

*El terminal cerrará el año 2012 con 2,6 millones de toneladas*

El Puerto de Arica cerrará el período 2012 con un movimiento de carga de 2,6 millones de toneladas, de las cuales más del 70% corresponde a mercaderías que entran o salen hacia Bolivia. Y la ambición del terminal chileno del extremo norte es seguir creciendo y captar un mayor porcentaje del comercio internacional de ese país.

El cálculo de la Empresa Portuaria de Arica (EPA) es que el 78% de las exportaciones de Bolivia, y un 67% de sus importaciones utilizan actualmente otros terminales en Perú, Argentina y Brasil.

### **Zona de extensión**

En este escenario, el terminal se prepara para absorber una creciente demanda por utilizar sus instalaciones, la que será impulsada por la habilitación del corredor bioceánico que conectará la costa norte de Chile con el puerto brasileño de Santos, y para ello planifica construir un antepuerto, que constituye la avanzada de lo que será el futuro puerto seco, al que técnicamente se le conoce como Zona de Extensión de la Actividad Portuaria (ZEAP).

Esta última es una iniciativa con un costo estimado de US\$ 10 millones y que permitirá realizar labores de aduana y nacionalización de mercancía, acelerando el envío de productos a sus destinos finales. Se levantará en un terreno de 21 hectáreas ubicado 11 kilómetros al norte de la ciudad, en la zona de entrada al valle de Lluta.

En el marco de ese proyecto mayor, el antepuerto, cuyo costo bordearía los US\$ 3 millones, ocuparía alrededor de 4 hectáreas. Se trata de una obra que tendrá una rápida ejecución: su construcción comenzará durante el primer semestre del próximo año, y deberá estar concluida en un plazo estimado de ocho meses.

Según explican en EPA, estas últimas instalaciones sólo permitirían la llegada y salida de camiones, y no consideraría las labores de carga o descarga de las mercaderías que ingresan o salen a través del terminal.

Este espacio operará como una suerte de megaestacionamiento para camiones, que podrá recibir hasta 240 vehículos de carga simultáneamente. La idea es que su movimiento sea fluido y estos no permanezcan en dicho sitio por más de 48 horas como máximo.

### **Congestión**

En los últimos años, el ingreso al puerto de hasta 400 camiones al día dificultó el tránsito en las calles del centro de Arica. Los problemas de congestión se mejoraron a través de sistemas de turnos y calendarización de horarios de atención, lo que permitió que durante 2012 ya no se vean las filas de hasta 200 vehículos que colapsaron durante 2011 la avenida San Martín.

El antepuerto ayudará a disminuir el paso de vehículos por la ciudad, pero esta medida deberá ser complementada con otras, ya que por el crecimiento anual que tiene el puerto, este nuevo sitio podría verse colapsado en cinco años.

Una de las alternativas que se estudia para mejorar la situación a mediano plazo es trasladar la caleta de pescadores ubicada en el interior del terminal, y que lo divide por la mitad.

## **Seis millones**

de toneladas se estima que podría captar el puerto de Arica en los próximos ocho años. Hoy mueve 2,6 millones de toneladas. 70% de la carga del puerto de Arica es boliviana. El 78% de las exportaciones de ese país utilizan puertos en Perú, Argentina y Brasil.

## **Ilo, el mayor puerto del sur peruano**

El puerto de Ilo, ubicado en el sur de Perú, es visto como el competidor natural para el terminal chileno, ya que es el que se encuentra más cerca de la frontera, y ha mantenido permanentes acercamientos con el gobierno boliviano.

Ilo, cuyo movimiento anual de carga es inferior a las 400 mil toneladas, centra su gestión en las exportaciones pesqueras, especialmente de harina de pescado, de productos industriales provenientes de la minería y también en el movimiento de cargas líquidas, principalmente alcoholes provenientes de Bolivia. Aunque es un terminal pequeño, es respetado desde el lado chileno y se reconoce que es un puerto en propiedad, ya que dispone de un muelle y un espigón para buques de atraque por lado y lado.

Pero la debilidad de Ilo es la gran competencia que tiene al interior de Perú con sus puertos hermanos, dentro de los cuales ocupa una discreta octava posición a nivel nacional, donde los lugares de avanzada son ocupados por Callao y Matarani.

Fuente: El Mercurio, Santiago, a través de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl), revisado el 18-12-12

