



# **PUERTOARICA**

## EMPRESA PORTUARIA ARICA

ESTUDIO INTEGRAL COMERCIO MARÍTIMO  
PARA EL PUERTO DE ARICA”

**TERMINOS DE REFERENCIA**

## Índice

1.	Antecedentes Generales.....	3
1.1	Misión.....	3
1.2	Visión .....	3
2.	Diagnóstico de la situación actual.....	4
2.1	Actividad Marítimo-Portuaria en Arica .....	4
2.2	Contexto Regional .....	5
2.3	Localización geográfica y cobertura del estudio.....	5
2.3.1	Localización Geográfica .....	5
2.3.2	Cobertura del Estudio.....	6
3.	Justificación del Estudio.....	6
4.	Objetivos general y específicos.....	7
4.1.	Objetivo General .....	7
4.2.	Objetivos Específicos .....	7
5.	Identificación y definición de las variables que se deben analizar, desde la perspectiva cuantitativa y/o cualitativa. ....	8
6.	Metodología a utilizar.....	8
6.1	Identificación y descripción de las actividades que considera el estudio .....	9
7.	Políticas Sectoriales, Marco Institucional y Referencias Bibliográficas .....	10
7.1	Políticas nacionales y sectoriales.....	10
7.2	Instrumentos regionales y locales .....	10
7.3	Normativa legal e institucional.....	11
7.4	Política institucional de la Empresa Portuaria Arica (EPA) .....	11
8.	Análisis y referencia de información bibliográfica y estadística .....	11
9.	Identificación de potenciales usuarios de la información .....	11
10.	Perfil del Equipo Consultor .....	12
11.	Plan de Trabajo.....	12
12.	Reuniones Vía Plataforma Digital .....	12
13.	Especificación de Entregables y Plazos .....	12
14.	IDENTIFICACIÓN DE MECANISMOS DE DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN DEL ESTUDIO .....	13
	..... <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
16.	Cronograma de Actividades (Carta Gantt) .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>

## 1. Antecedentes Generales

Empresa Portuaria Arica (EPA) se establece como una entidad fundamental dentro del marco de la economía de la macro región andina y, en particular, del desarrollo de la región de Arica y Parinacota. Creada mediante la Ley N° 19.542 en el año 1997, la EPA fue concebida con el propósito de modernizar el sector portuario estatal, delegando en ella la administración y explotación del Puerto de Arica y sus terminales. Esta estructura jurídica, de propiedad estatal, no solo tiene la responsabilidad de administrar infraestructuras, sino que también juega un rol crucial en el ámbito logístico, contribuyendo al crecimiento económico y social de la región.

### 1.1 Misión

La misión de la Empresa Portuaria Arica define lo que es la EPA en el presente y la razón de su existencia en relación con sus clientes, el medioambiente y comunidad en general, la cual enlaza los valores corporativos que constituyen la columna vertebral de la estrategia.

“Desarrollar el Puerto Arica de manera sostenible, promoviendo su crecimiento de acuerdo con las necesidades de la demanda presente y futura, fortaleciendo su competitividad y gestionando los impactos sobre la ciudad, territorio y medioambiente, logrando al mismo tiempo un adecuado retorno para el Estado”.

### 1.2 Visión

La visión de la Empresa se define a partir de la percepción de los miembros del Directorio, ejecutivos y trabajadores de EPA, en relación con cómo se concibe la organización y hacia dónde se dirige en el futuro.

Ser líderes del desarrollo portuario sostenible de la macro región andina, constituyéndose en un puerto de vanguardia y excelencia, altamente competitivo mediante la flexibilidad e innovación permanente, promoviendo y desarrollando servicios de calidad y acciones de valor compartido en su relación ciudad – puerto, protegiendo la integridad del medio ambiente y la comunidad.

### Roles Estratégicos

Roles	Objetivo de acción
Autoridad Portuaria.	Región vinculada al quehacer portuario, Comité Portuario de Servicios Públicos, Comunidad Portuaria, Consejo Coordinación Ciudad – Puerto, clientes e incumbentes en el sistema portuario.
Principal responsable del desarrollo estratégico de Puerto Arica.	Liderar el desarrollo del puerto en concordancia con el aumento y caracterización de la demanda; así como la generación de nuevos negocios relacionados a la actividad portuaria y el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
Liderar el desarrollo sostenible de la actividad logística portuaria.	Favorecer el desarrollo sostenible del impacto en el entorno de nuestra actividad, promoviendo acciones presentes y futuras de progreso propio y de la comunidad, con un interés recíproco, e impulsando prácticas de cuidado medioambiental, teniendo siempre en consideración a nuestras partes interesadas.
Administrador y supervisor del contrato de concesión y de otros servicios.	Velar por el cumplimiento del contrato, otros servicios y nuevas unidades de negocios.

Roles	Objetivo de acción
Responsable de la administración, supervisión y control de las áreas comunes y no concesionadas.	Optimizar la gestión de las áreas comunes y no concesionadas.
Colaborador en la gestión de los derechos y obligaciones contenidos en los tratados internacionales que aplican a Puerto Arica.	Garantizar el cumplimiento de los aspectos que conciernen a la EPA en el contexto de los tratados internacionales.
Gestor de servicios de calidad, innovación y desarrollo sostenible.	Asegurar la generación de valor para la empresa y sus grupos de interés.

## 2. Diagnóstico de la situación actual

### 2.1 Actividad Marítimo-Portuaria en Arica

El Puerto de Arica, favorecido por una ubicación estratégica en una bahía protegida y aguas calmas que garantizan operaciones continuas, constituye un pilar fundamental para la región de Arica y Parinacota. Dicha región, según datos censales de 2024 alberga una población de 244.569 habitantes, lo que evidencia un crecimiento demográfico significativo del 8.2% con respecto al año 2017.

Se destaca la fuerte concentración poblacional en la comuna de Arica, que abarca un porcentaje relativamente pequeño del territorio regional (8,1%) pero acoge a la gran mayoría de sus habitantes (98,8%). En contraste, las comunas rurales de Putre, Camarones y General Lagos, de menor tamaño poblacional (1.547, 861y 508 habitantes respectivamente), desempeñan un rol vital en la diversidad geográfica y cultural de la región.

El Puerto de Arica, situado en una ubicación geoestratégica en la frontera entre Chile y Perú, ejerce una influencia considerable sobre la economía y la sociedad de la Región de Arica y Parinacota. Su papel como vía de acceso y salida para el comercio boliviano, en virtud del tratado internacional de 1904, forma la columna vertebral de sus operaciones. Este acuerdo, establece un contexto en el que una proporción significativa del tráfico comercial del puerto proviene y se dirige hacia Bolivia, consolidando a Arica como un punto neurálgico en la red de intercambio regional.

Conscientes de su relevancia, Empresa Portuaria Arica ha implementado el Plan Maestro 2025 y Plan Estratégico 2022-2026, que buscan optimizar las operaciones portuarias y maximizar su impacto positivo. Estas políticas se han diseñado, no solo para responder a la demanda comercial, sino también para mitigar los efectos negativos de la actividad portuaria, promoviendo un desarrollo sostenible en el que se reflejen tanto las cifras económicas como el bienestar social.

Durante el año 2023, el puerto alcanzó un hito significativo, transfiriendo más de 3 millones 350 mil toneladas de carga. Este récord se atribuye en gran medida al aumento del comercio exterior de Bolivia y Perú, lo que también se tradujo en un crecimiento en el número de recaladas, alcanzando un total de 330 embarcaciones. Además, la temporada de cruceros, que se extiende de octubre a abril, refleja el potencial turístico de la región, resaltando la dualidad de funciones del puerto como un centro comercial y turístico.

El hinterland del puerto de Arica, sin embargo, es mucho más extenso. Su área de influencia, determinada por su cadena logística y la calidad de los servicios portuarios, abarca no solo a Bolivia, sino también al sur de Perú y el norte de Chile. Este fenómeno refuerza la importancia del Puerto como un Feeder que conecta diferentes economías y realidades sociales, contribuyendo al desarrollo regional y reafirmando su papel en el contexto internacional.

El puerto de Arica no solo es un punto de apoyo comercial para Bolivia, sino un pilar fundamental para la economía de la Región de Arica y Parinacota. Su impacto se siente en múltiples dimensiones: económica, social y cultural, configurando un tejido interdependiente que promueve el desarrollo hacia el futuro.

## 2.2 Contexto Regional

Las exportaciones en la Región de Arica y Parinacota llegaron a MMUSD\$28,4 en marzo de 2025, lo que implicó un ascenso de 13,7% respecto al mismo mes del año anterior. Así lo revela el Boletín de Exportaciones Regionales publicado esta mañana por la Dirección Regional de Arica y Parinacota del Instituto Nacional de Estadísticas (INE).

La actividad portuaria es un motor clave de la economía regional, especialmente por su rol como salida al Pacífico para el comercio boliviano. Es un **puerto estratégico** para el comercio exterior de Bolivia, Perú y el norte de Chile; donde se ha reforzado el compromiso institucional con su desarrollo, como lo demuestra la agenda del Gobernador Regional con actores portuarios.

Los primeros días de febrero del presente año, el Gobernador mediante un recorrido, conoció en detalle las operaciones que se llevan a cabo en la terminal, acompañado por representantes de EPA y TPA y dirigentes sindicales. Además, sostuvo una reunión en la que se abordaron temas clave para la competitividad y eficiencia del puerto, destacando los desafíos y oportunidades para su crecimiento.

El Gobernador Diego Paco enfatizó el papel estratégico del Puerto de Arica en el desarrollo regional y reafirmó su compromiso con el fortalecimiento de la logística y los servicios en la zona: “En nuestra gestión del Gobierno Regional, vamos a seguir potenciando el Puerto de Arica como un eje estratégico. Queremos generar más empleos, mayor desarrollo y producción para todas las familias de Arica y Parinacota. En ese sentido, seguiremos trabajando juntos para avanzar en este objetivo”.

La visita del Gobernador reafirma la importancia del Puerto de Arica en la conexión de Chile con los mercados internacionales y consolida el compromiso de las autoridades y operadores portuarios con su desarrollo y eficiencia en los próximos años.

Actualmente, opera bajo un modelo de concesión (Terminal Puerto Arica - TPA), con servicios logísticos integrados, y en los próximos años, se encuentra en el proceso planeación que llega hasta el año 2044, por lo cual surge la necesidad de dotar al Puerto de Arica de una base estratégica sólida de cara a la licitación del año 2034.

## 2.3 Localización geográfica y cobertura del estudio

### 2.3.1 Localización Geográfica

El estudio se centra en la Región de Arica y Parinacota, específicamente en:

- **Puerto Arica:** ubicado en la ciudad de Arica, en la costa norte de Chile, a orillas del océano Pacífico.
- **ZEAP:** situada a unos 11 km del puerto, en el Parque Industrial Puerta América, cerca del Valle de Lluta. Punto de espera y regulación para camiones en tránsito.

Estas instalaciones forman parte del sistema logístico portuario que conecta con Bolivia y otros países del interior de Sudamérica.

### 2.3.2 Cobertura del Estudio

El estudio puede tener una cobertura multinivel, que incluye:

#### 1. Cobertura Local:

- Ciudad de Arica y su infraestructura portuaria, vial y logística.
- Impacto en la economía local, empleo y servicios.

#### 2. Cobertura Regional:

- Región de Arica y Parinacota
- Relación con zonas industriales y agrícolas de los valles de Lluta y Azapa.
- Conectividad con la ruta 11-CH y el ferrocarril Arica- La Paz.

#### 3. Cobertura Nacional:

- Rol del Puerto de Arica en el sistema portuario chileno.
- Coordinación con políticas nacionales de comercio exterior y transporte.

#### 4. Cobertura Internacional:

- Países usuarios del puerto, especialmente Bolivia (carga en tránsito).
- Potencial conexión con el Corredor Bioceánico (Brasil, Paraguay, Argentina).
- Participación en cadenas logísticas globales hacia Asia y América del Norte.

### 3. Justificación del Estudio

El comercio marítimo ha sido una de las principales actividades económicas de orden mundial a lo largo de los tiempos. Esta actividad de gran impacto ha permitido a muchos Estados autosostenerse, el transporte de mercancías por vía marítima contribuye a elevar la capacidad de producción de un Estado y/o inversionista privado, asimismo genera un impacto socioeconómico de gran relevancia, por los distintos puestos de trabajo que se generan, ya sea en el transporte marítimo, la cadena logística, la infraestructura portuaria, entre otros, elementos que articulados permiten mantener una eficiente actividad comercial, considerando la necesidad de exportar e importar recursos y materias primas indispensables para la producción en distintos rubros comerciales, es así como los países han tomado con determinación y mucha importancia lo relacionado a esta actividad económica.

Por lo anterior, es recurrente encontrar el concepto de transporte marítimo íntimamente relacionado al de Comercio Marítimo, pues este representa una de las actividades principales en este rubro comercial, y es a través del transporte marítimo que se logra concebir el objetivo de exportación e importación a nivel mundial.

Por otro lado, como todo rubro comercial está sujeto a distintos factores de incertidumbre en su crecimiento: la transición energética mundial, las tensiones comerciales entre distintos países potencia, los cuales son las principales economías del mundo, entre otros.

Es así como se puede describir que los escenarios futuros de este rubro comercial son inciertos, por múltiples factores que impactan directa o indirectamente, ya que, al encontrarnos en un mundo globalizado, la interacción en esta actividad es cada vez más dependiente. Chile no está ajeno a estas transformaciones económicas, al ser un país marítimo y depender en gran medida de las exportaciones e importaciones de recursos naturales y de la producción nacional e internacional.

A pesar de las dificultades diplomáticas entre Chile y Bolivia, la actividad portuaria ha crecido de manera sistemática, y los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta son los preferidos por el comercio exterior boliviano. En 2022, Bolivia alcanzó un récord histórico en importaciones provenientes de Chile, superando los 1.400 millones de dólares americanos, con un crecimiento del 126% con relación al 2021.

El Puerto de Arica, como uno de los ejes fundamentales en el desarrollo de la región, al adaptarse a las exigencias del comercio internacional y diversificación de mercados, opera como terminal multipropósito, atendiendo carga boliviana, chilena y del sur peruano con altos estándares de servicio; lo cual lo ha posicionado como un líder en la modernización de actividades portuarias dentro de la Macro región Andina. Esta capacidad de adaptación no solo ha permitido un crecimiento exponencial en las operaciones del puerto, sino que también ha desencadenado un efecto multiplicador en la economía regional.

Por lo anteriormente expuesto, la aplicación de un modelo predictivo validado permitirá anticipar las necesidades logísticas futuras, mientras que el análisis de la expansión del hinterland potenciará la posición del Puerto de Arica como una alternativa competitiva y viable para el comercio exterior. Finalmente, la identificación de oportunidades de inversión en infraestructura se traducirá en mejoras operativas y un fortalecimiento de la competitividad a largo plazo. En resumen, este estudio representa una herramienta fundamental para asegurar el éxito y la sostenibilidad del Puerto de Arica en el futuro.

Este análisis se enfoca en la comprensión profunda de la demanda marítima, abarcando desde la caracterización de los buques y las tipologías portuarias, hasta el análisis de la competencia regional. Los objetivos específicos planteados, que incluyen el diagnóstico operativo actual, la cuantificación y proyección de cargas, la exploración de nuevos mercados, la identificación de oportunidades comerciales, y la evaluación de la infraestructura, entre otros, convergen en la elaboración de un plan estratégico integral.

#### 4. Objetivos general y específicos

##### 4.1. Objetivo General

Determinar el probable escenario de desarrollo del comercio en el ámbito marítimo al 2044, abordando diversas **problemáticas y brechas estructurales** que afectan tanto la eficiencia logística como el desarrollo económico y social de la región.

##### 4.2. Objetivos Específicos

1. Realizar un diagnóstico de la operación histórica, actual y proyectada del transporte marítimo en el Puerto de Arica, e identificar el probable escenario de este en la región al 2044.
2. Realizar un diagnóstico e identificar el probable escenario en cuanto a la infraestructura del Puerto de Arica al 2044.
3. Cuantificar el volumen y tipo de cargas con origen y destino definidos para determinar la factibilidad técnica real de operaciones de embarque y desembarque en el Puerto de Arica. Dicha evaluación debe basarse en un modelo predictivo validado, capaz de proyectar tendencias y necesidades logísticas durante los próximos veinte años.
4. Realizar un análisis exhaustivo de mercados potenciales y la expansión del hinterland tradicional para fortalecer la posición del Puerto de Arica como una alternativa viable para el comercio exterior.
5. Identificación precisa de oportunidades comerciales y la evaluación de su factibilidad logística y económica para optimizar la captación de nuevos flujos de carga y consolidar la competitividad del puerto.

6. Identificar Oportunidades de Inversión: Detectar áreas de oportunidad dentro de la infraestructura portuaria que requieran mejoras o ampliaciones, orientadas a maximizar la eficiencia operativa y la competitividad del puerto.

## 5. Identificación y definición de las variables que se deben analizar, desde la perspectiva cuantitativa y/o cualitativa.

Categoría	Variable	Tipo	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo
Económica	Índice de conectividad marítima	Cuantitativa	Evaluación de rutas actuales	Tendencias de conectividad regional	Proyección de integración global
Económica	Diversificación de mercados de destino	Cualitativa	Análisis de principales socios comerciales	Exploración de nuevos mercados	Consolidación de rutas estratégicas
Económica	Costo logístico por tonelada	Cuantitativa	Comparación con puertos vecinos	Optimización de costos	Reducción estructural de costos logísticos
Operativa	Índice de eficiencia portuaria	Cuantitativa	Medición de tiempos de operación	Benchmarking regional	Automatización avanzada
Operativa	Nivel de digitalización de procesos	Cualitativa	Diagnóstico de sistemas actuales	Implementación de plataformas digitales	Transformación digital completa
Operativa	Frecuencia de recaladas de naves	Cuantitativa	Registro mensual	Tendencias estacionales	Proyecciones de tráfico marítimo
Logística	Capacidad de integración multimodal	Cualitativa	Diagnóstico de infraestructura existente	Proyectos de interconexión	Consolidación de redes logísticas
Logística	Nivel de trazabilidad de la carga	Cualitativa	Evaluación de sistemas actuales	Implementación de tecnologías IoT	Trazabilidad en tiempo real
Ambiental	Impacto Ambiental en el Comercio Marítimo	Cualitativa/ Cuantitativa	Identificación de fuentes de impacto		Medidas generales de mitigación
Social	Percepción ciudadana del puerto	Cualitativa	Encuestas de opinión	Planes de integración puerto-ciudad	Relación sostenible con la comunidad
Social	Participación de mujeres en el sector	Cuantitativa	Diagnóstico de brechas	Programas de inclusión	Equidad de género consolidada
Social	Acceso a formación técnica portuaria	Cuantitativa	Oferta educativa actual	Alianzas con instituciones	Sistema de formación continua
Normativa	Nivel de cumplimiento de normativas OEA/IMO	Cualitativa	Diagnóstico de cumplimiento	Implementación de estándares	Adaptación a nuevas regulaciones
Normativa	Actualización de reglamentos internos	Cualitativa	Revisión normativa	Modernización de reglamentos	Marco normativo adaptativo
Normativa	Participación en acuerdos internacionales	Cualitativa	Diagnóstico de convenios vigentes	Adhesión a nuevos tratados	Liderazgo en gobernanza marítima

Fuente: Elaboración Propia.

Nota: Este es el mínimo de variables a analizar, no obstante, si el consultor considera que se debe agregar o cambiar una variable necesaria para un mejor análisis, mencionarla y modificarla. A su vez, hay que mencionar que la segunda etapa o actualización del estudio se realizara el 2031.

## 6. Metodología a utilizar

La metodología de trabajo será definida por el consultor considerando que debe ser consistente con el cumplimiento de los objetivos y actividades planteadas. Se espera que el equipo consultor sea capaz de

proponer una metodología detallada, que permita presentar de manera didáctica, clara y precisa los análisis y resultados de la consultoría.

Como se ha descrito anteriormente, Empresa Portuaria Arica propone que el estudio se divida en tres etapas: Esta sección es clave, porque permite a quienes evalúan o financien el proyecto entender cómo se obtendrán los resultados y cuán confiables serán. En base a lo anterior, para el Estudio Integral del comercio marítimo para el puerto de Arica, la metodología a utilizar será de tipo mixto (cuantitativo y cualitativo), **estructurada en tres fases:**

- **FASE I:** revisión documental y normativa, recopilación y levantamiento de datos estadísticos del comercio marítimo regional.
- **FASE II:** entrevistas semiestructuradas a actores clave del sector, análisis FODA y benchmarking con puertos similares
- **FASE III:** formulación de recomendaciones estratégicas y conclusiones.

El consultor deberá emplear herramientas metodológicas adecuadas para el análisis cuantitativo y cualitativo del comercio marítimo, incluyendo análisis estadístico, entrevistas a actores clave, revisión normativa y uso de sistemas de información geográfica (SIG), QGIS para visualización geográfica y matrices de evaluación logística, entre otros. Esta metodología permitirá identificar cuellos de botella, oportunidades de mejora y proyecciones de desarrollo portuario. Se valorará el uso de herramientas digitales para la visualización de resultados.

La metodología del presente estudio debe considerar los aspectos sistemáticos para la planificación, implementación, monitoreo, evaluación del uso del recurso, con un enfoque sostenible integrando las dimensiones ambientales, económicas y sociales.

### 6.1 Identificación y descripción de las actividades que considera el estudio

Un **Estudio Integral de Comercio Marítimo** implica una serie de actividades organizadas que permiten analizar, diagnosticar y proyectar el comportamiento del comercio por vía marítima, así como su impacto en el entorno económico, logístico, social y ambiental. A continuación, se identifican y describen las principales actividades a considerar en el presente estudio:

#### I. Revisión documental y normativa:

- **Descripción:** Recopilación y análisis de documentos estratégicos, normativas nacionales e internacionales (IMO, OEA, tratados comerciales).
- **Objetivo:** Entender el marco legal y regulatorio que rige el comercio marítimo.

#### II. Levantamiento de información estadística:

- **Descripción:** Recolección de datos históricos y actuales sobre volúmenes de carga, tipos de mercancías, rutas, tarifas, tiempos de operación, etc.
- **Objetivo:** Establecer una línea base cuantitativa para el análisis.

#### III. Caracterización de la infraestructura portuaria y logística:

- **Descripción:** Evaluación de la capacidad instalada del puerto, patios, ZEAP, conectividad terrestre y ferroviaria.
- **Objetivo:** Identificar fortalezas y limitaciones físicas del sistema portuario.

**IV. Análisis de actores y cadena logística:**

- **Descripción:** Mapeo de los actores involucrados (EPA, aduanas, transportistas, operadores logísticos, exportadores/importadores).
- **Objetivo:** Comprender la dinámica operativa y los flujos de interacción.

**V. Diagnóstico FODA:**

- **Descripción:** Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del comercio marítimo en la región.
- **Objetivo:** Apoyar la toma de decisiones estratégicas.

**VI. Encuestas y entrevistas a actores clave:**

- **Descripción:** Aplicación de instrumentos cualitativos para recoger percepciones, necesidades y propuestas.
- **Objetivo:** Incorporar la visión de los usuarios y operadores del sistema.

**VII. Análisis de impacto económico, social y ambiental:**

- **Descripción:** Evaluación del empleo generado, encadenamientos productivos, beneficios regionales y desafíos sociales.
- **Objetivo:** Medir el valor agregado del comercio marítimo en la economía local y regional.

**VIII. Proyecciones y escenarios futuros:**

- **Descripción:** Modelado de escenarios a corto, mediano y largo plazo considerando variables ambientales y sociales, entre otras.
- **Objetivo:** Anticipar tendencias y preparar estrategias de adaptación.

**IX. Formulación de recomendaciones:**

- **Descripción:** Propuesta de acciones, inversiones, políticas o reformas para mejorar el desempeño del comercio marítimo.
- **Objetivo:** Generar insumos para la planificación estratégica y la toma de decisiones.

**7. Políticas Sectoriales, Marco Institucional y Referencias Bibliográficas**

El presente estudio se alinea con una serie de políticas públicas, marcos normativos y planes estratégicos tanto a nivel nacional como regional, que respaldan su pertinencia y urgencia. Entre los principales instrumentos de planificación y normativa se destacan:

**7.1 Políticas nacionales y sectoriales**

- Estrategia Nacional de Recursos Hídricos 2025.
- Política Nacional de Desarrollo Portuario.
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ODS 9: Industria, innovación e infraestructura).
- Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático.
- Plan Nacional de Eficiencia Energética e Hídrica.

**7.2 Instrumentos regionales y locales**

- Estrategia Regional de Desarrollo de Arica y Parinacota 2021–2030.
- Plan de Acción Regional de Cambio Climático (PARCC).
- Plan Regulador Intercomunal Costero (PRI-Costa).
- Agenda de Sostenibilidad Regional.
- Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) de Arica.

### 7.3 Normativa legal e institucional

- Ley N° 19.542: Moderniza el Sector Portuario Estatal.
- Ley N° 21.455: Ley Marco de Cambio Climático.
- Tratado de paz y amistad de 1904.

### 7.4 Política institucional de la Empresa Portuaria Arica (EPA)

- Plan Estratégico EPA 2022–2026.
- Plan Maestro de Infraestructura 2025.
- Política de Sostenibilidad y Valor Compartido de Empresa Portuaria Arica.
- Calendario Referencial de Inversiones 2025–2029.
- Diagnóstico Ambiental Puerto Arica.
- Estudio de Demanda de Cargas por el Puerto de Arica 2019.

## 8. Análisis y referencia de información bibliográfica y estadística

Para el desarrollo del diagnóstico preliminar y la formulación de los términos de referencia, se consultó bibliografía nacional e internacional, incluyendo estudios técnicos y documentos estratégicos de instituciones relevantes. Algunas de las principales fuentes consultadas fueron:

Título de Estudio o Documento	Autor	Año	Ubicación o Fuente
Plan Maestro EPA	Empresa Portuaria Arica	2023	Documento Institucional
Política Nacional de Desarrollo Portuario	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	2018	<a href="https://www.mtt.gob.cl">https://www.mtt.gob.cl</a>
Plan Estratégico EPA	Empresa Portuaria Arica	2017	Documento Institucional
Informe Anual de Sostenibilidad	Empresa Portuaria Arica	2022	Documento Institucional

## 9. Identificación de potenciales usuarios de la información

**Empresa Portuaria Arica:** En el marco de su lineamiento de eficiencia, competencia y no discriminación entre usuarios, y dado el carácter de uso público de los puertos y terminales, Empresa Portuaria Arica promueve activamente la prestación de servicios de manera continua y permanente, conforme a altos estándares de calidad, en condiciones competitivas y con un trato no discriminatorio hacia sus usuarios.

**Comunidad Logístico-Portuaria:** Con el objetivo de establecer una estrategia que busque reducir las brechas existentes y mejorar la competitividad del Puerto de Arica, posicionándolo nacional e internacionalmente como un organismo al servicio del comercio exterior.

**Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones:** Como responsable de proponer la política sectorial marítimo-portuaria que promueva una ordenación eficiente y la prestación de los diversos elementos que componen estas actividades, así como formular planes, proyectos y programas en el ámbito portuario nacional.

**Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto:** Participan Empresa Portuaria de Arica, Gobierno Regional de Arica y Parinacota, Ilustre Municipalidad de Arica, Seremi de Obras Públicas y Seremi de Transportes y Telecomunicaciones. Atiende todas las intervenciones (urbano-social) que se realizan en el borde costero de la ciudad.

## 10. Perfil del Equipo Consultor

El equipo de trabajo deberá contar a lo menos con:

- Profesional jefe Proyecto **con experiencia en Estudios en Transporte de Carga Marítima y Puertos:** Profesional del área de ingeniería civil industrial, ambiental o similar, con al menos cinco años de experiencia liderando estudios técnicos en temáticas de sustentabilidad o eficiencia de recursos. Será responsable de la coordinación general del estudio, gestión técnica y metodológica, control de calidad de los productos y relación con la contraparte institucional.
- **Especialista con experiencia en Logística Portuaria y Analista Estadísticos:** el equipo de trabajo debe incluir al menos un profesional titulado especialista con experiencia en estimación de modelos de proyección de demanda portuaria y al menos un profesional en Logística Portuaria con experiencia en planificación y evaluación de eficiencia competitiva, comprobable de 5 o más años, acreditable por medio de estudios o proyectos desarrollados en dicho periodo.
- Experiencia del oferente: Listado estudios relacionados.

## 11. Plan de Trabajo

Se considera que, respecto a los requerimientos mínimos del estudio, el Plan de Trabajo a utilizar para su desarrollo, y parte de su propuesta técnica deberá contener lo siguiente:

- a. Programa detallado, indicando actividades y plazos de ejecución por actividad.
- b. Cronograma de trabajo (Carta Gantt – Plazo propuesto), identificando la participación de cada integrante del equipo propuesto (en términos de tiempos y plazos).
- c. Descripción de la forma en que el programa de trabajo irá cumpliendo cada etapa o tarea propuesta, y cómo se van obteniendo los resultados comprometidos.

## 12. Reuniones Vía Plataforma Digital

Se contemplan reuniones de trabajo vía plataforma digital entre Empresa Portuaria Arica y Consultor, en las cuales, debe ser contemplado como mínimo:

- a. Coordinación entre la Consultora y profesionales designados(as) por la Empresa Portuaria Arica, con el fin de aclarar conceptos, alcances de análisis y de los Términos de Referencia.
- b. Se evaluará la cantidad de entrevistas que se realizarán con los entes competentes.
- c. Se deberá informar avances del estudio, de manera de constatar el avance de la consultoría.

## 13. Especificación de Entregables y Plazos

A continuación, se muestra un cuadro – resumen que indica los productos mínimos esperados por actividad a desarrollar:

Fase	Producto Mínimo	Informe	Plazo
Fase I	Levantamiento y Análisis de Información Estadísticas	Informe Avance 1	4 semanas
Fase II	Análisis Impactos Sociales, Económicos y Medioambientales. Diagnóstico FODA.	Informe Avance 2	4 semanas
Fase III	Proyecciones Futuras Formulación de Recomendación Conclusiones	Informe Avance 3	8 semanas

Para ambas Etapas se debe considerar:

- Fase I:** Elaborar y presentar un **Informe de Avance 1** dentro de las 4 semanas corridas siguientes de iniciado el Contrato, el que debe contener detalle de las actividades asociadas a la Fase.
- Fase II:** Elaborar y presentar un **Informe de Avance 2** dentro de 4 semanas corridas seguidas con observaciones subsanadas de la Fase I.
- Fase III:** Elaborar y presentar un **Informe de Avance 3** dentro de las 8 semanas corridas correspondientes, de iniciado el Contrato, y deberá contener observaciones subsanadas el detalle de la Fase II.

Los informes deben ser entregados en una copia dura con su correspondiente respaldo digital. Paralelamente, deben contener los resúmenes ejecutivos correspondientes y en sus anexos las bases de datos y fuentes que sustenten la información proporcionada, incluyendo las actas y/o contenidos de las entrevistas realizadas.

#### 14. IDENTIFICACIÓN DE MECANISMOS DE DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN DEL ESTUDIO

En la presente etapa de diagnóstico, se contempla como contraparte técnica de este Estudio la Gerencia de Concesiones y Logística de Empresa Portuaria Arica.

El equipo consultor deberá ejecutar el trabajo de manera coordinada con la contraparte técnica que Empresa Portuaria Arica designará para este estudio. En todo momento el equipo consultor, deberá responder a los requerimientos de información, de avance de trabajo, reuniones y otros, que le solicite la contraparte técnica quien deberá participar directamente de las Fases I, II y III.