

PROPUESTAS PARA LA ZONA FRANCA DE IQUIQUE Y LA CONSOLIDACIÓN DE TARAPACÁ Y EL NORTE DE CHILE COMO PLATAFORMA LOGÍSTICA Y PORTUARIA

ZOFRI S.A. ES HOY UNA EMPRESA INMOBILIARIA CON FINES DE LUCRO (27,32% DE LAS ACCIONES DE FONDOS DE INVERSIÓN PRIVADOS Y LA MAYORÍA RESTANTE DEL ESTADO A TRAVES DE CORFO).

QUEREMOS QUE VUELVA A SER UNA EMPRESA REGIONAL DEL ESTADO CON FINES DE PROMOVER EL DESARROLLO DEL NORTE

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. Esto es, transformar a Iquique en una Plataforma de servicios para el transporte, comercio internacional y turismo para esta parte del continente.

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, toda vez que Pisagua es campamento de prisioneros políticos; además por razones geopolíticas se busca potenciar la "frontera interior", en un escenario de negociación con Bolivia para una salida soberana por una franja en la frontera de Arica y también en el contexto de un escenario de guerra con Perú.

Se pone término al Puerto Libre de Arica y a la Junta de Adelanto de Arica y se potencia la Zona Franca Comercial de Iquique.

El objetivo es potenciar y poblar la Región de Tarapacá.

Es decir, ZOFRI desde sus inicios tiene objetivos de desarrollo en el contexto de un potenciamiento geopolítico, por estar no sólo en una Zona Extrema y distante en relación al centro político del país, sino que además en un territorio adjudicado por acto de guerra y potencialmente centro de posibles reivindicaciones.

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". El Gobierno Militar después de perder el plebiscito y antes de entregar el gobierno, decide vender y privatizar el 100% de la empresa que administra los bienes de Zona Franca.

Disuelve la “Junta de Administración y Vigilancia” y crea la “Zona Franca de Iquique S.A.”, a la cual le traspasa las funciones y los bienes, inmuebles y terrenos.

Para “garantizar a los futuros dueños” de ZOFRI S.A. se firma un CONTRATO de CONCESIÓN entre EL ESTADO de CHILE y la empresa ZOFRI S.A., mediante el cual, a los futuros accionistas, dueños de los terrenos, se le garantiza la inmutabilidad de las normas por un plazo de 40 años.

La operación de venta no alcanza a ser concretada antes del término del fin de la dictadura y la decisión recae en el primer Gobierno y parlamento democrático.

Las fuerzas sociales y gremiales de Iquique de Iquique se oponen a su privatización. Sin embargo, el Primer Gobierno democrático, en una política consensuada con la oposición que quiere el 100% de privatización, decide proponer la venta de hasta el 49% de las acciones, lo que se acuerda.

Hoy, el 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 - 2023.

Años	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
2019	12.450	5.474
2020	9.579	3.704
2021	5.044	5.256
2022	12.840	6.437
2023	13.258	6.775
TOTAL	148.867	76.777

FUENTE: ZOFRI S.A. MEMORIAS 2008 – 2023 EN PESOS DE CADA AÑO.

ACCIONISTAS al 2024:

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

Entre 2008 – 2023 CORFO HA RETIRADO M\$ 108.196 millones.

En 2023 ZOFRI S.A. obtuvo un record de utilidades de \$ 17.735 millones que representa un 7% más que en 2022 y acuerda repartirse el 100% de las utilidades entre los accionistas, la que ya alcanza la suma de M\$ 13.258 en 2 dividendos.

En el mismo período, pago por concepto de precio de la concesión a las comunas de Tarapacá y Arica Y Parinacota la suma de \$6.775 millones.

Entre 2008 – 2023 los accionistas privados han retirado: M\$ 40.670 millones.

Pago dividendos 2005 - 2023

Sistema Zona Franca

N° Dividendo	Tipo	Fecha Pago	Dividendos Pagados	Pesos por Acción
30	Definitivo	20-05-2005	1.939.785.634	8,79445
31	Definitivo	17-11-2015	1.939.785.634	8,79445
32	Definitivo	19-05-2006	5.897.439.482	26,73736
33	Provisorio	02-02-2007	3.087.969.570	14
34	Definitivo	25-05-2007	4.361.623.441	19,77439
35	Definitivo	22-02-2008	3.308.538.825	15
36	Definitivo	23-05-2018	3.308.538.825	15
37	Definitivo	28-08-2008	2.883.331.849	13,07223
38	Definitivo	22-05-2009	6.286.223.768	28,5
39	Definitivo	20-11-2009	6.449.410.717	29,23084
40	Definitivo	27-05-2010	4.601.770.576	20,86316
41	Definitivo	25-11-2010	4.601.770.576	20,86316
42	Definitivo	27-05-2011	1.103.418.662	5,0026
43	Definitivo	27-11-2011	5.734.228.246	25,9974
44	Definitivo	26-08-2011	2.432.267.360	11,02723
45	Definitivo	25-05-2012	4.640.954.961	21,0408
46	Definitivo	30-11-2012	4.640.954.961	21,0408
47	Definitivo	24-05-2013	3.532.995.075	16,01762
48	Definitivo	29-11-2013	5.299.492.612	24,02643
49	Definitivo	30-05-2014	3.877.851.139	17,5811
50	Definitivo	28-11-2014	3.877.851.139	17,5811
51	Definitivo	20-11-2015	3.152.643.114	14,2932
52	Definitivo	20-11-2015	3.152.643.114	14,2932
53	Definitivo	27-05-2016	3.919.017.113	17,7677
54	Definitivo	25-11-2016	3.919.017.113	17,7677
55	Definitivo	26-05-2017	4.138.630.668	18,7634
56	Definitivo	24-11-2017	4.138.630.668	18,7634
57	Definitivo	10-05-2018	4.801.440.452	21,7684
58	Definitivo	10-09-2018	4.801.440.452	21,7684
59	Definitivo	10-05-2019	6.225.047.260	28,2226
60	Definitivo	16-08-2019	6.225.047.260	28,2226
61	Definitivo	26-05-2020	3.592.405.400	16,2870
62	Definitivo	30-11-2020	5.987.342.333	27,1450
63	Definitivo	28-05-2021	1.891.599.402	8,5761
64	Definitivo	26-11-2021	3.152.706.673	14,2935
65	Definitivo	27-05-2022	4.815.039.242	21,8300
66	Definitivo	30-11-2022	8.025.065.404	36,3830
67	Definitivo	25-05-2023	6.629.198.773	30,0550
68	Definitivo	24-11-2023	6.629.198.773	30,0550
		Total	169.002.316.266	766,2003

Fuente: Admnsitracion y Finanzas Zofri 2005 – 2023

Fuente: Boletín Estadístico Zofri 2023

CUADRO II: Ingresos del ZOFRI S.A. por segmento de negocios

INGRESOS PROPIEDAD DE INVERSIÓN (*)	31-12-2022 M\$	31-12-2021 M\$
MALL COMERCIAL	14.299.327	9.271.294
Ingresos por arriendo	14.299.327	9.271.294
GESTIÓN INMOBILIARIA	12.411.628	14.017.902
Ingresos por arriendo galpones	5.249.898	4.702.239
Ingresos por arriendo barrio industrial	6.416.931	5.193.156
Venta de terrenos	744.799	4.122.507
LOGÍSTICA	2.740.100	2.321.795
Ingresos por almacenamiento	2.740.100	2.321.795
PARQUE CHACALLUTA	276.452	86.191
Ingresos por arriendos	276.452	86.161
TOTAL	29.727.507	25.697.182

Fuente: Memoria ZOFRI S.A 2023.

Para el periodo terminado al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Sociedad reconoció como ingresos por concepto de arriendos y ventas de terrenos de Propiedad de Inversión lo siguiente:

INGRESOS PROPIEDADES DE INVERSIÓN (*)	31-12-2023 M\$	31-12-2022 M\$
Mall Comercial	16.134.832	14.299.327
Ingresos por arriendo	16.134.832	14.299.327
Gestión Inmobiliaria	15.473.885	12.411.628
Ingresos por arriendo galpones	6.334,200	5.249.898
Ingresos por arriendo barrio industrial	7.654.370	6.416.931
Venta de terrenos	1.485.315	744.799
Logística	2.376.723	2.740.100
Ingresos por almacenamiento	2.376.723	2.740.100
Parque Chacalluta	314.211	276.452
Ingresos por arriendos	314.211	276.452
Total	34.299.651	29.727.507

FUENTE: MEMORIA ZOFRI S.A 2023

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. En 2020 se eleva al 89% los ingresos por gestión inmobiliaria.

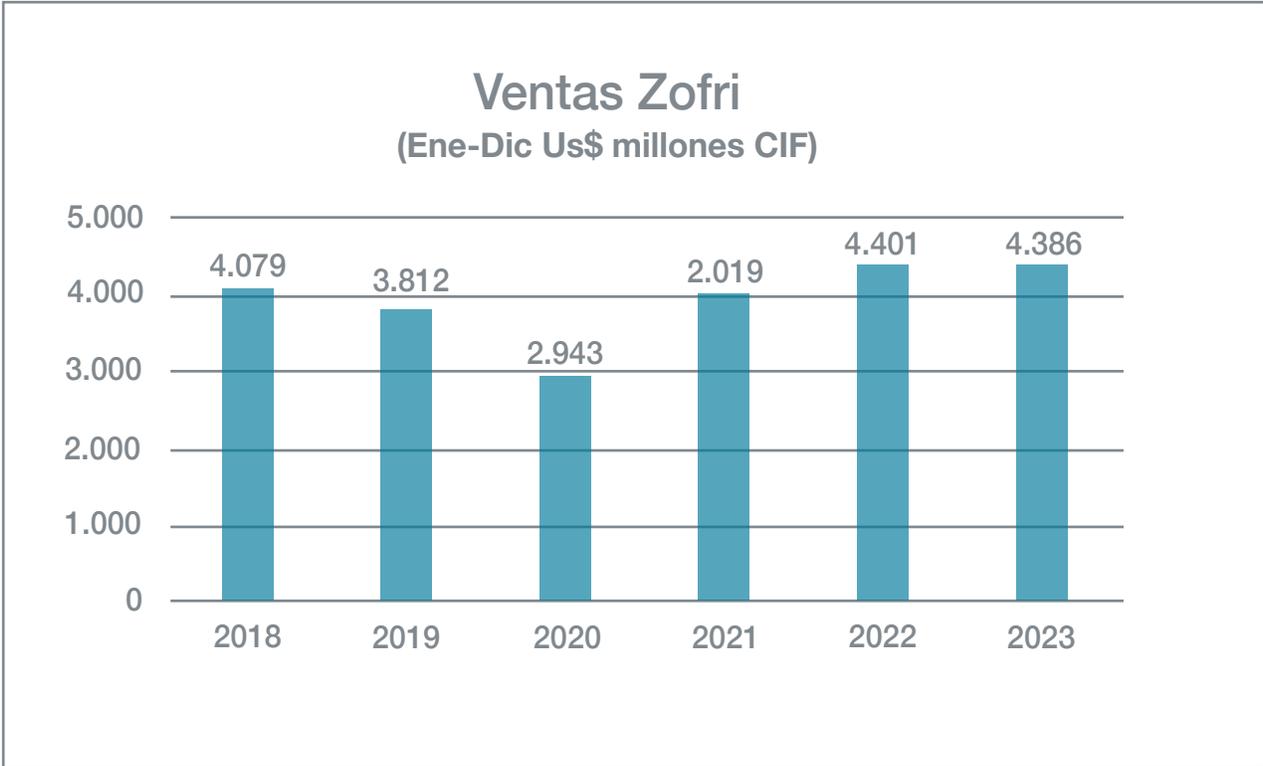
Y en 2023 los ingresos inmobiliarios representan un 93%, Es decir, de los terrenos aportados a título gratuito por el municipio, para atraer empresarios y

generar empleos. Claramente ZOFRI S.A. es una Empresa Inmobiliaria y no una Palanca de Desarrollo.

Y, además, a pesar de que el MALL aporta el 43,11% de los ingresos inmobiliarios (2020) cuando de las ventas totales del sistema venden el 5,84% (USD 223 millones de un total de USD 3.812 millones). Sin embargo, los locatarios del Mall sostienen gran parte de la recaudación.

Esta situación se agudiza en el año 2022, Las ventas del Mall continúan su caída representando ese año sólo un 3,9% del total de las ventas de ZOFRI; sin embargo , su contribución a los ingresos totales de ZOFRI S.A. llega a la cifra record del 48%. En 2023 las ventas del Mall representan un 4,1% de las ventas totales del sistema pero aportan el 47% de los ingresos de la empresa ZOFRI S.A.

En comparativo del año 2017-2018 en relación al año 2023, las ventas de las empresas que operan en ZOFRI se han aparentemente recuperado.

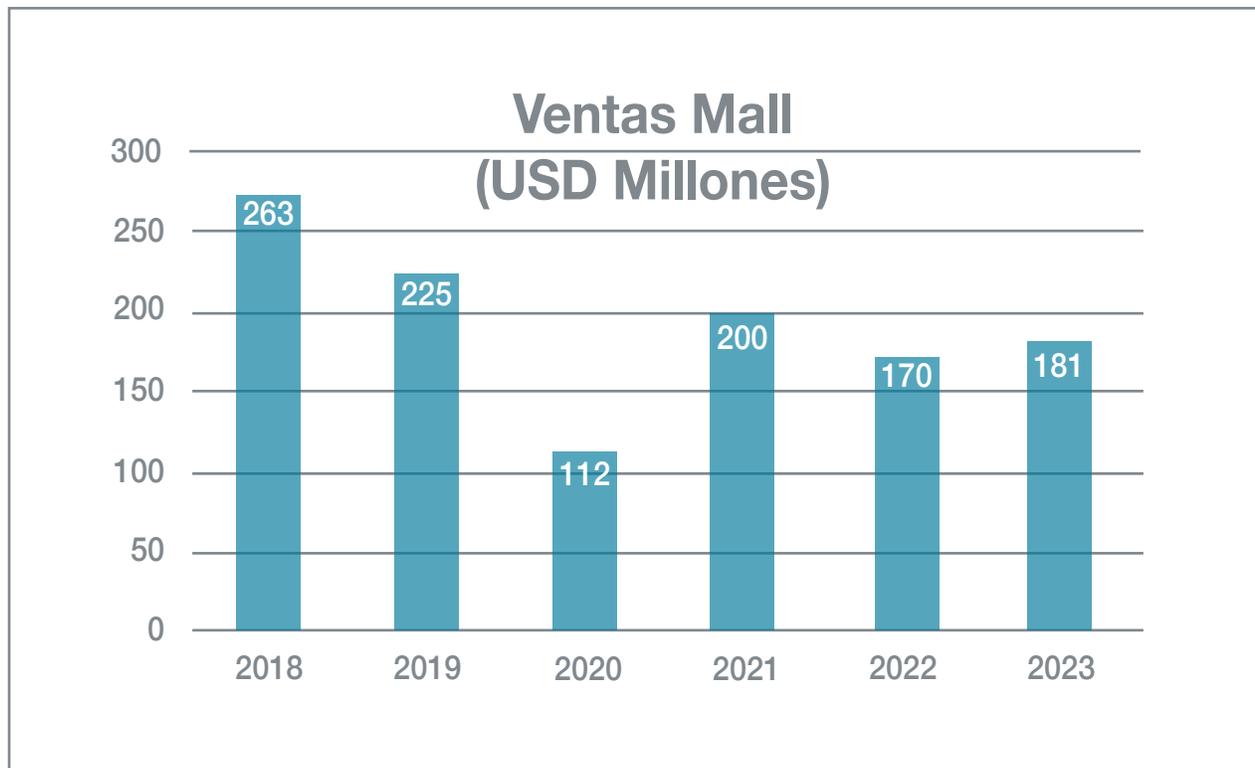


SIN EMBARGO, EL 22% DE LAS VENTAS DEL AÑO 2022 Y EL 19,15% DEL AÑO 2023 CORRESPONDE A COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES QUE SON INGRESADOS POR ZOFRI. EN 2018 ERAN DE 12,9 %.

LO QUE REPRESENTA QUE ENTRE 2018 Y 2023 LAS VENTAS DE OTROS PRODUCTOS QUE NO SEA COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES HAN CAÍDO EN - 9,1% EN 2022 Y DE- 6,19% EN 2023 esto sin considerar otros productos ingresados por ZOFRI que tienen como destino la GRAN MINERIA.

SIN EMBARGO, EN 2023 LAS UTILIDADES DE ZOFRI ALCANZAN UN RECORD SITUANDOSE ENTRE LAS MAYORES UTILIDADES DEL SISTEMA DE EMPRESAS SEP Y LA EMPRESA CON MAYOR AUMENTO (7%) DE SUS UTILIDADES.

CUADRO: VENTAS MALL ZOFRI 2018 - 2023



FUENTE: BOLETÍN ESTADÍSTICO ZOFRI S.A. AÑO 2023

De igual modo las ventas del Mall Comercial han mantenido su tendencia a la baja en 2023 en relación al año “normal” de 2018.

La caída es de casi 1/3 de las ventas (-31,17%). Sin embargo, siguen siendo la principal fuente de ingresos para la inmobiliaria ZOFRI S.A., aportan el 47 y el 50 % de los ingresos y venden sólo un poco más 4% de las ventas totales del sistema.

- **EL ALTO PRECIO DE LOS LOCALES DEL MALL DE ZOFRI:** Las ventas de las empresas que operan en el Mall representan menos del 4% de las ventas totales del sistema franco, sin embargo, representan casi el 50 % de los ingresos inmobiliarios para **ZOFRI S.A. LAS VENTAS DEL MALL EN RELACIÓN AL AÑO 2018 HAN DISMINUIDO EN - 31,3%.**
- **LAS VENTAS DE ZOFRI (GALPONES Y BARRIO INDUSTRIAL) SIN CONSIDERAR COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES HAN CAÍDO ENTRE 2018 Y 2023 EN UN - 9,1%**

MIENTRAS LA VENTAS CAEN LAS UTILIDADES DEL CONCESIONARIO AUMENTAN.

- **EN 2023 LA ADMINISTRADORA OBTIENE RECORD DE UTILIDADES CON UN 7% SOBRE LAS DEL AÑO 2022.**

CORREDOR CENTRAL (HITO 60)

"Una nueva oportunidad para Brasil, Paraguay y el norte de Argentina de acceder al Pacífico a través de una ruta de baja altitud."

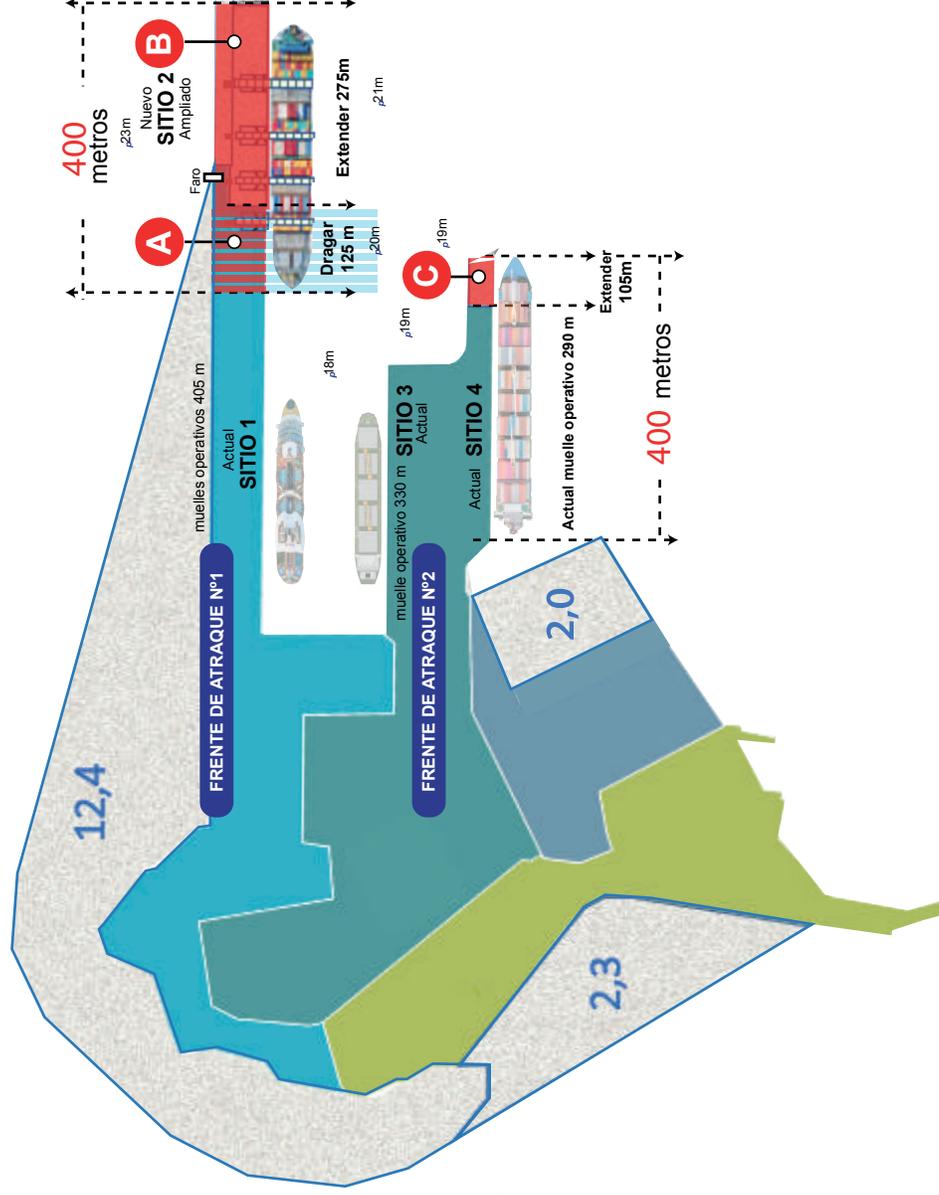


CORREDOR CENTRAL

Tramo faltante de 257 Kms. Proyecto y
Financiamiento CAF (Hito 60 - Uyuni)



PROYECCIÓN DEL PUERTO DE IQUIQUE



SIMBOLOGÍA	
p	Profundidades naturales de agua
	Nuevas Áreas de Respaldo
	Ampliaciones a futuro
	Ampliaciones prioritarias proyectadas
	Dragado
	Inicio nuevo sitio 2 ampliado

ESTAS LICITACIONES SON URGENTES PARA COMPETIR EN EL OCEANO PACIFICO, ¡AHORA!

- A** **DRAGAR 125 MTS DEL SITIO 1**
 Consiste en dragar (profundizar) los primeros 125 metros del Sitio 1, que tienen una profundidad de **15 metros de agua y dragar los 18 metros de profundidad de agua** y que hacia el norte del sitio llega a superar los 25 metros.
- B** **AMPLIAR 275 MTS DEL SITIO 1**
 Consiste en extenderlo en 275 MTS, hasta los 400 MTS de largo con **18 metros de profundidad de agua en promedio, es decir, capacitado para recibir los buques más grandes del mundo** de que movilizan 18 a 24 mil contenedores.
- C** **AMPLIAR 105 MTS DEL SITIO 4**
 Consiste en extenderlo en 105 MTS, quedando en 400 metros de largo con **18 metros de profundidad de agua, es decir, capacitado para recibir los buques más grandes del mundo** que movilizan en un solo viaje de 18 a 24 mil contenedores.

PROPUESTAS PARA LA ZONA FRANCA DE IQUIQUE Y LA CONSOLIDACIÓN DE TARAPACÁ Y EL NORTE DE CHILE COMO PLATAFORMA LOGISTICA Y PORTUARIA.

**El aborado con la participación de gremios, sindicatos,
universidades y organizaciones sociales de la ciudad de
Iquique**

Iquique, Julio 2024.

PROPUESTAS

1.- ZOFRI PASE A SER UNA EMPRESA REGIONAL DEL ESTADO CON UN DIRECTORIO CORPORATIVO REGIONAL.

Sus objetivos son 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** y LOGISTICA en el CENTRO del PACÍFICO SUDAMERICANO.

Los actores incumbentes coinciden en la necesidad de convertir al sistema franco en una plataforma logística al servicio de los mercados DEL CENTRO DEL CONTINENTE.

En el intertanto SOLICITAMOS QUE EL GOBIERNO APLIQUE EL DECRETO DE DESCENTRALIZACIÓN DE ZONA FRANCA QUE UTILIZÓ el 6 de enero del 2023:

MODIFICA DECRETO N° 275, DE 1976, DEL MINISTERIO DE HACIENDA, EN EL SENTIDO QUE INDICA

Núm. 2.- Santiago, 6 de enero de 2023.

Decreto:

Modificase, el decreto supremo N° 275, de 1976, del Ministerio de Hacienda, en el siguiente sentido:

1.- Reemplázase el artículo 3° del decreto supremo N° 275, ya referido, por el siguiente artículo 3° nuevo:

"Artículo 3°.- Delégase en el Gobernador Regional de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, en lo que respecta a la Zona Franca de Punta Arenas, las facultades que el DFL N° 2, de 2001, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 341, de 1977, del Ministerio de Hacienda, sobre zonas francas; otorga a los Ministerios de Hacienda y de Economía, Fomento y Turismo con relación a la concesión, administración y supervigilancia de dicha Zona Franca. Delégase, asimismo, en dicho Gobernador Regional, la facultad de señalar los procedimientos Internos de control y fiscalización que estime convenientes para cautelar el fiel cumplimiento de las reglas aplicables a la Zona Franca."

2.- Reemplázase la denominación "intendente regional" contenida en el encabezado de la norma, por la de "gobernador regional".

2.- COMPRAR EL 27% DE LAS ACCIONES DE ZOFRI S.A. ANTES DSE RENOVAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN HASTA EL AÑO 2060. En caso contrario se producirá **UN ENRIQUECIMIENTO INDEBIDO A LOS ACCIONISTAS PRIVADOS** que, en su mayoría, son FONDOS DE INVERSIÓN que, evidentemente, tienen el único interés de continuar con el lucro por el negocio inmobiliario de los terrenos de Zona Franca. La compra de las acciones privadas, al valor presente, tendría un costo estimado en USD 29 millones de dólares.

Al respecto, sólo una de las cuatro Asociaciones Gremiales de Empresarios de Zona Franca, expresó su disconformidad con esta propuesta. La Asociación de Usuarios de ZOFRI AG1, cree que la estructura propietaria de ZOFRI S.A. debe no solo mantenerse, sino que profundizar el componte privado actual.

3.- ADECUAR el Art. N°5 del DFL N°2/2001 del Ministerio de Hacienda, que facultaba al Intendente Regional de Tarapacá iniciar la solicitud de **DECLARACIÓN de ZONA FRANCA REMOTA** para que terrenos fuera del radio determinado por Ley puedan operar bajo el sistema franco, lo que debe aprobar el Ministerio de Hacienda. Al eliminarse la figura del Intendente Regional esta norma **SE DEBE ADECUAR PARA QUE RECAIGA EN EL GOBERNADOR REGIONAL.**

3.1.- PROMOVER LA INSTALACIÓN DE INDUSTRIAS Y TECNOLOGÍA PARA FABRICAR, AL ALERO DE LA ZONA FRANCA DE IQUIQUE, INSUMOS Y EQUIPAMIENTOS PARA ABASTECER A LA GRAN MINERÍA DE CHILE, Perú, Norte de Argentina y Bolivia. La pandemia generó un enorme problema logístico, ya sea, por la falta de insumos o las dificultades de transporte, afectando a la cadena normal de abastecimiento. Esta realidad hoy hace factible que, en la Zona Franca de Iquique, se puedan radicar empresas destinadas a abastecer las líneas de suministro de la minería, que en esta región tiene grandes proyectos de inversión y expansión. Y, por nuestra ubicación geográfica, permitiría abastecer a la minería de los países vecinos, que ocupan casi los mismos insumos.

4.- VENTAS POR INTERNET DESDE ZOFRI: En la actualidad los Decretos de Aduana que REGULAN las COMPRAS y VENTAS por INTERNET en CHILE no reconocen a las empresas usuarias de la Zona Franca de Iquique y Punta Arenas. La regulación simplificada del procedimiento establecido por la Dirección Nacional de Aduanas, para este tipo de envíos, es la siguiente; Ley de Modernización Aduanera.

6. Incorporase, a continuación del artículo 91, el siguiente artículo 91 bis:

"Artículo 91 bis.- El Director Nacional de Aduanas reglamentará las obligaciones y facultades de las Empresas de Envío de Entrega Rápida o Expreso Internacional, entendiéndose por tales aquellas que prestan el servicio de recolección, transporte, recepción y entrega de este tipo de envíos, desde y hacia el extranjero, utilizando medios propios o de terceros, sin perder el control y la responsabilidad de ellos durante todo el suministro de dicho servicio.

El monto máximo de los despachos que podrán ser realizados por estas empresas será fijado por decreto supremo del Ministerio de Hacienda.

El ingreso y salida de envíos de entrega rápida se sujetará a las normas especiales que establezca el Director Nacional de Aduanas para este tipo de envíos, conforme a lo dispuesto en la letra c) del número 1 del artículo 191 de esta Ordenanza, relativas a sus procedimientos, plazos, depósito y formalidades documentales. En lo demás, les serán aplicables las normas de este mismo cuerpo legal.

Las mercancías a que se refiere el inciso anterior podrán permanecer almacenadas en recintos especialmente habilitados para efectuar operaciones de ingreso y salida de este tipo de envíos, por los plazos que determine el Director Nacional de Aduanas, siéndoles aplicable lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 56 y en los artículos 58 a 62 de esta Ordenanza. Las condiciones y requisitos para la habilitación y funcionamiento de estos recintos de depósito aduanero serán aprobadas por decreto supremo del Ministerio de Hacienda, dictado y suscrito por el Ministro respectivo, por orden del Presidente de la República.

Las empresas que presten servicios de conformidad con este artículo serán responsables del pago de los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes que ocasione la operación respectiva y de las multas que se les apliquen. En todo caso, dichas empresas, sus socios, representantes y empleados, estarán sujetos a la potestad disciplinaria del Director Nacional de Aduanas, en los términos previstos en el artículo 202 de la presente Ordenanza, debiendo rendirse caución de conformidad con el artículo 4, N° 17, de la ley orgánica del Servicio Nacional de Aduanas.

Asimismo, las referidas empresas representarán al comitente extranjero en los términos y condiciones del contrato de servicio de entrega rápida

internacional, para efectuar todos los trámites necesarios para el cumplimiento del contrato, incluyendo la devolución de la mercancía al extranjero en caso de rechazo de la misma por el destinatario.

Del mismo modo, estas empresas tendrán derecho a solicitar la devolución de los derechos e impuestos de importación pagados por encargo o a nombre de otros, tanto ante el Servicio Nacional de Aduanas como ante la Tesorería General de la República, cuando se haya procedido a la anulación de la respectiva declaración de importación a efectos de reexportar o entregar las mercancías al Servicio de Aduanas."

5.- BAJAR COSTOS DE ASIGNACIÓN Y ARRIENDO DE MÓDULOS EN MALL ZOFRI EN FORMA PERMANENTE; y no por decisiones que dependan arbitrariamente del directorio y administración de turno.

6.- RELOCALIZAR MALL ZOFRI EN EL SECTOR SUR DE IQUIQUE. Construyendo un NUEVO Y MODERNO CENTRO DE NEGOCIOS para la ciudad. Los terrenos que actualmente ocupa pueden licitarse para atraer nuevos empresarios y comerciantes.

7.- APLICAR BENEFICIOS DE ZONA FRANCA A ACTIVIDAD TURÍSTICA.

8.- AUMENTAR EL EQUIPAJE VIAJERO de US\$1.375 a US\$3.000 y permitir, que pueda ser utilizado vía Comercio Electrónico, para el visitante efectivo a la región. Además, permitir el Comercio Electrónico hasta **US\$2.000 FOB para las otras regiones y para todo Chile.**

CONECTIVIDAD Y LOGÍSTICA:

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.

IQUIQUE y CHILE, ya están dependiendo del trasbordo de carga desde el Puerto de CALLAO, PERÚ. Desde 2006, dicho puerto ha buscado transformarse en el **Puerto Hub en el Pacífico Sudamericano** y como política de Estado lo ha logrado. Hoy, los muelles operados por dos de las principales navieras mundiales, el **Grupo Maersk (Dinamarca) y DP World (Emiratos Árabes)**, tienen sus frentes de atraque con la profundidad de 16 metros, capaces de atender las naves de máximo calado **Triple E**, con capacidad de transportar

18.000 Teu/contenedores y **Megamax**, con capacidad de 24.000 Teu/contenedores. Y en la actualidad, el Grupo **COSCO**, la tercera naviera mundial y propiedad del Gobierno de China, construye el megapuerto de Chancay (70 km al norte de Callao y Lima), con una profundidad de 18 metros y con el objetivo declarado de ser el puerto para distribuir la carga de China y el Mundo a toda la costa del Pacífico Sudamericano. **Chile no tiene ningún puerto con capacidad de atender los barcos portacontenedores de última generación.**

No obstante, en Iquique, tenemos un Puerto que; por estar localizado en una isla unida artificialmente al continente y con profundidades naturales superior a los 18 metros; podemos ampliarnos con la mayor rapidez y la menor inversión para competir con el predominio de los puertos del Perú en el Pacífico continental.

Además, tenemos la ventaja de tener prácticamente listos **3 Corredores Bioceánicos de Carreteras y de Ferrocarriles** que nos conectan con toda esta parte del continente, cuestión de la que no disponen Callao ni Chancay cuya proyección geográfica es sobre el Amazonas brasileño.

En cambio, Tarapacá y el Norte Grande de Chile se proyectan geográficamente al sur del Perú, Norte de Argentina, Bolivia, Paraguay y Centro y Centro-Oeste de Brasil; una macrozona que produce el 40% del PIB continental.

Pero esta ventaja de nada sirve, si no tenemos la capacidad portuaria necesaria.

Por lo tanto, **AMPLIAR EL PUERTO DE IQUIQUE** no es sólo necesario para mantener la competitividad de nuestra Zona Franca (que hoy debe soportar mayores costos y tiempos de transporte por los trasbordos en Callao); sino el **futuro de Chile**, por cuanto gran parte de su transporte marítimo pasa a depender de un tercer país con el cual, además, compite con sus productos exportables.

ES NECESARIO Y URGENTE QUE EL MINISTERIO DE HACIENDA AUTORICE A EPI SUFRAGAR LOS GASTOS PARA ENCOMENDAR EL ESTUDIO DE IMPÁCTO AMBIENTAL PARA LA AMPLIACIÓN DEL FRENTE DE ATRAQUE N°1. Ya ha dado la autorización para el Puerto de Antofagasta.

10.- Es por eso que, POR AHORA, se solicita a la empresa concesionaria LA AMPLIACIÓN DEL FRENTE DE ATRAQUE N°4 concesionado a Iquique Terminal Internacional. Esta empresa después de 12 largos años obtuvo los permisos ambientales (ingresados al SEIA en diciembre del 2011 para ampliar y profundizar a 15 metros el sitio N° 4), que hoy se encuentran en su fase final pero, además, también se requiere la **AUTORIZACIÓN del MINISTERIO de TRANSPORTES** para que el **CONCESIONARIO** ejecute la ampliación de 105 metros, que lo deja con capacidad para atender, al menos, a barcos de 366 metros de eslora.

Cuando inició el trámite le quedaban 19 años de concesión. Hoy le quedan sólo 6 años y más el tiempo de ejecución lo máximo de utilidad para el actual concesionario serían de unos 4 años.

Por lo tanto, el Estado debe devolver un “valor residual de la inversión” lo cual debe ser autorizado.

Su actual frente de atraque es de sólo 294 metros de largo y 11,4 mt de profundidad. Pueden recalcar barcos de hasta 8.500 TEU/contenedores de capacidad. Recalan también barcos de 9.800 TEU/contenedores cuyo largo es de 348 metros, con la limitación de que tienen que estar sin carga completa y la popa amarrada a boya y sin posibilidad de que accedan las grúas a esa zona – de 50 metros –del barco. Con la ampliación, podría atender barcos de hasta 12.000 contenedores y 366 metros de largo.

ESTE PROYECTO CUENTA CON ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL YA APROBADO y sus nuevos propietarios, la NAVIERA HAPAG LLOYD, se encuentra estudiando su factibilidad de ejecución dado el tiempo restante de concesión (hasta el año 2030). Iquique pudo contar hace una década atrás con un muelle capaz de atender grandes naves, estaba el proyecto, diseño de ingeniería y los recursos de inversión.

11.- DE NO EXISTIR OPERADORES INTERESADOS PERMITIR QUE ZOFRI PUEDA PARTICIPAR EN LA LICITACIÓN Y POSTERIOR OPERACIÓN DEL NUEVO FRENTE DE ATRAQUE N°1 DEL PUERTO DE IQUIQUE, según las facultades otorgadas en el DECRETO 341DFL 341 APRUEBA TEXTO REFUNDIDO Y COORDINADO DECRETOS LEYES N°S. 1.055 Y 1.233, DE 1975; 1.611, DE 1976, Y 1.698, DE 1977 del MINISTERIO DE HACIENDA, art. 12 letra g:

g) Adquirir derechos de propiedad, uso o usufructo sobre extensiones de tierras o de aguas portuarias para destinarlas a sus fines y a construir rellenos, muelles, embarcaderos y otras obras similares con los mismos fines, y

12.- CONSTRUIR EL NUEVO ACCESO NORTE PARA CARGA PESADA CON UN PUENTE DE ACCESO DIRECTO AL PUERTO DE IQUIQUE, cuyo estudio encomendado por el MOP está concluido. Este proyecto está por ingresar a la cartera de Proyectos de Interés Público del MOP, lo que permite su licitación vía sistema de Concesiones.

13.- REDISEÑAR NUEVO ACCESO A IQUIQUE POR ROTONDA EL PAMPINO, AUMENTANDO A 2 LOS CARRILES PARA CARGA PESADA. Hoy está diseñado con un solo carril que, a 500 metros, enfrenta al flujo vehicular cotidiano entre Iquique y Alto Hospicio. Además, su actual diseño representa un peligro, pues esta apegada a las viviendas existentes en el sector.

14.- CONSTRUIR PATIOS DE CAMIONES (Truck Center) dotados de seguridad, equipamiento sanitario (baños y duchas) y zona de alimentación. En el sector norte, área de la futura licitación del 3er acceso norte y en el acceso costero sur, en el sector de Los Verdes.

15.- PAVIMENTACIÓN DE 80 KMS ENTRE UJINA (Altos de Mina Collahuasi) AL PASO OFICIAL DE OLLAGÜE, con lo cual tenemos otra vía internacional disponible. Este proyecto está incorporado en la cartera de proyectos de IIRSA y COSIPLAN.

16.- PEDIR RECONOCIMIENTO DEL HITO 60 COMO PASO OFICIAL y PAVIMENTAR 24 KMS FALTANTES ENTRE ALTOS DE COLLAHUASI e HITO 60: Bolivia tiene actualmente una carretera en tierra compactada desde UYUNI a Hito 60, y con el estudio para su pavimentación LISTO Y CON LOS RECURSOS APROBADOS PARA SU PAVIMENTACIÓN por parte de CAF por un monto de USD 223 millones de dólares y en etapa de llamar a licitación. En la parte chilena tenemos que pavimentar sólo 22 kms entre el Reten de UJINA (Altos de Mina Collahuasi) al hito 60. Es considerada la principal ruta para las **futuras exportaciones de litio boliviano**, toda vez que los principales yacimientos a explotar se encuentran en el SALAR de UYUNI y su entorno

geográfico, que está frente al HITO 60. Esto permitirá al Puerto de Iquique incrementar la carga de retorno, que hoy es muy baja. Las comunidades de UYUNI–POTOSÍ lo han denominado “Corredor del Litio”.

17.- CONSTRUIR COMPLEJO ADUANERO EN EL LOA. El GORE y la DIRECCIÓN de ADUANAS ya han iniciado conversaciones para cofinanciar este importante proyecto. No sólo para Iquique, sino que para el control de lo que ingresa al resto de Chile por esta frontera aduanera y Fito sanitaria de El LOA.

18.- PEDIR A LA DIRECCIÓN DE FRONTERAS LA APERTURA DEL HITO 41: Con el objeto de que los **operadores turísticos de Tarapacá** puedan ofrecer tours al **Salar de Uyuni, Sucre y Potosí.**

19.- OPERAR ZONA FRANCA DE EXTENSIÓN EN EL AEROPUERTO DIEGO ARACENA DE IQUIQUE: Asignar terrenos aledaños al terminal aéreo y crear un CITY CARGO para mercaderías de importación y reexpedición vía aérea.

20.- APLICAR D.L. N°686/1994 QUE PERMITE VENTA DE COMBUSTIBLE BAJO RÉGIMEN ZOFRI PARA COMBUSTIBLE AÉREO EN AEROPUERTO INTERNACIONAL DIEGO ARACENA DE IQUIQUE

20.1.- DEROGAR RESOLUCIÓN EXENTA N°601 DE 1982, del Servicio de Impuestos Internos, para ventas de combustible de aviación, que obliga al comprador a tener registro de comercio mayorista.

20.2.- PERMITIR LA VENTA, AMPARADO EN EL D.L. 686/1994, que declara Zona Franca de Extensión al Aeropuerto Diego Aracena de Iquique, de **COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN** ya sea **IMPORTADO, NACIONAL O NACIONALIZADO EXENTO DE IVA PARA VUELOS NACIONALES.**

MAURICIO SORIA MACCHIAVELLO
ALCALDE
MUNICIPALIDAD DE IQUIQUE