

PROPUESTAS PARA REACTIVAR LA ZONA FRANCA DE IQUIQUE

ZOFRI PASA DE SER UNA EMPRESA REGIONAL DEL ESTADO, CON FINES DE PROPICIAR EL DESARROLLO REGIONAL, SIN FINES DE LUCRO, A UNA EMPRESA MIXTA, MAYORITARIAMENTE DEL ESTADO CENTRAL CON FINES DE LUCRO BASADO EN EL NEGOCIO INMOBILIARIO

Entre los años 1969 y 1973 y 1975 se dictaron las normativas legales que dieron forma a la Zona Franca de Iquique.

En lo fundamental fue en respuesta a una movilización ciudadana ante el total abandono y crisis económica que afrontaba la ciudad de Iquique desde el término del ciclo salitrero y ante la falta de resultados de los planes propuestos desde el Estado central: Plan Pesquero y Reforestación y uso agrícola de la Pampa del Tamarugal.

En el año 1965 desde la Ilustre Municipalidad de Iquique y la totalidad de la sociedad civil se levanta un Plan de Desarrollo, que en su eje central propone una Zona Franca y carreteras de conectividad hacia Bolivia y el resto de los países aledaños.

Se concibe a la Zona Franca como una “Palanca de Desarrollo”. En 1969 se dicta la Ley, la Ilustre Municipalidad de Iquique y Ferrocarriles del Estado aportará los terrenos a CORFO NORTE y en 1973 se crea la “Junta de Administración y Vigilancia de Zona Franca de Iquique y Pisagua”, que construiría y administraría los galpones y áreas de exhibición y ventas (mall), además de supervigilar junto a Aduanas e Impuestos Internos que las condiciones de excepcionalidad aduanera y tributaria se cumplieran. En 1975, la Zona Franca se circunscribe a Iquique.

Hasta 1990 la Zona Franca de Iquique será administrada por directorio corporativo de carácter regional, Presidida por el Intendente Regional y los directores regionales de Impuestos Internos, Aduanas y representantes de los gremios de comerciantes. El objetivo de esta administración corporativa regional era asignar los terrenos y módulos de exhibición y ventas con la intención de radicar empresas de comercio e industria acogidas al régimen franco y de ese modo generar empleos y desarrollo económico para la región.

En 1990 esta situación cambia, por cuanto se produce la “privatización”, que en realidad más fue “estatización”; por cuanto por diversas razones, hoy el 72,68% de las acciones está en manos del Estado Central (71,28% CORFO y 1,40% Tesorería General de La República) y el 27,32% de propiedad privada, fundamentalmente Fondos de Inversión.

Este cambio de Empresa Regional del Estado sin fines de lucro a Empresa Mixta del Estado Central y privados, la transformó en una empresa sujeta a las normas de sociedades anónimas con fines de lucro. De este modo, se le priva de todo rol de “palanca de desarrollo regional” y la transforma en una empresa inmobiliaria, que busca rentar para sus accionistas, en base a los terrenos e inmuebles

que están en el área geográfica delimitada por la Ley (fundamentalmente en terrenos que eran municipales).

Hoy el grueso de los ingresos y utilidades se generan por la gestión inmobiliaria del mall, arriendo de galpones y terrenos en el Barrio Industrial de Iquique. También se estableció un precio de concesión, que esta empresa mixta debe pagar, por el usufructo de la Ley y de las tierras asignadas, consistente en un aporte del 15% a 11 comunas de la Región de Tarapacá y Arica – Parinacota.

Cuadro I

PAGO DE DIVIDENDOS A S.A ACCIONISTAS Y PAGO PRECIO DE CONCESIÓN (APORTE 11 MUNICIPIOS) 2008 – 2018

| AÑO | PAGO DIVIDENDOS (M\$) | APORTE A MUNICIPIOS (M\$) |
|--------------|-----------------------|---------------------------|
| 2008 | 6.616 | 3.607 |
| 2009 | 12.735 | 3.852 |
| 2010 | 9.202 | 3.773 |
| 2011 | 9.278 | 3.973 |
| 2012 | 9.280 | 3.440 |
| 2013 | 8.831 | 3.539 |
| 2014 | 7.734 | 4.259 |
| 2015 | 6.304 | 4.645 |
| 2016 | 7.838 | 6.450 |
| 2017 | 8.276 | 5.933 |
| 2018 | 9.602 | 5.660 |
| TOTAL | 95.696 | 49.131 |

FUENTE: ZOFRI S.A. MEMORIAS 2008 – 2018 EN PESOS DE CADA AÑO
ACCIDENTES AL AÑO 2018:

CORFO – TESORERIA GENERAL DE LA REPUBLICA : 72,68%
PRIVADOS : 27,32%

Cuadro II

| INGRESOS POR ÁREA DE NEGOCIOS | 31-12-2018 M\$ | 31-12-2017 M\$ |
|---|-------------------|-------------------|
| Mall Comercial | 16.857.373 | 15.258.042 |
| Ingresos por arriendo (1) | 13.617.681 | 11.973.752 |
| Ingresos por derechos de asignación | 1.555.902 | 1.642.531 |
| Servicios y otros ingresos | 1.683.790 | 1.641.759 |
| Gestión Inmobiliaria | 19.487.552 | 17.630.883 |
| Ingresos por arriendo galpones (1) | 5.759.118 | 5.835.349 |
| Ingresos por arriendo barrio industrial (1) | 4.089.739 | 4.565.550 |
| Ingresos por derechos de asignación | 6.297.225 | 5.418.737 |
| Uso y venta de terrenos (1) | 1.483.854 | - |
| Servicios y otros ingresos | 1.857.616 | 1.811.247 |
| Logística | 3.009.118 | 2.962.740 |
| Ingresos por almacenamiento (1) | 2.714.442 | 2.675.419 |
| Servicios y otros ingresos | 294.676 | 287.321 |
| Parque Chacalluta | 117.246 | 931.307 |
| Uso y venta de terrenos (1) | 81.726 | 896.673 |
| Servicios y otros ingresos | 35.520 | 34.634 |
| TOTAL | 39.471.289 | 36.782.972 |

Fuente: Memoria ZOFRI S.A 2018.

Como es posible observar ZOFRI S.A. es en mayor medida una empresa de importantes y crecientes aportes al estado central y a los accionistas privados, en base a su explotación inmobiliaria.

En 2018, el 87,81% de los ingresos de ZOFRI S.A. provinieron de arriendo y pagos de derechos de módulos de exhibición y ventas, patio de comidas y otros del Mall de Zona Franca, Arriendo de Galpones y Terrenos en Barrio Industrial de Iquique. Es decir, de los terrenos aportados a título gratuito por el municipio, para atraer empresarios y generar empleos. Claramente ZOFRI S.A. es una Empresa Inmobiliaria y no una Palanca de Desarrollo.

Que además, tiene una política es de reparto del 100% de las utilidades.

También hace un importante aporte a los municipios de 2 regiones.

En los últimos 10 años (2008 – 2018), ZOFRI S.A. a aportado:

Estado Central : USD 988 millones

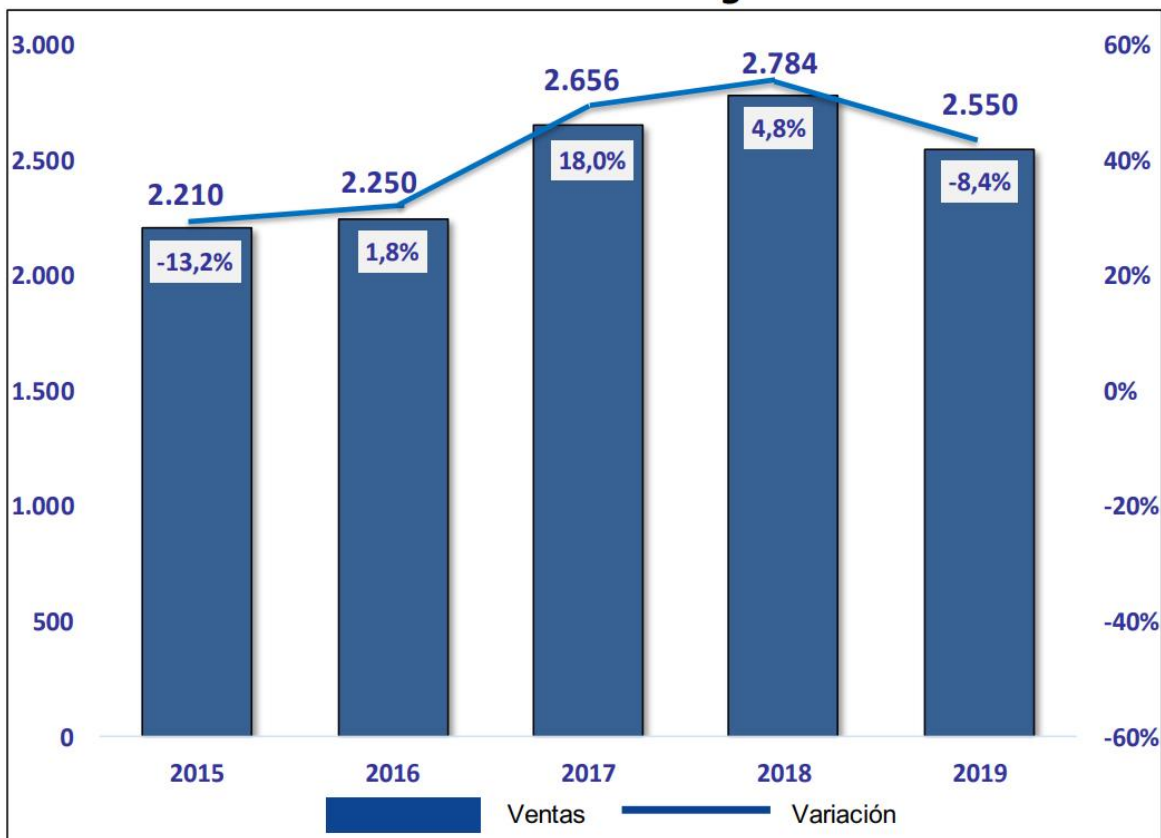
Accionistas privados: USD 379 millones

11 municipios: USD 701 millones

DIAGNOSTICO

En comparativo del período enero – agosto 2018, las ventas han caído en un 8,1%, representando USD 234 millones menos, que sin duda impacta nuestra economía regional y local.

Ventas ZOFRI Enero - Agosto



Fuente: Boletín Estadístico Agosto 2019. ZOFRI S.A.

Sin embargo, este baja promedio de 8,1% no refleja la realidad, en lo fundamental de aquellas empresas cuyo mercado principal es Bolivia.

Conforme a información proporcionada por la “Asociación de Empresarios de Zona Franca A.G.”, encuestados 19 usuarios del sistema franco, cuyas ventas tienen como destino principalmente el mercado de Bolivia, reportaron al mes de agosto 2019, bajas en sus ventas que van desde un 30% a un 80%. Con un promedio de baja en sus ventas del 42%. Estas empresas están debidamente acreditadas y esta información puede ser contablemente verificada.

En conformidad a lo expresado por dicha asociación de empresarios esta baja estaría siendo producto de que Carabineros de Chile, detiene en territorio chileno, a todo camión con carga con

destino a Bolivia, debe contar con el documento de Reexpedición y no la Solicitud de Registro de Factura (S.R.F.).

En el año 2015 ingresa al Parlamento un proyecto de Ley que Moderniza la Legislación Aduanera, crea la figura del “OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO (O.E.A.), permitiendo constituir Depósitos Francos, previa autorización de Aduanas, en todo el territorio nacional. Una medida que viola los derechos constitucionales que amparan las garantías de “inmutabilidad de privilegios” que contempla en contrato de concesión firmado entre el Estado de Chile y ZOFRI S.A. En 2017, se promulga como Ley N° 20.997, art. N° 1, que incorpora el art. N° 23 bis.

Pero además, establece una NUEVA OBLIGACIÓN al empresario de Zona Franca:

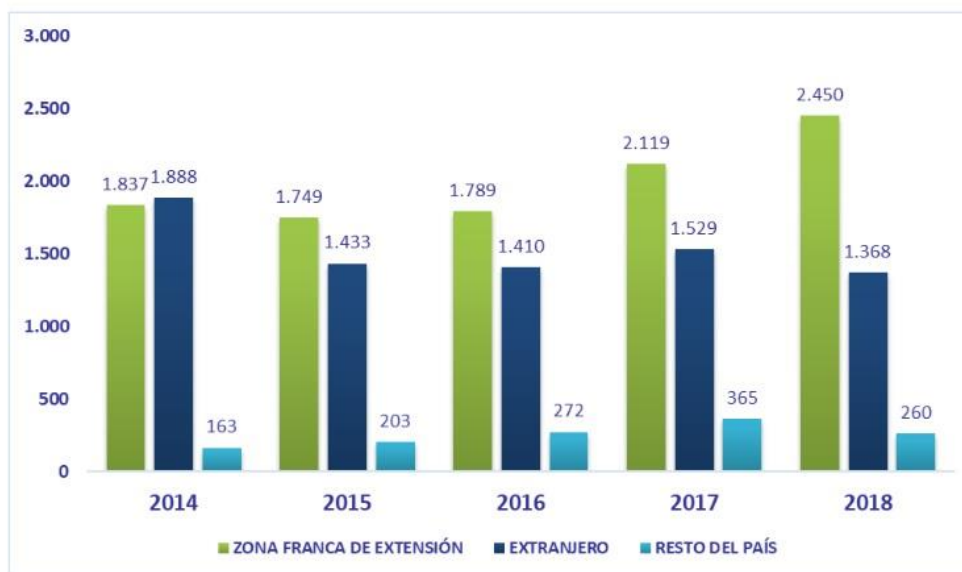
- El artículo 6° de la ley N° 20.997 incorpora el nuevo **artículo 9° bis al DFL N° 341** sobre zonas francas, exigiendo a quienes efectúen gestiones, trámites, y demás operaciones aduaneras, con ocasión del ingreso o salida de mercancías desde o hacia las zonas francas, la constitución de una **“caución”** a fin de **asegurar el pago de multas, derechos, impuestos y demás gravámenes que pudieran resultar**. Esto implica un costo adicional para los usuarios de zona franca, que en la práctica desincentivará la operación de los usuarios en Zona Franca de Iquique.

Es decir, le traslada al empresario la obligación del eventual pago de todos los impuestos, gravámenes y multas asociados a una REEXPEDICIÓN (venta al extranjero) cuya documentación debidamente timbrada en aduana de salida no retorne a su empresa para dar acreditación de su reexpedición.

Esta norma no es solo inconstitucional, porque al igual que la anterior vulnera el Contrato de Concesión que:

. A fin de administrar y explotar la zona franca de Iquique, se firmó un contrato de concesión entre el Estado de Chile y la sociedad ZOFRI S.A., el cual fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 672. **El artículo 5° de este último Decreto Supremo establece la “inmutabilidad de los privilegios” establecidos en el DFL N° 341, por el término de 40 años contados desde la fecha de entrada en vigencia del contrato de concesión, y no obstante cualquier modificación total o parcial de las leyes aplicables a la Zona Franca (vigente hasta el 2030).**

Esta norma inconstitucional ha significado que las ventas destinadas principalmente a Bolivia se haga con el documento S.R.F.; es decir como ventas destinadas a la Zona Franca de Extensión:



**Ventas ZOFRI enero-diciembre de cada año
(por mercado de destino)**

Como se podrá observar hasta el año 2014 del total de venta de Zona Franca, USD 1.888 millones correspondían a ventas al extranjero vía reexpedición, USD 1.837 millones a ventas a la Zona Franca de Extensión, vía S.R.F. y USD 163 millones. Es decir, las ventas al extranjero y las ventas en la región estaban equilibradas. Las ventas al extranjero en dicho año son un 2,7% superior a las ventas en la Región (Zona Franca de Extensión).

A partir de la aplicación del art. 6° de la Ley 20.997 en 2017 se dispara la diferencia entre reexpediciones y ventas a Zona franca de Extensión.

Con la vigencia de la Ley de Aduanas que obliga a dejar caución al empresario para responsabilizarlo por el pago de impuestos, gravámenes y multas, asociada a la acreditación de la reexpedición de la mercancía, esta tendencia se revierte drásticamente. En 2018 las ventas en la región vía S.R.F. fueron de USD 2.450 millones y las ventas al extranjero, vía reexpedición fueron de solo USD 1.368 millones. El año recién pasado, las ventas en la Región superaron en un 45% a las ventas para el extranjero vía reexpedición.

A su vez, las ventas vía reexpedición al mercado boliviano, disminuyen, en igual período, en un 38%.

| VENTAS AL EXTRANJERO POR PAIS DE DESTINO (USD millones CIF) | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| ENERO - DICIEMBRE DE CADA AÑO | | | | | |
| PAISES | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| BOLIVIA | 996 | 762 | 795 | 749 | 617 |
| PARAGUAY | 411 | 298 | 307 | 457 | 426 |
| PERÚ | 291 | 226 | 195 | 199 | 215 |
| URUGUAY | 49 | 26 | 19 | 21 | 18 |
| OTROS | 141 | 121 | 94 | 103 | 92 |
| TOTAL VENTAS | 1.888 | 1.433 | 1.410 | 1.529 | 1.368 |

Fuente: Boletín Estadístico ZOFRI S.A. 2018.

La única explicación para este aumento explosivo de las ventas a la zona franca de extensión y la disminución drástica a las ventas para el extranjero vía reexpedición y el 38% de la caída en las ventas por reexpedición a Bolivia, todo esto a partir del año 2015, con el proyecto de ley, que obliga al empresario a caucionar (garantizar) el pago de las tasas e impuesto en el caso que el documento de reexpedición no acredite su salida del país. Vigente desde 2017.

Y como dijimos, esta nueva obligación de caucionar (garantizar) las reexpediciones viola la cláusula 5ta. Del contrato de Concesión entre el Estado de Chile y ZOFRI S.A. y el principio de igualdad ante la ley, respecto al resto de los comerciantes radicados en Chile que no se le aplica tal obligación.

Durante 4 años y medio se permitió la salida de transportistas con destino a la frontera boliviana con S.R.F. . A partir del mediados de agosto 2019, todo camión en territorio chileno de las regiones de Tarapacá y Arica - Parinacota con destino a la frontera, que no cuente con documento de reexpedición de las mercancías, es considerado “contrabando” y requisado.

El sinceramiento de esta situación, hará prever una drástica disminución en las ventas de Zona Franca y que ya se refleja en la encuesta realizada a las empresas antes citadas, que registran una caída promedio del 42% de sus ventas.

Sí a esto se le agrega:

- LA COMPETENCIA DE LA ZONA FRANCA DE TACNA: que recientemente ha ingresado de pleno al comercio electrónico, permitiéndose que desde todo el Perú se pueda adquirir

producto vía internet acogido a las franquicias de dicha Zona Franca. Cuestión que en ZOFRI no se puede realizar.

Además, de que esta próxima a ser aprobado una Ley que permite la inversión extranjera en recintos de Zona Franca de Tacna. Lo que se suma a la “Ley de Fortalecimiento de la Zona Franca de Tacna”, promulgada en el mes de junio recién pasado, le otorga un conjunto de condiciones que la hacen muy atractiva para operar en esa zona. Cuestión contraria a lo que ocurre con ZOFRI, en dónde los empresarios están cada día más agobiado por el alto costo del arriendo de los módulos de ventas, galpones y terrenos y sujeto a nuevas restricciones como las antes enunciadas.

- LA GEOPOLÍTICA DEL GOBIERNO DE BOLIVIA: dicho país, por razones de geopolítica, y con el objetivo de afectar económicamente a las regiones del Norte de Chile, ha tomado la decisión de promover el traslado de los servicios portuarios y de comercio exterior hacia el sur del Perú, con el cuestionable objetivo de “obligar” al gobierno chileno de negociar una salida soberana al mar Pacífico. Sin embargo, en días recientes, comerciantes bolivianos han denunciado sobre los USD 100 millones en pérdida por el conflicto derivado del alza de tarifa en el Puerto de Arica, la cual; por lo demás, la consideran una violación al tratado de libre tránsito de 1904. Se le suma a ello la requisita de más de 50 camiones bolivianos en territorio chileno, con productos de ZOFRI, por presunción de contrabando a territorio boliviano.
- LA PRÁCTICA DE LA ADUANA DE BOLIVIA: Sí bien los aranceles de Bolivia son bajos, la práctica para el cobro de las tasas impositivas es compleja. En casi todo el mundo se calculan las tasas impositivas en base al valor facturado en el país de origen. En el caso de Bolivia y la mercadería de ZOFRI no es así. El valor facturado es considerado “presunto” y se aplica un valor tabla distinto con costo distinto; pero que además, es desagregado por producto. Esto significa, que a un mismo producto se le apliquen tasas diversas según sus componentes. Este sistema es lento y engorroso y desalienta el trámite aduanero. Es por tanto necesario, que las aduanas de nuestros países, puedan tratar de establecer criterios comunes y eficientes para el rápido cálculo impositivo de las tasas aduaneras, y de ese modo formalizar el comercio, con ventajas para ambos países. No obstante, que por el punto antes expuesto, puede que no exista la disponibilidad para hacerlo, a pesar de la conveniencia mutua para el comercio y los ingresos fiscales.
- EL ALTO PRECIO DE LOS LOCALES DEL MALL DE ZOFRI: Las ventas en el Mall de Zona Franca en el año 2018, fueron de USD 264 millones, representando sólo el 6,47% de las ventas totales de Zona Franca en dicho año que fueron de USD 4.079 millones. Sin embargo, a pesar que el grueso de las ventas de ZOFRI se realizan en los galpones, los ingresos inmobiliarios son desproporcionados:

2018 VENTAS Y RECAUDACIÓN por ARRIENDOS Y OTROS.

| CENTRO VENTAS | USDM | % VENTAS | INGRESOS ARRIENDO Y OTROS \$ M |
|---------------------|-------|----------|-----------------------------------|
| MALL ZOFRI | 264 | 6,47 | 16.857 |
| GALPONES Y TERRENOS | 3.815 | 93,53 | 19.487 |

Los ingresos de ZOFRI por los locales del Mall ZOFRI, con ventas del 6,2% del total, representan un 42% del total de ingresos.

Los ingresos de ZOFRI por galpones y terrenos, con ventas del 93,53% del total, representan un 49% del total de ingresos.

Esto es una ANOMALÍA COMERCIAL Y UN ABUSO PARA LOS EMPRESARIOS.

Y ambas cifras sumadas demuestran una vez más que ZOFRI S.A. está dedicada a la gestión inmobiliaria por sobre el desarrollo regional.

Sí bien las ventas del Mall ZOFRI son insignificantes en el movimiento de Zona Franca, es muy importante para la actividad turística. Por lo tanto, sus costos deben rebajarse en proporción a las ventas del sistema.

UNA BAJA DEL ORDEN DEL 40% DE LAS VENTAS DE ZONA FRANCA SERÁ FATAL PARA LA ZONA FRANCA DE IQUIQUE Y GENERARÁ UNA ENORME CESANTÍA Y CRISIS ECONÓMICA EN TODO EL NORTE GRANDE DE CHILE,

PROPUESTAS:

1. QUE ZOFRI PASE A SER UNA EMPRESA REGIONAL Y QUE EN SU DIRECTORIO CORPORATIVO SE INTEGREN: los futuros DELEGADO PRESIDENCIAL Y GOBERNADOR REGIONAL. Y los ALCALDES DE LAS COMUNAS DE IQUIQUE Y ALTO HOSPICIO, los Directores Regionales de IMPUESTOS INTERNOS y ADUANAS, 1 REPRESENTANTE de los GREMIOS DE USUARIOS EMPRESARIALES Y 1 REPRESENTANTE de los TRABAJADORES. Sus objetivos es definir los PLANES MAESTROS de DESARROLLO del SISTEMA FRANCO y SUPERVIGILAR su cumplimiento, sin injerencia en la administración ni gestión.
Este nuevo Directorio deberá encomendar los estudios para PROPONER un PROYECTO de LEY que CREE en la REGIÓN de TARAPACÁ una ZONA DE LIBRE COMERCIO, al estilo de las creadas en China, y que fueron el factor de desarrollo de deprimidas regiones de dicho país y también UNO DE LOS PRINCIPALES RAZONES DEL DESARROLLO ACTUAL ALCANZADO POR CHINA en poco menos que 20 años.
2. BAJAR LOS COSTOS DE ASIGNACIÓN Y ARRIENDO DE MÓDULOS EN EL MALL DE ZONA FRANCA. En la proporcionalidad de las ventas en galpones (93,53%) y módulos (6,47%)
3. RELOCALIZAR EL MALL DE ZONA FRANCA EN EL SECTOR SUR DE LA CIUDAD DE IQUIQUE. Construyendo un nuevo y MODERNO CENTRO de NEGOCIOS para la ciudad de Iquique. Los terrenos que actualmente ocupan, licitarlos para atraer nuevos empresarios y comerciantes.
4. Aplicar los beneficios de Zona Franca a la actividad turística.
5. Derogar, por inconstitucional, los art. N° 1, que incorpora el art. N° 23 bis que permite la operación de Depósitos Francos en todo el territorio nacional y el art. N° 6 que incorpora el art. N° 9 bis, de la Ley N° 20.997, que obliga al empresario a dejar caución para garantizar la salida de las reexpediciones. Artículos que son inconstitucionales por cuanto vulneran la “inmutabilidad de privilegios y de las normas” establecidos en el DFL N° 341, por 40 años, en el art. N° 5 de Concesión entre el Estado de Chile y la Zona Franca de Iquique.
6. Aumentar EL EQUIPAJE VIAJERO de USD 1.375 a USD 3.000 y permitir, que pueda ser utilizado vía Comercio Electrónico, para el visitante efectivo a la región.
7. Permitir el Comercio Electrónico hasta el monto de USD 2.000 FOB para las otras regiones y para todo Chile.

CONECTIVIDAD Y LOGÍSTICA:

8. CREAR EL “CONSEJO DE COORDINACIÓN CIUDAD – PUERTO”, contemplado en la Ley N° 19.542/1998, art.50, letra A. Han pasado 21 años, y la Intendencia Regional de Tarapacá no ha constituido este consejo, que ya existe en todas las regiones del país y ha sido un excelente instrumento para mejorar las relaciones de conectividad y eficiencia entre la ciudad y el puerto.
9. INMEDIATA LICITACIÓN DEL FRENTE DE ATRAQUE N° 1 del PUERTO de IQUIQUE, con capacidad para atender las naves de máximo diseño y un largo mínimo de 400 metros de muelle con un calado de 18 metros, con sus correspondientes grúas pórticos.
10. PERMITIR QUE ZOFRI PUEDA PARTICIPAR EN LA LICITACIÓN Y POSTERIOR OPERACIÓN DEL NUEVO FRENTE DE ATRAQUE, BAJO REGIMEN DE FRANQUICIAS.
11. CONSTRUIR EL NUEVO ACCESO NORTE PARA CARGA PESADA CON UB PUENTE DE ACCESO DIRECTO AL PUERTO DE IQUIQUE, cuyo estudio encomendado por el MOP esta concluido.
12. REDISEÑAR EL NUEVO ACCESO A IQUIQUE POR ROTANDA EL PAMPINO, AUMENTANDO A 2 EL CARRIL PARA CARGA PESADA. HOY ESTA DISEÑADO CON 1 SOLO CARRIL que a 500 metros

enfrenta al flujo vehicular cotidiano entre Iquique y Alto Hospicio. Además, su actual diseño representa un peligro, por esta apegada, a las viviendas existentes en el sector.

13. CONSTRUIR un PATIO DE CAMIONES (TRUCK CENTER) dotados de seguridad, equipamiento sanitario (baños y duchas) y zona de alimentación.
14. Pavimentación de 80 Kms entre UJINA (altos de Mina Collahuasi) al paso oficial de OLLAGUE, con lo cual tenemos otra vía internacional disponible. Este proyecto está incorporado en la cartera de proyectos de IIRSA y COSIPLAN.

OPERAR LA ZONA FRANCA DE EXTENSIÓN EN EL AEROPUERTO DIEGO ARACENA DE IQUIQUE:

12. Asignar Terrenos aledaños al Aeropuerto Diego Aracena, para crear un CITY CARGO, para mercaderías de importación y reexportación vía aérea.

APLICAR D.L 686/1994 QUE PERMITE LA VENTA DE COMBUSTIBLE ACOGIDO A REGIMEN ZOFRI PARA EL COMBUSTIBLE AÉREO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DIEGO ARACENA DE IQUIQUE.

15. DEROGAR RESOLUCIÓN EXENTA N° 601, del año 1982, del SERVICIO de IMPUESTOS INTERNOS, PARA VENTAS DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN, QUE OBLIGA AL COMPRADOR A TENER REGISTRO DE COMERCIO MAYORISTA.
16. PERMITIR LA VENTA, AMPARADO EN EL D.L. 686/1994, QUE DECLARA ZONA FRANCA DE EXTENSIÓN AL AEROPUERTO DIEGO ARACENA DE IQUIQUE, PARA COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN. SE APLIQUE, YA SEA COMBUSTIBLE IMPORTADO, NACIONAL O NACIONALIZADO, EXENCIÓN DE IVA PARA VUELOS NACIONALES.

AUMENTAR LA CONECTIVIDAD ENTRE LAS REGIONES:

17. CONSIDERE UN LLAMADO A LICITACIÓN ó CONCURSO PÚBLICO NACIONAL E INTERNACIONAL, QUE PERMITA ACCEDER A LAS LINEAS AÉREAS, AL FONDO DE APOYO REGIONAL DE TRANSPORTE (LEY 20.378, "LEY ESPEJO", DE COMPENSACIÓN A REGIONES POR SUBSIDIOS DEL ESTADO AL TRANSANTIAGO), para vuelos INTRA REGIONALES, TANTO EN LA MACRO ZONA NORTE.

ESTAS ÚLTIMAS MEDIDAS PERMITIRÍAN RESTABLECER VUELOS BARATOS ENTRE REGIONES QUE NOS FAVORECE EN NUESTRA ACTIVIDAD TURÍSTICA Y COMERCIAL,

Para promover estas medidas, hacemos un llamado a toda la sociedad civil para reconstituir **"EL COMITÉ DE REACTIVACIÓN DE LA ZONA FRANCA, COMERCIO, PUERTO DE IQUIQUE Y AROPUERTO Y TODO SU SISTEMA LOGÍSTICO"**, que a lo largo de nuestra historia nos ha dado un mecanismo transversal para plantear nuestras posiciones comunes al Gobierno de Chile.