

FORMULARIO POSTULACIÓN
ETAPA DE VALIDACIÓN ESTRATÉGICA

I. DATOS GENERALES DEL PROYECTO

NOMBRE DEL PROYECTO	ARICA; PLATAFORMA LOGISTICA PARA LA MACRORREGION ANDINA
CÓDIGO SGP	22PTI-229360
REGIÓN	Arica y Parinacota
PROVINCIAS	Provincia de Arica y Provincia de Parinacota
COMUNAS DE INTERVENCIÓN	Arica, Putre, Camarones y General Lagos.
SECTOR ECONÓMICO	Transporte, logística, almacenamiento y serv. conexos
CADENA DE VALOR A INTERVENIR	Transporte marítimo, aéreo y ferroviario
Nº POTENCIAL DE POBLACIÓN BENEFICIARIA ¹	100 empresas
MODALIDAD DE ADMINISTRACIÓN	Con agente operador intermediario
FUENTE DE FINANCIAMIENTO	FNDR
DIRECCIÓN REGIONAL/CDPR RESPONSABLE	DR Región de Arica y Parinacota
EJECUTIVO REGIONAL RESPONSABLE	Roberto Herrera Riquelme

II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

1. RESUMEN EJECUTIVO (máximo 1 página)

Señale el objetivo del PTI, características del territorio, de la o las cadenas de valor pertinentes y el foco de trabajo que el PTI validará en esta etapa como oportunidad de escalamiento competitivo.

El objetivo del PTI es diseñar y validar un modelo de gestión territorial, que permita coordinar y articular un conjunto acciones e iniciativas en el territorio de la región de Arica y Parinacota que fortalezcan las oportunidades para convertir a la región en una plataforma de servicios logísticos de alto estándar en la costa Pacífico.

La característica distintiva y vocación productiva de la región de Arica y Parinacota y en particular de la ciudad de Arica como ciudad-puerto y plataforma logística, es su condición de región bifronteriza (Perú y Bolivia), y por otro lado también caracteriza a esta región el hecho que mantiene dos tratados, uno con Perú (año 1.929) y otro con Bolivia (año 1.904) mediante los cuales, entre otras cosas, se garantizan a estos países situaciones ventajosas desde el punto de vista comercial en el uso del puerto de Arica.

El movimiento de cargas a través del puerto de Arica siempre ha sido un motor de desarrollo productivo de la región, desde la época en que se embarcaba la plata y el oro hacia España hasta hoy, la especial ubicación geográfica ha hecho de Arica un sitio de cargas en tránsito desde y hacia la macrorregión. Este rol histórico se ha visto potenciado en los últimos años por una economía boliviana creciente y una economía peruana cada vez más activa y competitiva, en ambos casos, pero en particular el de Bolivia, Arica representa es un actor importante para su comercio exterior.

¹ Indicar el número potencial de empresas y/o personas naturales que se espera atender (directa o indirectamente) con las actividades del programa.



El creciente incremento de las cargas que moviliza el puerto de Arica genera presiones no solo sobre el sistema portuario y sus cadenas de valor y servicio, también generar externalidades para la ciudad de Arica las que no siempre son positivas y la región debe lidiar con el desarrollo de múltiples ejes productivos que compiten por el mismo espacio (ciudad) como por ejemplo el turismo y el desarrollo urbano los que requieren de una coordinación y articulación adecuadas para un crecimiento armónico.

Las otras plataformas de transferencia de carga en la región son el Aeropuerto Internacional Chacalluta, el que ha tenido un discreto desempeño en el movimiento de cargas fundamentalmente porque desde hace varios años dejó de operar vuelos internacionales, sin embargo, aún mantiene un flujo de cargas internas además del flujo de pasajeros, que lo sitúan dentro del ranquin de aeropuertos con mayor movimiento interno en operaciones y carga. Por otro lado, la región tiene dos ferrocarriles, uno a Perú operado por el Gobierno Regional de Tacna – Perú y el otro a Bolivia operado en el tramo chileno por la Empresa de Ferrocarril Arica a La Paz (FCALP) dependiente de EFE y en el tramo boliviano de la línea por la empresa Ferroviaria Andina S.A., ambos ferrocarriles en la actualidad sin operaciones relevantes, pero ambos con proyectos de operación hacia los países vecinos.

Una de las características de la región es que es una zona multiplataformas, por ejemplo, otra plataforma relevante y que este PTI no abordara pero que es parte de la oferta logística de la región, es la importante conexión de cables de Fibra óptica marinos existentes, a la región llegan tres cables submarinos; el SAM-1, el Prat, y el Mistral, haciéndola después de la región de Valparaíso la región con mayor capacidad de Chile.

Por todo lo anterior las **cadenas de valor que se abordaran** son las referidas a la carga marítima origen destino Perú y Bolivia, la que se transporta fundamentalmente por vía terrestre, Además, las cadenas asociadas a la carga aérea nacional y también la de las economías vecinas, y por último los flujos de transporte de carga que ambos ferrocarriles pueden movilizar y que son un factor importante para la competitividad, así como regulador de precios.

El foco del PTI en la presente etapa de Validación estará en la identificación y caracterización de las ventajas competitivas de la región de Arica y Parinacota en su rol de plataforma de comercio internacional con especial atención al mercado del sur del Perú y las brechas y carencias para que éstas se desarrollen de manera adecuada.

2. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS DEL PROYECTO

HIPÓTESIS (Indique la hipótesis que se validará en esta etapa)	
Existe en los servicios al comercio internacional presentes en la región a través de su infraestructura de conectividad habilitante, la oportunidad de incrementar el valor agregado de los procesos logísticos de estas cargas provenientes o con destino a la macrorregión andina (sur del Perú, Bolivia y norte de Chile), brindando más y mejores servicios a las cargas, a través de una gestión inteligente de la oferta de servicios y la articulación de los distintos actores de la logística.	
GENERAL (Indique el objetivo general de la etapa) ²	
Actualización y levantamiento de información de base que permita el diseño e implementación de un conjunto de acciones público-privadas que permitan ampliar, mejorar y sofisticar los servicios asociados a las cadenas de valor del comercio internacional que transita y que tiene potencial de captura por la región, con especial énfasis en las cadenas de frío asociadas a las cargas agropecuarias, de pesca y acuicultura existentes en la macrorregión, así como en los servicios de almacenaje, manipulación, procesamiento y distribución asociados a normativa y acuerdos comerciales vigentes.	
ESPECÍFICOS (Indique los productos a obtener que validarán la hipótesis de agregación de valor y que serán insumo para la ejecución del PTI) ³	
OE 1	Elaborar el mapa de actores en el territorio y su relevancia e implicación en las cadenas de valor.

² Objetivo general: Resultado esperado (meta final), expresado en términos de desarrollo económico al que se espera que el proyecto o programa contribuya. El objetivo del proyecto debe responder al qué y al para qué del proyecto.

³ Objetivos Específicos: Son los productos o componentes que se requieren para cumplir el objetivo general. Hay que recordar que los objetivos tienen que ver con identificar, desarrollar, validar, priorizar u otra línea de acción necesaria para el cumplimiento del objetivo. Por ejemplo: Identificar y priorizar la Cartera de Iniciativas de Inversión (Fomento productivo y pilitantes)



OE 2	Identificación de las principales brechas del sector relacionadas entre otras a la coordinación y articulación de los sectores público y privado.
OE 3	Caracterización de los modelos de negocio asociados a las cadenas de valor (familias logísticas) mas atractivas para la región.
OE 4	Elaborar un plan de acción que contenga una priorización de mercados e inversiones asociadas, que contribuyan al escalamiento competitivo y reducción de brechas

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO (Máximo 3 páginas)

1. ESTRATEGIA TERRITORIAL

Justifique por qué el proyecto es relevante para el desarrollo de la región, del sector o territorio en que interviene, señalando:

a. Indique la relación del proyecto con la estrategia de desarrollo económico regional o local (sector/ territorio) y señale cómo esta iniciativa contribuiría a la agregación de valor y la oportunidad que se visualiza de impacto estratégico:

El PTI Arica Plataforma Logística para la Macrorregión Andina, se enmarca en la Estrategia Regional de Desarrollo 2017-2030 (ERD), pues ésta define tres sectores productivos estratégicos, la Agricultura tecnológica, el Turismo de intereses especiales y la Plataforma Logística, los que están incorporados en los aspectos a desarrollar para mejorar la competitividad regional. En particular la ERD identifica la baja productividad, como una de las barreras para el desarrollo humano en la región, y entre los nudos críticos de ésta se indican:

- Potencialidades económicas territoriales insuficientemente aprovechadas.
- Insuficiencias en las condiciones para la competitividad, Infraestructura, Innovación y tecnología.
- **Infraestructura logística insuficiente.**
- Falta de fortalecimiento de las actividades productivas rurales.
- Desarrollo de Energías Renovables no convencionales.
- Insuficiente apoyo a las capacidades emprendedoras.
- **Déficit de capital humano avanzado.**
- Falta infraestructura turística.
- **Insuficiente vinculación internacional para el desarrollo regional**

Adicionalmente la Estrategia Regional de Innovación, que está en línea con la ERD, indica de manera ya más explícita que una de las áreas de especialización inteligente de la regio es el **HUB TRANSFRONTERIZO**, identificando a la *Plataforma Logística trinacional*, al *Almacenamiento y distribución* y al *Hub de Servicios* como los nichos de especialización a desarrollar. El PTI se hace cargo de la iniciativa de la hoja de ruta regional que tiene que ver con este Hub Transfronterizo que propone el “Desarrollo de una gobernanza estable y un plan de trabajo macro zonal y transfronterizo en el ámbito logístico”.

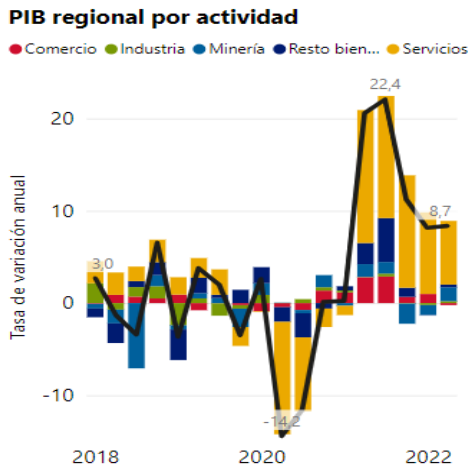


Fuente: GORE Arica y Parinacota



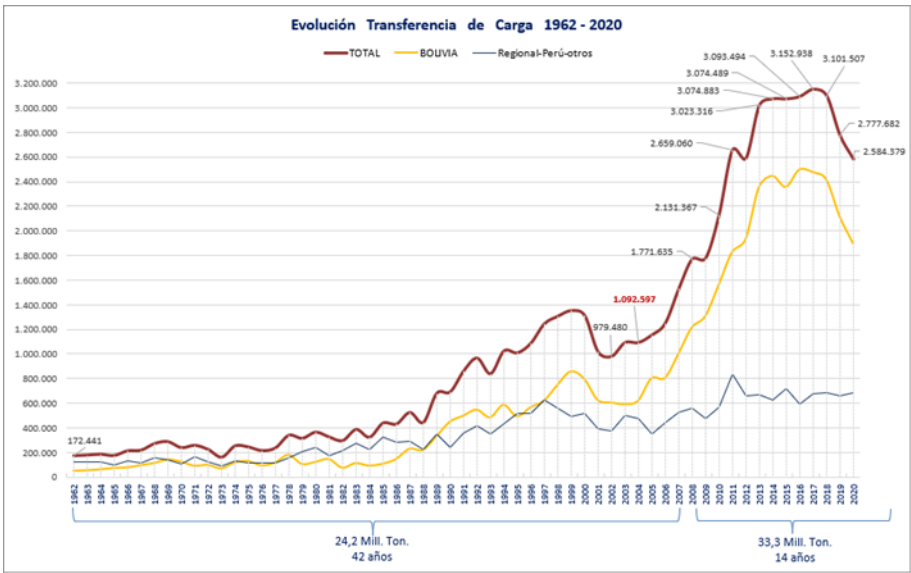
b. Indique el nivel de desarrollo del sector y/o industria en el territorio:

La industria logística es muy relevante a nivel regional y constituye una de las actividades productivas y de servicios relevante, y como parte de ella a los sectores transporte y comercio que explican una parte importante del PIB regional.



Fuente: Banco Central de Chile e Instituto Nacional de estadísticas

En este contexto, el de la industria logística, el puerto de Arica como principal plataforma de transferencia de cargas dan cuenta de una tendencia creciente, salvo el periodo de pandemia, de crecimiento en el movimiento de importación y exportación de cargas hacia el macrorregión, con un fuerte componente de Bolivia en ese total.



El puerto de Arica, dada su característica de ser garante de dos tratados de Paz y Amistad, de los años 1904 y 1929, con los países vecinos debe tener la capacidad de operar distintos tipos de cargas, teniendo la mayor participación la carga contenerizada que paso de un 65% de participación en el decenio 200-2009 a un 75% en el decenio 210-2019, como se muestra en el siguiente grafico;

Carga transferida (t), participación (%) tasa anual (%), por tipo de carga

TIPO DE CARGA	DECENIO 2000- 2009			DECENIO 2010- 2019		
	Ton. Acumulado	Particip.	Tasa anual	Ton. Acumulado	Particip.	Tasa anual
CTR	8.484.883	65%	8%	20.775.565	72%	4%
GRANEL	3.293.779	25%	6%	6.161.968	21%	4%
FRACCIONADA	1.198.019	9%	-13%	1.742.033	6%	6%
TOTAL	12.976.681	100%	4%	28.679.566	100%	3%

Fuente: Empresa Portuaria de Arica (EPA)



Por otra parte el aeropuerto internacional Chacalluta, es una plataforma importante para la región, aun cuando en el contexto país la carga aérea nacional siempre ha sido muy menor respecto de la internacional, por ejemplo, el año 2019 la carga internacional llego al 92.5%del total, mientras que la nacional solo el 7.5% y dentro de ella el aeropuerto de Chacalluta tiene una participación baja 4.3%, aunque dentro de las primeras del país (7), lo que muestra un nivel de desarrollo de las funciones de transferencia de carga, situación severamente golpeada por el efecto de la pandemia y de la nueva concesión que ha implicado condiciones operacionales complejas mientas se concretan las inversiones comprometidas en ésta.

Principales Rutas nacionales de transporte de carga 2020

Ruta		Carga (ton)	Part.	Var.
Santiago	Punta Arenas	12.602	42,2%	62,6%
Santiago	Isla de Pascua	4.779	16,0%	-41,8%
Santiago	Iquique	2.719	9,1%	-22,5%
Santiago	Antofagasta	2.262	7,6%	-22,0%
Santiago	Puerto Montt	2.036	6,8%	-27,7%
Santiago	Balmaceda	1.399	4,7%	-1,1%
Santiago	Arica	1.289	4,3%	-45,1%
Santiago	Concepción	1.050	3,5%	-59,3%
Santiago	Calama	704	2,4%	-43,1%
Puerto Montt	Punta Arenas	598	2,0%	-45,7%
Otras		58	0,2%	

Fuente: Anuario Tráfico Aéreo 2020, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Las otras dos plataformas regionales que tienen desarrollo en la transferencia por la región son por una parte los ferrocarriles, uno de administración y propiedad de Chile el Ferrocarril Arica a La Paz y el otro de propiedad peruana el Ferrocarril Arica-Tacna. Y la otra plataforma son los Cables Marinos de Fibra Óptica, Arica tiene tres (Prat, Mistral y Sam-1)



Fuente: TeleGeography, <https://www.submarinecablemap.com/>

2. DESARROLLO DE LA CADENA DE VALOR

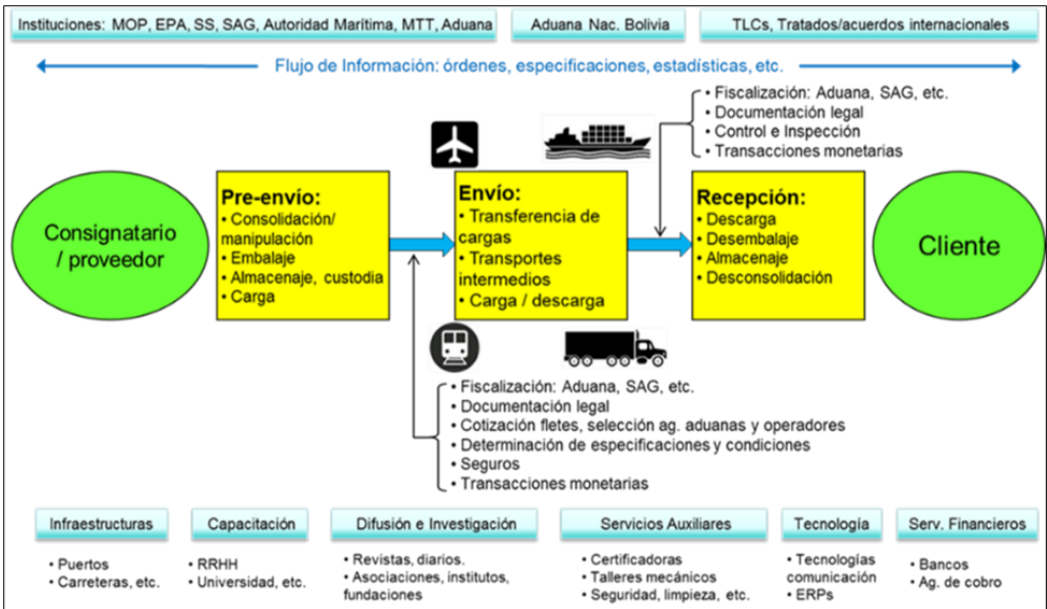
Describe las características de la o las cadenas de valor en el territorio, de los procesos productivos relevantes en la agregación de valor, señalando:

- a. Caracterice e diagnostique la cadena de valor en la que incidirá el PTI, señalando donde el proyecto puede agregar valor en su ejecución:

La industria logística de la región de Arica y Parinacota opera de la misma manera que en el resto de Chile para las cargas nacionales de importación como de exportación, pero en la región existe un volumen mucho más significativo de cargas que ocupan la modalidad de *Cargas en Transito* desde o hacia terceros países, y ésta es la principal modalidad de operación que tiene el puerto de Arica, siendo el puerto que más la realiza en Chile, explicando entre un 70 a 80% del volumen de carga movilizad por el puerto, sirviendo fundamentalmente para



las cargas de importación y exportación de Bolivia , así como también en un porcentaje menor a las cargas origen destino Perú, en este último caso además con menos organismos extranjeros operando en territorio nacional, solo ENAPU a cargo de las cargas en tránsito por el sitio N°7 al servicio del Perú, en tanto que en el caso boliviano operan la Aduana Boliviana, ASPB y organizaciones de transportistas bolivianos que tienen el monopolio de esas cargas en tránsito. Lo descrito se presenta en el siguiente mapa o esquema de la logística regional:



En el sentido antes expuesto y desde el punto de vista operacional en Arica tenemos los siguientes servicios:

- **Transporte:** Terrestre, marítimo, Aéreo y Digital
- **Almacenamiento y distribución:** Terminales de carga portuario y aéreo, Parques industriales, Patios de camiones, Centro de exportación y Zona Franca Industrial, Recintos extraportuarios.
- **Operación de plataformas de transferencia de carga:** Concesionarios de Puerto y Aeropuerto, agentes de naves, Forwarders, Agentes de carga.
- **Servicios al comercio internacional:** Bancos, Empresas de seguros, Empresas certificadoras, Agentes de Aduanas.
- **Facilitación e inteligencia de mercados:** Organismos públicos promotores, organizaciones empresariales de comercio exterior, entre otros
- **Otros servicios:** Ocio y entretenimiento (alimentación, alojamiento y comercio)

La implementación del presente PTI tiene a diferencia de la iniciativa LOGARIC, desarrollada con foco en Bolivia y apoyada por la UE en la región, un foco en el mercado peruano que es hoy significativamente menor y tiene requerimientos distintos a los flujos de Bolivia, como por ejemplo no existe captura de transporte y sin embargo se debe realizar un trabajo con el mercado peruano para lograr que prestadores de transporte de ambos países puedan operar de manera fluida desde y hacia Arica, por otra parte dada la cercanía de la región de Tacna y de la existencia de actores vinculados al comercio internacional como la Zona Franca de Tacna (ZofraTacna), una diferencia importante es que se debe lograr un trabajo que vincule la oferta peruana de Tacna y la convierta en complementaria y viceversa a los servicios logísticos proporcionados desde la región de Arica. Es en estos aspectos específicos donde **el PTI focalizará los esfuerzos, incrementando el volumen y valor de la carga peruana, por una parte, pero además otro foco relevante del trabajo de este PTI será la vinculación de estos flujos de comercio internacional con el sector productivo regional, incorporando a los actores locales para incrementar la cantidad y calidad de los servicios a las cargas proporcionados en el territorio de la región.**

b. Refiérase en particular a los siguientes temas y especifique si el proyecto pudiera focalizar su accionar en ellos:

- **Posibles encadenamientos productivos:**

La Plataforma Logística requiere de la necesaria incorporación de valor a través de encadenamientos productivos, es así que podemos identificar productos asociados a la agroindustria, a la madera tropical, a la minería y otros commodities existentes en la macrorregión como susceptibles de encadenar productivamente por la necesidad de continuidad de condiciones de transporte, como las cadenas de frío, y por otro lado encadenamientos productivos que tienen relación con el acceso a mercados en mejores condiciones, por ejemplo el Tratado Comercial de la Alianza del Pacífico para el caso del sur peruano y los otros acuerdos en el caso de los productos con origen Bolivia.

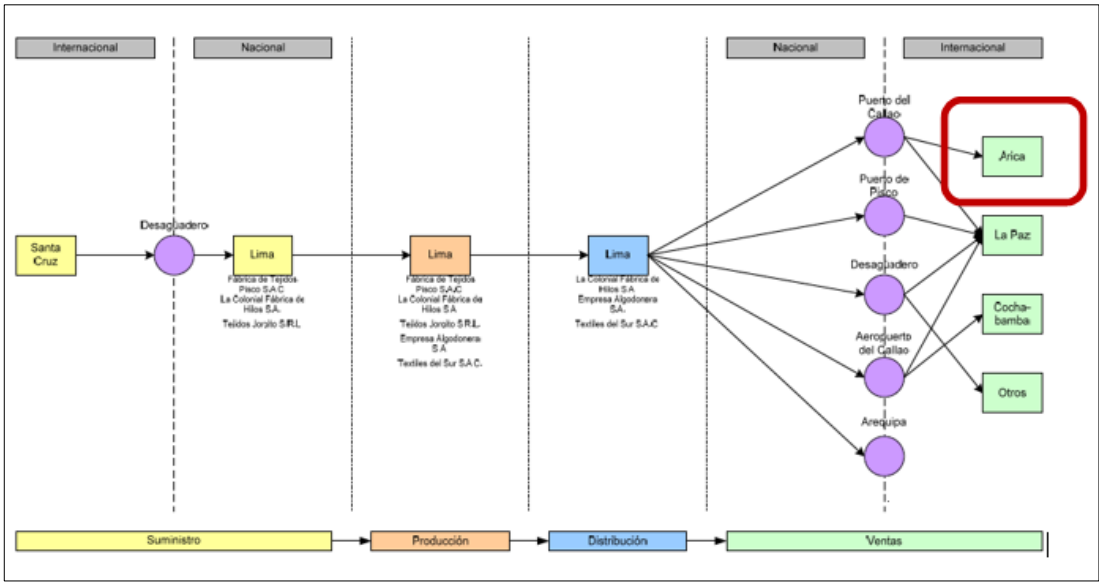




Fuente: IIRSA, grupo 5, Salida Pacífico Eje Interoceánico Central

Existen varios estudios y trabajos de organismos nacionales y multilaterales que abordan la temática de la agregación de valor a las exportaciones de nuestros países, utilizando las ventajas y condiciones que presentan las plataformas de intercambio, así como los instrumentos o los tratados y acuerdos de comercio internacional con el propósito de capturar valor en el comercio internacional y no solo exportar materias primas. Un ejemplo de esto a continuación con el trabajo del IIRSA/COSIPLAN.

Cadena productiva de algodón-hilado de algodón



Fuente: Análisis del potencial de integración productiva y desarrollo de servicios logísticos de valor agregado. BID-IIRSA





Fuente: Análisis del potencial de integración productiva y desarrollo de servicios logísticos de valor agregado. BID-IIRSA

Esta visión, del Banco Interamericano de Desarrollo en asociación con la Corporación Andina de Fomento y el FONPLATA, reconoce la importancia de la construcción y operación de las plataformas logísticas de comercio y que además éstas conversen y operen de manera coordinada. Un ejemplo de ello es el trabajo que desarrollo el BID, el que requiere necesariamente de una actualización y posiblemente un nuevo enfoque mas asociado a las actuales condiciones que hablan de fletes elevados, restricciones sanitarias y una economía que requiere de mayores niveles de seguridad en las cadenas de suministro.

Proyectos de plataformas logísticas

En el AI existen tres proyectos de implementación de plataformas logísticas:

- Puerto Seco de Oruro (Bolivia)**
 - Enfocado como punto de quiebre de carga de importaciones y exportaciones bolivianas, lo que facilitará el tránsito de mercaderías hacia el Pacífico y optimizará el abastecimiento y distribución de productos en Bolivia.
- Plataforma Logística de la Región de Arica y Parinacota (Chile)**
 - Destinado a brindar soporte a la actividad portuaria al ofrecer espacios de almacenamiento, servicios de consolidación y desconsolidación de importaciones y exportaciones y manejo de mercaderías en tránsito.
- Plataforma de Distribución Urbana de Arequipa (Perú)**
 - Orientada principalmente a la distribución urbana de mercaderías. Los usuarios principales son distribuidores de productos de consumo masivo, cadenas de supermercados, operadores logísticos y empresas de transporte.

Fuente: Análisis del potencial de integración productiva y desarrollo de servicios logísticos de valor agregado. BID-IIRSA

• **Cartera de productos/servicios:**

La cartera de productos y servicios la entenderemos en la región como la definió en su momento el BID (*Análisis del potencial de integración productiva y desarrollo de servicios logísticos de valor agregado*), en dos grandes categorías:

Primero en productos y servicios de la Integración Productiva Regional (IPR), que se define como el proceso de mayor especialización productiva de los países que la integran, en este caso Perú, Bolivia y Chile, y se da por medio de la creación y fortalecimiento de vínculos productivos hacia a tras y/o hacia adelante, de la Plataforma de Transferencia de cargas- Arica, en cadenas productivas cuyos eslabones están situados en uno o más países.



En segundo término, tenemos los Servicios Logísticos de Valor Agregado (SLVA), que se definen como el conjunto de operaciones que agregan valor comercial, sin modificar la naturaleza del producto, y que van más allá del transporte y almacenaje, se entenderá por SLVA cuando las operaciones no son consustanciales con la cadena productiva (logística dedicada) y se aplican a distintas familias de productos que comparten infraestructura y servicios (logística diversificada).

Por lo tanto, la cartera regional se construirá de procesos productivos con importación o exportación de productos de una naturaleza distinta a las mercaderías de ingreso y por otra parte a la suma de servicios a la carga que transita por la plataforma y que requiere de condiciones y procesos particulares para su correcta comercialización.

- **Oportunidades de mercado:**

1.- Cadenas de frío: este es un componente importante de la nueva fase de diseño de la Plataforma logística de Arica, la que pasó de una orientación fuertemente marcada por el mercado boliviano de importación y exportación a un enfoque hacia una creciente industria agroexportadora peruana que requiere cadenas de frío para su desarrollo, es tal así que como ejemplo este año en la vecina ciudad de Tacna, en la ZofraTacna se acaba de inaugurar un packing de frío con el propósito de articular la oferta exportadora de la región de Tacna (granadas, paltas y naranjas) la cual tendrá una salida por el puerto de Arica, inversión peruana de la empresa Evergreen Agro (EGA).



En el caso del sur peruano algunos informes de inteligencia de negocios esperan que el mercado logístico de carga como el de Mordor Intelligence del 2020, el cual indica que: *“Se espera que el mercado peruano de carga y logística sea testigo de una tasa compuesta anual de 7,4 % durante el período previsto de 2020-2025. La logística peruana se ve jalada por los sobrecostos logísticos, el aumento de los precios finales y la pérdida de competitividad.....*

- *Las agroexportaciones son el segundo generador de divisas para el Perú. Desde el año 2000, sus cifras de exportación han experimentado un incremento exponencial, pasando de USD 700 millones a USD 7 mil millones, posicionándose así como un aliado comercial clave para los mercados internacionales. Perú busca aumentar sus exportaciones agrícolas a USD 10 mil millones en 2021 desde USD 7,5 mil millones en 2019, ya que el gobierno planea aumentar la competencia contra países como México.*
- *En 2019, los envíos de frutas y hortalizas del Perú representaron el 74,2% del total de las exportaciones agroindustriales no tradicionales; estas cifras aumentaron un 10,8% y un 2,9%, respectivamente. Las exportaciones de aguacate crecieron a USD 741 millones (+3%), seguidas de arándanos con cifras superiores a USD 733 millones (+54%) y uvas con una cifra total exportada de USD 599 millones (+11%). Otros productos agroalimentarios que destacaron el crecimiento de sus exportaciones en 2019 fueron los espárragos frescos, que alcanzaron USD 349 millones (+3%), y las cebollas, con USD 76 millones (+23%).*
- *A medida que aumentan las exportaciones agrícolas, la demanda de operaciones logísticas crecerá aún más desde el sector agrícola.”*

En tal sentido el sur peruano tiene un potencial agroexportador que requiere cadenas de frío para su operación y el puerto de Arica o la Plataforma logística de Arica es una de las salidas naturales a esas producciones de exportación.



2.- Servicios de agregación de valor, encadenamientos productivos: Los encadenamientos productivos son una de las actividades que se espera se produzcan producto de diversas instancias de colaboración como por ejemplo el Tratado de la Alianza del Pacífico (AP), el que incluye a *Chile, Perú, Colombia y México*, en este sentido la AP realizó un estudio de encadenamientos productivos en virtud de los Acuerdos comerciales vigentes con los mercados priorizados: China, Japón, Corea y Tailandia., el que concluyo entre otras cosas lo siguiente:

- En general, los ejemplos de potenciales encadenamientos productivos encontrados se concentran principalmente en sectores de **agro alimentos, alimentos procesados**, petroquímicos y farmacéuticos. Esto se explica por las estructuras productivas y las matrices exportadoras de cada uno de los países de la AP.
- Se recomienda la **realización de una segunda fase en la que se prioricen algunos sectores y productos** para utilizar este modelo de negocios, lo que permitiría avanzar hacia la identificación de potenciales encadenamientos productivos en sectores y productos estratégicos para países de la AP.
- También se recomienda **incorporar el análisis de las normas sanitarias y fitosanitarias**, obstáculos técnicos al comercio, cuotas de importación, las ventajas comparativas reveladas, la intensidad de importación, entre otros, así como incorporar el sector de los servicios.

3.- Servicios de comercio exterior:

El estudio *“Reducir los costos del comercio con miras a un inclusivo y sostenible (OCDE, OMC 2016)*, indica que *“Los costos del comercio son tan importantes en los servicios como en los mercados de mercancías y, de hecho, puede ser incluso cuantitativamente más importantes. Además, entre ambos tipos de costos tiene lugar complejas interacciones. El desarrollo del comercio electrónico, junto con los servicios de entrega urgente, ofrece nuevas vías al mercado mundial, en las que la distancia tal vez no es una característica tan determinante de la estructura del comercio”*.

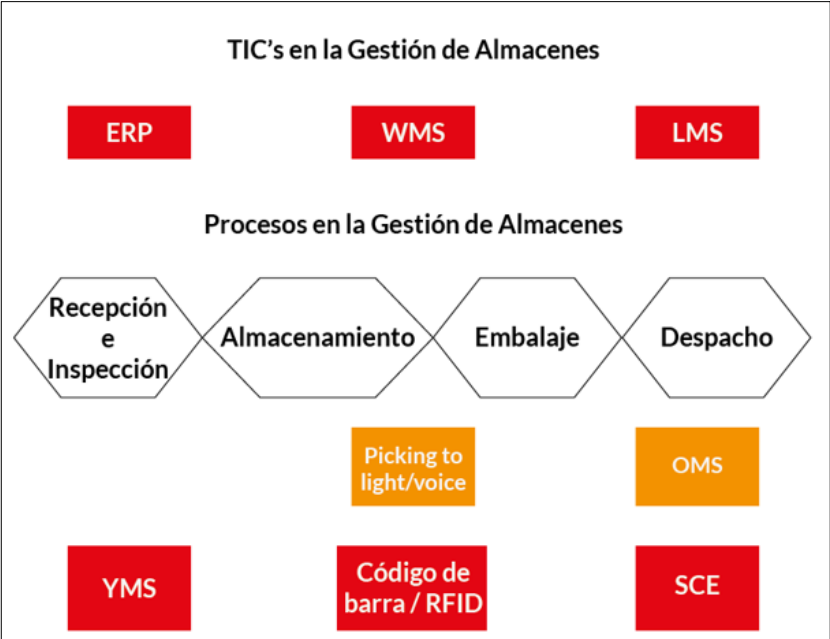
En este sentido el Ministerio de Hacienda ha desarrollado un trabajo con el propósito de potenciar la exportación de servicios como un nuevo eje de crecimiento impulsado una serie de acciones relacionadas a la facilitación del comercio de servicios, la aclaración del tratamiento tributario y la articulación de los instrumentos de apoyo y fomento del sector, este trabajo se institucionalizó por Decreto Supremo en agosto de 2016, dando vida al Comité Técnico Público Privado de Exportación de Servicios.

El comercio transfronterizo que se desarrolla por la región de Arica es básicamente de bienes, siendo los servicios un área interesante de explorar y desarrollar dado que desde Chile y Arica en particular podría desarrollar algunos servicios donde el mercado chileno tiene un buen nivel de desarrollo como Banca, Telecomunicaciones, entre otros.

- **Oportunidades de incorporación de tecnologías:**

La tecnología ocupa un lugar importante en todos los servicios logísticos ya que la calidad del servicio depende entre otras cosas de la información asociada al proceso, así desde las tecnologías que se ocupan del control de stocks como los sistemas de inventarios a los sistemas de planeamiento MRP (Material Requirements Planning). Como por otro lado, una infinidad de tecnologías asociadas a la cadena de suministros para mejorar el intercambio de información, donde hay múltiples oportunidades de mejoras e integración de tecnologías como por ejemplo las que tiene a nivel interno la operación del puerto de Arica mediante los softwares de TPA. Un proyecto declarado explícitamente por el puerto, empresa pública como privada, son las tecnologías se asocia a los sistemas RFID, donde ambos tienen en ejecución un proyecto y están su uso por los distintos actores de la cadena.





Fuente: <https://www.evaluandoerp.com/>

• **Oportunidades de escalamiento competitivo de carácter productivo y/o habilitante:**

Para seguir avanzando en el proceso de mejora de oportunidades de la Región, se deben seguir generando condiciones de manera de que el ecosistema regional, genere espacios de trabajo colaborativo. Existen muchas oportunidades de escalamiento, **las áreas de respaldo** de las plataformas de transferencia (puerto y aeropuerto) es un nicho donde hay desarrollos regionales pero claramente insuficientes, en este ámbito existen ofertas como la de la Empresa portuaria de Arica-EPA, la que tiene una ZEAP (*Zona de Extensión de Actividad Portuaria*) ubicada en la intersección de las carreteras internacionales a Perú y Bolivia y donde se encuentra operando un centro de despacho de cargas y además se encuentran habilitando nuevos espacios para actividades de agregación de valor a las cargas. Otra oferta existente es un recinto Extraportuario denominado *Almacén Extraportuario Hansen*, el que opera en condición de zona primaria, también existe un *Centro de Exportación* que opera la empresa SOPRODI que en la práctica constituye una zona franca comercial con ciertas restricciones fundamentalmente de origen de mercaderías y por último la misma Zona franca de Iquique-ZOFRI mantiene en operación en Arica un régimen de Zona Franca Industrial y un Parque Industrial, ambos negocios en operación y en búsqueda de más usuarios/operadores. Todas estas áreas antes descritas se encuentran en operación y sin embargo existe espacio para otras y para agregación de más y mejores servicios en ellas. Otra oportunidad de escalamiento tiene que ver con los **modelos de gestión del comercio internacional** y la oportunidad de integrar oferta de productos y demanda de mercado desde una macrorregión compuesta por las regiones del sur peruano de Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa, por Bolivia y las regiones del Norte de Chile de Tarapacá y de Arica y Parinacota, este es el modelo de negocios que viene promoviendo la SUBREI denominado Encadenamientos Productivos, para lo cual la región cuenta con modelos de operación en regímenes de excepción arancelario y tributario como la Zona Franca de Extensión, la Zona Franca Industrial, el Centro de Exportación y los beneficios incorporados en la Ley Arica II, además de la infraestructura de transferencia de cargas y de comunicación. La oportunidad que se presenta es para el desarrollo de áreas industriales y de servicios logísticos asociadas a estos modelos productivos y vincular a la base productiva regional a estos modelos de operación de comercio internacional.

3. ACTORES DEL TERRITORIO

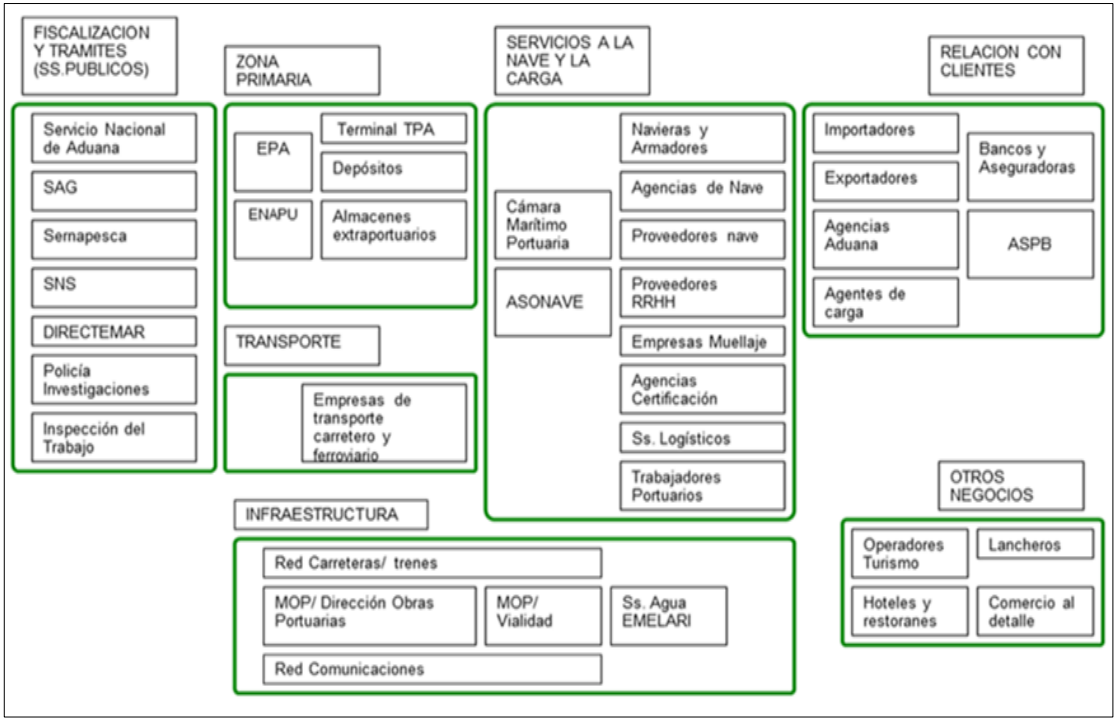
Identifique los actores que están vinculados al territorio y a la cadena de valor objeto de análisis, señalando:

a. **Detalle las empresas que participan de la o las cadenas de valor que serán intervenidas por el PTI, diferenciando entre el potencial (universo de empresas) y posibles participantes del proyecto:**

La implementación de esta iniciativa tendrá a los distintos actores de la cadena de valor del comercio exterior que desarrolla la región, esto es exportaciones e importaciones además de cargas en tránsito desde y hacia terceros países como Perú y fundamentalmente Bolivia.



Los actores involucrados en la cadena de valor del puerto de Arica son:



Fuente: PMC Logaric

En este sentido existen a diferencia de otros sistemas portuarios, por la existencia en gran volumen de carga en tránsito, otros actores relevantes como la Aduana Boliviana, ASPB (Administradora de Servicios Portuarios de Bolivia), ENAPU (Empresa Nacional de Puertos del Perú), entre otros.

La intención de participación de estos distintos grupos o tipos de actores ha sido prospectada y además en el caso de los actores regionales, sobre todo los públicos, están muy alineados con las Estrategias de Desarrollo Regional y I+D, ambas poniendo énfasis en el rol de articulación e integración que la ubicación geográfica de la región juega para su desarrollo económico-productivo.

b. Señale las instituciones públicas y/o privadas que deberían participar de esta iniciativa:

Organismos Fiscalizadores:

- **Servicio Nacional de Aduanas:** Es un servicio público que ejerce la función aduanera en materia de comercio exterior, especialmente, en la facilitación y agilización de las operaciones de importación y exportación, a través de la simplificación de trámites y procesos aduaneros.
- **Servicio Agrícola y Ganadero:** Es el organismo oficial del Estado de Chile, encargado de apoyar el desarrollo de la agricultura, los bosques y la ganadería, a través de la protección y mejoramiento de la salud de los animales y vegetales.
- **Servicio Nacional de Pesca:** Es una entidad dependiente del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, cuya misión es contribuir a la sustentabilidad del sector y a la protección de los recursos hidrobiológicos y su medio ambiente, a través de una fiscalización integral y gestión sanitaria que influye en el comportamiento sectorial promoviendo el cumplimiento de las normas.

Zona Primaria

- **Puerto de Arica- TPA:** Terminal Puerto Arica -TPA, es el puerto líder en transferencia de carga multipropósito en el norte de Chile, cuenta con 4 sitios de atraque y 22 hectáreas para desarrollar sus operaciones. Durante los años de concesión ha triplicado el volumen movilizado aportando al comercio exterior de la Macro-región Andina.
- **Aeropuerto de Arica-Sacyr:** El 26 de abril de 2019 se constituyó la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Arica S.A. El objeto de esta empresa es la construcción, conservación y explotación de las obras públicas indicadas, a través del Sistema de Concesiones, realizando la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no servicios aeronáuticos asociados, y el uso y disfrute de los bienes de uso nacional, público o fiscal, destinado a desarrollar el trabajo entregado en concesión y las áreas y servicios acordados.
- **Somarco:** Empresa Chilena del rubro marítimo portuario fundada en 1953. Entre otros presta servicios de descarga y embarca todo tipo de cargas en terminales especializados, y se dedica al almacenamiento y movilización masiva de cargas con sistemas de control y de comunicación acorde a cada requerimiento. Es pionero en Arica en el manejo de concentrados de minerales a granel en tránsito desde Bolivia.



- **ENAPU:** La Empresa Nacional de Puertos es una empresa pública peruana que ofrece los servicios portuarios, de almacenamiento y marítimo en Perú y Chile. En Arica está a cargo del MASP (Muelle al servicio del Perú), que corresponde al sitio N° 7 del puerto de Arica.
- **SOPRODI:** CESA (Centro de Exportación), fue creado en 1990 e inicialmente desarrolló sus actividades en la Zona Franca de Iquique, mediante importaciones de maíz argentino vía ferrocarril y aceites comestibles de origen boliviano. En 1992 CESA se instaló en forma definitiva en la ciudad de Arica, para atender sus operaciones, tanto de importación como de exportación, con los mercados de Perú, Bolivia y el norte chileno. Actualmente cuenta con un recinto de 20.000 m2, que incluye 7.000 m2 de almacén techado para ingresar, depositar, exhibir, empacar, etiquetar, reembalar y comercializar mercancías nacionales y sudamericanas. Además, ofrece: almacenes, patios, oficinas, maquinarias, equipos y servicios complementarios.
- **ZOFRI (Zona Franca Industrial):** Zona Franca de Iquique S.A. posee en Arica el Parque Industrial Chacalluta con el concepto de un centro internacional de industrias y negocios con una ventajosa ubicación en el norte de Chile. Administra además el régimen de Zona Franca Industrial que corresponde a un régimen preferencial para las industrias manufactureras.

Servicios a la nave

- **Agencias navieras y armadores:** Las agencias son empresa que representan a una o varias compañías de barcos transportadores de mercancías, en Arica operan empresas como MSC, Ultramar, Ian Taylor, Agunsa, Marval y Broom.
- **Depósitos de Container:** Realizan el almacenamiento de los contenedores vacíos, se llevan a cabo una serie de actividades complementarias como son la inspección, reparación y limpieza de los mismos entre otras, en Arica operan las siguientes empresas; Hansen, Contopsa, Sitrans, D&C, Ulog y Medlog.
- **Servicios Logísticos:** Empresas cuyas actividades giran alrededor del transporte y almacenamiento de mercadería de otras empresas. (Transitmar, Nikaoma, etc....)
- **Forwarders aéreos:** Los Freight Forwarder o Agentes de carga son la organización de transporte que se encarga de ofrecer servicios de logística internacional a clientes, exportadores o importadores, de manera personalizada y atendiendo a necesidades específicas
- **Empresas de muellaje:** Las empresas de muellaje son personas naturales o jurídicas que, cumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 3º del reglamento sobre trabajo portuario, contratan a uno o más trabajadores portuarios eventuales, con el objeto de realizar la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios a los medios de transporte terrestre, y viceversa.

Transporte

- **Ferrocarril Arica La Paz:** En 1904, en cumplimiento con el tratado de paz y amistad entre Bolivia y Chile, comenzó la construcción del ferrocarril entre Arica y La Paz, con el objetivo para atender el tráfico del comercio exterior entre ambos países. FCALP, es responsable de operar y mantener el tramo chileno de la ruta ferroviaria que une la ciudad de Arica con la capital de Bolivia. Su trazado parte en el centro de la ciudad, pasando por la antigua Maestranza de Chinchorro y el Valle de Lluta, para luego elevarse hasta los 4.000 metros sobre el nivel del mar en la localidad de Visviri, a 206 kilómetros de distancia.
- **Ferrocarril Arica – Tacna:** Es un ferrocarril propiedad del Estado del Perú y que brinda el servicio entre la ciudad de Tacna y Arica, esto último se acordó en el Tratado de 1929. Tiene 62 km de extensión y una trocha de 1435 mm. Hoy funciona esporádicamente y solo con transporte de pasajeros.
- **Empresas de transporte terrestre chilenas, peruanas y bolivianas:** Existen muchas empresas de los tres países, mayoritariamente bolivianas que trabajan con la carga desde y hacia el puerto de Arica, estas empresas operan bajo los tratados y normas que de ellos se despenden.
- **Empresas de transporte aéreo:** El aeropuerto de Arica recibe a las líneas aéreas LATAM Sky y Jetsmart, de estas solo Latam y Sky operan carga desde y hacia el aeropuerto.

Infraestructura

- **Ministerio del Interior** (Pasos fronterizos Chacalluta y Tambo Quemado)
- **Parque Industrial Chacalluta** (ZOFRI)
- **Parque Industrial Puerta de América** (Privado)
- **Cable de fibra Óptica SAM-1:** Es un cable submarino de fibra óptica. Comenzó sus operaciones en el año 2000, conectando los Estados Unidos, Puerto Rico, Brasil, Argentina, Chile, Perú y Guatemala. Tiene una estación de amarre en Arica por donde transitan datos de Chile Bolivia y Perú.
- **EFE-FCALP:** EFE es una persona jurídica de derecho público y constituye una empresa autónoma del Estado, dotada de patrimonio propio. FCALP Es responsable de operar y mantener el tramo chileno de la ruta ferroviaria que une la ciudad de Arica con la Paz, Bolivia. Su rol es establecer, desarrollar y gestionar los bienes muebles e inmuebles de EFE en la Región de Arica y Parinacota.
- **EPA:** La Empresa Portuaria Arica es una empresa autónoma del Estado de Chile. Inició sus actividades el 30 de abril de 1998.



Cientes y/o usuarios

- **ASP-B (Administradora de Servicios Portuarios de Bolivia):** La Empresa Estatal Estratégica, Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B) es un articulador tanto de las importaciones como de las exportaciones bolivianas a través de puertos habilitados por Bolivia, contribuyendo a la logística del comercio exterior mediante alianzas estratégicas.
- **Importadores:** Este rubro lo constituyen empresas de los tres países Chile, Perú y Bolivia, en distintas modalidades de ingreso y tránsito.
- **Exportadores:** Las exportaciones al igual que las importaciones son de origen de los tres países, las exportaciones regionales
- **Agentes de Aduanas:** El agente de aduana es un profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante el Servicio Nacional de Aduanas para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías. En Arica existen 5 empresas con oficinas físicas, además de la Aduana Boliviana y ASP-B
- **Agentes de Carga:** Son personas natural o jurídica, chilena o extranjera, que por cuenta del consignante o consignatario de la mercancía, gestiona las operaciones de carga o descarga en el embarque o desembarque internacional de la misma. En Arica

Otros negocios

- **Patios de camiones:** En la región existen patios de camiones tanto para el comercio internacional, fundamentalmente el boliviano, algunos regulares como el Truck Center ubicado en la intersección de la ruta 5 y la ruta 11Ch y la Zeal de la EPA, como otros de carácter informal ubicados en la entrada norte de la ciudad. Además, existen patios de camiones en la entrada sur de la ciudad los que corresponden al comercio entre la región y el sur de Chile y en algunos casos el tránsito hacia Perú de carga de exportación chilena, como el caso del Agronor.

Otras Instituciones de gobierno territorial

- **Municipalidad de Arica:** Integra el Consejo Ciudad-Puerto.
- **Gobierno Regional:** Las unidades de Relaciones Internacionales (URAI), la División de Infraestructura y Transportes (DIT), la División de Fomento e Industria (DIFOIN) y el Delegado del MINREL en la región de Arica y Parinacota componen los estamentos del GORE que están directamente involucrados con el PTI.
- **Secretarías Regionales Ministeriales:** Transportes y Telecomunicaciones, Obras Públicas, Agricultura, Economía, Hacienda, Medio Ambiente, Bienes Nacionales y Trabajo, son las representaciones ministeriales que estarán involucradas con el PTI en aspectos normativos y regulatorios, así como de promoción.
- **Servicios Públicos:** Prochile, CORFO, Sernatur
- **Fundación Conecta Logística:** Se encuentra en proceso de firma de convenios de colaboración con el GORE de Arica y Parinacota y con las Universidades de Tarapacá y UNAP, para desarrollar actividades de innovación y de digitalización.

Academia

- **Universidad de Tarapacá:** Universidad regional integrante del CRUCH. Esta universidad tiene en la Facultad de Ingeniería al Centro de Innovación en Gestión de Operaciones y Logística (CIGOL)
- **INACAP:** IP de carácter nacional que en su sede Arica imparte la carrera Técnico en Logística, además a través de su Centro de Innovación ha desarrollado proyectos con TPA.

En el caso de la cadena de valor portuaria a través de la Comunidad Logística Portuaria de Arica tenemos a los siguientes actores:

Integrantes CLP Arica:

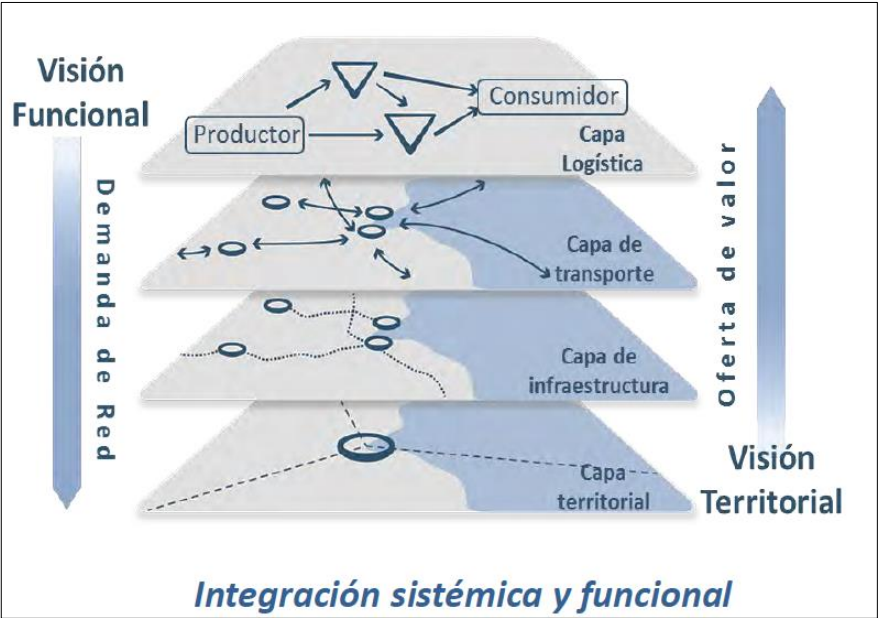
Miembros logísticos			Miembros Invitados		
Partners	Agente Naviero	Depósitos / Op. Log	Org. Fiscalizador	Import / Export	Entes Relacionados
EPA	MSC	Hansen	Aduana Chile	Glencor	Astilleros
TPA	Ultramar	Contopsa	Gobermar	Transfigura	Agente Aduana Maurel
	Ian Taylor	Sitrans	Capitanía de Puerto	Soprodi	Zofratacna
	Agunsa	Ulog		Copec	Ultraport
	Somarco	D&C		C&T	ASP-B
		Medlog		Corpesca	
				Quiborax	
				Molinera Azapa	
				Probisa	
				Cemento Biobio	
				Ariztía	
				Golden Omega	

Fuente: Plan Estratégico 2021-2023-Comunidad Logística Portuaria Arica



c. Indique los distintos niveles de relaciones entre ellos y sus fallas de coordinación existentes:

La interacción a nivel territorial de la industria logística, entendida como un ecosistema de actores que se vinculan para por una parte ofrecer un espacio o territorio con diversas funcionalidades que permite que los procesos de comercio y transferencia de mercaderías sucedan y por otra un conjunto de servicios y procesos que permiten agregar valor al comercio internacional, tienen en el ámbito de la región de Arica y Parinacota una serie de componentes y tipologías de actores, desde los actores públicos que tienen que ver con las infraestructuras habilitantes como carreteras, puerto, aeropuerto y ferrocarril y por otro lado con procesos de fiscalización y control de tipo aduanero, sanitario, migratorio, etc... esta institucionalidad publica interactúa entre sí y además con el sector privado el que a su vez está compuesto por una serie de actores de diverso tamaño y que cumplen distintos roles en la cadena de valor, desde operadores de infraestructura, transportistas, agentes, depósitos y/o almacenes, hasta importadores o exportadores.



Fuente: Corredores y Ámbitos Logísticos de Integración, dinamizadores de la productividad, Rafael Farromeque–Especialista Senior de CAF

En esta interacción antes descrita entre actores públicos y privados de la región de Arica y Parinacota existen fallas y deficiencias de comunicación y coordinación, al tener todos ellos distintos objetivos y naturaleza, y por tanto se requiere la creación de instancias que permitan resolver estas fallas, en una plataforma logística que además es de frontera donde la cadena de valor regional está compuesta por actores públicos y privados, nacionales y extranjeros. Existe sin embargo instancias y consensos en relación con la necesaria mejora en los servicios de comercio internacional los que están bien expresados en la Estrategia Regional de Desarrollo donde entre otras se describe tres aspectos a desarrollar o mejorar:

- Infraestructura logística insuficiente.
- Déficit de capital humano avanzado.
- Insuficiente vinculación internacional para el desarrollo regional



Fuente: Guía de Puertos Inteligentes 2020, Conecta Logística



4. INICIATIVAS COMPLEMENTARIAS AL PTI

Complete la siguiente tabla con las acciones y/o programas complementarios al PTI, que se encuentren en ejecución o serán ejecutados en el territorio:

NOMBRE ACCIONES/ PROGRAMAS	BREVE DESCRIPCIÓN	EJECUTOR	ESTADO	CONTRIBUCIÓN DEL PTI PARA COORDINAR Y/O IMPULSAR ACTIVIDADES EN ESTE ÁMBITO
Consejo Ciudad- Puerto	le corresponderá procurar el desarrollo armónico entre la Ciudad y el Puerto. Para este fin promoverá que la ejecución de las actividades portuarias y urbanas se ajuste al contexto social, económico, ambiental, urbano y patrimonial que sostiene a la Ciudad donde se emplaza el recinto portuario, así como a los lineamientos de la política logístico-portuaria de alcance nacional, macro zonal y regional que defina el Estado	Público	En ejecución	El PTI proveerá de una visión comercial, mediante la propuesta de mejoras competitivas de la cadena, que orientará la proyección de la infraestructura logística asociada y su convivencia con las plataformas de intercambio
Mesa Comex	Creada con el objeto de incentivar las relaciones entre entes públicos y privados para fortalecer el comercio exterior, y asimismo, trabajar en conjunto para la facilitación del comercio.	Público	En ejecución	El PTI coadyuvara a la identificación de las soluciones y mejoras a las brechas y carencias en materia de facilitación de comercio exterior, que requiere esta instancia para cumplir con su objetivo.
Comunidad Logística Portuaria de Arica	Es una instancia de colaboración para generar el consenso entre los actores de la cadena logística portuaria, discutir problemáticas locales y lograr el cierre de brechas, se conforman para trabajar en conjunto y resolver problemas de orden superior con relación a sus cadenas logísticas portuarias, al amparo de la Empresa Portuaria que los reúne	Público	En ejecución	El PTI presentara la oportunidad de conectar a la comunidad logística portuaria, con otros actores y cadenas logísticas que pueden generar potencialmente economías de escala y nuevos servicios.
RFID - Identificación por radio frecuencia	Consiste en un mapeo del flujo de camiones que interactúan con el terminal portuario, con el objeto de identificar puntos de congestión, establecer indicadores y tomar acciones correctivas. El proyecto se encuentra ejecución, se han	Público	En ejecución	El PTI permitirá amplificar la idea de monitorear los flujos de camiones con otras instancias tanto tecnológicas como de usuarios que permitan mejorar los servicios y



	instalado antenas en el Puerto (ambas puertas), en el Antepuerto y se incorporan los depósitos de contenedores vacíos (4), posteriormente se incorporarán la flota de camiones bolivianos.			prestaciones del proyecto, así como su financiamiento.
Ampliación de Terminal Aeropuerto Chacalluta – MOP-DGC	Consiste en la ampliación, reparación, conservación y reposición de la infraestructura, equipamiento e instalaciones existentes del Aeropuerto Chacalluta de Arica, dentro del área de concesión, con todas las obras civiles e instalaciones necesarias para dar a las líneas aéreas, pasajeros y demás usuarios del Aeropuerto, las condiciones de servicio, confort y seguridad, acordes a las de un aeropuerto regional con carácter internacional.	Privado	En ejecución	El PTI permitirá al concesionario y a las empresas usuarias de la terminal aérea prospectar el negocio área en conjunto al resto de la oferta logística regional, entregando a la concesionaria una oportunidad de mejorar los números de la concesión.
Conservación y mantención y de la vía	Los trabajos de mantenimiento de la vía férrea abarcan todo el trazado del ferrocarril Arica a La Paz (sección chilena) por 206 kilómetros entre el puerto de Arica y Visviri y sus respectivas estaciones (18) intermedias. Consideran el mantenimiento de la superestructura e infraestructura, incluyendo puentes, túneles y obras de arte, cruces a nivel, y otros. La idea hoy consiste en la utilización de esta vía con fines de movilidad urbana, con potencial de conexión logística desde las áreas de respaldo portuario con electromovilidad.	Público	Idea	El PTI permitirá a FCALP promover el uso de los servicios del ferrocarril y prospectar con otros actores el uso alternativo de la vía férrea que conecta desde su interior al puerto de Arica con sus áreas de respaldo y Bolivia.



IV. PLAN DE ACTIVIDADES

Detalle las actividades asociadas al servicio de consultoría experta, cuyo medio de verificación es la entrega de un informe particularizado de acuerdo con las fases y contenidos indicados en los TDR, tanto en resultados como en metodología. Seleccione el mes de inicio y término en que se ejecuta la actividad.

Téngase presente que las preocupaciones y experiencias de las mujeres y hombres, ambos participantes del PTI, serán un elemento integrante de cada una de las actividades del proyecto, a fin de que ambos grupos obtengan iguales beneficios.

ACTIVIDADES DE LA CONSULTORÍA EXPERTA	MES INICIO	MES TÉRMINO
1. Validación de la hipótesis competitiva, caracterizar la cadena de valor regional en las plataformas marítima aérea y ferroviaria identificando además los actores involucrados	Mes 1	Mes 2
2. Identificar, proyectar y validar las mejoras en las cadenas de valor de la Plataforma Logística de Arica. Identificar las fortalezas de la oferta competitiva de Arica, actual y proyectada, para la captura de cargas provenientes de la macrorregión.	Mes 1	Mes 2
3. Identificar las brechas productivas existentes con enfoque de género, mediante las cuales permitan un escalamiento o upgrade de los servicios de valor agregado en la cadena de valor al comercio internacional.	Mes 1	Mes 2
4. Propuesta de modelo de gestión regional para la Plataforma logística de Arica, identificando además el o los perfiles asociados a puesta en ejecución de la gobernanza.	Mes 2	Mes 3
5. Elaborar y validar un plan de acción regional que incluya el Plan de Articulación y Coordinación por año, la forma en que se iniciará y consolidará la gobernanza, los indicadores asociados a las metas a alcanzar en tres años. Elaboración de una cartera de iniciativas de escalamiento competitivo asociada a las brechas regionales y a la proyección de la propuesta de valor regional.	Mes 2	Mes 3

V. PRESUPUESTO

Indique los recursos económicos necesarios para la realización del proyecto. Considere que el financiamiento total de Corfo para la etapa no puede exceder de \$20.000.000 para la contratación de la consultoría y hasta 15% de OH⁴:

ÍTEM	CUENTAS PRESUPUESTARIAS	PRESUPUESTO CORFO/CDPR \$
02	GASTOS DE OPERACIÓN	20.000.000.-
	Consultoría experta de validación	20.000.000.-
03	OVERHEAD ⁵	3.000.000.-
	Overhead (hasta 15%)	3.000.000.-
PRESUPUESTO TOTAL (operación + overhead)		23.000.000.-

FERNANDO CABRALES GOMEZ
DIRECTOR REGIONAL CORFO ARICA Y PARINACOTA

⁴ Resolución (A) N° 88, de 2017. Modificada por las Resoluciones (A) N° 31 y 52, de 2019.

⁵ Se debe presupuestar en esta cuenta los montos que Corfo pague al AOI por concepto de supervisión, seguimiento y/o ministración de proyectos (Res. 443, Corfo, Manual de Rendiciones y Seguimiento financiero).

