

Aniversario EPA: 1998 - 2026

Presidente del Directorio destaca Rol Estratégico del Puerto de Arica

La Empresa Portuaria Arica cerró 2025 con un crecimiento histórico del 10,18% en transferencia de carga -superando los 3,2 millones de toneladas- e inicia su año 29 con inversiones estructurales en marcha, una nueva concesión en preparación y proyectos que apuntan a reducir el impacto del puerto en la ciudad. Mario Moya Montenegro, presidente del directorio y hombre de cuatro décadas en la institución, traza el balance de una empresa que hoy mira lejos.

Corría 1998 cuando el Estado chileno creó la Empresa Portuaria Arica (EPA) en el marco de la modernización portuaria nacional. El desafío de entonces era asegurar la continuidad de las operaciones en un terminal que históricamente había sido clave para el comercio exterior de Bolivia y del norte grande de Chile, pero que requería una nueva institucionalidad para enfrentar los retos del siglo que se venía.

Veintiocho años después, la realidad es otra. Con más de 3,2 millones de toneladas transferidas durante 2025 –un récord que representa un alza de 10,18% respecto al ejercicio anterior– la EPA cierra una etapa de consolidación y abre una de proyección, con obras de envergadura, una agenda de sostenibilidad concreta y un modelo de gestión que busca articular al sector público y privado en torno a un mismo objetivo: convertir a Arica en el principal nodo logístico de la macrozona andina.

“A 28 años de su creación, la Empresa Portuaria Arica vive un momento de madurez y consolidación que contrasta con sus inicios, cuando el foco estaba puesto principalmente en asegurar la continuidad operativa y adaptarse a un nuevo modelo portuario”, explica de entrada el presidente del directorio de EPA, Mario Moya Montenegro.

CIFRAS QUE HABLAN POR SÍ SOLAS

El 2025 fue el año de los récords para el Puerto de Arica. El 10,18% de crecimiento en transferencia de carga colocó al terminal por encima de los 3,2 millones de toneladas, una cifra que refleja no solo el dinamismo del comercio exterior sino también el resultado de años de trabajo en productividad, digitalización y coordinación logística. Para 2026, la meta es mantener volúmenes por sobre ese umbral y continuar mejorando la eficiencia de los frentes de atraque y las áreas de respaldo.

La competitividad del puerto tiene su origen en una operación eficiente, infraestructura especializada y una relación estratégica con Bolivia, su principal cliente y socio comercial en el marco del Tratado de 1904. A ello se agrega una agenda permanente de mejora continua que incluye la optimización de procesos logísticos, la digitalización de las operaciones y el fortalecimiento de la cadena integrada de servicios.

En este sentido, “nuestro objetivo es claro: consolidarnos como la mejor solución logística para el comercio exterior de la Macrozona Andina, combinando infraestructura moderna con procesos eficientes que aseguren resultados consistentes y superiores para nuestros clientes”, plantea Moya.



SOSTENIBILIDAD: DEL DISCURSO A LA OBRA

La agenda ambiental de la EPA no se reduce a declaraciones. La implementación del sistema de rotainer –contenedores de volteo herméticos para el manejo de graneles minerales– es una de las apuestas tecnológicas más concretas de este período. Al operar con contenedores cerrados, el sistema elimina la dispersión de material particulado a lo largo de toda la cadena logística, lo que se traduce en menores emisiones y un impacto positivo directo en la calidad del aire de la comunidad ariqueña.

Más allá del beneficio ambiental, los rotainer aportan mayor flexibilidad operativa al optimizar los tiempos de transferencia, mejorar el uso del frente de atraque y liberar capacidad para otros tipos de carga, especialmente contenedores.

Complementan esta agenda los proyectos de traslado de la Caleta de Pescadores y el dragado del Sitio 7, ambos actualmente en desarrollo en el Ministerio de Obras Públicas y calificados por la EPA como prioritarios, “pues permiten ordenar los usos del borde costero y avanzar hacia un terminal ambientalmente más responsable”, precisa.

INTEGRACIÓN REGIONAL: BOLIVIA, PERÚ Y EL FERROCARRIL

El Puerto de Arica es la principal puerta de salida de Bolivia al mundo y esa condición –consagrada en el Tratado de 1904– implica responsabilidades que van más allá de la operación cotidiana. La EPA mantiene una coordinación permanente y de alto nivel con autoridades portuarias, aduaneras y actores logísticos bolivianos, lo que se traduce en continuidad operacional y cumplimiento de compromisos internacionales. Con Perú, la relación también es fluida y colaborativa en

crucero”, apunta Moya.

UNA VIDA EN EL PUERTO

Mario Moya Montenegro llegó a la institución hace cuarenta años, cuando el puerto era otro y Arica también. Ha visto cambiar gerencias, modelos de gestión, tecnologías y contextos geopolíticos. Desde distintas posiciones dentro de la empresa llegó a presidir su Directorio, y desde ahí ha impulsado una gestión que él mismo define como de largo plazo: anticipada, colaborativa y orientada a generar condiciones estables para la inversión privada.

“Haber liderado distintas gerencias me ha permitido conocer la empresa en profundidad y entender tanto sus fortalezas como sus desafíos”, reflexiona. Para él, el sello de su gestión es “haber impulsado una visión de desarrollo que concibe al puerto no solo como infraestructura, sino como un ecosistema logístico integrado, donde el Estado articula y el sector privado innova”, finaliza el Presidente del Directorio de EPA, Mario Moya Montenegro.

materia portuaria y aduanera.

En ese contexto multimodal, el Ferrocarril Arica-La Paz emerge como un activo estratégico cuyo potencial está lejos de estar agotado. Este año existen esfuerzos concretos para reiniciar progresivamente el transporte de carga por esta vía, particularmente de carga boliviana, en coordinación con EFE. El modo ferroviario no solo reduce costos logísticos, sino que alivia la presión sobre la red vial y aporta a una operación más sostenible.

“Nuestra visión es consolidar un sistema logístico multimodal, donde el ferrocarril complementa al transporte terrestre porque ofrece ventajas claras: contribuye a reducir costos logísticos, disminuye la presión sobre la red vial y permite avanzar hacia una operación más sostenible desde el punto de vista ambiental”, señala Mario Moya.

TURISMO Y CRUCEROS

La temporada de cruceros 2025-2026 marcó avances concretos en la diversificación de la oferta turística, con experiencias diferenciadoras como el tren a Poconchile, que pusieron en valor el patrimonio histórico y cultural del territorio. Para la próxima temporada, la empresa espera que los tours operadores sigan fortaleciendo circuitos que conecten el borde costero, los valles de Azapa y Lluta y el patrimonio arqueológico regional, apuntando a consolidar a Arica como una escala competitiva en las rutas del Pacífico Sur.

“Como Empresa Portuaria Arica estamos disponibles para seguir apoyando a los tours operadores para que entreguen experiencias únicas a los turistas de

