidad en las aguas en común que existen entre las concesiones de las empresas San Antonio Terminal Internacional (STI) y Puerto Central (PCE).

“Vamos a dragar a 16 metros de profundidad y vamos a botar a 5 millas afuera (en el océano) y con los pescadores como veedores. Este es el primer proyecto en el país que se hace de esta manera y eso nos enorgullece mucho”, señaló Signorelli.



# La Región y comuna... ¡una sola voz!



CONCEJO MUNICIPAL 2015 EN PLENO



CONSEJO REGIONAL 2015 SESIONANDO



COMITE DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO Y REACTIVACIÓN DE ZONA FRANCA

El Consejo Regional de Tarapacá (CORE), los Concejos Municipales comunales; Así como estudiantes, trabajadores, gremios, sindicatos, asociaciones, empresarios, 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.

## ¡ÉSTE ES EL COMPROMISO QUE EL MINISTRO GÓMEZ-LOBO NO CUMPLIÓ!

Usted hace más de un año instruyó a sus ministros estudios en conjunto para mejorar nuestra Zona Franca, ampliar nuestro puerto, proyectar el crecimiento de la ciudad de Iquique por la costa desde Playa Blanca Sector Lobitos, construir carreteras claves para el desarrollo de la región y el nuevo estadio para la ciudad de Iquique.

Durante más de un año tuvimos reuniones mensuales con sus ministros y subsecretarios, tanto en Santiago como en Iquique y en la mayoría de los puntos se está avanzando para encontrar las soluciones.

Sin embargo, con respecto a la reconstrucción del puerto se acordó entre vuestro Gobierno y las fuerzas vivas de la ciudad que se repararían los Sitios 1 y 2 destruidos por el terremoto **dejándolos con capacidad de recibir navíos tipo New Post Panamax Triple - E de 18 mil contenedores, los que necesitan profundidades de agua de 15 metros como mínimo.**

Para nuestra sorpresa fuimos informados que 14 días antes de que firmásemos el acuerdo, la Empresa Portuaria ya había definido y presentado la propuesta de reconstrucción de los Sitios 1 y 2, dejándolos tal como se construyeron en el año 1929 y que sólo quedan con **9,3 metros de profundidad.**

**O sea, dejándolo igual como hace 83 años cuando se construyeron.**

Su Excelencia, este hecho lo encontramos de la máxima gravedad, no entendemos la falta de respeto de la Empresa Portuaria Estatal al haber pasado por encima del acuerdo suscrito entre su Gobierno y la ciudad de Iquique y ratificado por el Presidente del Consejo Directivo del Sistema de Empresas Públicas don Carlos Álvarez.

Con esto que sucedió, nosotros firmamos un convenio que partió siendo una mentira hacia el pueblo de Iquique y Chile

**Demás está decir que con la profundidad de 9,3 metros nuestro puerto podrá recibir sólo buques que mueven entre 600 y 800 contenedores, los que ya no existen.**

Hoy, el comercio marítimo mundial a cambiado y una nueva generación de navíos que transportan entre 6 mil y sobre los 18 mil contenedores que en un par de años harán la ruta directa Asia-Sudamérica

Por lo tanto, la reparación adjudicada, por la empresa portuaria de Iquique y el ministro Gómez-lobo es inútil. Sólo significa gastar mal los millones de dólares del seguro y quedarnos igualmente sin un puerto adecuado para los grandes navíos portacontenedores.

Señora Presidenta, le rogamos solicite a la Empresa Portuaria de Iquique, elimine de la licitación adjudicada la parte correspondiente a la instalación de los micropilotes en el sector del Frente de Atraque (Sitios 1 y 2) y llamar a una nueva propuesta para construir en dichos frentes el muro de contención que nos permite recuperar la profundidad natural de 16-18 metros. Hablamos de un muro de contención de 19 metros de alto, por cuatro metros de ancho y 400 metros de extensión, que permitirá sacar las rocas y arenas de los Sitios Nº 1 y 2, colocadas para rellenar hace 83 años y que impiden aprovechar los 17-18 metros de profundidad natural.

La propuesta adjudicada es por un monto de US\$ 30 millones de dólares. Nuestra propuesta en la parte del muro de contención, calculada por nuestros ingenieros tiene un costo estimado de US\$ 6 millones de dólares, por lo tanto, reemplazar la partida de micropilotes en el sector del frente de atraque (sitios 1 y 2) por el muro de contención no aumenta el costo total del proyecto. Porque la partida de micropilotes en total es de un costo de 13,2 millones de dólares por el total del terminal 1, por lo que 6,6 millones corresponderían al costo del Frente de



Atraque y 6,6 al sector del molo de Abrigo. (Vea carta de profundidades (batimetría) de la bahía de Iquique hecha por la Armada de Chile que adjuntamos)

**Le pedimos también llamar a propuesta pública para la extensión en 250 metros del actual Sitio 1 (Ver propuesta en página 2), que permitirá modernizar todo el frente de atraque, toda vez, que quien se adjudique la extensión se obligue a adquirir e instalar un mínimo de cuatro grúas pórtico de última generación.**

En este documento encontrará una solución para que en los futuros 14 meses Chile pueda recibir los navíos portacontenedores más grandes del mundo, **para que seamos el país puerto y puente entre Latinoamérica y el Asia**, y ahora con la próxima apertura del ampliado Canal de Panamá, también seremos puente con toda la costa Este de Estados Unidos, Canadá, África y Europa.

**Con esto Su Excelencia, competiremos por el comercio marítimo del Pacífico Sudamericano y a la vez, le damos el tiempo necesario a los demás puertos chilenos de prepararse y dragar sus bahías para ser más competitivos.**

Nuestra única motivación es defender siempre a Chile y a los chilenos, poniendo en ello, todo nuestro corazón, nuestra fuerza y nuestra alma.

Con mucho aprecio, **EL PUEBLO DE IQUIQUE**



www.laintegracion.cl