

Memoria **Integrada** 2025

PUERTO SAN ANTONIO

Puerto de Chile
Puerto de Todos

Índice de contenido

03 Introducción

04 Saludo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
05 Carta del Presidente del Directorio.
07 Palabras del Gerente General.
08 Nuestra gestión 2025.
09 Hitos de un año decisivo.

14 Puerto San Antonio

15 Nuestro Puerto: Propósito y Misión.
19 Plan estratégico 2025-2027.
22 Historia.
24 Importancia Estratégica.
25 Objetivos de Puerto San Antonio.
33 Relaciones con clientes.
34 Plan de gestión anual.

35 Nuestro sistema portuario

36 Liderazgo portuario.
38 Nuestros concesionarios.
40 Concesionarios en una mirada.
45 Nuestro principales números.
46 Nuestro modelo logístico.
49 EPSA como Autoridad Portuaria.
52 Nuestro hinterland.
54 San Antonio, puerto de cruceros.
56 COLSA: La fuerza de la comunidad logística.
58 Cifras de operación portuaria 2025.

60 Gobernanza

61 Buen gobierno corporativo.
62 Marco de gobernanza: Directorio, comités y ejecutivos
73 Gestión Integral de Riesgos.
76 Modelo de Prevención de Delitos

77 Nuestro equipo

79 Transformación: Hacia una empresa de alto desempeño.
80 Desarrollo capital humano.
81 Capacitación.
82 Nuestro trabajadores.
84 Clima laboral
87 La seguridad
88 Trabajo integrado con concesionarios.

89 Relación ciudad puerto

92 Estrategia de Valor Compartido.
93 Política de Sostenibilidad y Valor Compartido.
99 Relacionamiento con líderes locales y regionales.
100 Consejo de Coordinación Ciudad Puerto de San Antonio.
101 Membresías y afiliaciones: Relación con otros actores.
102 Coordinación con nuestros grupos de interés.
107 Protocolo de atención a públicos y reclamos.

108 Puerto Exterior

110 Desarrollo económico, social y de empleabilidad.
111 Avances en la evaluación ambiental del proyecto.
112 Cronología del proyecto.
113 Sostenibilidad de Puerto Exterior.
115 Procesos participativos: Co-diseños de medidas.
116 Creación de infraestructura verde.

119 Sostenibilidad

121 Materialidad
123 Acuerdo de Producción Limpia
124 Construyendo el marco de sostenibilidad
126 Gestión sobre los ODS

127 Estados financieros

165 Declaración de Responsabilidad de los Estados Financieros.

167 Tabla de cumplimiento NCG 461

Introducción

04 Saludo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
05 Carta del Presidente del Directorio.
07 Palabras del Gerente General.
08 Nuestra gestión 2025.
09 Hitos de un año decisivo.

Saludo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones



Al presentar esta Memoria Integrada 2025 de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), que recoge los principales hitos de su último año de gestión, quiero comenzar destacando la relevancia del rol estratégico que tiene esta plataforma logístico-portuaria como una de las más eficientes del Pacífico Sur.

En esa línea, es importante destacar lo clave que será seguir consolidando su capacidad operativa en el corto plazo, la cual permitió en este periodo transferir más de 23 millones de toneladas de carga y 2 millones de TEU, sin perder de vista el desafío de concretar el próximo crecimiento de su infraestructura portuaria, no solo en términos de tamaño, sino en tecnología, innovación y sostenibilidad.

En un escenario global donde la velocidad y la fiabilidad de la cadena de suministro condicionan la competitividad de los países, Puerto San Antonio se posiciona como una pieza fundamental de nuestra estrategia de comercio exterior en el mediano y largo plazo.

Desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones queremos seguir fortaleciendo y promoviendo la planificación y eficiente gestión de la logística portuaria, la optimización de los modos multimodales de transporte y la mejora en los flujos a través de los accesos viales a los puertos. Un puerto es tan eficiente como lo es su capacidad de conectar con el país y su área de influencia; de allí que la automatización, la integración tecnológica, la reducción de costos y la resiliencia son factores claves que apuntalar en lo inmediato.

Sin embargo, también nuestra atención estará puesta en la construcción de la realidad portuaria para las siguientes décadas. En ese sentido, el “próximo paso” de San Antonio es, en realidad, el próximo gran paso de Chile, a través de Puerto Exterior, la iniciativa de infraestructura portuaria más ambiciosa del último siglo y fruto de una política de Estado prioritaria, orientada a dar respuesta a la demanda de los próximos 50 años, permitiendo desarrollar una inversión público-privada de más de 4.400 millones de dólares para dotar al país de nuevos terminales y una capacidad para transferir 6 millones de contenedores.

San Antonio, plataforma logística de Chile.

Desde nuestra perspectiva, más que solo construir muelles o accesos, esta obra debe tratarse como una forma de avanzar hacia un nuevo estándar logístico de alta excelencia, a través de una planificación técnica rigurosa, una gestión financiera responsable y compromisos sostenibles con la ciudad donde se desarrollará y sus habitantes.

Por supuesto que avanzar en esta dirección implica también profundizar la integración del Puerto con la ciudad de San Antonio, con un respeto a los estándares ambientales vigentes y construyendo relaciones sólidas con sus líderes y habitantes. Puerto San Antonio es hoy un motor del comercio exterior y seguirá siendo el sello de una nueva era logística, donde la innovación y la sostenibilidad serán pilares que nos permitan mantener el liderazgo de Chile a través del Pacífico.

Los invito a revisar en estas páginas los detalles de la gestión 2025, una gestión que no solo aborda el día a día, sino que construye con seriedad el Chile del futuro, consolidando a EPSA como un polo de progreso, innovación y orgullo para todo el país.

Louis de Grange Concha
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

Carta del Presidente del Directorio



El año 2025 fue clave en la concreción y avance de proyectos estratégicos para el Puerto de San Antonio. La consolidación del Nuevo Modelo Logístico, un trabajo conjunto con todos los actores de la comunidad logístico-portuaria de San Antonio, permitió, entre otros aspectos, la entrada en plena operación del regulador de flujo de camiones Alto San Antonio Tránsito (ASAT), generando un sistema de coordinación y control más robusto que ha reducido externalidades urbanas, desafío central para la sostenibilidad del complejo portuario. A esto se suma la finalización del proceso de desarrollo del Port Community System (PCS) de San Antonio, que permitirá en 2026 alcanzar mayores grados de eficiencia en la cadena logística, con la consiguiente reducción de tiempos y costos, al integrar distintos procesos de gestión y control en tiempo real. Asimismo, se definió las características del futuro Centro de Control Portuaria (CECOPORT), el cual operará bajo la dirección de la autoridad marítima en un trabajo conjunto con los profesionales de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), cuya implementación debe continuar con los desarrollos tecnológicos en 2026.

Otros de los hitos de 2025, por su significación histórica e importancia para la seguridad y operación del puerto, fue la conclusión de las obras de refuerzo y elevación del más que centenario molo de abrigo. También se avanzó de forma significativa en las obras de ampliación y modernización del Terminal Intermodal Barrancas (TIB), inversión llevada adelante por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) en coordinación con EPSA, que permitirá quintuplicar la carga transferida por tren, con importantes efectos en materia de costos y sustentabilidad ambiental.

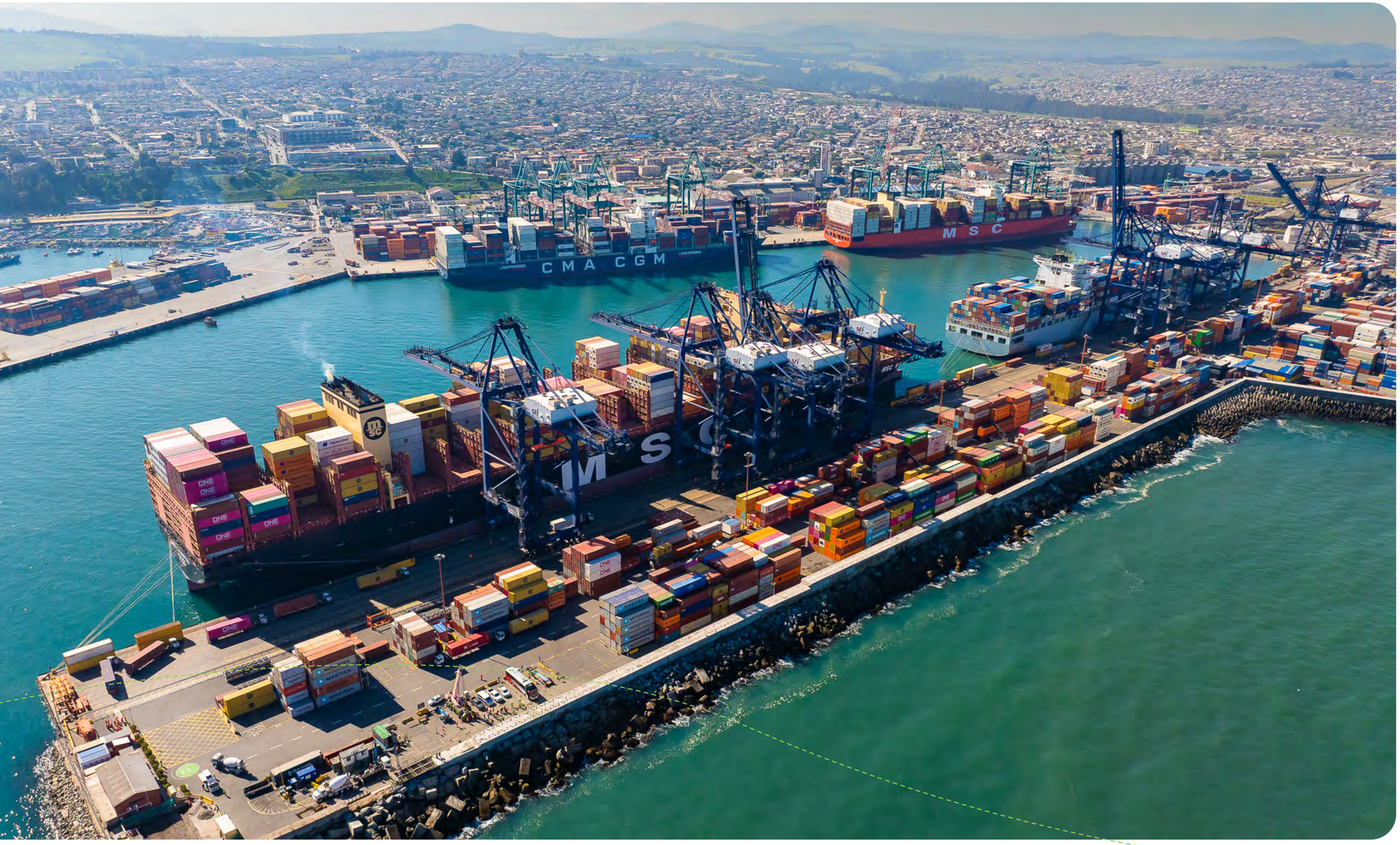
Otra materia de especial ocupación ha sido la generación de condiciones para una mayor disponibilidad funcional del puerto respecto de las características de oleaje, en cuanto se disponga de los equipamientos necesarios y se cumplan las debidas medidas de seguridad para las personas, las embarcaciones, la infraestructura portuaria y las cargas. Para esto, se ha llevado adelante un intenso trabajo analítico y práctico conjunto por parte de los diversos actores del sistema marítimo-portuario, bajo la supervisión de la Armada y la coordinación de EPSA, el cual debe culminar en 2026 con el establecimiento de dichas condiciones.

En cuanto al avance del proyecto de expansión portuaria Puerto Exterior, en 2025 se dio inicio al proceso de licitación pública internacional para la adjudicación del contrato que incluye construcción del molo de abrigo y dragado para la dársena del nuevo terminal, más la ejecución de obras conexas y habilitantes. Este proceso inició en enero de 2025 con la etapa de precalificación de los licitantes y, luego, la entrega de las bases del concurso y del contrato a ejecutar, lo que permite que hoy se cuente con seis empresas y consorcios internacionales de alto prestigio, comprobada solidez técnico-económica y vasta experiencia en la ejecución de obras marítimo-portuarias de gran magnitud, habilitados para presentar en 2026 sus ofertas técnicas y económicas.

En paralelo, el proceso de evaluación ambiental de Puerto Exterior permitió optimizar el proyecto mediante nuevos estudios y la reevaluación de impactos en su área de influencia. Con la participación de la comunidad, se fortalecieron las medidas de compensación socioambiental incorporadas en las sucesivas adendas, reforzando compromisos para asegurar un desarrollo portuario amigable con el entorno. En este marco, destacan la creación del Parque Lagunas de Llolleo, la construcción del Paseo El Molo, la remodelación integral del Parque DyR y el mejoramiento del sector de la Caleta Pacheco Altamirano.

Igualmente, EPSA mantiene una agenda activa con la comunidad orientada a la generación de valor compartido, mediante programas que benefician directamente a las personas y organizaciones, como los Fondos Concursables, el Plan de Apoyo a la Educación Técnico Profesional y apoyo a entidades e iniciativas formativas, culturales y deportivas.

Durante 2025 también se consolidaron avances en materia de gobernanza y gestión institucional, como la aprobación del nuevo Modelo de Prevención del Delito, el fortalecimiento de los estándares de control y cumplimiento, y la consolidación de una estructura organizacional alineada con los desafíos actuales y futuros de la Empresa.



El aumento sostenido de la transferencia de carga posicionó a San Antonio dentro de los 100 puertos más relevantes del mundo según el ranking Lloyd's List 2025. Considerando el tamaño del país y su ubicación geográfica, este logro representa un reconocimiento significativo al compromiso y trabajo de todos los actores del sistema logístico-portuario y reafirma la relevancia estratégica de San Antonio para el comercio exterior chileno. Esto permite mirar al futuro con optimismo, pero exige, también, abordar los desafíos que ello implica, donde los aspectos de coordinación interinstitucional, planificación de largo plazo y trabajo integrado de los actores públicos y privados juegan un rol fundamental.

A su vez, la relación ciudad-puerto requiere continuar construyendo consensos amplios, basados en una visión compartida de desarrollo sostenible, en el entendido que el crecimiento portuario solo es viable si se articula armónicamente con el bienestar de la ciudad y su entorno. Por ello, EPSA ha promovido una hoja de ruta de entendimiento y cooperación, expresada en el impulso de instrumentos de colaboración con el municipio y otros actores de la región.

Como Presidente del Directorio, valoro y agradezco el trabajo realizado durante 2025 por los equipos de EPSA, las sociedades concesionarias, los trabajadores portuarios, las autoridades y la comunidad logística en su conjunto, relevando el compromiso, la responsabilidad pública, la visión estratégica y el sentido de futuro con que se ha abordado el desafío de contribuir de forma concreta al desarrollo de Chile para el bien de todos sus habitantes.

Eduardo Abedrapo Bustos
Presidente del Directorio
Empresa Portuaria San Antonio

Palabras del Gerente General



Este 2025 fue, sin dudas, decisivo para Puerto San Antonio. Un año en el que consolidamos nuestro liderazgo como principal puerto de Chile, enfrentamos desafíos de gran complejidad y avanzamos con decisión en proyectos estratégicos que marcarán el desarrollo logístico, económico y territorial del país por las próximas décadas.

A través de esta Memoria Integrada 2025 que tengo el honor de presentar, queremos compartir con nuestros distintos públicos los principales hitos de este periodo de avances significativos, que nos permite reafirmar el compromiso de Puerto San Antonio con una gestión pública moderna, eficiente, transparente y orientada a la creación de valor para el país y para la ciudad que nos acoge.

Desde el punto de vista operacional, 2025 fue histórico. Puerto San Antonio se convirtió en el primer puerto nacional en superar los 2 millones de TEU transferidos en un solo año, reflejo de una operación cada vez más eficiente y coordinada. Este desempeño fue posible gracias al trabajo conjunto de nuestros concesionarios, los trabajadores portuarios, transportistas, servicios fiscalizadores y de toda la comunidad logística, que día a día sostienen el funcionamiento del principal polo portuario de Chile.

En paralelo, avanzamos de manera decisiva en el proyecto Puerto Exterior, la obra portuaria más relevante que el Estado de Chile impulsará en más de un siglo, dando pasos fundamentales en el desarrollo del proceso de licitación internacional y en el respaldo institucional a nivel nacional y regional, hitos que validan la solidez técnica, financiera y estratégica de esta iniciativa de largo plazo.

Este avance fue acompañado por un fortalecimiento sustantivo de los estándares ambientales y territoriales del proyecto, a través del ingreso de la Adenda Complementaria al Sistema de Evaluación Ambiental. Con ello, Puerto Exterior consolida una visión de desarrollo portuario compatible con la sostenibilidad, la resiliencia climática y la generación de espacios públicos y áreas verdes para San Antonio, reafirmando que el crecimiento portuario debe ir de la mano con el bienestar de las personas y el cuidado del entorno.

Otro eje central de la gestión 2025 fue la consolidación del Nuevo Modelo Logístico, una transformación estructural orientada a potenciar la eficiencia, seguridad y trazabilidad de la actual operación portuaria, así como una mejor convivencia con la ciudad. Iniciativas como Alto San Antonio Tránsito, el Port Community System, el Centro de Control Portuario y el avance del Terminal Intermodal Barrancas nos permiten avanzar hacia una logística más planificada, integrada y alineada con estándares internacionales, reduciendo impactos urbanos y fortaleciendo la competitividad del sistema.

Asimismo, reforzamos nuestro rol como Autoridad Portuaria, profundizando la coordinación institucional, fortaleciendo la seguridad de las faenas, la fiscalización de las concesiones y la cooperación con organismos nacionales e internacionales para el control de la carga y el combate al crimen organizado. La seguridad, tanto operacional como laboral, fue un eje transversal de nuestra gestión, avanzando en una cultura preventiva y de cuidado de las personas.

La relación ciudad-puerto también tuvo avances significativos. Durante 2025 consolidamos una agenda de valor compartido con la comunidad y la Municipalidad de San Antonio, impulsando proyectos de alto impacto social como la finalización del Paseo Borde Costero Norte, el apoyo a organizaciones sociales, programas de capacitación y el desarrollo de proveedores locales, reafirmando nuestra convicción de que no existe un puerto exitoso sin una ciudad que crezca junto a él.

La presente Memoria Integrada recoge estos y otros hitos relevantes de un año intenso, desafiante y profundamente transformador. Los invito a recorrer sus páginas para conocer en detalle cómo Puerto San Antonio avanza con responsabilidad, visión de largo plazo y compromiso público, construyendo hoy el puerto que Chile necesitará mañana.

Con la convicción de que el trabajo colaborativo y el propósito compartido son la base de nuestro desarrollo, seguiremos impulsando una gestión que contribuya al crecimiento económico del país, al fortalecimiento del comercio exterior y al desarrollo sostenible del territorio.

Fernando Gajardo Vásquez
Gerente General

Nuestra gestión 2025

Liderazgo portuario y desempeño operacional

➔ Crecimiento sostenido en transferencia de carga y consolidación como principal puerto de Chile.
➔ Mejora en conectividad marítima y resiliencia de la infraestructura (Molo de Abrigo).

Nuevo Modelo Logístico

➔ Consolidación de un sistema logístico integrado y planificado.
➔ Implementación de Alto San Antonio Tránsito, TIB, CECOPORT y PCS.
➔ Mejora en eficiencia, seguridad, trazabilidad y convivencia ciudad-puerto.

Cooperación institucional y seguridad

➔ Fortalecimiento del control de carga con organismos nacionales e internacionales.
➔ Avances en fiscalización, trazabilidad y combate al crimen organizado.

Participación internacional

➔ Presencia en foros y congresos internacionales.
➔ Posicionamiento de Puerto Exterior como infraestructura estratégica regional.

Proyecto Puerto Exterior

➔ Avance decisivo del proceso de licitación internacional.
➔ Reconocimiento como proyecto estratégico de Estado y respaldo institucional y financiero.
➔ Difusión y validación técnica, política y territorial a nivel nacional e internacional.
➔ Ingreso de Adenda Complementaria al SEA.
➔ Incorporación de áreas verdes, espacios públicos y medidas de mitigación ambiental.
➔ Enfoque en resiliencia climática y relación armónica con el entorno.

Puerto líder para el comercio exterior

➔ Rol clave en la exportación de cerezas a Asia.
➔ Gestión exitosa de temporadas de alta demanda y aumento de embarques proyectados.

Seguridad en las operaciones

➔ Reconocimientos, renovación del Comité Paritario Puerto y promoción de la cultura preventiva.
➔ Enfoque transversal en seguridad y prevención de riesgos.

Aporte al turismo de cruceros

➔ Gestión de la temporada de cruceros y aporte al turismo local.

Innovación y modernización

➔ Digitalización de procesos y fortalecimiento institucional.
➔ Incorporación de herramientas tecnológicas como la asistente virtual AntonIA.

Relación ciudad-puerto y valor compartido

➔ Agenda conjunta con la municipalidad y mejora de espacios públicos.
➔ Programas de formación, capacitación y apoyo a organizaciones sociales.
➔ Impulso al desarrollo de proveedores locales.

Gobernanza portuaria

➔ Reflexión sobre el modelo portuario y rol del Estado.
➔ Fortalecimiento del carácter público y convocante de la empresa.

Visión y proyección de largo plazo

➔ Redefinición de objetivos estratégicos 2025–2027.
➔ Enfoque en eficiencia, sostenibilidad, integración logística y desarrollo territorial.



Los hitos de un año decisivo

El año 2025 representó un punto de inflexión para Puerto San Antonio. Durante este período consolidamos los resultados operacionales con alzas importantes en la transferencia de carga, avanzamos de manera decisiva en proyectos estratégicos como Puerto Exterior y la conformación del Nuevo Modelo Logístico, y redefinimos los objetivos institucionales para el ciclo 2025–2027. Todo ello reafirmó el rol del principal puerto de Chile como empresa pública al servicio del desarrollo nacional, la competitividad logística y la sostenibilidad territorial.

Liderazgo portuario

En 2025, ratificamos nuestra posición como el principal puerto del país, registrando un crecimiento sostenido en la transferencia de carga, con alzas de hasta un 15% en TEU. En paralelo, Puerto Panul, alcanzó un récord anual histórico al movilizar 3.451.646 toneladas, lo que representó un incremento del 5% respecto de 2024 y superó su mejor marca previa, registrada en 2020.

Este desempeño reflejó la confianza de las líneas navieras, la solidez de la infraestructura portuaria y el trabajo coordinado entre trabajadores, concesionarios, transportistas, servicios públicos y la comunidad logística en su conjunto. Asimismo, el puerto se mantuvo entre los 100 principales del mundo según el ranking especializado de Lloyd's List, reforzando su relevancia estratégica para el comercio exterior chileno.

El crecimiento estuvo acompañado por una mejora en la conectividad marítima. Durante 2025, los concesionarios San Antonio Terminal Internacional y DP World San Antonio incorporaron nuevos servicios navieros regulares, ampliando la oferta de recaladas y fortaleciendo las conexiones con mercados estratégicos de Asia. Esto facilitó el flujo de exportaciones, en particular de carga refrigerada, contribuyendo a reforzar la competitividad logística del país.

Asimismo, finalizaron las obras de mejoramiento y reforzamiento del molo de abrigo, infraestructura centenaria que constituye la principal barrera de protección del puerto. El proyecto incorporó altos estándares de resiliencia climática y sísmica, fortaleciendo su desempeño frente a marejadas, oleajes extremos y eventos sísmicos, y asegurando la continuidad operacional del principal puerto del país.



Puerto Exterior: avance estratégico

Uno de los hitos más relevantes del año fue el avance sustantivo del proyecto Puerto Exterior, marcado por el inicio de su proceso de licitación internacional. En noviembre se definió un registro de precalificados integrado por seis empresas y consorcios internacionales, habilitados para presentar ofertas en la siguiente etapa, prevista para el año 2026.

Este avance permitió cerrar una fase clave del proceso licitatorio y dar paso a una nueva etapa en el desarrollo de esta infraestructura estratégica. El proyecto contó, además, con el respaldo del Gabinete Pro Crecimiento y avanzó en gestiones para su financiamiento, constituyendo una señal clara de confianza en la solidez técnica, financiera e institucional de la iniciativa.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones destacó a Puerto Exterior como una infraestructura estratégica para el Estado de Chile, concebida para responder a las necesidades logísticas del país en el largo plazo. En distintas instancias públicas se subrayó su relevancia para mejorar la competitividad nacional, consolidar a San Antonio como el principal puerto del país y proyectarlo como uno de los más importantes de América Latina y el Caribe.

Las visitas ministeriales reafirmaron el compromiso del Estado con el desarrollo del proyecto, destacando la seriedad del proceso licitatorio y la necesidad de una ejecución coordinada entre los distintos niveles del sector público. En este contexto, Puerto San Antonio presentó el proyecto ante el Gobierno Regional de Valparaíso, profundizando la articulación institucional y relevando su impacto estratégico para el desarrollo económico, logístico y territorial de la región y del país.

Además, en 2025 se ingresó al Servicio de Evaluación Ambiental la Adenda Complementaria del proyecto, que refuerza sus estándares ambientales, urbanos y territoriales, incorporando nuevas medidas de mitigación, compensación y compromisos voluntarios que fortalecen la relación del proyecto con su entorno.

Entre sus principales componentes se considera la creación de una red de áreas verdes y espacios públicos cercana a las 60 hectáreas, que incluye el Parque Lagunas de Llolleo, con senderos, miradores y circuitos educativos en las lagunas Ojos de Mar; la renovación integral del Parque DyR, con infraestructura deportiva y recreativa; y el desarrollo del Paseo del Molo, un recorrido público de más de 1,5 kilómetros sobre el nuevo molo de abrigo. A ello se suman medidas de protección ambiental como barreras acústicas, revegetación de dunas, pasarelas elevadas y corredores ecológicos, consolidando una visión de desarrollo portuario compatible con la sostenibilidad, la resiliencia climática y el bienestar de la comunidad.

Nuevo Modelo Logístico

A lo largo de 2025 consolidamos el Nuevo Modelo Logístico de Puerto San Antonio, concebido como un plan estructural orientado a aumentar la eficiencia operacional, fortalecer la seguridad, mejorar la trazabilidad de la carga y reducir los impactos de la actividad logística sobre la ciudad, mediante una gestión integrada y anticipada de los flujos de transporte.

Este modelo articula infraestructura física, herramientas de coordinación operativa y soluciones digitales, avanzando hacia una logística más planificada, resiliente y alineada con estándares internacionales. Sus principales componentes son:

◉ Alto San Antonio Tránsito (ASAT):
Consolidado como regulador obligatorio del flujo de camiones con carga de exportación, ordena los accesos al puerto, mejora la seguridad vial, fortalece las condiciones de espera de los transportistas y reduce las externalidades urbanas asociadas a la congestión.

◉ Terminal Intermodal Barrancas (TIB):
Se avanzó hacia su entrada en operaciones mediante la firma del contrato entre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y Puerto San Antonio, constituyéndose en la primera iniciativa concreta de la Plataforma Logística Ferroportuaria. Permitirá fortalecer la intermodalidad ferroviaria, reducir costos, tiempos y emisiones, con inicio de operaciones proyectado para 2026.

◉ Centro de Control Portuario (CECOPORT):
Avanzó durante 2025 en su etapa de diseño y definición operativa, orientado a disponer de un recinto de coordinación que permita anticipar contingencias en tiempo real, mejorar la toma de decisiones colaborativa y fortalecer la continuidad operacional del puerto.

◉ Port Community System (PCS):
Plataforma digital del sistema logístico que registró avances relevantes en su implementación, incluyendo procesos de capacitación a actores clave. Estará plenamente operativo en 2026 y permitirá integrar procesos, mejorar la trazabilidad de la carga y optimizar tiempos y costos.

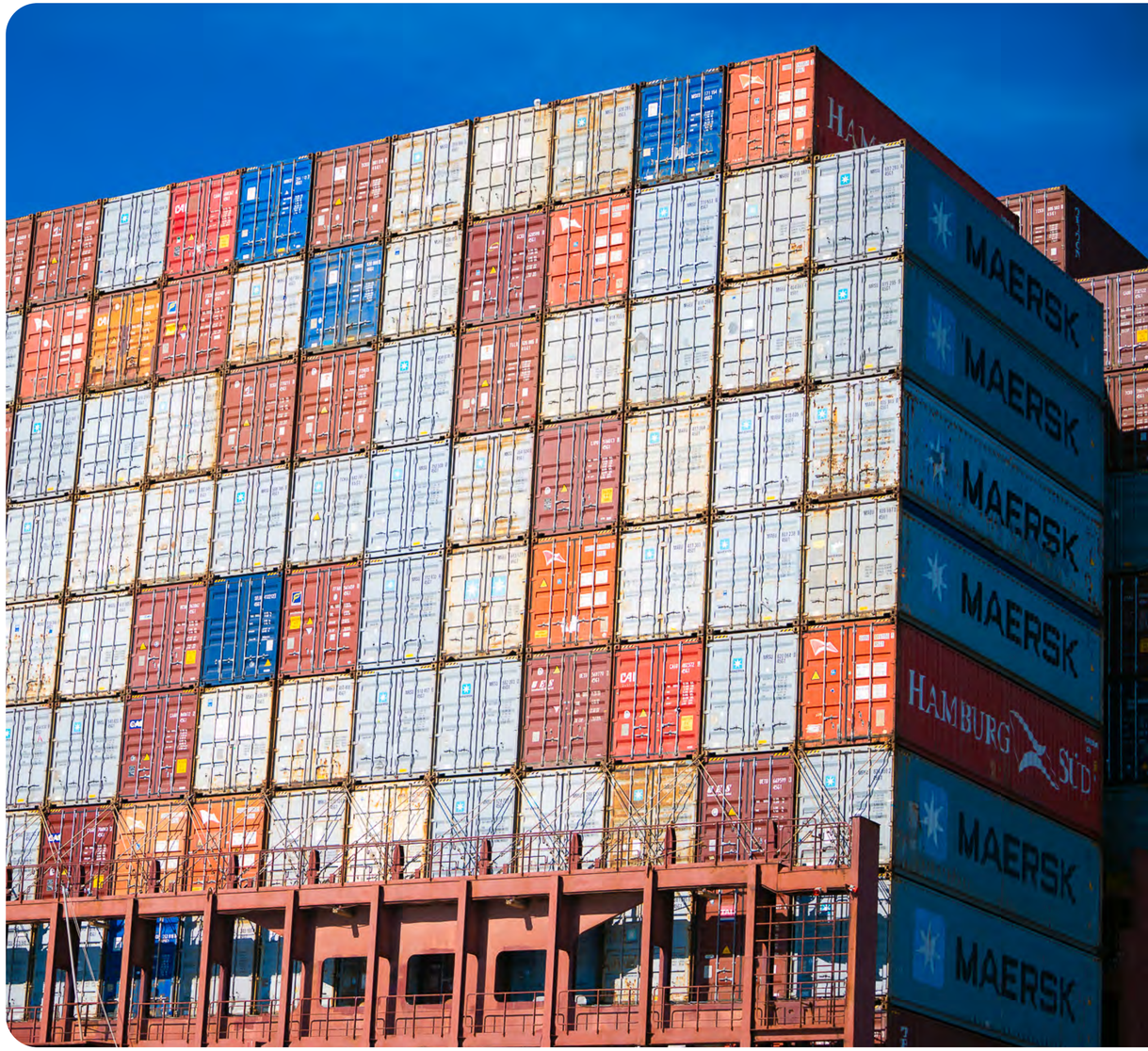
En conjunto, estos elementos configuran un sistema logístico moderno e integrado, que fortalece la competitividad del puerto y mejora la convivencia urbana.

Aporte logístico a la exportación chilena

La temporada de cerezas constituye un período de alta exigencia para el sistema portuario nacional, especialmente para Puerto San Antonio, principal plataforma logística para la exportación de esta fruta a los mercados asiáticos.

El puerto aseguró la salida oportuna de 323 mil toneladas de cerezas, equivalentes a 64,6 millones de cajas, durante la temporada 2024–2025, cumpliendo con los exigentes calendarios de embarque y resguardando la calidad del producto hasta su llegada a destino, especialmente a China.

En ese contexto, la temporada 2025–2026, lanzada oficialmente en noviembre, registró un incremento del 48% en la cantidad de embarques anunciados respecto de la temporada anterior. La planificación, la gestión de flujos y la capacidad operativa han permitido responder adecuadamente a los peak de demanda, contribuyendo de manera decisiva a la competitividad del sector exportador chileno.



Innovación

Durante 2025, profundizamos nuestra agenda de innovación y modernización institucional, promoviendo la digitalización de procesos y el fortalecimiento de sus capacidades organizacionales para enfrentar los desafíos de la logística global. En este ámbito destacó la incorporación de AntonIA, asistente virtual orientada a agilizar procesos internos y mejorar la experiencia de los usuarios del sistema logístico-portuario.

Cooperación institucional

Fortalecimos la seguridad y el control de la carga con el respaldo del Programa Global de Control de Contenedores (CCP) de las Naciones Unidas, implementado en coordinación con la Dirección Regional de Aduanas de San Antonio y diversos organismos públicos. Esta iniciativa profundizó la cooperación interinstitucional entre Aduanas, Policía de Investigaciones, Carabineros, Armada, SAG y actores del sistema logístico-portuario, mejorando el perfilamiento de riesgo, la trazabilidad de los contenedores y la capacidad de prevención frente a delitos asociados al comercio exterior. La aplicación de estándares internacionales consolidó al puerto como un nodo logístico seguro y alineado con las mejores prácticas globales en gestión de riesgos y control portuario.

Durante el año una delegación de la Subcomisión de Crimen Organizado de la Cámara de Diputadas y Diputados visitó el puerto para conocer las mejoras implementadas en materia de seguridad, control y trazabilidad de la carga. En la instancia se destacaron los avances en fiscalización, la incorporación de tecnologías como nuevos camiones escáner, que permitieron incrementar sustantivamente los controles respecto de años anteriores, y el trabajo coordinado entre organismos públicos y privados. Los parlamentarios valoraron estos avances como un aporte concreto al combate del crimen organizado, al fortalecimiento de la seguridad portuaria y a la protección del comercio exterior chileno.

Seguridad en las operaciones

Entregamos reconocimientos a trabajadores del sistema portuario y contratistas por su liderazgo en seguridad y buenas prácticas en prevención de accidentes.

También se constituyó el Comité Paritario Puerto, instancia orientada a reforzar la seguridad y la prevención de riesgos en los terminales portuarios. Este comité integra a representantes de la empresa portuaria, concesionarios y trabajadores, promoviendo una coordinación permanente en materias de seguridad laboral. Su conformación permitió fortalecer la cultura preventiva y la gestión conjunta de riesgos en las operaciones portuarias. Con ello, se avanzó en estándares más altos de seguridad y protección para quienes desarrollan labores en el sistema portuario.



Ciudad-puerto y valor compartido

Desarrollamos una agenda activa de relacionamiento con la comunidad local, orientada a la generación de valor compartido para la ciudad-puerto. Junto a la Municipalidad de San Antonio suscribimos la Agenda de Trabajo 2025, que abordó iniciativas orientadas a fortalecer una relación ciudad-puerto armónica y sostenible.

Entre los hitos del año destacaron:

- La inauguración de la segunda etapa del Paseo Borde Costero Norte, consolidado como un espacio público de alto valor urbano, social y recreativo.
- La pavimentación de la explanada de la Caleta Pacheco Altamirano, mejorando las condiciones de operación y seguridad de este tradicional sector del borde costero.
- Programa de formación que benefició a 500 estudiantes y 20 docentes de nueve liceos técnico-profesionales de la provincia junto a Fundación Chile y el Instituto Tecnológico de Monterrey.
- Programa de capacitación para trabajadores, dirigentes sociales y adultos mayores, ejecutado junto al Centro de Formación Técnica Estatal de la Región de Valparaíso, OTIC Sofofa y SENCE.
- Fondos Concursables, que benefició a 67 organizaciones sociales de la comuna con una inversión total de 100 millones de pesos.
- Plan de Desarrollo de Proveedores Locales, orientado a fortalecer la participación de empresas de la comuna en la cadena de valor portuaria. La iniciativa buscó impulsar capacidades, competitividad y encadenamientos productivos locales, promoviendo un desarrollo económico más inclusivo y vinculado al territorio.



Participación internacional

Participamos en espacios internacionales como el Congreso AAPA Latam (Perú), el Foro Económico Internacional América Latina y el Caribe (Panamá) y el International Transport Forum (Alemania), abordando los desafíos de la logística, la sostenibilidad y la integración regional.

En estas instancias, el proyecto Puerto Exterior fue presentado como una infraestructura estratégica para la modernización del sistema portuario chileno, reforzando su proyección internacional y su carácter de iniciativa de largo plazo.

Temporada de cruceros 2024–2025

La temporada de cruceros 2024–2025 se desarrolló mediante una coordinación activa del Comité Portuario de Coordinación de Organismos Públicos, lo que permitió gestionar recaladas, protocolos de seguridad y atención de pasajeros y tripulaciones, generando impactos positivos en la actividad turística y económica local y reafirmando el carácter multipropósito del puerto. El mismo esquema se activó para la temporada actualmente en curso.

Gobernanza y proyección

Promovimos espacios de reflexión sobre los desafíos de la gobernanza portuaria junto a la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, a 28 años de la promulgación de la Ley N.º 19.542, reforzando el rol de Puerto San Antonio como actor público convocante.

Visión de largo plazo

Redefinimos nuestros objetivos estratégicos para el ciclo 2025–2027, orientando la gestión gestión hacia la ejecución coherente de proyectos estructurales y el abordaje de los desafíos propios de la operación del principal puerto de Chile.

Este enfoque permitirá avanzar en mayores niveles de eficiencia operacional, sostenibilidad e integración logística, fortaleciendo al mismo tiempo la relación con el territorio. De este modo, Puerto San Antonio proyecta una gestión moderna, resiliente, sostenible y con visión de largo plazo, basada en la convicción de que un puerto moderno se construye junto a su ciudad, aporta al entorno y contribuye de manera concreta al progreso del país.



Puerto San Antonio

15 Nuestro Puerto: Propósito y Misión.
19 Plan estratégico 2025-2027.
22 Historia.
24 Importancia Estratégica.
25 Objetivos de Puerto San Antonio.
33 Relaciones con clientes.
34 Plan de gestión anual.

Nuestro Puerto

NCG 461 - 2.1; 2.2; 2.3.1; 2.3.2; 2.3.3; 2.3.4.i; 2.3.4.ii; 2.3.4.iii.a; 2.3.4.iii.b; 2.3.4 iii.c; 2.3.5; 4.1; 4.2; 4.3; 6.1.i; 6.1.ii; 6.1.iii; 6.1.iv; 6.1.iv; 6.2.i; 6.2.ii.; 6.2.iii; 6.2.iv; 6.2.v; 6.2.vi; 6.2.viii; 6.4; 6.5.1; 6.5.2.i;

El 2025 fue un año muy relevante para Puerto San Antonio. Un período de grandes desafíos y avances que reafirmó nuestro rol estratégico en el desarrollo del comercio exterior de Chile, en el cual se marcó un hito, como primer puerto en el país que supera los dos millones de TEU transferidos en un año.

Asimismo, se avanzó en gestiones para el financiamiento de Puerto Exterior, lo que constituye una señal clara de confianza en la solidez técnica, financiera e institucional de la iniciativa.. Junto con ello, se avanzó en la licitación internacional con seis empresas y consorcios de clase mundial que durante 2026 presentarán sus ofertas para construir la obra portuaria más importante en la historia de Chile, y elevando el estándar ambiental con medidas que protegen el ecosistema y crean nuevos espacios públicos para San Antonio.



El año 2025 además fortalecimos nuestro Nuevo Modelo Logístico, con un plan orientado a mejorar la eficiencia, la seguridad, la sostenibilidad y la disponibilidad operacional del puerto a través de tres proyectos esenciales:

1. Alto San Antonio Tránsito.
2. Port Community System.
3. Centro de Control Portuario.

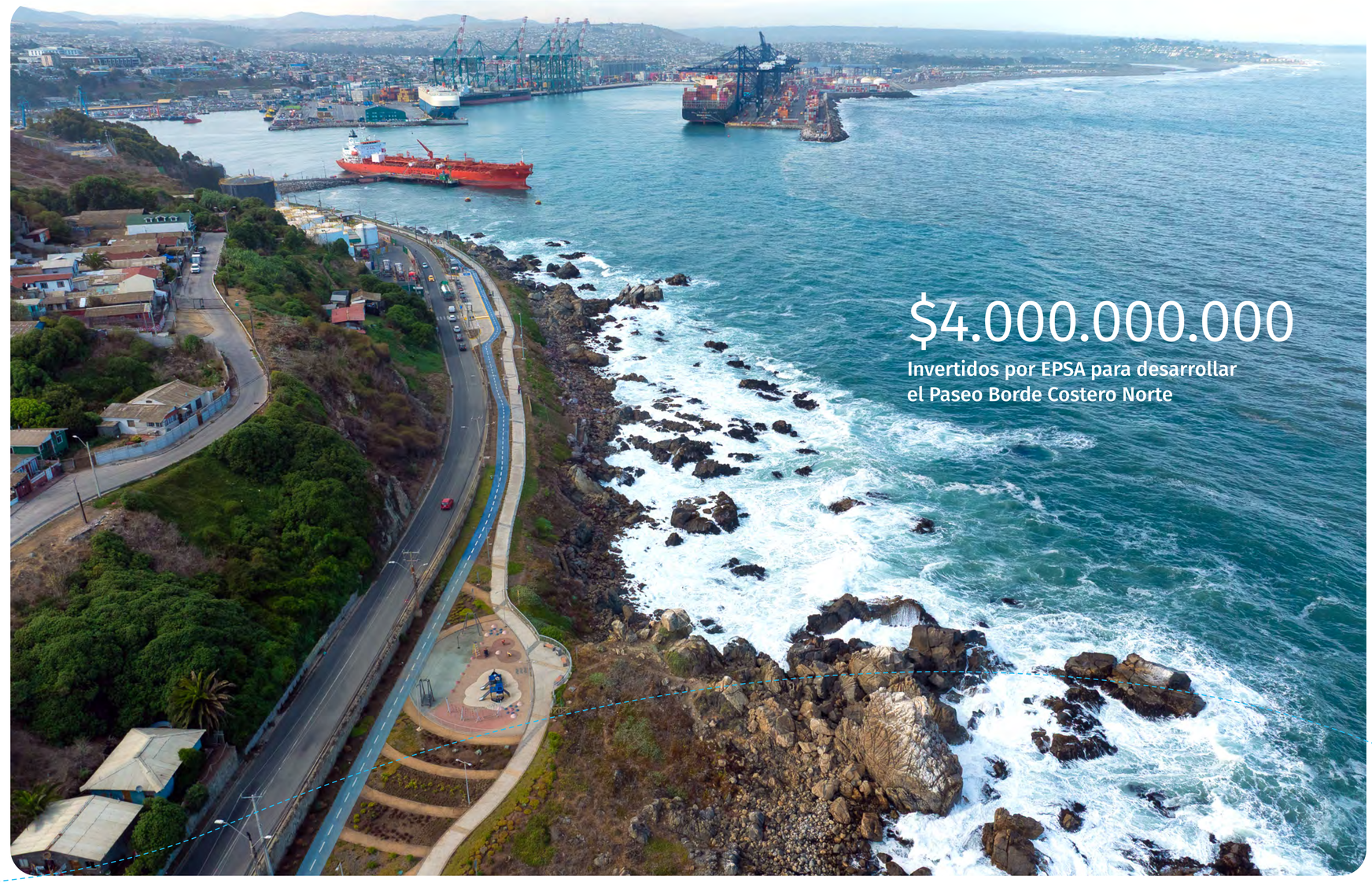
A este modelo se suman el Terminal Intermodal Barrancas y la Plataforma Logística Ferroportuaria, proyectos con los que -junto a EFE- se busca movilizar hasta un 40% de la carga por ferrocarril. Finalmente, el refuerzo del Molo de Abrigo, inyectando una inversión de USD 10 millones que le permitirá cumplir su rol por otros 100 años.

Asimismo, consolidamos la relación ciudad-puerto con una agenda de valor compartido, que incluyó:

- **Avances en los proyectos junto a la Municipalidad de San Antonio.**
- **Entrega de la segunda fase del Paseo Borde Costero Norte.**
- **Ampliación de las organizaciones sociales beneficiadas por los Fondos Concursables.**
- **Despliegue del programa de Creación de Valor Compartido que permitió capacitar a trabajadores, dirigentes sociales, adultos mayores, estudiantes, emprendedores y profesores de la provincia, gracias a alianzas público-privadas con Fundación Chile, el CFT Estatal, Sercotec y el Instituto Tecnológico de Monterrey. entre otros.**

Un año en que se desarrolló el plan de nuevas concesiones del Molo Sur y el Sitio 8, resguardando la libre competencia y la captura de valor para el Estado; en el que se reforzó la seguridad de las operaciones, la fiscalización de los contratos de concesión y también la discusión sobre el rol de la autoridad portuaria y la gobernanza de los puertos para las siguientes décadas.

Finalmente, profundizamos nuestra transformación cultural, fortaleciendo valores, capacidades internas y desarrollando programas como Innovaport e Impúlsate, que nos preparan para nuevos desafíos y demuestran que cuando el talento humano se une a una visión y un propósito, los límites desaparecen.



Propósito y misión

Propósito

NCG 461 - 2.1

Administrar, explotar, desarrollar y conservar todos los bienes y propiedades que poseemos. Para ello, efectuamos estudios, proyectos y obras de conservación, reparación y dragado en los terminales portuarios de San Antonio.

De igual forma, prestamos servicios a terceros relacionados a nuestro propósito, otorgando concesiones portuarias, celebrando contratos de arrendamiento o constituyendo sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, previa licitación pública.

Misión

Crear valor al comercio exterior que utiliza el Puerto de San Antonio y a la comunidad, a través del desarrollo y la operación de nuestra infraestructura, de modo sostenible, seguro, innovador y eficiente, asumiendo un liderazgo activo de la cadena logística, tanto en la fiscalización y/o coordinación de nuestra operación, como en el desarrollo de infraestructura crítica.

Visión

Ser motor de crecimiento económico y social del país, comprometidos con el desarrollo sostenible de la ciudad a la que pertenecemos.

Valores

NCG 461 - 2.1; 3.1.iv

Generamos en los últimos años un proceso para fortalecer y modernizar nuestra organización, mediante la construcción de una cultura de alto desempeño, cuyo marco se establece a partir de cuatro valores:

COMUNICACIÓN

Asegurar interacciones efectivas, transparentes, asertivas y respetuosas en nuestro quehacer diario, construyendo confianza y valorando las diferencias como fuente de enriquecimiento.

COLABORACIÓN

Impulsar la voluntad de apoyo mutuo, poniendo a disposición nuestras capacidades para el logro de objetivos comunes, reconociendo nuestras interdependencias y cumpliendo con lo necesario para beneficiar a otras personas, equipos y áreas.

EXCELENCIA

Alcanzar los más altos estándares éticos, sociales y técnicos en nuestra labor diaria, tanto dentro como fuera de la compañía, buscando siempre la mejora continua.

COMPROMISO

Entregar lo mejor de nosotros y nosotras para generar valor en todo lo que hacemos en nuestros equipos, en la empresa y por la ciudad que nos acoge, promoviendo un entendimiento claro de nuestro rol público en todos los niveles de la organización.



Plan estratégico 2025-2027

El Plan Estratégico 2025–2027 constituye la hoja de ruta que orienta el desarrollo de Puerto San Antonio durante los próximos años, con el propósito de consolidarlo como el principal nodo logístico de Chile y un motor relevante para el desarrollo económico del país. Bajo nuestra Visión 2040, buscamos armonizar el crecimiento portuario con el bienestar social y territorial, generando valor sostenible tanto para el comercio exterior como para las comunidades que conviven con la actividad portuaria.

El periodo entre 2025 y 2027 es de especial relevancia ya que implica gestionar la operación actual con estándares de eficiencia y continuidad, avanzando en la preparación de la mayor expansión portuaria en la historia del país: el proyecto Puerto Exterior.



Buscamos consolidarnos como una Autoridad Portuaria moderna, eficiente y resiliente, preparada para enfrentar los desafíos de la industria logística del futuro.

El eje central de esta estrategia se sustenta en el fortalecimiento de la infraestructura portuaria de la macrozona central a través de Puerto Exterior, cuya entrada en operación se proyecta para 2036. Durante este trienio, la empresa priorizará hitos clave para el desarrollo del proyecto, entre ellos:

- **La obtención de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA).**
- **El avance en los procesos de precalificación de contratistas.**
- **La estructuración del financiamiento necesario para su ejecución.**

Este proceso contempla operaciones con organismos financieros multilaterales por más de USD 490 millones.

En paralelo, continuaremos trabajando para asegurar la continuidad operacional del puerto frente a desafíos como el cambio climático y las nuevas exigencias logísticas del comercio exterior. Asimismo, avanzaremos en la licitación de nuevas concesiones para los terminales actuales, con el objetivo de garantizar la eficiencia de las operaciones y maximizar la captura de valor para el Estado.

La estrategia también incorpora un énfasis en la sostenibilidad y el valor compartido, reconociendo que el desarrollo portuario está vinculado al progreso de la ciudad y la provincia de San Antonio. En este marco, impulsamos iniciativas orientadas a:

1. **Promover la empleabilidad local.**
2. **Fortalecer la capacitación técnica.**
3. **Contribuir al mejoramiento de la infraestructura urbana y de espacios públicos, incluyendo proyectos asociados al borde costero.**

Este enfoque busca mitigar las externalidades de la actividad portuaria y avanzar hacia una relación ciudad-puerto basada en el beneficio mutuo y el respeto por el entorno natural y patrimonial.

Finalmente, el plan contempla un proceso de transformación organizacional orientado a consolidar una cultura de alto desempeño, basada en valores como la comunicación, la colaboración, el compromiso y la excelencia. Este proceso incluye el fortalecimiento de las capacidades internas, el desarrollo de un ambicioso Plan de Transformación Digital, la implementación del Port Community System (PCS) para optimizar la cadena logística, y la incorporación progresiva de tecnologías como la inteligencia artificial.

Objetivos del Plan Estratégico 2025-2027

Nuestro Plan Estratégico 2025–2027 se estructura en torno a ocho objetivos que orientan el desarrollo de la organización y su proyección al 2040:

1. ***Aumentar participación*** de mercado en contenedores e incrementar la eficiencia de graneles y fraccionados.

2. ***Asegurar el financiamiento*** del Puerto Exterior.

3. ***Fortalecer el rol*** de Autoridad Portuaria.

4. ***Asegurar la captura de valor*** para el Estado en los procesos de nuevas concesiones.

5. ***Potenciar la sostenibilidad*** de la relación ciudad-puerto impulsando el desarrollo local de San Antonio.

6. ***Garantizar la continuidad*** operacional y la eficiencia logística.

7. ***Aumentar la infraestructura*** portuaria de la macrozona central a través de Puerto Exterior.

8. ***Transformar la cultura*** y generar capacidades internas para el desarrollo futuro de EPSA.

La sostenibilidad 2025-2027

La sostenibilidad en Puerto San Antonio se entiende como un compromiso transversal para armonizar la operación portuaria con el cuidado del medio ambiente y el bienestar de la comunidad local.

Esta visión se sustenta en cuatro pilares de trabajo diseñados para generar valor compartido y estándares de clase mundial:

1. Valor compartido local:

Fomento de la empleabilidad mediante la capacitación de personas de la provincia y el desarrollo de proveedores locales con metas de contratación específicas.

2. Relacionamiento comunitario e institucional:

Construcción de una visión de ciudad-puerto de largo plazo junto al municipio, la comunidad y actores regionales.

3. Gestión estratégica para Puerto Exterior:

Acciones de promoción, difusión y diálogo técnico-político para asegurar la viabilidad social y ambiental del proyecto de expansión.

4. Estándares de Sostenibilidad (ESG):

Actualización de la Política de Sostenibilidad bajo criterios ambientales, sociales y de gobernanza, incluyendo un nuevo Plan de Gestión.



Historia

NCG 461 - 2.2



El 5 de mayo el Presidente de la República Ramón Barros Luco puso la primera piedra para la construcción del puerto. La primera obra fue el Molo de Abrigo, diseñado para proteger las futuras instalaciones portuarias de las olas y corrientes marinas. Este fue un proyecto complejo debido a las condiciones geográficas de la zona, pero fundamental para establecer un puerto seguro y operativo.

1910



Se decreta la construcción de un puerto en la bahía de San Antonio. La elección de la comuna como ubicación estratégica fue debido a su proximidad a Santiago, la capital del país, y a la necesidad de diversificar las opciones portuarias de Chile, que en ese momento dependía en gran medida del puerto de Valparaíso.

1912

1921



INICIO DE OPERACIONES Y PLAN DE CRECIMIENTO

Puerto San Antonio comenzó oficialmente sus operaciones. En sus inicios se enfocó en el manejo de cargas básicas como carbón y trigo, pero luego se implementaron planes de inversión, ampliando la infraestructura portuaria para recibir y gestionar una variedad más amplia de productos.

Década de 1950



Puerto San Antonio comenzó a crecer en importancia como puerto comercial debido al aumento del comercio internacional de Chile. La expansión permitió al puerto manejar mayores volúmenes de carga y exportaciones clave como cobre, frutas y otros productos agrícolas.

1980-1990

MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN

Chile definió una política abierta al mundo por lo que Puerto San Antonio experimentó una modernización significativa. Se introdujeron mejoras en las instalaciones y la infraestructura, al igual que tecnologización de sus procesos, lo que permitió a San Antonio gestionar contenedores y embarcaciones más grandes, desarrollo crucial para consolidar su posición como el puerto más grande de Chile en volumen de carga.

1985



Terremoto del 3 de marzo, cuyo epicentro fue San Antonio, sufriendo el impacto de un sismo de magnitud 8.0. Éste sismo generó daños importantes al terminal portuario y las operaciones se vieron interrumpidas, necesitando reparaciones extensivas para restaurar completamente su funcionalidad.

El terremoto de 1985 demostró la necesidad de mejorar y reforzar las infraestructuras portuarias para resistir mejor los futuros eventos sísmicos, lo que ha influido en la planificación y el desarrollo posterior del puerto. Con el tiempo, el Puerto de San Antonio se recuperó completamente y continuó expandiéndose para convertirse en el principal puerto de Chile en volumen de carga.



1998

Se creó la Empresa Portuaria San Antonio, empresa autónoma del Estado, con el objetivo de administrar, explotar y conservar la actividad marítima portuaria en la ciudad de San Antonio. Esta administración se basó en un modelo de trabajo coordinado de empresas públicas, las que por su rol estratégico debían trabajar de forma independiente pero coordinadas con su único accionista, el fisco.



2000

NUEVO MILENIO,
INICIO DE LAS CONCESIONES

Se inició un trabajo de operación mediante el modelo concesiones, lo que permitió que se sumaran compañías expertas a satisfacer los requerimientos en alza del transporte de carga. Esto fue fundamental para lograr abordar una demanda en crecimiento del comercio internacional. Así se da inicio a una nueva era con nuevos terminales especializados, como San Antonio Terminal Internacional y el terminal granelero Puerto Panul.



2011

El tercer actor a entrar en el modelo de concesiones fue Puerto Central (PCE), que se adjudicó la licitación del Espigón, iniciando operaciones en 2014. Este terminal fue desarrollado como parte de la expansión del Puerto para manejar el volumen de carga y responder a las demandas del comercio internacional. Desde su ingreso, PCE se ha especializado en el manejo de diferentes tipos de cargas: contenedores, vehículos, y carga general, y ha jugado un papel crucial en fortalecer la capacidad operativa del Puerto de San Antonio.

2017



Puerto Central comenzó a recibir cruceros, con lo que San Antonio se sumó a la oferta de infraestructura dedicada a la industria turística.



2019

DP World adquirió una participación mayoritaria en Puerto Central (PCE). La adquisición fue parte de la compra por parte de DP World del 71,3% de las acciones de la empresa Puertos y Logística S.A. (Pulogsa), es la controladora de Puerto Central y Puerto Lirquén.

Presente y Futuro



PUERTO EXTERIOR

Para lograr satisfacer las demandas futuras del comercio marítimo y proyectarse a 100 años más, Puerto San Antonio se propuso llevar adelante el proyecto Puerto Exterior, y así expandir su capacidad permitiendo entregar servicios marítimos a embarcaciones de mayor tamaño y volúmenes mayores, consolidando así su posición como un Puerto clave en el comercio global de Chile.



Importancia estratégica

Puerto San Antonio es un pilar clave para la economía nacional. No solo lidera en transferencia de carga general, contenedores y graneles, sino también la descarga de vehículos. En 2025, movilizó más de 23 millones de toneladas de mercancías de importación y exportación, atendió 1.025 naves y transfirió la cifra récord de 2.060.244 TEU (contenedores de 20 pies), gracias a la labor de más de 13.000 personas que trabajan en la operación y gestión del puerto.

Actualmente, cinco compañías operan en sus instalaciones como concesionarios, que prestan servicios portuarios como transferencia de carga, provisión de infraestructura portuaria, almacenamiento o manipulación de contenedores:

- **San Antonio Terminal Internacional (STI)**
- **DP World San Antonio**
- **Puerto Panul**
- **Terquim San Antonio**
- **QC Policarpo Toro**

Puerto San Antonio atiende el 67% del mercado de contenedores de la Macrozona Central de Chile, con un hinterland o zona de influencia que representa el 59% del PIB Nacional y cerca del 63% de la población del país. En 2025 se mantuvo entre los 100 principales puertos del mundo según el ranking especializado de Lloyd's List, reforzando su relevancia estratégica para el comercio exterior chileno.

Sus operadores en la actualidad mantienen 21 servicios navieros regulares (liner) y no regulares (tramp), conectando con los puertos principales de Asia, Europa, Norteamérica, Sudamérica e incluso África y Oceanía.

Un 31% de sus importaciones proviene de Asia, un 26% de la Costa Este Sudamérica, un 12,7% de la Costa Oeste Sudamérica y un 7% de la Costa Este de Norteamérica. Los principales productos que ingresan por Puerto San Antonio son: materiales de construcción, neumáticos, vehículos, maíz, trigo, soya, electrodomésticos y bananas.

En tanto, un 37% de las exportaciones a través de Puerto San Antonio van a Asia, un 13% al norte de Europa, 11% a la Costa Oeste Sudamérica y 10% a Norteamérica. Los principales envíos de Chile a través de los terminales de San Antonio son: celulosa, hierro, cerezas, cobre, vinos, manzanas, papel y cartón, paltas, tableros de madera, uvas y carne porcina.

Así continúa siendo un motor de desarrollo para la región y para Chile, con planes de expansión que buscan mantener su relevancia en el comercio internacional por los próximos 100 años.

Objetivos de Puerto San Antonio

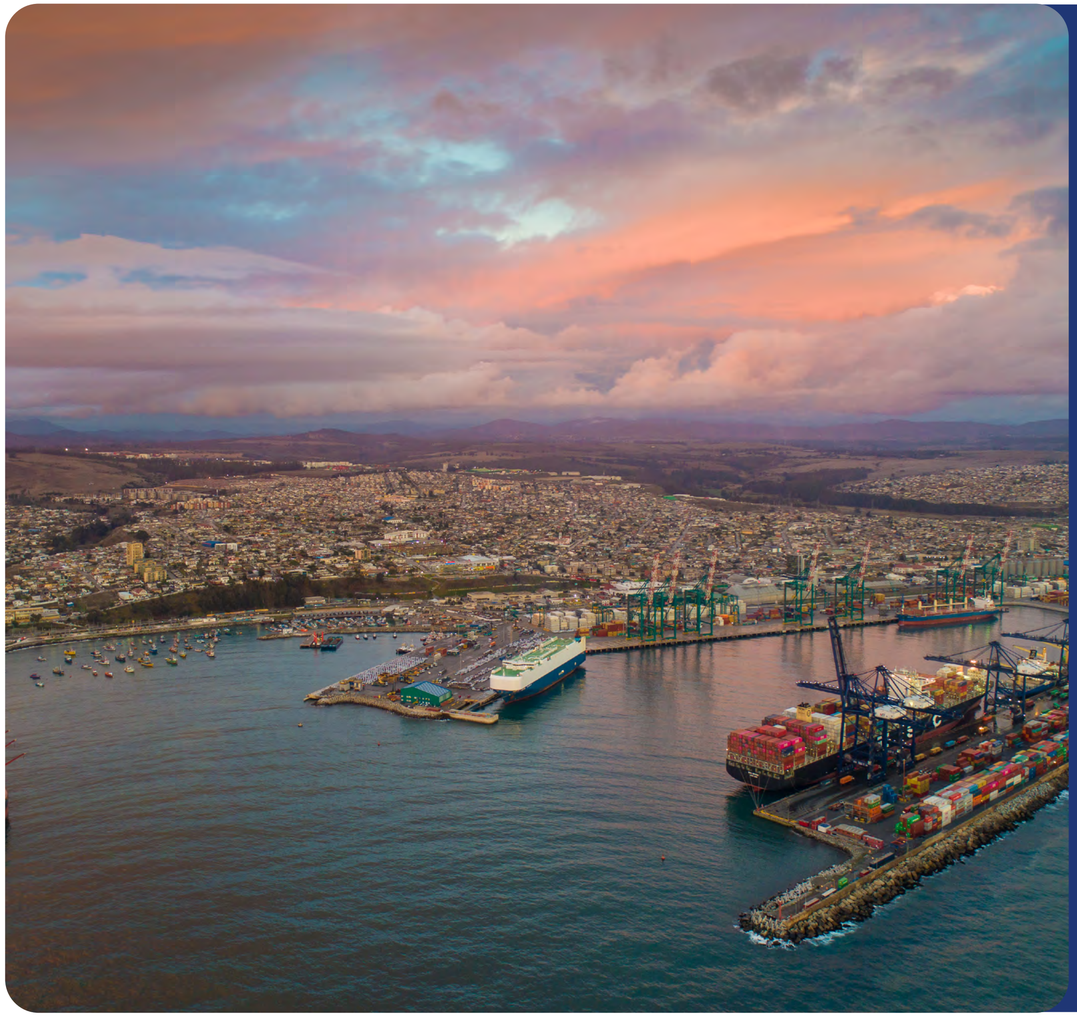
NCG 461 - 6.1i; 6.1ii; 6.1iii; 6.1iv; 6.2i; 6.2ii; 6.2iv; 6.2v; 6.2vi; 6.2vii; 6.2viii; 30 2b 3b.i; 3b.ii; 3b.iii; 3c; 3c.i; 3c.ii; 3c.iv; 3c.v; 3c.vi 6.5.2.i;

Nuestro objeto como empresa es la administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de San Antonio, así como de los bienes que poseemos a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de esta (Artículo 4º de la Ley Nº 19.542 sobre modernización del sector portuario estatal).

Efectuamos todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de conservación, reparación y dragado en el Puerto de San Antonio.

Asimismo, estamos facultados para realizar nuestro trabajo a través de terceros, por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución de sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, previa licitación pública.

En la actualidad, mantenemos relación comercial con cinco concesionarios: San Antonio Terminal Internacional, DP World San Antonio, Puerto Panul, QC Policarpo Toro y Terquim, quienes prestan servicios que abarcan desde la transferencia de carga hasta la provisión de infraestructura portuaria de primera categoría para todos los tipos de mercancías. Además, proporcionan servicios especializados adaptados a las necesidades individuales de los clientes, como: almacenamiento, manipulación de contenedores y soluciones logísticas personalizadas.



Las atribuciones legales otorgadas a la empresa son:

- Administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, de otros bienes que posean y de las actividades conexas al ámbito portuario.
- Ejecución de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en esos puertos y terminales.
- Prestación de servicios a terceros relacionados con su objeto.
- Ejecución de lo anterior directamente a través de otorgamiento de concesiones portuarias, contratos de arrendamiento o constitución de sociedades con terceros. En el caso de los frentes de atraque, la participación de terceros es sólo a través de concesiones portuarias.
- Elaboración y supervisión del cumplimiento de la reglamentación necesaria para el funcionamiento de los puertos y terminales, incluyendo expresamente el Reglamento Interno de Uso de Frentes de Atraque (RUFA).
- Coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios.
- Formulación del “Plan Maestro”, que define la planificación territorial del puerto por un período mínimo de 20 años, y el “calendario referencial de inversiones”, indicando las inversiones que van a ser realizadas tanto por la empresa como por particulares, en un plazo de cinco años.

¿Cómo funcionamos?

Las concesiones y arrendatarios representan el 50% de los ingresos de Puerto San Antonio. Mientras que las navieras -que son clientes del puerto- aportan aproximadamente el 50% restante por concepto de Tarifa de Uso de Puerto.

La Empresa Portuaria San Antonio tiene como función constituir y fiscalizar los Contratos de Concesión de Frentes de Atraque del Terminal Sur, Terminal Norte, Costanera Espigón y QC Policarpo Toro. La información de los consorcios adjudicados es la siguiente:

1. Contrato de Concesión entre la Empresa Portuaria San Antonio y San Antonio Terminal Internacional S.A., previa licitación pública adjudicada para el sector del Terminal Sur. La sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Entidades Informantes (Ley N°20.382) de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), con el N°231 de fecha 14 de septiembre de 2010.

2. Contrato de Concesión entre la Empresa Portuaria San Antonio y Puerto Panul S.A., previa licitación pública adjudicada en 1999 para el sector del Terminal Norte. La sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Entidades Informantes (Ley N°20.382) de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), con el N°75 de fecha 9 de mayo de 2010.

3. Contrato de Concesión entre la Empresa Portuaria San Antonio y Puerto Central S.A. (hoy DP World San Antonio S.A.), previa licitación pública adjudicada en 2011 para el sector de Costanera Espigón. La sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Entidades Informantes (ley N°20.382) de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), con el N° 251 de fecha 8 de noviembre de 2011.

4. Contrato de Concesión entre la Empresa Portuaria San Antonio y QC Policarpo Toro S.A., previa licitación pública adjudicada en 2020 para el sector de Policarpo Toro. La sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Entidades Informantes (ley N°20.382) de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), con el N° 614 de fecha 4 de abril de 2022.

Puerto San Antonio forma parte del sistema portuario complementario, al igual que el resto de los puertos de la Región de Valparaíso. Sin perjuicio de aquello, los concesionarios que utilizan la infraestructura del puerto compiten por cuotas de mercado. En este sentido, nuestra estrategia se centra en la oferta de servicios de alta calidad y una infraestructura moderna que beneficie a nuestros clientes y fortalezca la competitividad regional.



Proyectos

Generamos proyectos de ingeniería para la explotación de una instalación portuaria o un frente de atraque de nuestra propiedad. Cuando los estudios concluyen respecto de necesidades no cubiertas en el mediano plazo, surgen propuestas de crear planes de expansión portuaria. En esa línea, impulsamos proyectos que satisfagan la demanda futura de transferencia de carga como es el caso de Puerto Exterior.



Libre competencia

Cuando corresponde, y de conformidad a la ley, recurrimos al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) para determinar la forma de llevar a cabo la licitación de dichos proyectos.



Licitación

Desarrollamos licitaciones públicas, nacionales o internacionales, que terminan con la entrega de la concesión a la compañía que cumpla con los requisitos y la oferta económica coherente con el proyecto.



Competitividad

El desarrollo y ejecución de todo proyecto de mejoramiento del puerto y sus terminales incide directamente en la competitividad de Chile, ya que esto supone el control y reducción de los costos de importación y exportación de productos, acción que beneficia a todos los chilenos.



Supervisión

A los equipos profesionales de Puerto San Antonio les corresponde la supervisión del cumplimiento de la reglamentación para el funcionamiento del puerto y los terminales que administran los frentes de atraque, de acuerdo a la Ley N° 19.542.



Ingresos

A través de la Tarifa de Uso de Puerto (TUP) y el Canon de Concesión, Puerto San Antonio percibe ingresos respecto de los cuales el Ministerio de Hacienda, mediante decreto supremo, puede ordenar el traspaso a rentas generales de la nación las utilidades netas que arrojen nuestros balances patrimoniales anuales.

Situación de control

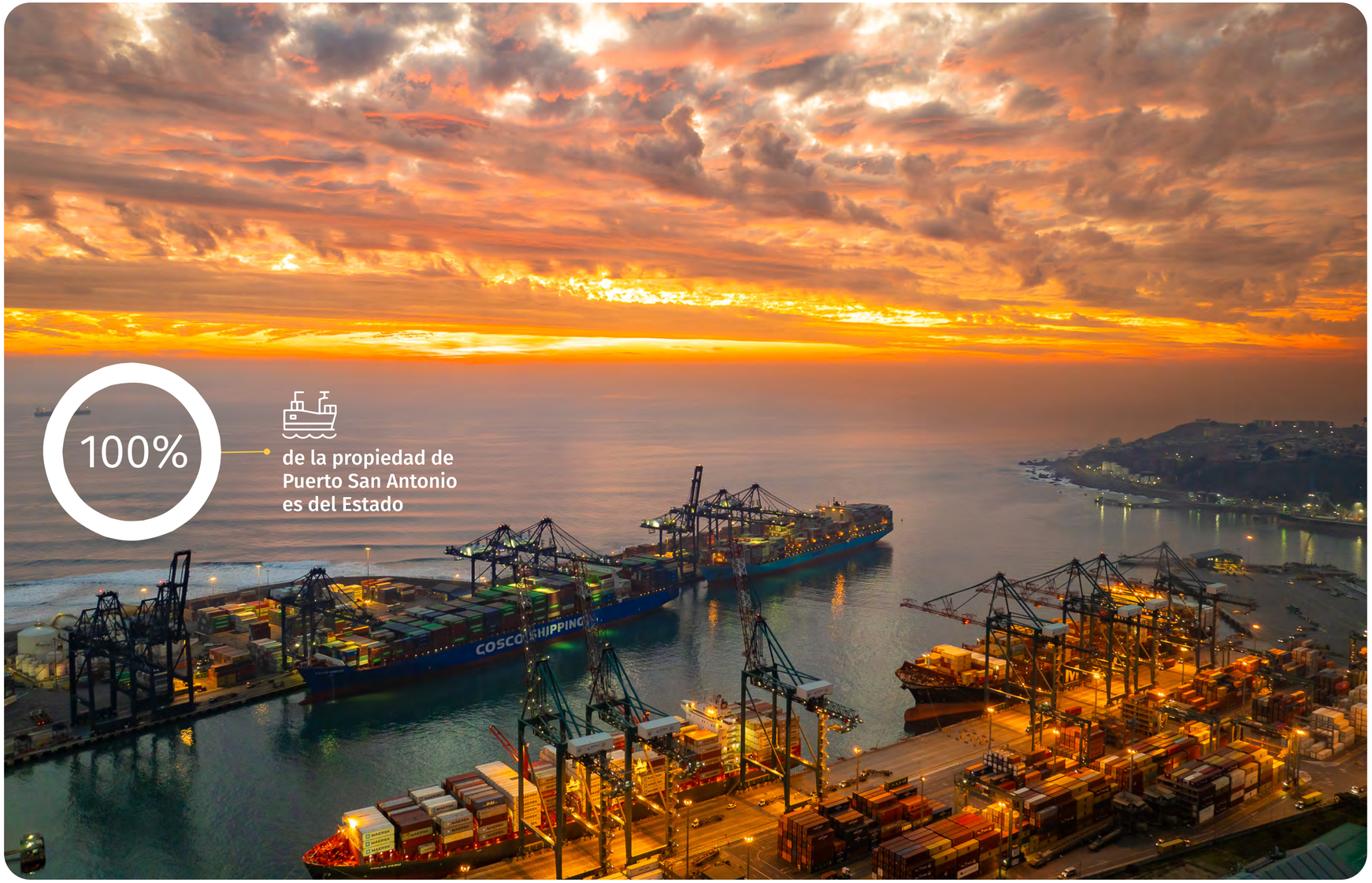
NCG 461: 2.3, 6.4, 6.5.1, 6.5.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4 iii c

La Empresa Portuaria San Antonio fue creada por la Ley Nº19.542 sobre modernización del sector portuario estatal, en calidad de continuadora legal de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) para operar en el Puerto de San Antonio. Es una persona jurídica de derecho público y constituye una empresa del Estado con patrimonio propio, de duración indefinida y se relaciona con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dio inicio a sus actividades el 31 de enero de 1998, fecha de publicación en el Diario Oficial del decreto supremo que completó la designación de su primer directorio.

La empresa tiene como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de San Antonio, así como de los bienes que posea a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste. Así, puede efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado, así como prestar servicios a terceros relacionados con su objeto.

La empresa puede realizar su objeto directamente o a través de terceros, mediante el otorgamiento de concesiones portuarias, celebración de contratos de arrendamiento o constitución de sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, previa licitación pública.

En nuestra condición de empresa estatal, no han ocurrido cambios en la propiedad de la entidad en el último año.



Plan de inversión

NCG 461 4.3

En la actualidad, el motor fundamental de nuestros requerimientos financieros para el desarrollo de infraestructura es el proyecto Puerto Exterior. Durante este periodo, hemos concentrado los esfuerzos en robustecer los estudios técnicos, la adquisición de terrenos y el cumplimiento de los hitos ambientales necesarios. Esta gestión es crítica para asegurar la viabilidad de la futura expansión portuaria de San Antonio, permitiéndonos avanzar hacia una infraestructura de estándar internacional que responda a las demandas del comercio exterior.

De manera simultánea, nuestra hoja de ruta prioriza la estabilidad operativa de las terminales para el manejo de todo tipo de mercancías. Bajo esta premisa, estamos liderando procesos clave para la renovación de concesiones y el análisis de prórrogas contractuales estratégicas, buscando siempre optimizar el rendimiento de instalaciones como el sector norte y mejorar la coordinación con nuestros socios logísticos. El plan también contempla un fuerte componente de modernización tecnológica y el fortalecimiento de la relación con el entorno, destinando fondos específicos para el desarrollo del borde costero y proyectos que generen un impacto positivo directo en la comunidad local.

El desglose que se presenta a continuación detalla el desempeño de la inversión ejecutada durante el ejercicio 2025 y las proyecciones presupuestarias para el año 2026:



Proyectos	Inversión Ejecutada 2025	Inversión Estimada 2026
Ampliación Puerto Exterior (Estudios, Obras y Terrenos)	6.187,4	50.160,0
Inversiones en Eficiencia Logística	5.569,5	8.506,5
Inversiones Borde Costero	481,5	3.590,9
Conservación Infraestructura Portuaria	132,5	1.150,0
Mejoramiento Molo de Abrigo	6.085,8	1.153,0
Inversiones en Fortalecimiento Tecnológico	24,6	420,3
Otros Proyectos	191,7	550,0
Totales	**18.673,00**	**65.530,70**

Política de dividendos

NCG 461 – 2.3.4.ii

Los aportes al fisco pagados en los últimos cuatro años son:

Año	Cantidad
2025	5 mil millones de pesos
2024	5 mil millones de pesos
2023	5 mil millones de pesos
2022	6 mil millones de pesos

El retiro de utilidades es definido por el Ministerio de Hacienda y se realiza en base a los remanentes de las utilidades tributarias, lo que es informado a través del decreto respectivo. Con fecha 20 de marzo de 2025, se recibió Decreto Supremo N°271, que establece el monto de traspaso de anticipos y/o utilidades para el año 2025 por la suma de M$5.000.000. Para el periodo 2024 se fijó a través del Decreto exento N°45 que establece el monto de traspaso de anticipos y/o utilidades para el 2024 por la suma de M$5.000.000.

Propiedades e instalaciones / huella física

NCG 461 - 6.4i; 6.4ii; 6.4iii; 6.5.1;6.5.2
NCG 30 - 3d.i; 3d.ii; 3d.iii; 3d.iv; 6a; 6b

Las propiedades utilizadas por Empresa Portuaria San Antonio son las siguientes:

Propiedades dentro del recinto portuario

Instalación	Título
Inmueble inscrito a fojas 691 N°713 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 1980 que corresponde al recinto portuario original.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 1.701 N°1.917 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 1982 que corresponde a la ampliación del recinto portuario.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 2.089 N°1.783 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 1997 que corresponde a la explanada del sector Molo Sur.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 2.087 N°1.781 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 1997 que corresponde a la explanada del sector Muelle Molito.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 6.612 vuelta N°4.442 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2009 que corresponde al Sub Lote U – II del Plano V – 7-5.994CU, ubicado en Avenida La Playa N°668 del denominado Parque de Deportes y Recreación DyR de la comuna de San Antonio, cuya superficie asciende a 363.281,70 metros cuadrados.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 6.614 vuelta N°4.443 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2009 que corresponde al Lote N°1 de 73.307,65 metros cuadrados y Lote N°3, de 146.795,50 metros cuadrados, ambos del denominado Parque de Deportes y Recreación DyR de la comuna de San Antonio.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 7.097 N°3.351 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2004 que corresponde a la Cantera Panul.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 5.245 vuelta N°3.773 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2007 que corresponde a la ex Pesquera Camanchaca.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 4329 N°3238 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2010 que corresponde al Sub Lote U – I del plano N°V-7-5.904-CU del denominado Parque de Deportes y Recreación DyR de la comuna de San Antonio, cuya superficie asciende a 77.354,70 metros cuadrados.	Propiedad

Propiedades fuera del recinto portuario

Instalación	Título
Inmueble inscrito a fojas 857 vuelta Nº1.030 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 1981 que corresponde a tres departamentos ubicados en Avenida Barros Luco Nº2.321, comuna de San Antonio.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 4.980 Nº4.194 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2000 que corresponde a propiedad ubicada en calle Pablo Neruda Nº375, comuna de San Antonio, aledaña al Acceso Sur.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 5.659 vuelta Nº4.320 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2002 que corresponde a propiedad aledaña a la Puerta O'Higgins.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 1.010 Nº1.101 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2014 que corresponde a la calle Aníbal Pinto.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 824 vuelta Nº388 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2011 que corresponde a parte del ex recinto de la Estación Ferroviaria de Barrancas.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 1.678 Nº1.874 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2014 que corresponde al inmueble ubicado en avenida La Playa acera norte Nº471, consistente en el camino ubicado al poniente de la laguna norte.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 446 Nº591 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2021, correspondiente a inmueble ubicado en calle Gabriela Mistral Nº51 Población Juan Aspee, Lote 817, comuna de San Antonio.	Propiedad
Inmueble inscrito a fojas 427 Nº565 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2021, correspondiente a inmueble ubicado en calle Aníbal Pinto Nº430, Lote 818, Población Juan Aspee, comuna de San Antonio.	Propietario
Inmueble inscrito a fojas 4713 Nº5657 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2023, correspondiente a inmueble ubicado en calle Aníbal Pinto, Lote 821, Población Juan Aspee, comuna de San Antonio.	Propietario
Inmueble inscrito a fojas 69 vuelta Nº84 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2025, que corresponde al Lote Uno del plano de subdivisión del predio denominado Sector o Hijuela Uno - A de la Hijuela Primera de la Hijuela Santo Domingo del Fundo Llolleo.	Propietario
Inmueble inscrito a fojas 79 vuelta Nº85 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio de 2025, que corresponde al Lote Dos del plano de subdivisión del predio denominado Sector o Hijuela Uno - A de la Hijuela Primera de la Hijuela Santo Domingo del Fundo Llolleo.	Propietario
Inmueble inscrito a favor de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a fojas 439 vuelta Nº475 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio de 1970, que corresponde a un retazo de terreno de 23.929,23 metros cuadrados.	Arrendatario

Marco legal y normativo

NCG 461: 6.1.iii; 6.1 vi; 3b.iii

Razón social: Empresa Portuaria San Antonio
Nombre de fantasía: Puerto San Antonio
Tipo de entidad: Estatal
Domicilio legal: Avenida Antonio Núñez de Fonseca 1552, San Antonio.
RUT: 61.960.100-9
Teléfono: (56) 35 2586000
Sitio web: https://www.puertosanantonio.com
info@puertosanantonio.com
https://www.puertosanantonio.com/contactenos

Las principales marcas utilizadas para la prestación de servicios por parte de la organización son:

NCG 461- 6.2v.v; 3c.iv

Empresa Portuaria San Antonio (EPSA)

Puerto San Antonio

Paseo Bellamar

Plataforma Logística Internacional San Antonio (PLISA)

Nodo Logístico

Alto San Antonio

El marco legal y normativo que rige a la industria portuaria y a Puerto San Antonio es el siguiente:

Tipo de norma	Número	Denominación
Ley Orgánica	19.542	Creación de la Empresa Portuaria San Antonio
Decreto Fuerza de Ley	25/2003	Modificación Ley N° 19.542, sobre empresas portuarias, en materia de composición e integración de los directorios.
Decreto Fuerza de Ley	1/1998	Adecuación disposiciones legales aplicables a las Empresas Portuarias creadas por la Ley N° 19.542.
Decreto Supremo	3/2015	Reglamento para la Aplicación del Artículo 2° de la Ley N° 20.773 sobre Integración, Constitución y Funcionamiento de los Comités Paritarios de Higiene y Seguridad de Faenas Portuarias.
Decreto Supremo	96/2013	Aprobación del Reglamento para la elaboración de los Planes de Gestión Anual de las Empresas Portuarias estatales creadas por la Ley N° 19.542 y deroga decreto N° 104, de 2001, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda.
Decreto Supremo	105/1999	Establecimiento de normas para la coordinación de los órganos de la administración del Estado relacionados con actividades que se desarrollen dentro de los recintos portuarios.
Decreto Supremo	104/1998	Establecimiento de las normas y procedimientos que regulan los procesos de licitación a que se refiere el artículo 7° de la Ley N° 19.542.
Decreto Supremo	103/1998	Reglamenta la elaboración, modificación, presentación y aprobación de los Planes Maestros de las Empresas Portuarias.
Decreto Supremo	102/1998	Establecimiento de las normas y procedimientos que regulan la elaboración, modificación, presentación y aprobación del Calendario Referencial de Inversiones.
Decreto Exento	1802/2017	Imparte lineamientos de política portuaria y criterios de buenas prácticas aplicables al sistema portuario estatal de la Ley N°19.542.

Relaciones con clientes

NCG 461 - : 8.1.1

El Reglamento de Servicios de Puerto San Antonio regula nuestra relación con los clientes de los servicios, así como la identificación y aplicación de procedimientos que rigen su prestación.

Proporcionamos los servicios contenidos en el reglamento en los términos que nos corresponden, así nuestros clientes quedan sujetos a las disposiciones descritas. Sin perjuicio de lo anterior, los operadores de servicios portuarios que requieran realizar actividades en el recinto deben estar debidamente autorizados por la autoridad competente.

La prestación de servicios y la planificación de las operaciones con los clientes son coordinadas por nuestra empresa sobre la base de reuniones e instancias de programación, que organizamos y dirigimos con la participación de los interesados.

El Reglamento de Servicios regula nuestra relación con los clientes.





Plan de gestión anual

NCG 461 – 4.1

Las empresas SEP deben contar con un Plan de Gestión Anual (PGA) que contenga indicadores de cumplimiento financiero y de gestión relativos al control de concesiones, rol de Autoridad Portuaria, conectividad, infraestructura y otros temas. Este instrumento está a cargo de nuestro Comité de Gerentes y se relaciona con todos los objetivos estratégicos que hemos establecido.

El PGA busca promover la calidad y eficiencia en la gestión estratégica, operacional y económica de las empresas portuarias estatales, así como mejorar continuamente la calidad de la prestación de los servicios portuarios.

El Plan es propuesto por nuestra empresa una vez al año, y es aprobado en sesión de Directorio. Asimismo el PGA es presentado al Comité Sistema de Empresas Públicas (SEP), con copia al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en un plazo que el Ministerio de Hacienda disponga anualmente, según lo dispone el artículo 11° de la Ley N° 18.196. De no presentarse el Plan dentro de dicho plazo, el SEP podrá proponer, fundadamente, los indicadores y metas.

Financiamiento

Nuestra Política de Financiamiento se sustenta en el potencial de generación de recursos propios y su adecuado uso y planificación. El presupuesto anual es aprobado mediante decreto exento conjunto de los Ministerios de Hacienda y de Economía, Fomento y Reconstrucción.

En tanto, la entrega de anticipos y/o utilidades a traspasar al Fisco es fijada anualmente a través de la emisión de un decreto exento del Ministerio de Hacienda. Nuestra empresa está afecta a una tasa de impuesto a la renta del 25% asociada al régimen general y una tasa adicional de un 40% establecida en el DL N° 2.398 de 1978.

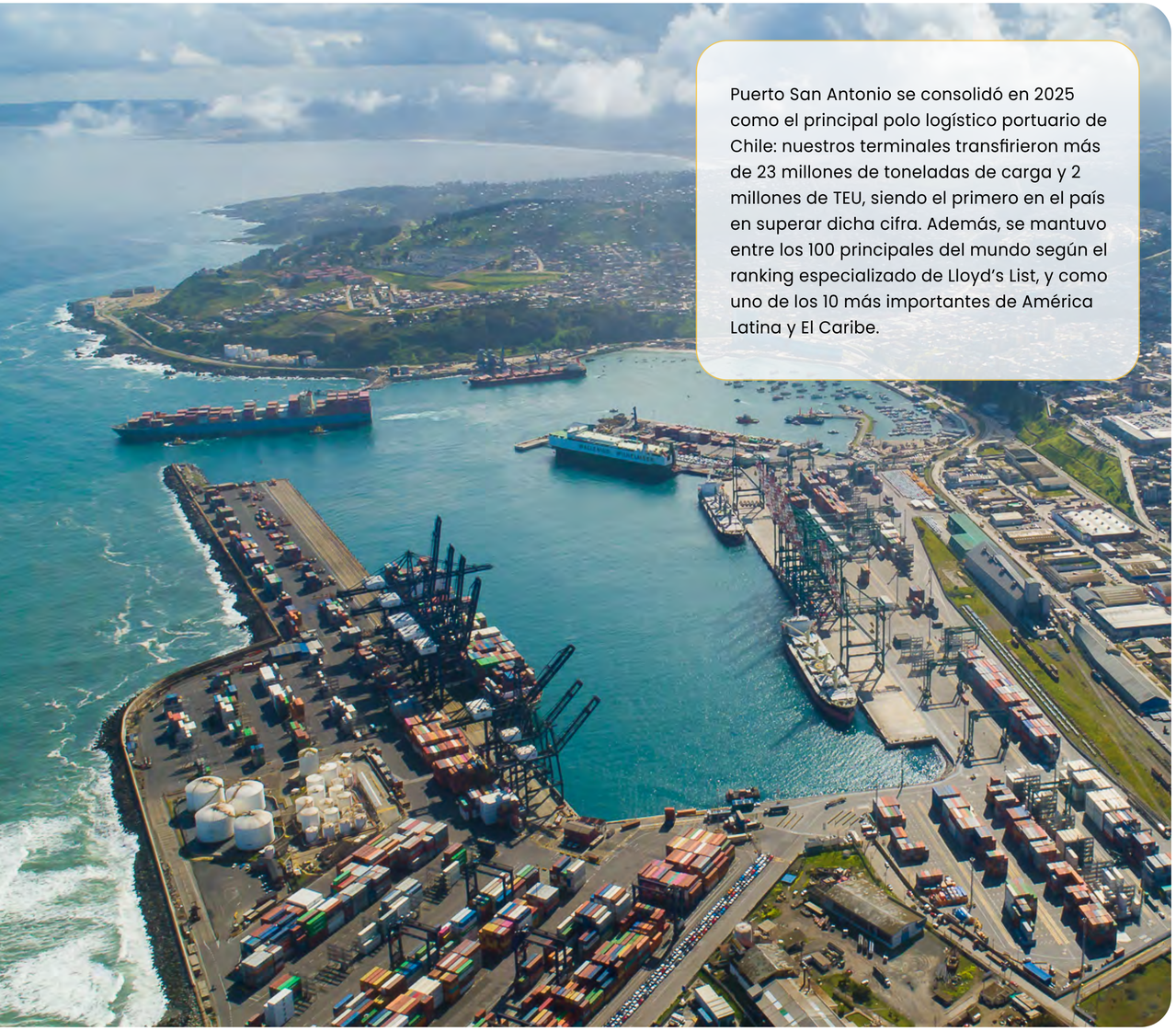
49,7%

Fue la tasa efectiva de impuesto a las ganancias de Empresa Portuaria San Antonio

Nuestro Plan de Gestión Anual busca promover la calidad y eficiencia.

Nuestro Sistema Portuario

36 Liderazgo portuario.
38 Nuestros concesionarios.
40 Concesionarios en una mirada.
45 Nuestro principales números.
46 Nuestro modelo logístico.
49 EPSA como autoridad portuaria.
52 Nuestro hinterland.
54 San Antonio, puerto de cruceros.
56 COLSA: La fuerza de la comunidad logística.
58 Cifras de operación portuaria 2025.



Puerto San Antonio se consolidó en 2025 como el principal polo logístico portuario de Chile: nuestros terminales transfirieron más de 23 millones de toneladas de carga y 2 millones de TEU, siendo el primero en el país en superar dicha cifra. Además, se mantuvo entre los 100 principales del mundo según el ranking especializado de Lloyd's List, y como uno de los 10 más importantes de América Latina y El Caribe.

Hoja de ruta para mantener el liderazgo portuario

NCG 461 4.1; 4.2; 6.1, 6.1.i; 6.1.ii; 6.1 iii; 6.2.i; 6.2.ii; 6.2.iii; 6.2.iv; 6.2.vii; 6.2.viii

Por otra parte, el último año, además, concentramos parte importante de nuestro trabajo en el avance de iniciativas estratégicas vinculadas al desarrollo portuario, la estructuración financiera de la compañía y la modernización de sus sistemas de gestión.

Uno de los principales focos fue el desarrollo del proceso de licitación de los contratos portuarios que entrarán en operación hacia 2030. Avanzamos en la preparación de los antecedentes necesarios para su envío al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), paso previo al inicio formal del proceso licitatorio.

Este proceso contempla la licitación de dos contratos relevantes para la operación futura del puerto:

- **Molo Sur, que considera los sitios 1, 2 y 3, e incorpora además una concesión terrestre asociada al almacenamiento de ácido sulfúrico.**

- **Sitio 8, destinado a la transferencia de graneles sólidos, operación que actualmente es realizada por Puerto Panul.**

Por otra parte, avanzamos en la consolidación del denominado "Nuevo Modelo Logístico" de Puerto San Antonio, una hoja de ruta que busca maximizar el uso de nuestra actual infraestructura portuaria, mejorando la eficiencia, la seguridad de los trabajadores, la sostenibilidad y la disponibilidad operacional del Puerto a través de una serie de proyectos e inversiones de corto y mediano plazo.

Modernización de los sistemas de gestión

Durante 2025 implementamos y pusimos en marcha el sistema SAP, con un primer ciclo operativo, lo que implicó un importante esfuerzo organizacional en términos de adaptación de procesos administrativos, registros contables y gestión de información. Se efectuaron ajustes relevantes en los procesos internos y en la forma de registrar y gestionar la información financiera y administrativa.

La incorporación de SAP responde a una definición estratégica adoptada por la empresa en el marco de su proyección de crecimiento. Desde 2018 se estableció como objetivo consolidar a puerto San Antonio como el puerto de mayor envergadura del país, lo que implica no solo ampliar la infraestructura física, sino también fortalecer las capacidades administrativas y de control necesarias para gestionar un volumen creciente de operaciones e inversiones.

La adopción de un sistema de gestión integrado permite preparar a la organización para enfrentar un aumento significativo en el volumen de transacciones y flujos financieros asociados al desarrollo portuario.

Durante 2026 continuaremos el proceso de capacitación de los usuarios del sistema, particularmente en las áreas vinculadas al control de gestión.

Fortalecimiento de la gestión de inversiones

Con el objetivo de optimizar la planificación y seguimiento de las inversiones públicas asociadas al desarrollo portuario, durante el período se creó la Subgerencia de Control de Inversiones y Gestión, unidad que centraliza y fortalece los procesos de planificación, seguimiento y control de las inversiones de EPSA.

Asimismo, se desarrollaron estudios orientados a apoyar tanto la operación actual del puerto como los desafíos futuros de puerto Exterior, incluyendo análisis de impactos ambientales, soporte técnico para el proceso constructivo y estudios sobre conectividad logística.

Resultados estudio de impacto económico

El estudio evaluó los efectos de la actividad portuaria en tres niveles: la comuna de San Antonio, la provincia y en el desarrollo económico del país.

Los resultados muestran que la actividad portuaria genera importantes encadenamientos productivos, con un factor multiplicador estimado entre 1,2 y 1,85, lo que implica que por cada dólar generado en la actividad portuaria se producen efectos adicionales en la economía.

Asimismo, el estudio estimó un impacto relevante en el mercado laboral, considerando cerca de 4.000 empleos directos asociados a contratos portuarios y aproximadamente 12.000 empleos indirectos o derivados de actividades relacionadas.

Finalmente, en el marco de la planificación del crecimiento portuario, se desarrollaron análisis logísticos orientados a comprender los flujos de origen y destino de las cargas que moviliza el puerto. Este trabajo permite evaluar las necesidades futuras de conectividad y planificar de mejor manera la integración del sistema portuario con las redes de transporte ferroviario y vial que soportará el crecimiento de la actividad logística en la zona.



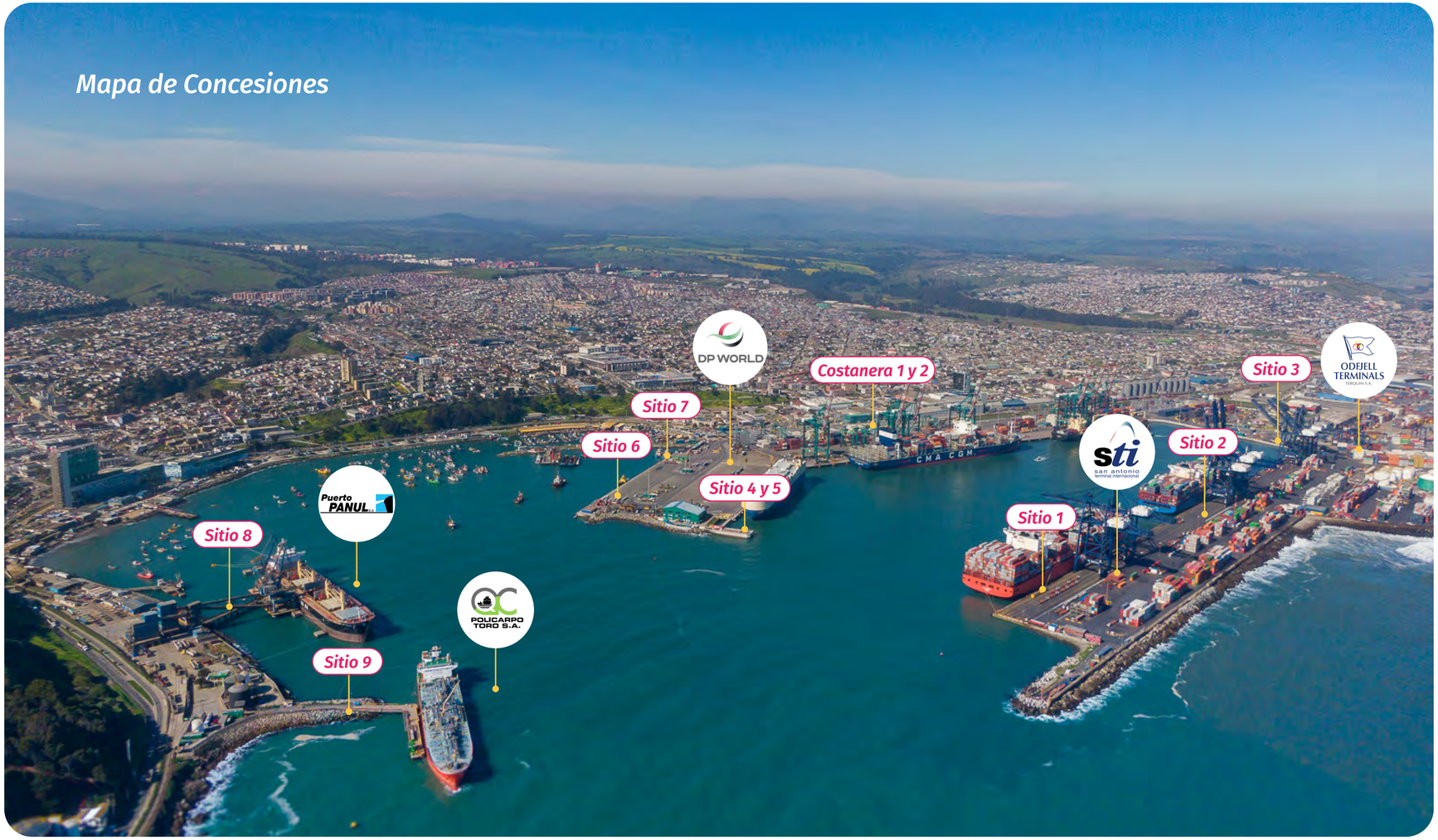
Nuestros concesionarios: Corazón del sistema portuario

NCG 6.1.i; 6.2.i; 6.2.ii; 6.2.iv,6.2.vii; 8.1.1

La infraestructura portuaria que actualmente conforma el sistema portuario de San Antonio está compuesta por cuatro frentes de atraque:

- **Terminal Molo Sur (sitios 1, 2 y 3): Concesionado a San Antonio Terminal Internacional (STI) desde el 1 de enero de 2000.**
- **Terminal Norte (sitio 8): Operado por Puerto Panul desde el 1 de enero de 2000.**
- **Terminal Espigón (sitios 4, 5, Costanera 1, Costanera 2, sitios 6 y 7): Operadopor DP World San Antonio (DPW) desde el 6 de noviembre de 2011.**
- **Terminal Policarpo Toro (sitio 9): Concesionado mediante licitación pública el 27 de diciembre de 2020.**

Además, el puerto cuenta con un muelle pesquero que lleva el nombre de José Aldunate Jasmén (QEPD), en honor a un destacado profesional de Puerto San Antonio.



Actualmente contamos con cinco concesiones responsables de la operación y mantención de los frentes de atraque e infraestructura del recinto portuario:

DP World San Antonio (DPW): DPW opera el Frente de Atraque Costanera-Espigón, que comprende los sitios 4, 5, 6, 7, C1 y C2. Sus servicios portuarios le han permitido consolidarse como un socio confiable del comercio exterior, movilizando contenedores, carga general, automóviles, granel sólido y líquido, y además atender cruceros. Durante 2025 movilizó 9,4 millones de toneladas.

San Antonio Terminal Internacional (STI): Opera el Frente de Atraque Molo Sur, con un alto estándar de eficiencia y tecnología, y uno de los principales terminales de contenedores del país. Es también un terminal multipropósito que maneja diversos tipos de carga, como granel líquido, sólido y carga fraccionada. En 2025 transfirió 10,8 millones de toneladas de mercancías.

Puerto Panul: Es actualmente el principal operador de granel limpio (primordialmente de uso humano y animal) en Chile. Su actividad se centra en la explotación del Frente de Atraque Terminal Norte (sitio 8), donde presta servicios de muellaje y transferencia de carga. En 2025 transfirió 3,4 millones de toneladas.

QC Policarpo Toro (QCPT): Terminal especializado en productos líquidos a granel, opera desde octubre de 2020 bajo la concesión del muelle sitio 9. En 2025 movilizó 136 mil toneladas.

Terquim San Antonio (Terquim): Operativo desde 1974, Terquim es el primer terminal marítimo especializado en la recepción, carga, almacenamiento y manejo de granel líquido. Si bien se le menciona como concesionario, el vínculo contractual que mantiene con EPSA es de arrendamiento.

Concesionarios en una mirada

STI 2025: Liderazgo, continuidad y visión de futuro



Andrés Albertini Videla,
Gerente General
San Antonio Terminal Internacional

"El año 2025 fue particularmente exigente para la industria portuaria y para el comercio exterior. En ese contexto, San Antonio Terminal Internacional (STI) mantuvo la continuidad de su operación y avanzó en fortalecer una gestión orientada a la eficiencia, la seguridad y la mejora permanente.

Durante el año transferimos 1.224.243 TEU, completando catorce años consecutivos sobre el millón de contenedores movilizados. Esta consistencia operacional refleja no solo la solidez de nuestra infraestructura, sino también la experiencia de nuestros equipos y la confianza que depositan en STI las principales líneas navieras y actores del comercio exterior.

Nuestro vínculo con Asia continuó siendo un eje estratégico para la operación del terminal. Una parte significativa de las importaciones que gestionamos provino de ese continente, mientras que un volumen relevante de las exportaciones nacionales tuvo como destino esos mercados, consolidando a STI como un nodo logístico clave para la inserción de Chile en el comercio global.

La temporada de cerezas volvió a exigirnos al máximo. Movilizamos 14.690 contenedores de cerezas, con un crecimiento de 17% y 31 recaladas de Cherry Express. Esta operación demanda precisión, velocidad y continuidad, capacidades que demostramos con planificación anticipada e infraestructura especializada.

Reforzamos nuestra conectividad con la incorporación de nuevos servicios regulares, como WS6 de PIL, Wan Hai y Yang Ming; Atacama de Maersk; y Alpaca de MSC, posicionando a STI como una plataforma logística preparada para operar buques de gran tamaño. Asimismo, avanzamos en pruebas de maniobras de atraque con olas de hasta 2,3 metros de altura para naves de hasta 367 metros de eslora, lo que permite fortalecer nuestra capacidad operativa y resiliencia frente a condiciones marítimas más exigentes.

En innovación, pusimos en marcha nuestro Gemelo Digital junto a NextPort.AI, integrando telemetría en tiempo real para optimizar procesos y fortalecer la toma de decisiones. La digitalización es hoy una herramienta concreta al servicio de la operación.

En seguridad registramos una mejora relevante en nuestros indicadores de frecuencia de accidentabilidad, reflejo del trabajo sostenido de nuestros equipos. También renovamos certificaciones ISO 9001, 14001 y 45001, obtuvimos nuevamente el Sello Huella Chile y fortalecimos nuestro vínculo con la comunidad a través de la segunda versión de nuestro Fondo Concursable "Comunidades en Acción".

El 2026 traerá nuevos desafíos, pero enfrentamos el futuro con bases sólidas: liderazgo operativo, conectividad estratégica, cultura de seguridad, gestión ambiental verificable y equipos altamente comprometidos que hacen posible cada operación".

Resumen STI

1.190
N° trabajadores/as

Propiedad y control:

50%
Hanseatic Global Terminals Latin America S.A.

50%
SSA Holdings Internacional Chile Limitada

Carga total movilizada (2025):

10.815.022
Toneladas

409
Naves atendidas

Principales productos transferidos: N/R

Dirección principal: Bernardo O'Higgins 2263, San Antonio

STI y su aporte a la sostenibilidad portuaria en 2025

Certificaciones ambientales: Por segundo año consecutivo STI obtuvo el Sello de Excelencia del programa Huella Chile, incorporando avances en equidad de género en su gestión climática. Asimismo, por tercer año consecutivo recibió el reconocimiento Giro Limpio, reafirmando su compromiso con una logística más eficiente y con menor impacto en emisiones.

Desarrollo Comunitario: Durante 2025 se impulsó la segunda versión del fondo concursable "Comunidades en Acción", iniciativa orientada a fortalecer el desarrollo social del territorio mediante el apoyo a proyectos comunitarios. En esta convocatoria se beneficiaron ocho organizaciones locales, con aportes de hasta $2 millones por iniciativa, destinados a capacitación, formación y educación y que contribuyen al desarrollo de habilidades y oportunidades para la comunidad. También se apoyaron iniciativas culturales junto al Centro Cultural San Antonio, a través del Programa de Formación y Exhibición Escénica, entre ellas el Ensamble Vocal Comunitario, programa artístico dirigido a niñas, niños, jóvenes, adultos y personas mayores.

Visitas educacionales al terminal: Durante 2025 cerca de 1.500 estudiantes y profesores de distintas instituciones educacionales visitaron las instalaciones de STI para conocer en terreno el funcionamiento de la actividad portuaria. Estas jornadas permitieron acercar a la comunidad educativa al rol que cumple el terminal en el comercio exterior, promoviendo el aprendizaje sobre logística portuaria, seguridad y operación marítima.

DP World San Antonio: Impulsando el crecimiento de San Antonio



Horacio Hernández Briz
Gerente General
DP World San Antonio

"El terminal multipropósito de DP World en San Antonio es ampliamente reconocido por su rol estratégico en el comercio internacional de Chile y en el desarrollo regional. Gestiona más del 95% de todos los vehículos que llegan al país, opera el terminal de pasajeros de cruceros más grande de la zona central y se posiciona entre los principales operadores de contenedores en Chile.

Asimismo, lidera iniciativas de sostenibilidad dentro de la comuna, con un fuerte enfoque en mujeres, estudiantes, capacitación, cuidado del medio ambiente y vinculación con la comunidad. Todas sus operaciones se realizan con energía 100% renovable certificada, contribuyendo a la reducción de la huella de carbono del comercio exterior chileno.

En los últimos años, DP World en San Antonio se ha consolidado como el terminal de mayor crecimiento en la zona central del país. Este impulso se fortaleció aún más en 2025 con la incorporación de nuevos servicios que ofrecen conexiones más rápidas y directas hacia mercados clave de exportación, manteniendo altos estándares de eficiencia, seguridad y profesionalismo.

Durante el año, tres hitos relevantes marcaron nuestro continuo crecimiento y fortaleza operativa: la incorporación del servicio ACSA1, el récord mensual de 88.156 TEUs logrado en octubre y la mayor operación de descarga de vehículos desde 2021 con la nave Morning Lily en diciembre.

Este desempeño se refleja en el total de carga movilizada durante el año. El terminal movió un récord de 835.959 TEUs en carga contenerizada. Las operaciones Ro-Ro alcanzaron 536.923 toneladas métricas, equivalentes a 267.380 vehículos. Además, se transfirieron 1.020.185.762 toneladas métricas de carga a granel y 3.587.798 toneladas métricas de carga fraccionada, demostrando las capacidades multipropósito y la versatilidad operativa del terminal.

Los principales productos transferidos también destacan la importancia del terminal en el apoyo a los flujos comerciales de Chile. Entre las principales importaciones se encuentran: bananas, polímero de etileno y papel, mientras que las principales exportaciones fueron fruta, vino y papel, todos ellos sectores estratégicos para la economía del país y los mercados internacionales.

Confiamos en que los avances continuos en transporte terrestre seguro, mayor conectividad ferroviaria y operaciones ininterrumpidas en la bahía seguirán acelerando el crecimiento y desarrollo sostenible de todos los actores vinculados a la actividad portuaria en San Antonio.

Una transformación similar se ha producido en la industria de cruceros. Más de 450.000 visitantes han llegado para conocer la ciudad y sus alrededores, una industria que hace pocos años era prácticamente inexistente en San Antonio y que ha prosperado gracias a la sólida colaboración entre el sector público y privado.

Como operador logístico global líder, DP World reafirma su compromiso con la innovación, la sostenibilidad y el fortalecimiento de la logística portuaria, impulsando mayor eficiencia y desarrollo de largo plazo en toda la cadena de suministro en San Antonio y la zona central de Chile".

Resumen DP World

1.103
N° trabajadores/as

Propiedad y control:
99,995%
DP World Chile S.A.

0,0050%
Portuaria Lirquén S.A.

Carga total movilizada (2025):
9.461.037
Toneladas

Principales productos transferidos:
Bananas polímero de etileno, papel, fruta y vino.

Naves atendidas: N/R

Dirección principal: Alan Macowan 240, San Antonio

DP World y su aporte a la sostenibilidad portuaria en 2025

- **Medioambiente:** 100% de cumplimiento en el marco del Acuerdo de Producción Limpia COLSA, además de la Certificación Sello de cuantificación Huella Chile. Asimismo, se renovó el contrato con Colbún para la utilización de energía eléctrica de origen 100% renovable, además de actualizar e implementar nuevos puntos de reciclaje y desarrollar un simulacro de derrame de hidrocarburos.

- **Oficios e idiomas:** Entrega de becas 100% gratuitas a 35 mujeres de la comunidad, usuarias de programas municipales, para cursos de Coctelería y Cuidados del adulto mayor, para desarrollo de emprendimientos y apoyo a la economía de sus hogares. Además, se creó "English Academy" que permitió a 60 estudiantes de enseñanza media de la provincia tener un espacio para el aprendizaje y la práctica constante de este idioma.

- **Inversión comunitaria:** Programa social de apoyo y ayuda en el mejoramiento de espacios compartidos en la Escuela Básica Villa Las Dunas de San Antonio. Inicialmente en 2025 se donó pintura requerida para renovar los espacios interiores de la escuela y en 2026 se continuará con reparaciones de mobiliario del patio de juegos de la escuela.

Puerto Panul: Hacer prosperar la ciudad-puerto



Cristián Valenzuela Araya
Gerente General
Puerto Panul

"El balance del último año de gestión es claramente positivo y quedará registrado en la historia de Puerto Panul.

Registramos un crecimiento del 5% en el volumen transferido en comparación con el año anterior, aumento que fue posible atendiendo 84 naves graneleras de las cuales descargamos sobre 3,4 millones de toneladas de graneles limpios. Esto ha permitido consolidar nuestra posición estratégica en la zona central de Chile como terminal especializado en este tipo de cargas.

Más allá de las cifras, el desempeño de nuestra empresa da cuenta de un proceso sostenido de eficiencia, coordinación y mejora continua, en el que confluyen nuestros colaboradores, clientes y toda la cadena logística vinculada al abastecimiento estratégico de la industria alimentaria nacional.

Además, avanzamos sostenidamente en las prácticas de seguridad y el fortalecimiento de la cultura preventiva en nuestras instalaciones, lo que nos ha permitido disminuir las tasas de accidentabilidad de forma muy relevante durante el año 2025.

Todo lo anterior, fue gracias al esfuerzo, profesionalismo y compromiso de todos quienes se desempeñan en las distintas áreas del terminal, ya que todas ellas en conjunto nos ayudaron a alcanzar una mejor productividad, seguridad y excelencia en el servicio a nuestros clientes.

También fue un año en el que reforzamos nuestra relación con la comunidad, mediante nuestra política de sustentabilidad, consolidando en el tiempo nuestro aporte y apoyo a actividades culturales, educativas, medioambientales y deportivas en el territorio, las cuales van en beneficio de todos los habitantes de nuestra ciudad y provincia.

Asimismo adquirimos nuestra recertificación de los compromisos ambientales en el marco del Acuerdo de Producción Limpia, avanzando en materia de disminución de gases de efecto invernadero y reciclaje, así como apoyo a iniciativas ya emblemáticas como la Orquesta Infantil y Juvenil de San Antonio o el concurso literario "Desde mi ventana".

Como cierre de estas palabras, quisiera enviar un gran saludo a todos quienes conforman Puerto San Antonio, la ciudad y a todos los involucrados con el desafío común de hacer prosperar nuestra ciudad puerto".

Resumen Puerto Panul

145
N° trabajadores/as

Propiedad y control:

49%
Marítima Valparaíso Chile S.A.

11%
CHL Renta Alternativa II Fondo de Inversión

40%
Graneles de Chile

Carga total movilizada (2025):

3.453.468
Toneladas

Principales productos transferidos: Maíz, trigo, harina de soya, cebada y malta.

84
Naves atendidas

Dirección principal: Av. Antonio Nuñez de Fonseca 440, San Antonio.

Puerto Panul y su aporte a la sostenibilidad portuaria en 2025

Cuidado del Medioambiente: Destacan la Certificación del Acuerdo de Producción Limpia con la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático, con acciones en materia de protección medioambiental, eficiencia energética, manejo de residuos e incorporación de tecnologías para disminuir gases de efecto invernadero, entre otros. Además, se desarrolló la 13ª Campaña Comunal de Reciclaje de Residuos Electrónicos, que a la fecha ha permitido retirar más de 60 toneladas de chatarra EWaste de la comunidad y darle una certificada recepción final.

Desarrollo y fomento de la cultura: Por octavo año consecutivo, Puerto Panul suscribió un convenio con la Corporación de la Cultura y las Artes, apoyando en el desarrollo de la Orquesta Infantil y Juvenil de San Antonio donde ya han estudiado más de 600 niños y jóvenes y varios egresados han continuado sus estudios superiores en música.

Fomento de la educación: Por cuarto año consecutivo se apoyó la realización del concurso literario y de poesía provincial "Desde mi Ventana", con la temática "Oficios Tradicionales de mi Barrio" logrando una convocatoria histórica y una participación de estudiantes de primero a cuarto medio que superó todas las versiones anteriores.

Terquim: Trabajo colaborativo y asociativo



Diego Rodríguez
Gerente General
Terquim

"Con presencia en San Antonio desde 1974, Terquim S.A. es el primer terminal marítimo que se especializa en la recepción, carga, almacenaje y manejo de graneles líquidos destinados a la minería y a la industria química en general. Esta experiencia, nos ha permitido anticiparnos a los desafíos operacionales de nuestros clientes y stakeholders, actuando de forma proactiva, coordinada y cercana, resguardando la continuidad de nuestras operaciones.

En el año 2011 iniciamos operaciones en la bahía de Mejillones posicionándonos como un aliado logístico y estratégico en el centro y norte del país.

Es por esta razón que hemos priorizado la seguridad como un pilar fundamental de nuestra gestión, operando bajo los más altos estándares de la industria, promoviendo una cultura sólida y preventiva en seguridad que involucra a nuestros colaboradores, clientes y actores portuarios, con el objetivo de proteger a las personas, las instalaciones y el medio ambiente.

Estamos convencidos de que los mejores resultados se alcanzan a través de un trabajo colaborativo y planificado. Por ello, mantenemos una relación estrecha y permanente con la Empresa Portuaria San Antonio, las empresas concesionarias del puerto y nuestros clientes, generando instancias de coordinación oportuna que nos permiten responder con flexibilidad a los distintos requerimientos operacionales y logísticos.

Asimismo, reafirmamos nuestro compromiso con una operación responsable y sostenible, orientada al uso eficiente de los recursos, al cuidado del medio ambiente y a la buena convivencia portuaria. En paralelo, continuamos fortaleciendo nuestro vínculo con la comunidad de San Antonio, promoviendo el empleo local y el desarrollo de equipos altamente capacitados y comprometidos.

Para materializar dichos compromisos, nos gustaría compartir algunos hitos que marcaron nuestra agenda del 2025. Mantuvimos la certificación "Responsible Care" que imparte ASIQUIM, a la vez que cumplimos exitosamente con la auditoría de vigilancia de las Normas ISO 9001, 14001 y la inclusión de la certificación ISO 45001 a nuestro sistema de gestión integrado.

Sostuvimos una comunicación activa con la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) participando de los distintos comités para estar debidamente informados y colaborar en las iniciativas conjuntas que se llevaron a cabo como la renovación del Acuerdo de Producción Limpia, donde Terquim tuvo cero no conformidades en la auditoría de seguimiento. También, participamos en actividades colectivas como la limpieza de playas del litoral central y colaboramos con la comunidad escolar, visitando dos colegios donde entregamos equipos e insumos necesarios, además de compartir nuestra experiencia en el ámbito de la sostenibilidad industrial.

De esta forma, continuamos aportando al desarrollo del Puerto de San Antonio, trabajando con seguridad, responsabilidad y excelencia operativa, acompañando a nuestros clientes como un aliado logístico de trayectoria, preparados para enfrentar los desafíos del presente y del futuro".

Resumen Terquim

88
N° trabajadores/as

Propiedad y control:
100%
Grupo Odfjell

Carga total movilizada (2025):
1.571.201
Toneladas

Principales productos transferidos:
Aceites básicos, ácido sulfúrico, UCO (aceite usado de cocina), Aceites lubricantes y químicos (Ortoxileno, 2 Etil Hexanol).

Dirección principal: Molo Sur s/n Recinto Portuario Casilla 148, San Antonio

Terquim y su aporte a la sostenibilidad portuaria en 2025

- **Huella de Carbono:** Validación y reconocimiento del Ministerio del Medio Ambiente en la Cuantificación de la Huella de Carbono del año 2023, un hito clave para establecer una línea base de emisión de gases efecto invernadero y establecer las acciones de mitigación. También la cuantificación y verificación de la Huella de Carbono 2024, junto con la verificación de la reducción de emisión de gases efecto invernadero respecto al año 2023, gracias a la iniciativa de cambio de luminarias por una tecnología más eficiente, hito que renueva nuestro compromiso con la reportabilidad y la acción climática a nivel nacional. Además, aprobamos la auditoría de renovación del Acuerdo de Producción Limpia COLSA.

- **Gobernanza:** En el ámbito de la Gobernanza, se cumplió un año desde la implementación del Modelo de Prevención del Delito en Terquim, lo que ha significado un monitoreo continuo a nuestros riesgos y controles para mantener un respaldo de la integridad y confiabilidad de nuestros procesos.

- **Equidad de género:** Se realizaron actividades para promover la equidad de género en la compañía, por medio de la iniciativa "Círculo de Mujeres", donde se pudo compartir la experiencia y visión de cada una de las mujeres del Terminal, entender las oportunidades de la integración de más mujeres a la operación y de cómo conciliar la vida personal y laboral en tiempos desafiantes.

QC Policarpo Toro: Un socio seguro y confiable



Hernán Gutiérrez Ortiz
Gerente General
QC Policarpo Toro S.A.

"El año 2025 fue un período positivo para QC Policarpo Toro S.A., empresa que opera en Puerto San Antonio desde octubre de 2020. En este quinto año de operaciones continuamos consolidándonos como un actor confiable en la logística portuaria especializada en la transferencia de productos químicos y graneles líquidos. Durante 2025 movilizamos 136.222 toneladas de carga y atendimos 42 recaladas de buques tanque, resultados que reflejan el trabajo de nuestro equipo y la confianza de nuestros clientes.

Uno de los hitos más relevantes fue alcanzar tres años sin incidentes con tiempo perdido, movilizando en ese período más de 432.000 toneladas de sustancias químicas, con un promedio anual cercano a 144.000 toneladas transferidas de forma segura. Este resultado refleja el compromiso permanente de nuestro equipo con la prevención de riesgos y con una cultura operacional centrada en la seguridad.

Durante el 2025 también avanzamos en la consolidación del Sitio 9 como Hub químico especializado, alcanzando un 90% de disponibilidad para buques tanque, lo que permitió reducir tiempos de espera de naves especializadas. Asimismo, en coordinación con la Autoridad Marítima y la Empresa Portuaria San Antonio, se logró flexibilizar las restricciones para el ingreso de naves de hasta 300 metros de eslora, fortaleciendo la capacidad operativa del terminal.

En materia de sostenibilidad, implementamos mejoras en la eficiencia de agendamiento del transporte terrestre, alcanzando un promedio de 25,6 toneladas por camión, lo que redujo en aproximadamente 8% los viajes anuales y las emisiones asociadas. Además, reforzamos nuestra participación en iniciativas de economía circular, apoyando la exportación de aceites reciclados UCO y Yellow Grease destinados a la producción de biocombustibles. Asimismo, reafirmamos nuestro compromiso con el territorio: el 100% de nuestra fuerza laboral operativa reside en la Provincia de San Antonio.

Como QC Policarpo Toro, seguiremos avanzando con el mismo foco en seguridad, eficiencia y sostenibilidad, contribuyendo al desarrollo logístico del Puerto de San Antonio y de la región".

Resumen Policarpo Toro

5
N° trabajadores/as

Propiedad y control:
99,99%
QC Terminales SAC

0,011%
QUIMPAC SAC

Carga total movilizada (2025):
125.785
Toneladas

42
Naves atendidas

Principales productos transferidos: Asfalto, UCO (aceite usado de cocina), Yellow y PG USP.

Dirección principal: Antonio Núñez de Fonseca 760, San Antonio.

QC Policarpo Toro y su aporte a la sostenibilidad portuaria en 2025

- **Agendamiento de transporte:** QC Policarpo Toro incorporó medidas de optimización logística, como la aplicación de mejoras en su sistema de agendamiento de camiones, lo que permitió reducir tiempos muertos de motores encendidos, reducir consumos de combustibles y emisiones de gases contaminantes, reduciendo cerca de 8% los viajes anuales.

- **Reutilización:** El terminal se ha sumado a iniciativas de exportación de aceites usados UCO (aceite de cocina) y Yellow Grease, grase amarilla que se obtiene del reciclaje de aceite. Ambas sustancias tienen amplio uso en la producción de biocombustibles con bajo impacto de carbono, generando además economía circular.

- **Empleabilidad local:** Además de implementar una cultura laboral enfocada en la seguridad y el cuidado de las personas, QC Policarpo Toro mantiene una política de empleabilidad enfocada en la comuna, logrando que el 100% de su dotación en la operación del terminal sea residente de San Antonio.

Nuestros principales números de 2025

NCG 461 6.2iii | NCG 30 3c.ii

En 2025 Puerto San Antonio logró un crecimiento del 3% en la transferencia total de carga durante el año, además de un aumento del 14% en el movimiento de contenedores, totalizando 23.855.311 toneladas de mercancías que fueron transferidas por sus terminales.

De esta forma, el puerto movilizó unas 600 mil toneladas más que los 23.209.963 que completaron sus terminales en 2024, lo que representó un importante crecimiento.

Principales cifras de la operación en 2025

Carga total transferida
23.855.311

Total TEU*
2.060.244

Granel sólido
4.195.405
Toneladas

Granel líquido
915.662
Toneladas

Carga contenedorizada
18.199.722
Toneladas

Carga fraccionada
544.522
Toneladas

Total vehículos descargados
265.774
Unidades

Naves que recalaron en Puerto San Antonio
1.025

*Unidad de medida utilizada en el comercio exterior para calcular la capacidad de carga de los contenedores

Nuestro modelo logístico

NCG 461 – 6.1.i; 6.2.ii

El Puerto de San Antonio cumple un rol estratégico en el sistema logístico nacional, articulando una compleja cadena de interacciones que permiten el flujo eficiente de mercancías entre Chile y los mercados internacionales.

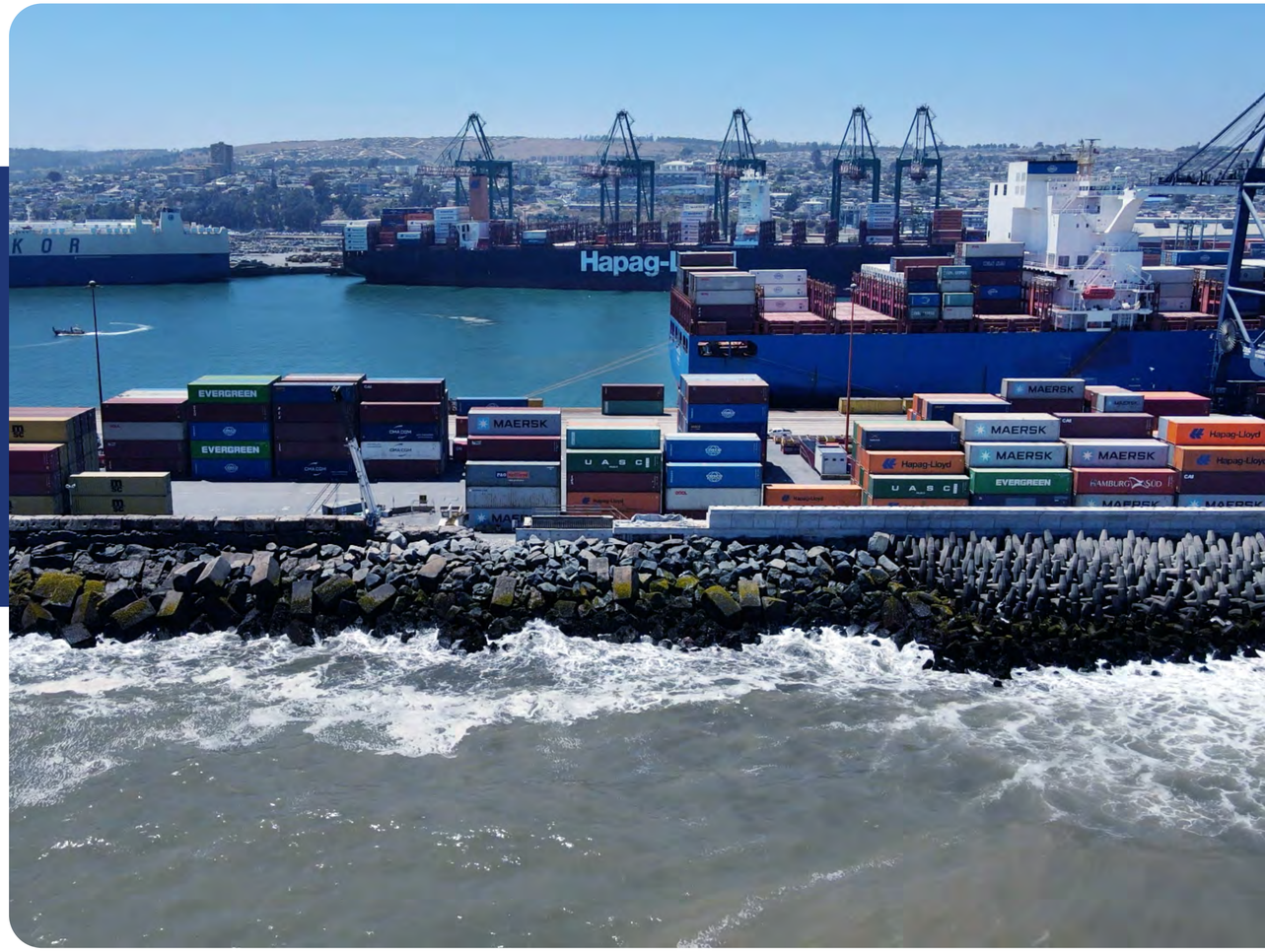
Si bien gran parte de las actividades operativas se ejecutan a través de terminales concesionados y otros actores privados, EPSA mantiene un rol central como autoridad portuaria, especialmente en la gestión de las áreas comunes marítimas y terrestres. En estos espacios se concentran los principales flujos de carga, que se movilizan por vía marítima, carretera y ferroviaria hacia y desde los centros productivos y de distribución del país, configurando un sistema intermodal de alta complejidad.

El modelo logístico del Puerto de San Antonio se sustenta, por tanto, en una red de actores públicos y privados que interactúan de manera permanente en los procesos de importación y exportación. Navieras, concesionarios de terminales, agencias navieras, agencias de aduana, almacenistas, transportistas terrestres y ferroviarios, junto a los servicios públicos fiscalizadores del comercio exterior, conforman los distintos eslabones de una cadena que requiere altos niveles de coordinación, planificación y confiabilidad para su adecuado funcionamiento.

Un elemento clave de este sistema es el frente de atraque, cuya infraestructura y operación se encuentran bajo la responsabilidad de la empresa portuaria. Su desarrollo demanda inversiones de gran envergadura en obras marítimas, dragado, infraestructura de abrigo y equipamiento especializado, constituyéndose en la base para operar los terminales concesionados que prestan servicios de transferencia y movilización intermodal de carga. El cliente final contrata estos servicios de manera integrada, abarcando el transporte marítimo, terrestre y las sucesivas operaciones de transferencia y almacenamiento que permiten el desplazamiento de las mercancías a lo largo de toda la cadena logística.

En los últimos años, la dinámica operacional del puerto ha enfrentado transformaciones relevantes, impulsadas por cambios regulatorios, el crecimiento y comportamiento de la demanda interna, la evolución del comercio exterior, la incorporación de nuevas tecnologías y los efectos asociados a la variabilidad climática. Este contexto ha reforzado la necesidad de que EPSA fortalezca su capacidad de articulación con los distintos actores del sistema logístico, promoviendo una gestión más anticipada y colaborativa de los flujos de carga, con el objetivo de resguardar la eficiencia operacional y mitigar impactos negativos en el entorno urbano y territorial donde se inserta el puerto.

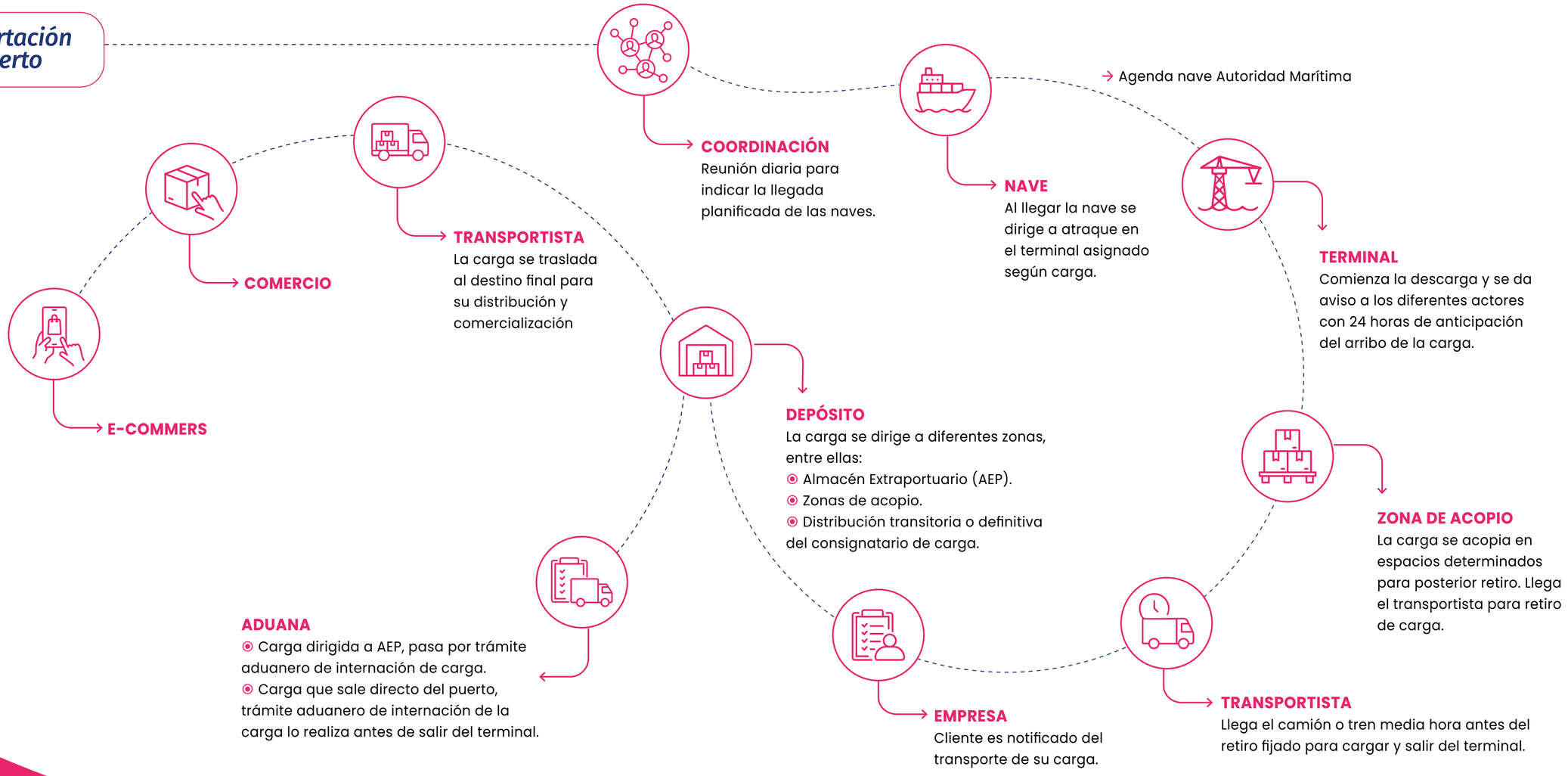
En respuesta a estos desafíos, el modelo logístico del Puerto de San Antonio incorpora una serie de iniciativas orientadas a mejorar la coordinación operativa, la trazabilidad de la carga, el uso eficiente de la infraestructura y la continuidad operacional del sistema. Entre ellas destacan el desarrollo de plataformas digitales para el intercambio de información, la planificación y regulación de los accesos de carga, la incorporación de nuevas tecnologías operacionales, el fortalecimiento de la accesibilidad portuaria y el aumento progresivo de la capacidad del puerto, en coherencia con su operación actual y futura.



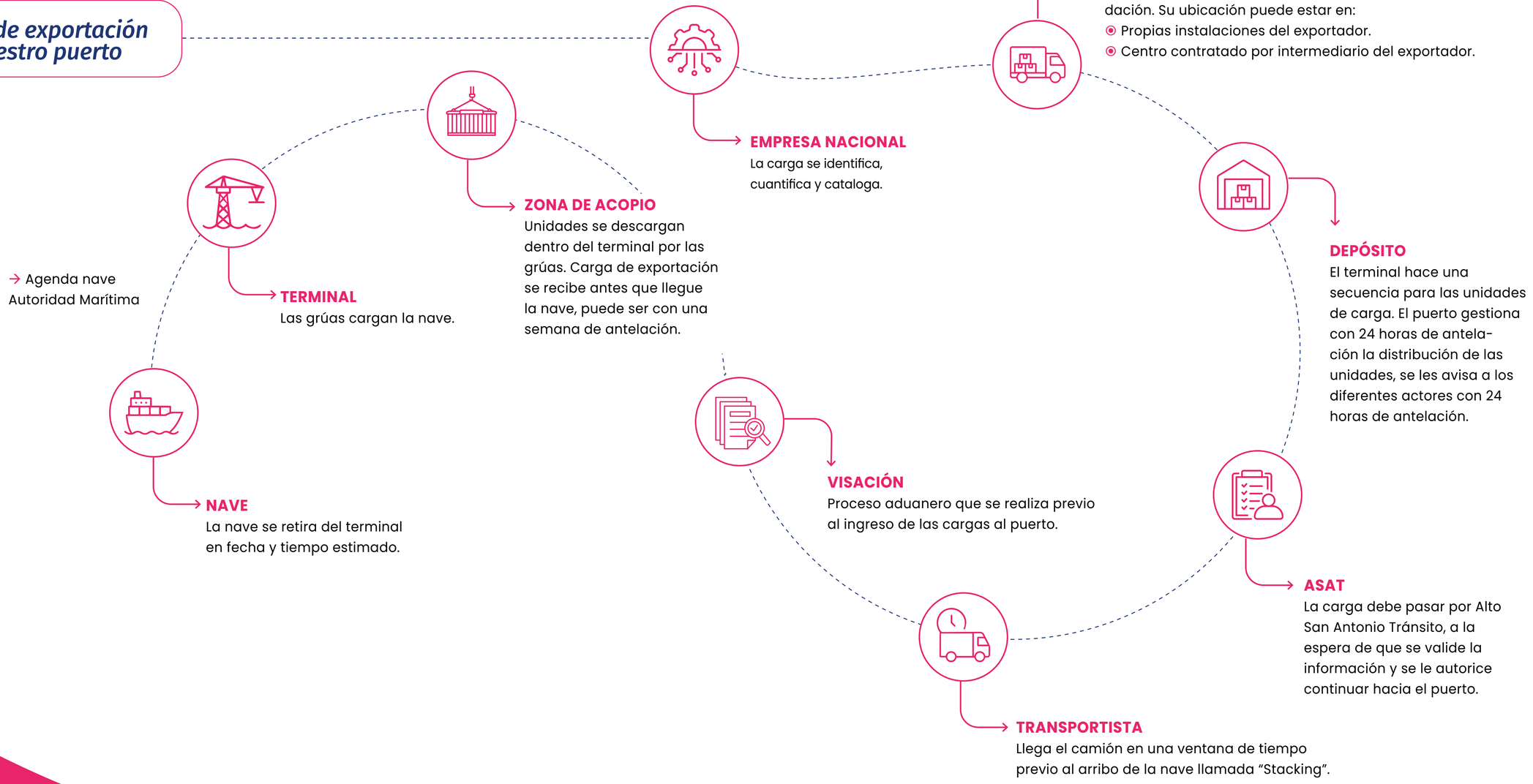
Nuestro modelo logístico: cómo opera el puerto

Las siguientes infografías permiten visualizar cómo interactúan los distintos eslabones de la cadena logística, así como los principales componentes del modelo operacional del Puerto de San Antonio, facilitando la comprensión de un sistema que resulta clave para la competitividad del comercio exterior chileno y el desarrollo económico del país:

Carga de importación por nuestro puerto



Carga de exportación por nuestro puerto



EMPRESA NACIONAL
La carga se identifica, cuantifica y cataloga.

TRANSPORTISTA
La carga se dirige a centros de acopio para la consolidación. Su ubicación puede estar en:
- Propias instalaciones del exportador.
- Centro contratado por intermediario del exportador.

DEPÓSITO
El terminal hace una secuencia para las unidades de carga. El puerto gestiona con 24 horas de antelación la distribución de las unidades, se les avisa a los diferentes actores con 24 horas de antelación.

ASAT
La carga debe pasar por Alto San Antonio Tránsito, a la espera de que se valide la información y se le autorice continuar hacia el puerto.

TRANSPORTISTA
Llega el camión en una ventana de tiempo previo al arribo de la nave llamada "Stacking".

VISACIÓN
Proceso aduanero que se realiza previo al ingreso de las cargas al puerto.

ZONA DE ACOPIO
Unidades se descargan dentro del terminal por las grúas. Carga de exportación se recibe antes que llegue la nave, puede ser con una semana de antelación.

TERMINAL
Las grúas cargan la nave.

→ Agenda nave
Autoridad Marítima

NAVE
La nave se retira del terminal en fecha y tiempo estimado.



EPSA como Autoridad Portuaria

NCG 461 6.1.i; 6.1.ii; 6.1.iii; 6.1.iv

El ejercicio del rol como Autoridad Portuaria se expresa en la capacidad de liderar procesos de coordinación operativa, promover la innovación logística y construir relaciones colaborativas con los principales aliados estratégicos, en particular los concesionarios de terminales.

El modelo logístico del Puerto de San Antonio se desarrolla en un entorno complejo, que involucra múltiples eslabones, actores privados y organismos públicos, cuyas interacciones deben ser coordinadas de manera eficiente para asegurar la continuidad operacional, la calidad de los servicios y el desarrollo sostenible de la actividad portuaria.

El rol de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) integra funciones propias de una Autoridad Portuaria moderna, orientada a la planificación, regulación, coordinación y articulación del sistema logístico-portuario.

En la práctica, el ejercicio de este rol se expresa en la capacidad de liderar procesos de coordinación operativa, promover la innovación logística y construir relaciones colaborativas con sus principales aliados estratégicos, en particular los concesionarios de terminales. Junto a ellos, la empresa define los marcos operativos que rigen la prestación de los servicios portuarios y la forma en que la actividad se vincula con el territorio, resguardando un desarrollo armónico entre el puerto, la ciudad y su entorno.

Desde esta perspectiva, EPSA cumple una función activa de supervisión y organización de la operación portuaria, coordinando de manera efectiva a los distintos intervinientes de la cadena logística que operan en torno al Puerto de San Antonio. Este rol considera tanto a los actores privados que participan directamente en la transferencia y movilización de carga, como a los organismos públicos que ejercen funciones esenciales para el comercio exterior y la seguridad, entre ellos la Armada de Chile, el Servicio Nacional de Aduanas, la Policía de Investigaciones (PDI) y el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG).





El marco legal que sustenta el rol de Autoridad Portuaria se encuentra definido principalmente en la Ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal y establece los principales ámbitos de acción de las empresas portuarias. En términos generales, este rol se ejerce a través de tres dimensiones complementarias:

1. Planificación: EPSA es responsable de la formulación y actualización de su Plan Maestro y del Calendario Referencial de Inversiones. Estos documentos definen los usos de las áreas marítimas y terrestres del Puerto, así como las inversiones necesarias para su desarrollo, considerando un horizonte mínimo de veinte años. Así, ejerce un rol clave en el ordenamiento del recinto portuario y en la proyección de su crecimiento, asegurando coherencia entre la infraestructura, la operación y las demandas futuras del sistema logístico.

2. Regulación: EPSA elabora, aplica y supervisa normativas que regulan el funcionamiento de los frentes de atraque y la prestación de servicios portuarios. En particular, el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque constituye un instrumento central para garantizar un uso eficiente de la infraestructura, promover un desarrollo armónico de la actividad y asegurar condiciones objetivas, técnicas y no discriminatorias para los usuarios. A partir de este reglamento se desprenden otros instrumentos operativos, como el Reglamento de Coordinación, el Reglamento de los Servicios y el Manual de los Servicios, que permiten ordenar la interacción entre los distintos frentes de atraque, definir los servicios y tarifas aplicables, y regular la prestación de servicios por parte de concesionarios y terceros. En conjunto, estos instrumentos permiten a EPSA ejercer un rol regulador moderno, enfocado en la eficiencia, la transparencia y la calidad de los servicios portuarios.

3. Organización y coordinación: EPSA actúa como articulador institucional, liderando instancias formales de coordinación que buscan asegurar una operación fluida, segura y compatible con el entorno urbano y ambiental. Entre ellas destacan el Comité de Coordinación de Servicios Públicos, encargado de coordinar la actuación de los distintos servicios del Estado al interior del recinto portuario, y el Consejo de Coordinación Ciudad–Puerto, orientado a promover un desarrollo armónico entre el puerto y la ciudad, con especial atención al entorno urbano, la accesibilidad y el medio ambiente.

Adicionalmente, impulsamos la coordinación entre los distintos actores de la cadena logística a través de espacios de colaboración como la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA), manteniendo una relación permanente con la Autoridad Marítima para la gestión de las operaciones al interior del puerto y desarrollo de un diálogo continuo con gremios de transporte, federaciones de trabajadores portuarios y otros actores relevantes del ecosistema logístico y del comercio exterior.

Mirando hacia el futuro, nuestro rol de autoridad portuaria se proyecta hacia mayor capacidad de coordinación y planificación más allá del recinto portuario, en línea con experiencias internacionales con un rol activo en la gestión integrada del territorio, la movilidad y la logística. Este enfoque forma parte de los desafíos estratégicos de la compañía y refuerza su compromiso con un desarrollo portuario eficiente, competitivo y sostenible, alineado con las necesidades del país y de las comunidades donde opera.



Plan de continuidad del negocio

NCG 461 - 3.2 xi; 3.6.i

Una prioridad permanente para nuestra empresa es asegurar la continuidad de las operaciones marítimas y terrestres que se desarrollan en el recinto y sistema portuario. Para ello, hemos implementado un Plan de Continuidad de Negocio orientado a fortalecer la resiliencia operacional del sistema portuario frente a incidentes disruptivos o situaciones de crisis, como desastres naturales, eventos climáticos extremos, contingencias sanitarias, fallas tecnológicas u otras emergencias que puedan afectar la cadena logística y su entorno.

Este plan establece un marco de acción que permite responder de manera rápida y coordinada, resguardando la seguridad de las personas, la integridad de las instalaciones y la continuidad de las funciones críticas del puerto.

Considerando que la actividad portuaria se desarrolla en el borde costero y, por definición, está expuesta a múltiples riesgos, ejercemos un liderazgo activo en la planificación, coordinación y articulación de medidas destinadas a mitigar impactos, apoyar a las autoridades competentes en la gestión de emergencias y restablecer la operación en el menor tiempo posible. Este enfoque reconoce la importancia del puerto como un nodo esencial para la logística de emergencia y la continuidad del comercio exterior.

El Plan de Continuidad de Negocio abarca las actividades asociadas a la logística marítima y terrestre del Puerto de San Antonio, incorporando procesos propios, como aquellos desarrollados por los concesionarios, servicios públicos, operadores logísticos y otros actores relevantes de la comunidad portuaria. En este marco, cada uno de nuestros concesionarios debe contar con sus propios planes de continuidad, los que se coordinan e integran en un esquema general que permite dar una respuesta sistémica a eventos que afecten la infraestructura o la operación.

El plan se sustenta en un análisis sistemático de impacto y de riesgos, el cual posibilita la identificación de las principales amenazas que podrían afectar el negocio, la evaluación de sus consecuencias y la definición de estrategias de prevención, mitigación y recuperación. A partir de este análisis, se establecen tiempos máximos tolerables de interrupción para los procesos críticos, los recursos necesarios para su recuperación, programas de continuidad operativa, planes de acción específicos y una planificación permanente de entrenamientos, simulacros y mejoras.

Asimismo, el plan contempla mecanismos de revisión y actualización periódica, incorporando las lecciones aprendidas de ejercicios, simulacros y eventos reales, así como buenas prácticas compartidas a nivel de la comunidad portuaria. De este modo, reforzamos nuestro compromiso con una gestión preventiva, coordinada y en mejora continua, orientada a asegurar la confiabilidad, seguridad y sostenibilidad frente a escenarios de alta incertidumbre.

Nuestro hinterland: La zona de influencia del puerto

NCG 461 – 6.1.i; 6.1.ii; 6.1.iii; 6.1.viii

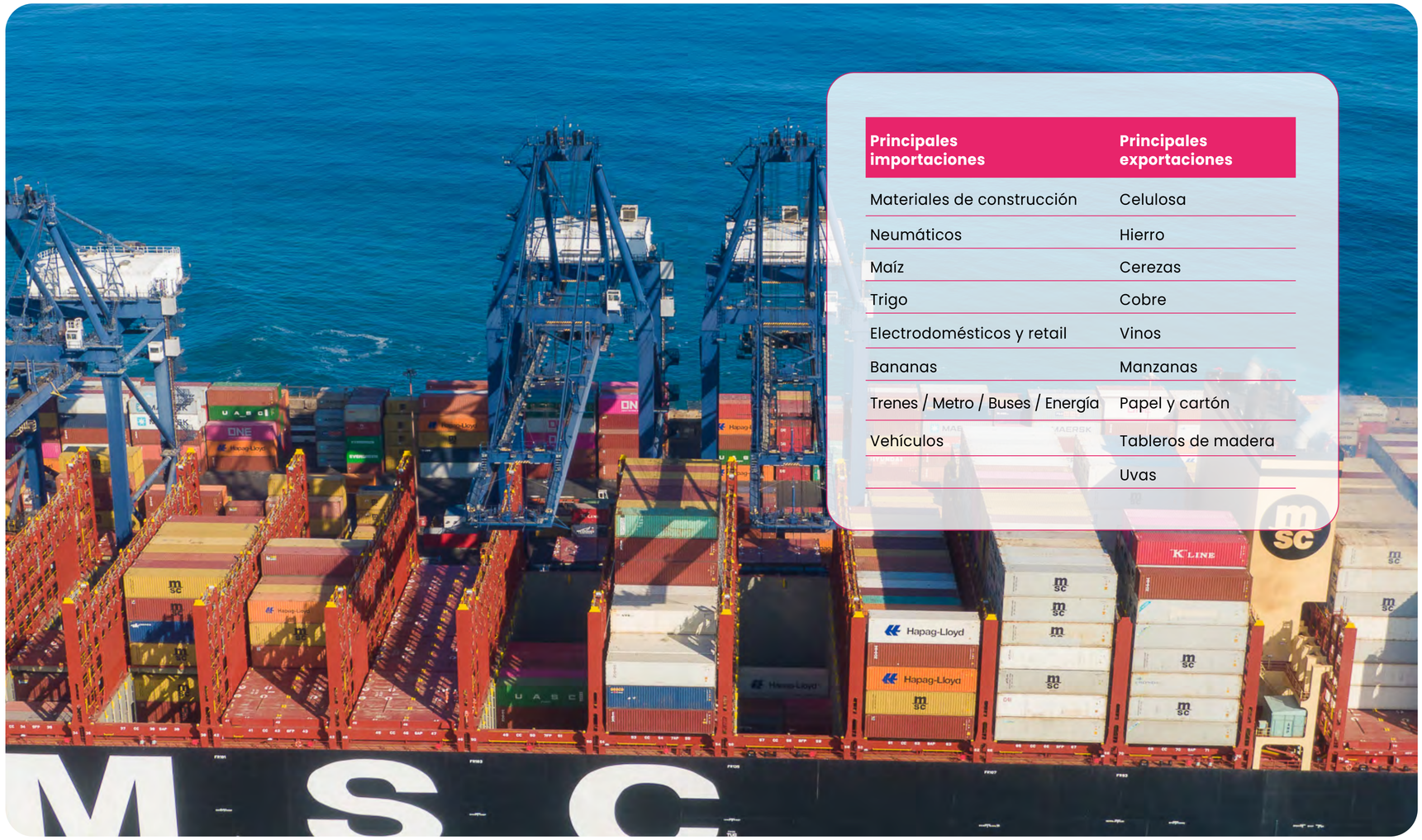
En conjunto con el puerto de Valparaíso y el puerto de Quintero-Ventanas, además del polo logístico del Puerto Terrestre de Los Andes, formamos parte del sistema portuario de la Región de Valparaíso, que tiene como principal zona de influencia o hinterland la Macrozona Central del país, la cual abarca el territorio comprendido entre la región de Coquimbo y la Región del Maule, considerando también zonas del noroeste argentino.

Atendemos el 67% del mercado de contenedores de la Macrozona Central de Chile, con un hinterland que representa el 59% del PIB Nacional y cerca del 63% de la población del país.

Nuestros operadores en la actualidad mantienen 21 servicios navieros regulares (liner) y no regulares (tramp), conectando con los puertos principales de Asia, Europa, Norteamérica, Sudamérica e incluso África y Oceanía. En 2025 se atendieron 1.025 naves, incluyendo cruceros.

Un 31% de sus importaciones proviene de Asia, un 26% de la Costa Este Sudamérica, un 12,7% de la Costa Oeste Sudamérica y un 7% de la Costa Este de Norteamérica. Los principales productos que ingresan por Puerto San Antonio son: materiales de construcción, neumáticos, vehículos, maíz, trigo, soya, electrodomésticos y bananas.

En tanto, un 37% de las exportaciones a través de Puerto San Antonio van a Asia, un 13% al norte de Europa, 11% a la Costa Oeste de Sudamérica y 10% a Norteamérica. Los principales envíos de Chile a través de los terminales de San Antonio son: celulosa, hierro, cerezas, cobre, vinos, manzanas, papel y cartón, paltas, tableros de madera, uvas y carne porcina.



Principales importaciones	Principales exportaciones
Materiales de construcción	Celulosa
Neumáticos	Hierro
Maíz	Cerezas
Trigo	Cobre
Electrodomésticos y retail	Vinos
Bananas	Manzanas
Trenes / Metro / Buses / Energía	Papel y cartón
Vehículos	Tableros de madera
	Uvas

Iniciativas claves para la continuidad operacional

NCG 461 3.2 xi; 3.6.i; 3.6.ii.a; 6.1.i; 6.1.viii

El periodo 2022-2025, y particularmente el último año, representó un punto de inflexión. Una etapa especialmente fructífera en la consolidación de gran parte de los proyectos que impulsamos, especialmente en la conformación del Nuevo Modelo Logístico, un plan estructural orientado a aumentar la eficiencia operacional, seguridad e innovación en la actividad logística.

Este grupo de iniciativas ha permitido reafirmar nuestro rol de San Antonio como el principal puerto de Chile y de la empresa portuaria como compañía pública al servicio del desarrollo nacional, la competitividad logística y la sostenibilidad territorial.

El plan contempla tres fases:

1. Ingreso a terminales: Desde nuestra planificación y liderazgo, y con el estrecho apoyo de la Comunidad Logística, hemos consolidado los sistemas de agendamiento para el despacho o el retiro de cargas, lo que a su vez ha obligado a optimizar el flujo de ingreso y salida de camiones desde y hacia los terminales, a través de medidas que contribuyan a disminuir la congestión en los accesos viales y áreas de buffers. Esto se ha visto complementado con iniciativas de desarrollo ferroviario que aseguren una mayor participación del tren en la transferencia de carga del puerto.

2. Regulador de flujo: Además de mejoras operacionales en la interfaz de conexión desde y hacia los terminales, se incorporó como parte del modelo logístico del puerto un área de regulación de flujo para los camiones con carga full de exportación, ubicado en la zona alta de la ciudad.

3. Tecnología y conectividad: Un sistema informático o Port Community System ha sido una iniciativa clave para la interconexión de información entre los distintos sistemas disponibles por actores públicos y privados de la cadena logística. Su sostenido avance en el último año ha mejorado la trazabilidad y seguimiento, permitiendo mejor coordinación, menos tiempos de espera y más eficiencia de las operaciones.

En torno a estos tres ejes, las principales iniciativas desarrolladas fueron:

- **Alto San Antonio Tránsito:** Consolidado como regulador obligatorio del flujo de camiones con carga de exportación, ordena los accesos al puerto, mejora la seguridad vial, fortalece las condiciones de espera de los transportistas y reduce las externalidades urbanas asociadas a la congestión. Supuso una inversión de más de 5 millones de dólares y en 2025 entró en plena operación.

- **Terminal Intermodal Barrancas (TIB):** Se avanzó hacia su entrada en operaciones mediante la firma del contrato entre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y Puerto San Antonio, constituyéndose en la primera iniciativa concreta de la Plataforma Logística Ferroportuaria. Gracias a una inversión de 18 millones de dólares permitirá fortalecer la intermodalidad ferroviaria, reducir costos, tiempos y emisiones, con inicio de operaciones proyectado para 2026.

- **Centro de Control Portuario (CECOPORT):** Avanzó durante 2025 en su etapa de diseño y definición operativa, orientado a disponer de un recinto de coordinación que permita anticipar contingencias en tiempo real, mejorar la toma de decisiones colaborativa y fortalecer la continuidad operacional del puerto. En 2026 debería estar habilitado.

- **Port Community System (PCS):** Plataforma digital del sistema logístico que registró avances relevantes en su implementación, incluyendo procesos de capacitación a actores clave. Estará plenamente operativo en 2026 y permitirá integrar procesos, mejorar la trazabilidad de la carga y optimizar tiempos y costos.

- **Molo de Abrigo:** Se impulsaron obras de mejoramiento y reforzamiento del molo de abrigo, principal barrera de protección del puerto. El proyecto significó una inversión de 10 millones de dólares, incorporando altos estándares de resiliencia climática y sísmica.

San Antonio, puerto de cruceros

En abril de 2017 recibimos y atendimos por primera vez un crucero a través del concesionario Puerto Central (hoy DP World San Antonio). A la fecha, hemos atendido más de 100 recaladas de naves de pasajeros y medio millón de visitantes (considerando pasajeros y tripulantes).

La recepción de cruceros nos ha permitido articular un trabajo de coordinación y trabajo conjunto entre el municipio, los actores del puerto, servicios públicos, tour operadores y asociaciones de viñateros, lo cual ha posibilitado ampliar los espacios de posicionamiento de la oferta turística local ante los cruceristas.

En estos casi 9 años como "homeport" de cruceros, hemos logrado configurar paulatinamente una oferta de valor que fusiona atributos portuarios como la vocación marítima de su cultura, la expertise de sus trabajadores portuarios y la eficiencia operativa de sus terminales, además del desarrollo de infraestructura e infoestructura para una mejor operación de naves.

Pero, además, otros elementos distintivos con valor turístico asoman como potenciales del territorio: su proximidad con Santiago -como lugar de conexión aérea rápida con las principales ciudades del mundo-; su cercanía con la capital regional (Valparaíso) y sus servicios; además de la oferta turística provincial, donde destaca el Litoral de los Poetas (circuito que abarca distintas localidades de la costa donde vivieron figuras consulares de la literatura local como Pablo Neruda, Nicanor Parra, Vicente Huidobro y Adolfo Couve), el destino Valle de San Antonio-Leyda conocido por la calidad de sus cepas costeras como Pinot Noir, Chardonnay y Sauvignon Blanc en viñas como Matetic, Marín, San Juan y Chocalán, y la ruta de Playas del Litoral Central con atractivos entre Algarrobo y Santo Domingo.

La temporada de cruceros 2025-2026 inició el 30 de octubre y se extendió hasta el 2 de abril de 2026, periodo en el que recalaron 15 cruceros y la recepción de alrededor de 33 mil turistas.

Terminal de pasajeros

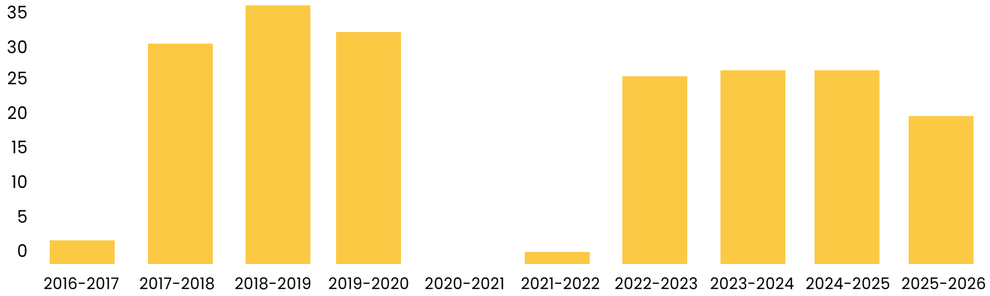
Desde 2018 DP World ha habilitado espacios para recibir a los pasajeros y a la tripulación de las naves que arriban a la ciudad. Esta estructura tiene una superficie de 3.600 metros cuadrados y un equipamiento de alto estándar, entre las que destacan máquinas de rayos x, detectores de metales, puntos de información turística, stand de venta de productos locales, además de grúas, pasarelas e infraestructura que permite dar una buena experiencia a los usuarios.

Más de
150
recaladas desde
2018 a la fecha





Cantidad de cruceros



Un puerto seguro

NCG 461 5.6; 3.1.iv

La seguridad constituye un pilar esencial para la sostenibilidad y confiabilidad de nuestro sistema portuario y un activo estratégico para el funcionamiento eficiente de la cadena logística. Concebimos la seguridad, la salud ocupacional y la protección del medio ambiente como dimensiones inseparables de nuestra gestión, integrándolas de manera transversal en la planificación, operación y desarrollo de la actividad logística.

Esta visión se sustenta en el convencimiento de que una operación segura no solo protege la vida y salud de las personas, sino que también fortalece la continuidad operacional, la competitividad del puerto y la confianza de los distintos actores que interactúan en su entorno. En este marco, impulsamos una gestión preventiva, colaborativa y orientada a la mejora continua, promoviendo estándares de excelencia que involucran tanto a nuestros equipos como a concesionarios, contratistas, proveedores y usuarios del sistema portuario.

El enfoque se basa en la integración efectiva de la seguridad operacional, la prevención de accidentes laborales, la salud ocupacional y la protección ambiental en todas las actividades que se desarrollan en el puerto. Esto implica identificar y gestionar de manera sistemática los riesgos asociados a los procesos críticos, fortalecer los controles operacionales, incorporar innovación tecnológica y asegurar el cumplimiento de la normativa vigente, junto con las mejores prácticas del sector marítimo-portuario.

Un elemento central de esta visión es el liderazgo en seguridad. Desde la alta dirección hasta las operaciones en terreno, promovemos una cultura de seguridad basada en la prevención, la responsabilidad compartida y el aprendizaje organizacional, reforzada mediante instancias periódicas de supervisión, caminatas de seguridad, investigación de incidentes y seguimiento de indicadores de desempeño.

Asimismo, la colaboración con stakeholders resulta clave para consolidar este enfoque. A través de un trabajo coordinado con la Autoridad Marítima, organismos públicos, mutualidades, concesionarios y organizaciones de trabajadores, impulsamos iniciativas conjuntas orientadas a fortalecer la gestión de riesgos, elevar los estándares preventivos y abordar de manera anticipada los desafíos propios de una operación portuaria de alta complejidad. Este esfuerzo se ve reforzado por espacios formales de coordinación, como el clúster de seguridad, que permite compartir información, analizar eventos relevantes y alinear acciones preventivas a nivel de todo el sistema portuario.

De cara a 2025, nuestra visión de seguridad se proyecta con un énfasis especial en el fortalecimiento de la cultura preventiva, la mejora de los sistemas de gestión, la formación continua de las personas y la incorporación de herramientas que permitan anticipar riesgos y tomar decisiones oportunas, consolidando al puerto como referente nacional en seguridad, salud ocupacional y medio ambiente.

Preparación y respuesta ante emergencias: una capacidad crítica

La preparación y respuesta ante emergencias constituye una dimensión fundamental de la gestión de seguridad y riesgos en Puerto San Antonio. La naturaleza de las operaciones portuarias, su localización en el borde costero y el alto nivel de interacción entre personas, infraestructura y cargas hacen indispensable contar con capacidades robustas para enfrentar situaciones de emergencia, protegiendo a las personas, el medio ambiente y la continuidad de las operaciones.

En este ámbito, ejercemos un rol articulador y de coordinación, asegurando que los distintos actores cuenten con planes, procedimientos y recursos para responder de manera rápida y eficaz ante distintos escenarios de emergencia. Este enfoque se materializa en la implementación y supervisión de estructuras operativas especializadas, como las Brigadas de Acción Inmediata (BRAI) en los terminales y la Brigada de Emergencias Portuarias (BREP), que actúan de forma complementaria y coordinada bajo estándares comunes.

Durante 2025, el trabajo puso acento en el fortalecimiento de las capacidades de respuesta mediante la planificación, la capacitación y la realización sistemática de entrenamientos y simulacros conjuntos. Estas actividades abarcan ámbitos clave como el Sistema de Comando de Incidentes, el soporte vital básico y uso de desfibriladores, la respuesta inicial ante incidentes con materiales peligrosos y las acciones ante emergencias marítimas, incluyendo la caída de personas al mar.



La coordinación con Bomberos, la Autoridad Marítima y otros organismos públicos es un componente esencial de esta estrategia, para alinear protocolos, verificar equipamiento, evaluar el desempeño en ejercicios prácticos y reforzar la interoperabilidad entre las distintas instituciones que intervienen en una emergencia. A ello se suma el trabajo permanente del clúster de seguridad, que facilita el seguimiento de las acciones comprometidas, la revisión de eventos ocurridos y la adopción de medidas correctivas y preventivas a nivel sistémico.

De este modo, la preparación y respuesta ante emergencias se concibe no sólo como una obligación normativa, sino como una capacidad estratégica que refuerza la resiliencia del sistema portuario, contribuye a la seguridad de las personas y consolida una operación confiable y sostenible frente a escenarios de riesgo y alta exigencia operacional.

COLSA: Nuestra comunidad logística

NCG 461 - 3.1.iv, 6.1.vi

La Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) es una instancia de coordinación y gestión para todas las empresas, instituciones y organismos involucrados en la cadena logística de San Antonio, que con una visión estratégica buscan el desarrollo sustentable y el aumento de la competitividad de esta red de servicios logísticos.

Desde su creación, en 2010, ha desempeñado un rol clave como instancia permanente de diálogo entre los actores que participan de los servicios marítimos, portuarios, logísticos y regulatorios, compartiendo materias comunes y estableciendo un trabajo colaborativo, respetando la libre competencia y las funciones de fiscalización de los organismos públicos.

El objetivo de COLSA es trabajar en forma mancomunada e implementar soluciones consensuadas, buscando óptimos globales y conformar una comunidad portuaria que sirva como un instrumento de facilitación para el desarrollo sustentable del puerto y su entorno económico, social y medioambiental.

Desde 2013 se ha consolidado como una de las comunidades logístico-portuarias referentes de Chile, empujando una serie de hitos claves para el Puerto San Antonio, como la suscripción del Acuerdo de Producción Limpia; la creación del Consejo Logístico-Portuario; el avance en mejores estándares de servicios en los depósitos de contenedores vacíos y en almacenes extraportuarios; además del desarrollo de comités técnicos en materias de logística, sostenibilidad, infraestructura y seguridad.

Entre los principales desafíos actuales de COLSA se cuentan:

- Aumentar la eficiencia de la cadena logística asociada a Puerto San Antonio
- Digitalizar la cadena logística-portuaria
- Desarrollar estándares operacionales en la cadena
- Avanzar en agenda de carbono neutralidad y cuidado del medioambiente
- Promover la formación de capital humano
- Establecer mecanismos de resolución de conflictos entre sus actores y lograr una relación virtuosa entre Puerto y Ciudad

Principales hitos de COLSA en 2025

- **Cena anual de camaradería:** Con una amplia participación de sus empresas socias, además de colaboradores, autoridades locales y organismos fiscalizadores de la cadena logística de Puerto San Antonio, y en un grato ambiente, se llevó a cabo la cena anual de camaradería que permitió dar cierre al programa 2024 e iniciar el trabajo 2025 de la comunidad.

- **Apoyo para Bomberos:** En un esfuerzo por garantizar la seguridad de los voluntarios y fortalecer su preparación en el combate de emergencias en la provincia, COLSA materializó la entrega de nuevos equipos e indumentaria especializada al Cuerpo de Bomberos de San Antonio, gracias al apoyo de EPSA y sus concesionarios, DP World San Antonio, Puerto Panul S.A., QC Policarpo Toro S.A., San Antonio Terminal Internacional S.A. y Terquim S.A.

- **Acuerdo con transportistas y depósitos:** Acuerdo impulsado por COLSA para implementar un protocolo de faltas y sanciones, definiendo tipos de faltas que pueden generarse entre el operador de un depósito y el conductor del camión, y estableciendo sanciones según tres niveles: menor, grave o muy grave.

- **Plan de fiscalización y seguridad:** COLSA, junto a la Delegación Presidencial Provincial y Puerto San Antonio impulsaron el Plan "San Antonio, Puerto Seguro", que contó con la participación de la Policía Marítima y Carabineros, entre otras autoridades, para fiscalizar a conductores de camiones y promover un entorno más seguro en el puerto, los accesos y zonas extraportuarias. Entre otros puntos, se fiscalizó PLISA, Nuevo Acceso al Puerto y los accesos a STI y DPW.

- **Junto a líderes de América:** La gerenta general de COLSA, Pilar Larraín, participó en el panel "Managing Supply Chains Complexities Across the Americas", en el marco del evento TOC Américas 2025 que se desarrolló del 21 al 23 de octubre en Ciudad de Panamá. En este espacio COLSA llamó a fortalecer la articulación de los distintos actores de la cadena logística en América Latina, destacando la relevancia de la integración regional.

- **Coordinación para temporada de fruta:** Junto a Frutas de Chile, EPSA y los terminales STI y DP World, además de navieras, depósitos y servicios fiscalizadores, COLSA lideró un espacio de coordinación y planificación de la temporada alta de exportación de fruta 2025-2026, ello con el objetivo de maximizar la eficiencia y la colaboración para concretar el nuevo ciclo de envíos de cerezas a mercados internacionales.

- **Tercera feria empresarial:** Con la asistencia de más de 700 alumnos de enseñanza media y liceos técnico-profesionales de la provincia, se desarrolló la tercera versión de la Feria Empresarial de Logística Portuaria, actividad organizada por COLSA y el CFT Estatal de Valparaíso, sede de San Antonio, y que congregó a 19 empresas relacionadas con la actividad portuaria.

- **Encuentro comunidades:** Organizado por la Comisión Nacional de Comunidades Logísticas Portuarias -presidida por la gerenta de COLSA, Pilar Larraín-, por FOLOVAP y Conecta Logística, se celebró en Puerto Valparaíso el Segundo Encuentro de Comunidades Logísticas Portuarias (CLP), con representantes de Arica, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio y Talcahuano, entre otros, además de los Ministerios de Transportes y Economía, con el objetivo de intercambiar experiencias y buenas prácticas entre las comunidades.

Coordinación de organismos públicos

NCG 461 - 3.1.iv, 6.1.vi

El Decreto Supremo Nº 105/1999 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones crea el Comité Portuario de Coordinación de Organismos Públicos (CCOP), designando a nuestro gerente general como secretario ejecutivo, con el objetivo de coordinar acciones entre los órganos de la administración del Estado para mejorar la eficiencia y seguridad en la prestación de servicios portuarios.

Además de nuestra presencia, CCOP integra a la Secretaría Regional Ministerial de Salud, Dirección Regional de Aduana San Antonio, Gobernación Marítima de San Antonio, Policía de Investigaciones (PDI) y el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG). Además, la Delegación Provincial, Carabineros de Chile, la Dirección del Trabajo y las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Obras Públicas.

Durante 2025, el Comité centró su quehacer en ámbitos de seguridad, control y fiscalización, en materia de coordinación de actores públicos y privados. Asimismo, se implementaron iniciativas orientadas a mejorar la seguridad de la cadena logística en áreas claves como los accesos, los reguladores de frecuencia y área de apoyo logístico a la actividad del puerto.

El programa de trabajo desarrollado incluyó:

Detalle actividad	Responsable	Mes desarrollo	Lugar actividades
Reuniones Estratégicas CCOP	EPSA, miembros e invitados CCOP	Marzo, Julio y Noviembre	EPSA
Plan Fiscalización en Terreno a Camiones	COLSA, Delegación provincial, AA.MM., PDI, Carabineros	Todo el año	Malvilla, STI, NAPSA, Plisa, DPW
Coordinación terrestre Flujos Logísticos Fiestas Patrias	Concesionarias Ruta 78, EPSA, COLSA, Carabineros, Aduana, AA.MM., Transportistas, Salud, Navieras	Septiembre	EPSA
Coordinación Inicio Temporada Fruta 2025-26	COLSA, Terminales, SAG, Salud, EPSA, Aduanas, Transportistas, Gremios frutícolas	Octubre Noviembre (Coordinación Cherry)	EPSA
Reunión inicio Temporada de Cruceros	DPW, IMSA, EPSA, AA.MM., PDI, Carabineros	Septiembre	Terminal de Pasajeros
Reuniones Comité Paritario Puertos	EPSA, Terminales, ACHS, AA.MM.	Todo el año	EPSA
Coordinación simulacros Brigadas de Acción Inmediata (BRAI) y Brigada de Emergencia de Puerto (BREP)	Terminales, Bomberos, AA.MM., EPSA, BRAI	Todo el año	EPSA y Terminales
Coordinaciones por emergencias viales	EPSA, Delegación Provincial, Carabineros, Concesionarias ruta 78	Todo el año, según evento	EPSA, NAPSA y otros puntos de infraestructura logística





Cifras de la operación portuaria 2025

NCG 461 6.2.i; 6.2.ii; 6.2.viii

Durante 2025 los terminales concesionados de Puerto San Antonio movilizaron 23.855.311 toneladas de carga, lo que representó un crecimiento de 3% respecto de 2024.

Al igual que el año anterior, diciembre fue el mes de mayor actividad, con 2.335.785 toneladas movilizadas.

Uno de nuestros hitos más relevantes del año fue el crecimiento en la transferencia de contenedores de 20 pies, logrando -por primera vez en Chile- superar los 2 millones de TEU, alcanzando 2.060.244 unidades, cifra que implica un crecimiento cercano al 14% en comparación con el año anterior.

Nuestra carga contenedorizada aumentó en 3%, mientras que la carga fraccionada creció en 23%; también importante fue el alza en la cantidad de automóviles que se descargaron en el puerto, aumentando en 15% al llegar a 265.774 unidades.

Este buen desempeño tuvo en nuestros concesionarios a sus principales responsables: San Antonio Terminal Internacional logró traspasar el millón de contenedores; DPW alcanzó el mayor número de vehículos descargados simultáneamente de la historia; Puerto Panul consiguió su mayor volumen de descarga de graneles; y QC Policarpo Toro y Terquim también tuvieron positivas cifras.

Transferencia por tipo de carga (Terminal)

Año 2025	Tipo de carga				
Terminal	Contenedor	Fraccionada	Granel Sólido	Granel Líquido	Total
STI	10.300.372	3.021	0	511.629	10.815.022
DPW	7.899.351	541.501	741.937	278.249	9.461.037
PANUL	0	0	3.453.468	0	3.453.468
Sitio 9	0	0	0	125.785	125.785
Total	**18.199.722**	**544.522**	**4.195.405**	**915.662**	**23.855.311**

Transferencia por tipo de carga (ton)

Tipo Carga	Año 2025	Part. (%)	Año 2024	Part. (%)	Año 2023	Part. (%)
Contenedores	18.199.722	76,3%	17.600.074	75,8%	14.995.488	71,4%
Fraccionado	544.522	2,3%	440.943	1,9%	426.769	2,0%
Granel Líquido	915.662	3,8%	959.407	4,1%	1.130.174	5,4%
Granel Sólido	4.195.405	17,6%	4.209.539	18,1%	4.448.730	21,2%
Total Puerto	23.855.311	100%	23.209.963	100%	21.001.161	100%

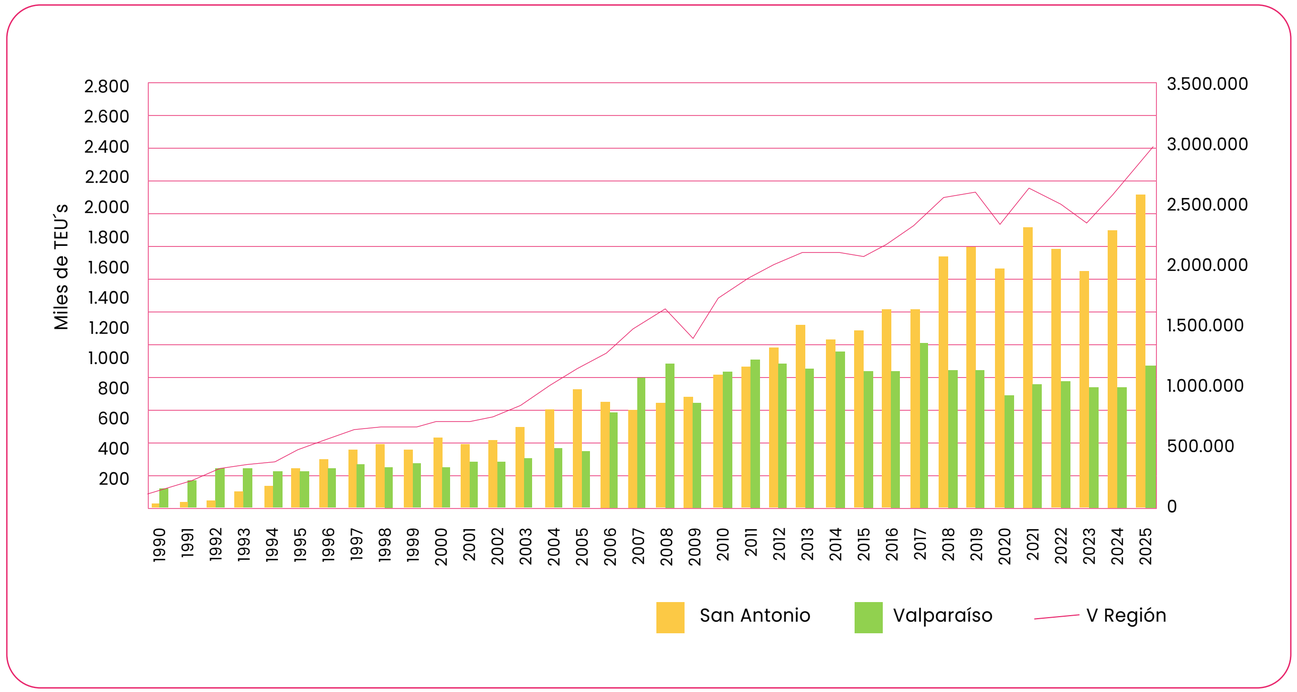
Transferencia por tipo de operación (ton)

Tipo Operación	Carga Contenedor	Carga Fraccionada	Granel	Total Carga	Cantidad TEUS
Importación	10.119.904	535.170	4.251.981	14.907.054	1.045.877
Exportación	6.823.301	7.161	115.559	6.946.021	798.310
Cabotaje	377.729	0	743.528	1.121.257	92.915
Tránsito	552.400	1.401	0	553.801	67.634
Falsos	326.388	790	0	327.178	55.508
TOTAL	18.199.722	544.522	5.111.067	23.855.311	2.060.244

Transferencia de TEU Región de Valparaíso

Años	San Antonio	Valparaíso	V Región	Variación (%)	Particip. SAI
2011	928.432	973.012	1.901.444	8,7%	49%
2012	1.069.271	942.647	2.011.918	5,8%	53%
2013	1.196.844	910.780	2.107.624	4,8%	57%
2014	1.089.303	1.010.202	2.099.505	-0,4%	52%
2015	1.170.184	902.542	2.072.726	-1,3%	56%
2016	1.287.658	884.030	2.171.688	4,8%	59%
2017	1.296.890	1.073.464	2.370.354	9,1%	55%
2018	1.660.832	903.313	2.564.145	8,2%	65%
2019	1.709.639	898.715	2.608.354	1,7%	66%
2020	1.571.274	738.323	2.309.597	-11,5%	68%
2021	1.840.458	800.538	2.640.996	14,3%	70%
2022	1.693.262	817.188	2.510.450	-4,9%	67%
2023	1.540.538	788.970	2.329.508	-7,2%	66%
2024	1.814.488	764.150	2.578.638	10,7%	70%
2025	2.060.244	926.860	2.987.104	19,0%	69%

Evolución TEU Región de Valparaíso y participación Puerto San Antonio





Unidades de vehículos descargados

Mes	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025
Enero	24.824	20.042	15.260	18.216	22.443
Febrero	26.693	22.716	18.739	14.212	22.464
Marzo	34.315	26.228	18.141	16.542	20.724
Abril	40.343	22.713	5.083	16.246	22.392
Mayo	32.143	29.544	26.945	17.616	21.180
Junio	24.782	28.830	32.878	22.237	24.684
Julio	34.522	30.816	27.110	19.754	22.341
Agosto	33.350	29.299	25.248	19.888	25.739
Septiembre	30.089	22.833	15.577	22.278	18.930
Octubre	35.063	35.590	36.117	24.262	20.174
Noviembre	27.256	22.080	16.904	19.450	23.995
Diciembre	25.032	31.249	37.466	21.406	20.708
Total Anual	**368.412**	**321.940**	**275.468**	**232.107**	**265.774**



Gobernanza

61 Buen gobierno corporativo.
62 Marco de gobernanza: Directorio, comités y ejecutivos.
71 Gestión Integral de Riesgos.
72 Modelo de Prevención de Delitos.

Buen gobierno corporativo

NCG 461 - 3.1; 3.1.i; 3.2.i; 3.3;3.4; 3.5; 3.6; 3.6.vi

En Puerto San Antonio, nuestra gobernanza corporativa se sustenta en principios sólidos orientados a resguardar la transparencia, la integridad y la responsabilidad en la gestión, promoviendo al mismo tiempo un uso eficiente de los recursos públicos. En nuestra calidad de empresa bajo la supervisión del Sistema de Empresas SEP, desarrollamos nuestra labor alineados con los estándares de excelencia en Gobierno Corporativo definidos en el Código SEP, el cual establece un marco de referencia basado en principios éticos, normativos y buenas prácticas que orientan la conducción y administración de las empresas del Estado.

El Gobierno Corporativo de Puerto San Antonio se articula en torno a su Directorio, máxima instancia de gobierno responsable de definir la estrategia corporativa, aprobar planes y presupuestos, evaluar el desempeño de la organización y supervisar la ejecución de las decisiones estratégicas, con una orientación permanente hacia la creación de valor sostenible. Asimismo, el Directorio ejerce una supervisión efectiva sobre la gestión ejecutiva, velando por el cumplimiento de los objetivos estratégicos y por una adecuada administración de los riesgos, apoyado en sistemas formales de control y en mecanismos de auditoría interna y externa.

El Estado de Chile, en su calidad de único accionista, designa a los integrantes del Directorio y a su presidente a través del Consejo Directivo del SEP, asegurando así un marco de gobernanza coherente con el rol y los fines de la administración pública empresarial.
Nuestra estructura de Gobierno Corporativo contempla, además, comités especializados del Directorio, los cuales fortalecen el sistema de control interno y contribuyen a la prevención de irregularidades, al resguardo de la probidad y a una gestión eficiente y responsable de los recursos, en concordancia con los lineamientos del Código SEP y las mejores prácticas vigentes.

En el contexto del proceso de crecimiento y transformación que estamos impulsando de la mano de nuestro Plan Estratégico, la gobernanza corporativa constituye un pilar fundamental para robustecer nuestras prácticas internas y proyectar una gestión moderna, íntegra y sostenible, alineada con los desafíos futuros de la empresa y de la economía del país.



Marco de gobernanza y adhesión a códigos nacionales e internacionales

NCG 461 – : 3.1; 3.5 ; 3.1.6; 3.2.v; 3.2.vi; 3.2.ix.a;

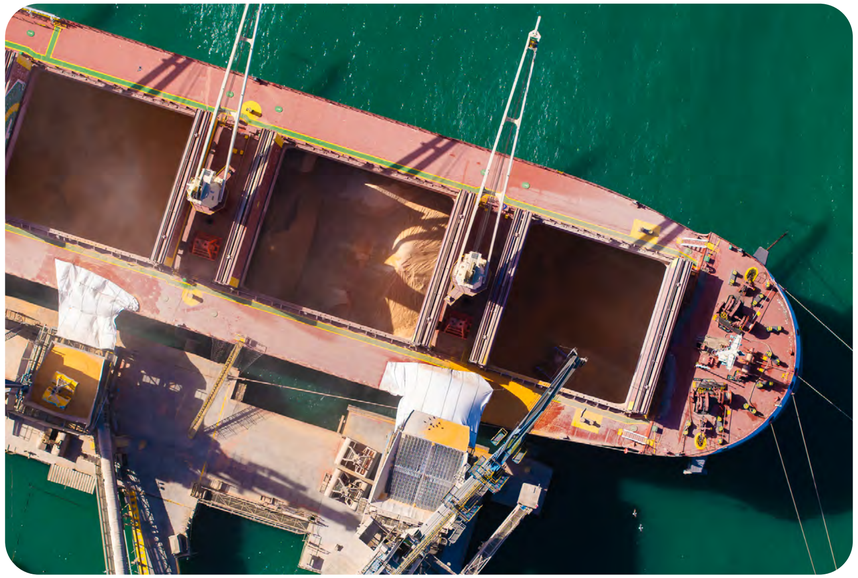
Nuestro Directorio está compuesto por cinco miembros designados y un representante de los trabajadores, el cual sólo tiene derecho a voz.

El Directorio es el encargado y responsable de dirigir la gestión de la compañía, monitoreando su operación y desempeño, y verificando que la Gerencia implemente la estrategia definida para el logro de sus objetivos.

La ejecución de los acuerdos del Directorio y la supervisión permanente de la administración y funcionamiento le corresponde al gerente general, quien es de exclusiva confianza del Directorio.

La empresa adhiere al Código SEP, el cual es un instrumento dirigido a directorios y altas gerencias de las empresas estatales, que explicita las expectativas del Estado en materias de gobierno corporativo, planificación estratégica y control de gestión, y que se actualiza periódicamente para recoger la evolución normativa nacional y las mejores prácticas internacionales.





Este instrumento constituye hoy un marco integral de gobernanza que orienta la gestión de las empresas estatales bajo su supervisión, combinando el cumplimiento de obligaciones legales propias de su carácter público con lineamientos que permiten elevar los estándares de integridad, transparencia, sostenibilidad y responsabilidad pública más allá de lo estrictamente exigido por la ley. En su diseño confluyen referencias internacionales, como las Recomendaciones del Consejo de la OCDE sobre Gobierno Corporativo de Empresas Estatales y sus desarrollos en sostenibilidad, junto con el marco normativo nacional aplicable, incluyendo disposiciones de la Dirección de Presupuestos, la Contraloría General de la República, la Comisión para el Mercado Financiero y leyes clave en materia de probidad, control y responsabilidad penal.

En este marco, la Empresa Portuaria San Antonio adhiere al Código SEP como instrumento central de su sistema de Gobierno Corporativo, reconociéndolo como un referente que concentra principios éticos, buenas prácticas y estándares nacionales e internacionales aplicables a su quehacer. Esta adhesión se traduce en la implementación de planes, mecanismos de inducción y programas de capacitación que permiten al Directorio y a la alta administración compartir una base común de conocimientos sobre el modelo de negocios, los procesos críticos, los riesgos relevantes y las herramientas de gestión, fortaleciendo así la toma de decisiones, la rendición de cuentas y la gobernanza de la empresa en coherencia con su rol estratégico para el desarrollo del país.

Adicionalmente, adherimos a los principios fundamentales que indica la Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, estableciendo la protección y respeto a los derechos humanos y libertades fundamentales, y a la dignidad de todas las personas y grupos de personas con quienes nos relacionamos en el marco de actuación de nuestra empresa.

Evaluación de desempeño

NCG 461 - 3.1; 3.1.i; 3.2.i; 3.3;3.4; 3.5; 3.6; 3.6.vi

El Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio evalúa su desempeño en forma anual, a través de los siguientes instrumentos:

- Autoevaluación de su funcionamiento requerida por el Sistema de Empresas SEP.

- El cumplimiento del Scorecard de Gobierno Corporativo del Código SEP, designados a los directorios.

Capacitación

En el marco descrito anteriormente, el Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio dispone para sus integrantes lo siguiente:

a) Planes formales de inducción y capacitación.

b) Los planes son actualizados cuando corresponde en conjunto con la plana gerencial de la empresa.

c) Los planes incluyen materias como:

- Comprensión de los procesos claves de la empresa;
- Modelo de negocios;
- Riesgos relevantes y conocidos (mapa de riesgos).

d) Los planes, además, consideran materias como:

- Organigrama formal y de flujo de decisiones y de información de la empresa, personal, estructuras internas y responsables;

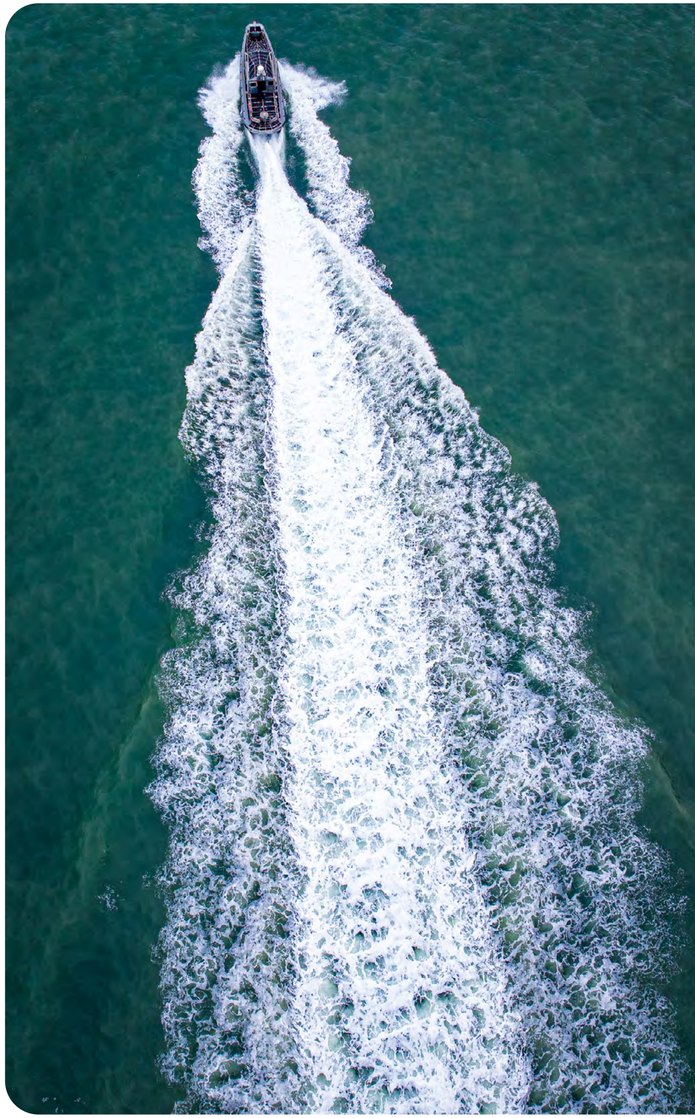
- Acreedores, deudores y proveedores relevantes, plazos de vencimiento de deuda, circunstancias financieras, económicas, operacionales, laborales, tributarias, de libre competencia, regulatorias, legales, etc.

Recepción de información

Sin perjuicio de las obligaciones legales, el Directorio realiza dos sesiones ordinarias mensuales, debiendo recibir en forma previa a cada una de ellas antecedentes necesarios para su adecuada realización, para lo cual ha definido cómo procura recibir la información, determinando lo siguiente:

- Que la información que reciba sea periódica, de permanente actualización y oportuna.
- Que contenga aspectos fundamentales que requieran supervisión, identificando aquellas situaciones críticas y que requieran atención permanente o esporádica.
- Que se disponga de un informe de gestión del mes.
- Que su diseño sea coherente con la estrategia determinada por el Directorio.
- Que involucre herramientas de recopilación de información y de análisis que impidan su manipulación.

Del mismo modo, existe un registro de actas y documentos para el Directorio, el cual dispone en forma permanente y por tiempo indefinido, según las exigencias legales, el registro de las actas de las dos sesiones ordinarias mensuales y aquellas sesiones extraordinarias que corresponda, cuya encargada de gestionarlo es la Secretaría Abogada del Directorio.



Composición del Directorio

NCG 461: 3.2; 3.2.1; 3.3

El Directorio de EPSA está compuesto por los siguientes miembros:



Eduardo Abedrapo Bustos

Presidente
Abogado por la Universidad de Chile
Programa de Magíster en Derecho Mención en Derecho Económico, Facultad de Derecho Universidad de Chile
Rut: 9.006.919-5
Fecha inicio del cargo: 02/10/2023
Fecha término del cargo: 01/10/2027

Director Titular

Es abogado, con amplia experiencia en políticas públicas relacionadas con transportes, logística e infraestructura. Especialista en regulación y contratación pública. Tiene más de 25 años de experiencia profesional en el ámbito del diseño e implementación de políticas públicas en el sector de transportes, logística e infraestructura, y en la estructuración, licitación y gestión de contratos para el desarrollo de proyectos de inversión pública y servicios mediante mecanismos de asociación público-privada. Fue Coordinador General de Concesiones de Obras Públicas (2015-2018); Subsecretario de Planificación (2008-2010); Vicepresidente del Directorio de la Empresa Portuaria Antofagasta (1999-2006); y miembro del Directorio de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) (1998-1999). A nivel internacional, ha sido consultor del Banco Mundial, del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), CAF y UNOPS, en materias de su especialidad.



Renato Silva Becerra

Vicepresidente
Ingeniero en Transporte Marítimo y Puertos, Universidad del Mar
Rut: 12.605.179-4
Fecha inicio del cargo: 23/05/2022
Fecha término del cargo: 01/10/2027

Director Titular

Posee amplia experiencia en empresas del sector logístico y puertos con más de 15 años en planificación y ejecución de operaciones portuarias en San Antonio Terminal Internacional, extra Portuarios y empresas vinculadas al comercio internacional. Por siete años estuvo a cargo de la Oficina de Asuntos Portuarios y Relación Ciudad Puerto en la Secretaría Comunal de Planificación del municipio de San Antonio, en donde trabajó en iniciativas relacionadas al desarrollo de la metodología para la implementación de la interfaz ciudad puerto, así como también la vinculación con STC Internacional de Países Bajos, COLSA y el CFT Estatal, para la implementación de un plan de formación portuaria para los liceos técnicos de la comuna de San Antonio.



Verónica Bilbao Solar

Directora
Bióloga, Universidad de Chile
Magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, Pontificia Universidad Católica de Chile
Diplomado en Gobierno Corporativo, Universidad Adolfo Ibáñez.
Rut: 9.973.584-8
Fecha inicio del cargo: 23/05/2022
Fecha término del cargo: 01/08/2029

Directora Titular

Actualmente se desempeña como socia directora de la consultora RISK 360. Cuenta con vasta experiencia en el área de sustentabilidad, con más de 30 años dedicada a temas de gestión ambiental y sostenibilidad, con sólidos conocimientos de estrategia, gestión ambiental y criterios ASG, para diferentes tipos de industria.



Alejandra Gallegos Montandón

Directora
Ingeniera Comercial, Universidad Austral
Diplomado en Gobiernos Corporativos de la Universidad Católica de Chile
Rut: 8.481.258-7
Fecha inicio del cargo: 31/07/2024
Fecha término del cargo: 01/10/2029

Directora Titular

Posee amplia experiencia y trayectoria directiva centrada en la gestión financiera y de riesgos. Fue directora de la Empresa Portuaria San Antonio (2014-2015), Consejera del Comité Sistema de Empresas-SEP (2007-2010), Comité Innova Chile y gerente de Administración y Finanzas (2006-2010) de CORFO. Actualmente es gerenta de Personas del Servicio de Cooperación Técnica (Sercotec).



Paola Tapia Salas

Directora
Abogada, Pontificia Universidad Católica de Chile
Magíster en Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Diplomada en Políticas Públicas y en Gerencia Pública
Rut: 13.191.081-9
Fecha inicio del cargo: 31/07/2024
Fecha término del cargo: 01/10/2025

Directora Titular

Posee más de 20 años de experiencia en políticas públicas de movilidad, enfatizando la integración de los modos de transporte y la implementación de la perspectiva de género. En 2017 asumió como la primera ministra de Transportes y Telecomunicaciones de nuestro país. Fue también vicepresidenta del Tren Central y consejera del Comité Sistema de Empresas-SEP. Creó las organizaciones Mujeres en Movimiento y Red Ciudad Futura, desde donde ha promovido su compromiso con la movilidad y el rol de las mujeres y la equidad de género en el desarrollo de las ciudades. Es también Directora de Transporte Público Metropolitano.



Óscar Vásquez Miranda

Representante de los trabajadores
Ingeniero de Ejecución Mecánico USACH
Diplomado Negocios y Gestión de Operaciones -Escuela de Negocios de Universidad Adolfo Ibáñez
Diplomado Evaluación y Administración de Proyectos Universidad Gabriela Mistral

Director representante de los trabajadores

Cuenta con una vasta experiencia profesional y más de 24 años de trayectoria en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en empresas del sector público. Fue coordinador de Gestión de Recursos del Directorio de Transportes de Santiago y coordinador de los convenios de Asistencia Técnica con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Actualmente, es subgerente de Control de Gestión de Inversiones en la Gerencia de Planificación y Desarrollo.

Comités de Directorio

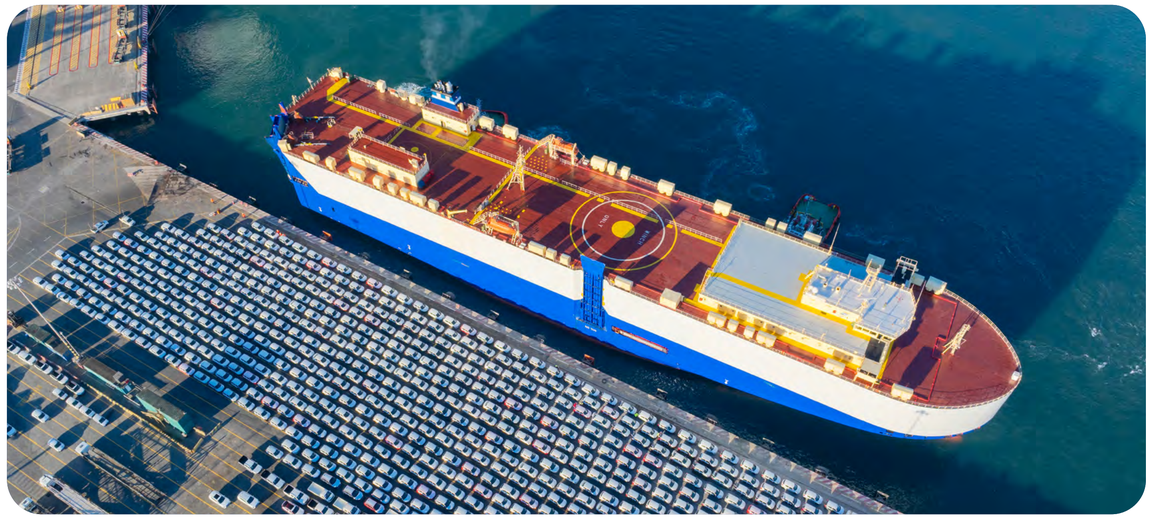
NCG 461 - 3.3; 3.3.i; 3.3.iii; 3.3.iv; 3.3.v; 3.3.vii; 3.1.iii; 3.2.ix.c

El Directorio se organiza a través de tres comités, cuya misión es encauzar estratégicamente a la compañía en las áreas de Auditoría, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad; Sostenibilidad; y Concesiones y Operaciones.

Los comités generan minutas después de cada reunión y rinden cuentas en una de las sesiones ordinarias del Directorio. Con excepción del Comité Auditoría, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad, no se consideran informes periódicos de sus gestiones.

Durante el periodo 2025 el Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio, mantiene vigente los acuerdos adoptados en el periodo anterior, en relación con el funcionamiento de los comités, dando cuenta que:

1. El Directorio tiene Comités de Auditoría, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad.
2. El Directorio tiene comités que abordan materias de: Seguridad de la Información y Sostenibilidad.
3. El Directorio tiene comités que abordan otras materias propias de la empresa.



Como parte de los últimos acuerdos vigentes al 31 de diciembre de 2025, en la materia, se señala:

◉ **ACUERDO: 01. 90.EXT. 21.10.24:** Por la unanimidad de sus miembros presentes, el Directorio acuerda aprobar la nueva estructura de Comités de Directorio, con los nombres y conformación que se indica: 1. Comité de Auditoría, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad, presidido por la Directora Sra. Alejandra Gallegos; 2. Comité de Sostenibilidad, presidido por la Directora Sra. Verónica Bilbao, y 3. Comité de Concesiones y Operaciones, presidido por la Directora Sra. Paola Tapia.

En complemento del acuerdo anterior, en noviembre 2025 se efectúo una precisión y se aprobó el funcionamiento trimestral del Subcomité de Seguridad, Información y Ciberseguridad, como parte del Comité de Auditoría, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad, mediante el siguiente acuerdo:

◉ **ACUERDO: 08. 644.ORD. 28.11.25**: Por la unanimidad de sus miembros, el Directorio acuerda aprobar el Reporte de Gestión Anual de Seguridad, Información y Ciberseguridad correspondiente al año 2025, y se indica seguir el programa de trabajo presentado para los Focos 2026. Asimismo, se aprueba el funcionamiento del subcomité de Seguridad, Información y Ciberseguridad con una periodicidad trimestral, más la presentación de un Reporte de Gestión Anual al Directorio.

En este orden de ideas y según los parámetros requeridos en el Código SEP, se puede indicar que los Comités de Auditoría y Riesgos presentan al Directorio un balance anual de sus principales actividades. Para el período 2025, estos comités continuaron reportando sus actividades al Directorio, generando todos los meses un acta consolidada de las tareas ejecutadas.

Asimismo, los directores no perciben remuneraciones adicionales a sus honorarios por asistencia a las sesiones de los comités de directores de los cuales son parte.

El Directorio se organiza a través de tres comités, cuya misión es encauzar estratégicamente a la compañía en diferentes ámbitos.

Comité de Auditoría, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad

Preside: Directora Alejandra Gallegos

Entre las principales tareas de este Comité está velar por el cumplimiento de las normas en las áreas de Auditoría Interna, Auditoría Externa, Información Financiera y Contable, revisar la contabilidad como control interno, realizar el seguimiento de materias de alto riesgo, aplicación del Código de Conducta y uso del Canal de Denuncias, conflictos de interés, fraude, entre otras.

Asimismo, busca identificar, seguir y controlar todas aquellas acciones que protegen a la empresa frente a situaciones que pudiesen afectar su normal funcionamiento, teniendo como base la Planificación Estratégica, el desarrollo de proyectos claves y Calendario Referencial de Inversiones.

De manera coordinada con la administración, se definen acciones y estrategias tendientes a proteger a la empresa de ciberataques y asegurar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los activos de información según Ley N° 21.663, cumplimiento de Ley N°20.393, en el marco de la ejecución de la función del Modelo de Prevención de Delitos.

El Comité se apoya por el auditor interno y por la oficial de Riesgos de la empresa bajo su dependencia.

Asimismo, la Administración a través de su Gerencia de Planificación y Desarrollo dispone de una Unidad de Libre Competencia, encabezada por el especialista Francisco Caravia.

Comité de Sostenibilidad

Preside: Directora Sra. Verónica Bilbao

Este Comité analiza, desde una mirada estratégica, las acciones que la empresa ejecuta como parte de su línea de generación de Sostenibilidad y Valor Compartido, fortaleciendo la implementación de planes sostenibles de desarrollo con las comunidades locales. También revisa los lineamientos de comunicación externa, velando por la entrega oportuna, transparente y valiosa de información a la ciudadanía, promoviendo la generación de instancias de participación y diálogo con los vecinos, autoridades y otros grupos de interés.

También, a su alero, se ha dado cuenta del avance en la coordinación y elaboración de las medidas de mitigación y compensación asociadas al proyecto Puerto Exterior.

Comité de Concesiones y Operaciones

Preside: Directora Sra. Paola Tapia.

Este Comité supervigila el cumplimiento de las cláusulas contenidas en el contrato de cada concesión portuaria, en particular sobre la prestación de servicios en forma no discriminatoria, los proyectos asociados a aportes de inversión, los indicadores de calidad de servicio, las propuestas de aplicación de multas ante incumplimientos y los reclamos de usuarios, entre otros. En relación con estas materias, la Gerencia de Explotación e Infraestructura levanta y realiza sus recomendaciones para que cada caso sea analizado y resuelto por el Comité.

Asimismo, otra misión del Comité es controlar el avance del plan logístico para Puerto San Antonio, con iniciativas como el Port Community System (PCS) y Alto San Antonio Tránsito (ASAT), analizando también propuestas relacionadas con las operaciones terrestres y marítimas que apuntan a mejorar la disponibilidad del puerto.

Política de contratación de asesorías del Directorio

NCG 461 - (3.2iii; 6a.iv;) (3.3.v; 6bv)

La contratación del servicio de auditoría externa se realiza a través de un proceso de Licitación Pública y su plazo de contratación es de un año, aunque puede ser ratificada al año siguiente. De todas formas, ninguna asesoría puede ser contratada por más de tres años consecutivos. El monto contratado por el servicio anual antes descrito es de UF 790.

El servicio de Auditoría Externa a los Estados Financieros fue adjudicado a través de Propuesta Pública SAI 06-2024 a la firma Baker Tilly Chile Auditores Consultores Limitada, cuyo objeto es realizar una revisión a los estados financieros de la Empresa Portuaria San Antonio, que comprenden:

- Revisión Estados Financieros Semestral (junio).
- Revisión Estados Financieros Trimestrales (Marzo – Septiembre).
- Auditoría Anual de Estados Financieros al 31 de diciembre.
- Revisión y validación de la renta líquida imponible del ejercicio, impuestos diferidos y Formulario 22 de Declaración Anual de Impuestos a la Renta.
- Determinación de Riesgos de Control (Informe de control interno).
- Certificación del grado de cumplimiento del Plan de Gestión Anual (PGA).
- Capacitaciones en Compliance y Buenas Prácticas Gobierno Corporativo

Remuneraciones/ingresos de los directores Directorio Año 2025

NCG 461 - 3.2.ii

Los integrantes del Directorio de Empresa Portuaria San Antonio perciben mensualmente una dieta en pesos equivalentes a ocho Unidades Tributarias Mensuales por cada sesión a que asistan, con un máximo de dieciséis Unidades Tributarias Mensuales. El presidente percibe igual dieta aumentada en un 100%.

Sin perjuicio de lo anterior, a excepción del Representante de los Trabajadores, los directores podrán, además, percibir ingresos asociados al cumplimiento de metas establecidas en el Plan de Gestión Anual, los que en ningún caso pueden exceder del 100% de su dieta anual.

A continuación, se detallan las retribuciones devengadas del Directorio por el año 2025:

Al 31 de diciembre de 2025	Cargo	Dieta M$	Participación	Total
Eduardo Abedrapo Bustos	Presidente	26.358	25.297	51.655
Renato Silva Becerra	Vicepresidente	13.179	12.648	25.827
Verónica Bilbao Solar	Directora	13.179	12.648	25.827
Paola Alejandra Tapia Salas	Directora	13.179	5.270	18.449
Alejandra Gallegos Montandón	Directora	12.629	3.162	15.791
Ana María Montoya Squif	Directora	-	6.851	6.851
Alexis Michea Acevedo	Director	-	6.851	6.851
Total		**78.524**	**72.727**	**151.251**

Comentarios del Comité de Directores

3.3.vii

Durante el 2025 no hubo comentarios del Comité de Directores

Directores por sexo

Directores	Mujeres	Hombres
Directores Titulares	3	2
Directores suplentes	0	0

Directores por nacionalidad

Nacionalidad	Mujeres	Hombres
Nacionalidad Chilena	3	2
Otras nacionalidades	0	0

Directores por edad

Directores por Edad	Mujeres	Hombres
menor a 30	0	0
entre 30 y 40	0	0
entre 41 y 50	1	1
entre 51 y 60	1	0
entre 61 y 70	1	1
más de 70	0	0

Directores por discapacidad

	Mujeres	Hombres
Con discapacidad	0	0



Principales ejecutivos

NCG 461 3.4i; 3.4ii; 3.4iii; 3.4iv; 3.6xii | NCG 30 5b.i; 5b.ii; 6c.i; 6c.ii; 6c.iii; 6b ; 3.4i; 6c.i

Los ejecutivos principales que gestionaron la Empresa Portuaria San Antonio durante 2025 son:

RUT	Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombres	Fecha ingreso	Cargo	Profesión
8216595-9	Cánaves	Martínez	María Consuelo	01-07-2023	Gerente de Gestión y Desarrollo de Personas	Ingeniero Civil Industrial
10485198-3	Castañeda	Ponce	Ramón	02-01-2024	Gerente General	Ingeniero Civil de Industrias con mención En Electricidad
9599420-2	Gajardo	Vásquez	Fernando Alberto	15-06-1995	Gerente de Explotación e Infraestructura	Ingeniero Civil
12292511-0	Puga	Parraguez	Cristian Mauricio	01-08-2023	Gerente Sostenibilidad y Asuntos Públicos	Ingeniero Forestal
13465035-4	Ruz	Araneda	Daniel Edgardo	01-11-2005	Gerente de Puerto Exterior	Ingeniero Civil
9212006-6	Suckel	Ayala	Pablo Antonio	01-04-2000	Fiscal	Abogado
9586145-8	Urzúa	Álvarez	Rodrigo Alberto	04-03-2024	Gerente de Planificación y Desarrollo	Ingeniero Civil De Industrias

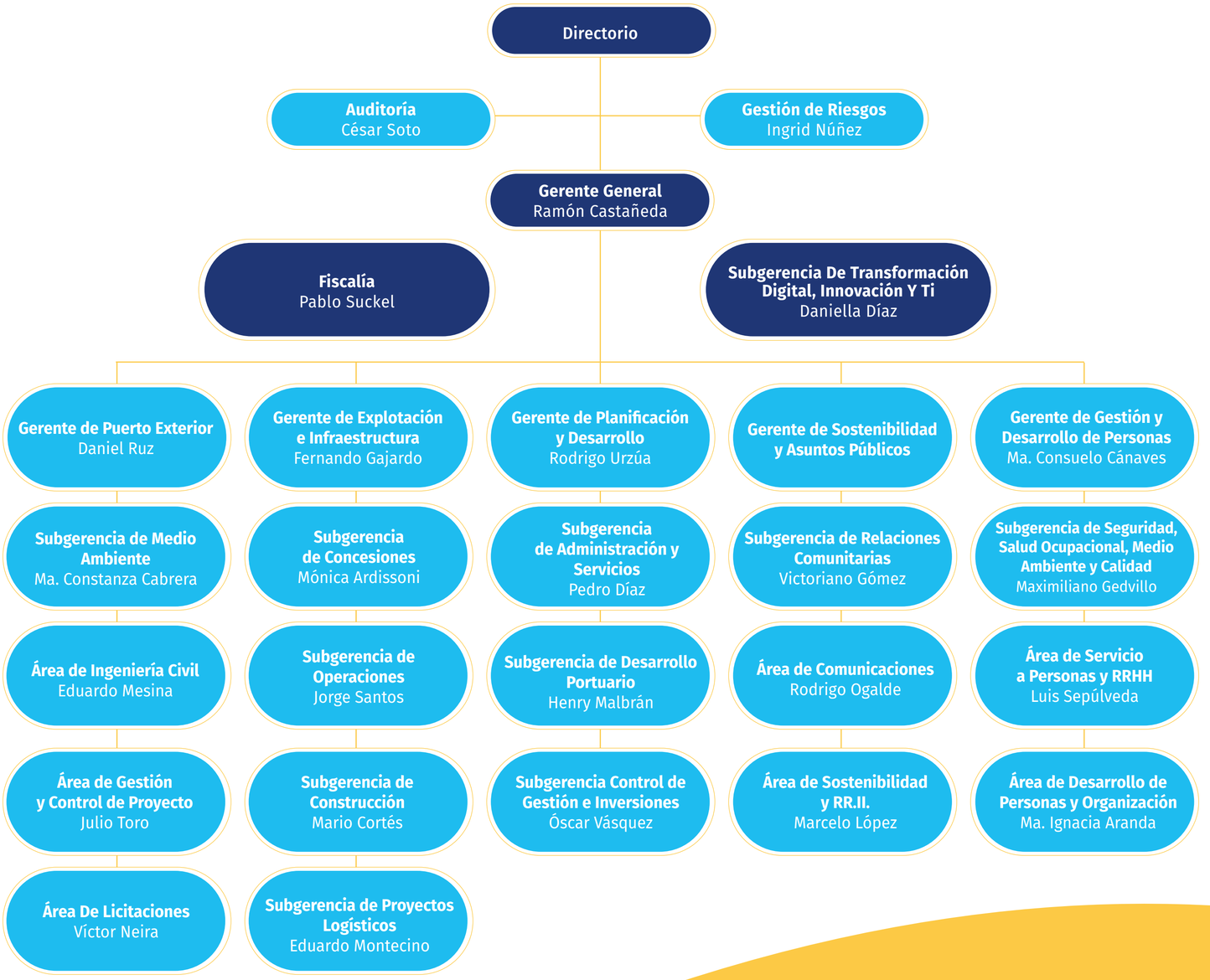
Remuneraciones ejecutivos 2025 (cifras en M$)

NCG 461: 3.4ii; 6c.ii

Acumulado desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2025							
Cargo	Nombre	Renta Bruta		Renta Bruta Total	Renta Líquida	Otros estipendios	Observaciones
		Fija	Variable				
Gerente General	Ramón Castañeda Ponce	204.450	16.974	221.424	158.129	-	
Gerente Puerto Exterior	Daniel Ruz Araneda	141.405	8.846	150.251	112.635	-	
Gerente Explotación e Infraestructura	Fernando Gajardo Vásquez	174.116	13.999	188.115	140.131	-	
Gerente Planificación y Desarrollo	Rodrigo Urzúa Alvarez	166.066	10.786	176.852	129.273	-	
Gerente de Sostenibilidad y Asuntos Públicos	Cristian Puga Parraguez	97.940	8.396	106.336	81.837	-	Término de contrato 10-11-2025
Gerente Gestión y Desarrollo de Personas	María Consuelo Cánaves Martínez	116.657	9.382	126.039	96.409	-	
Fiscal	Pablo Suckel Ayala	141.867	11.152	153.019	113.336	-	

Organigrama

NCG 461 3.1.viii



Política de sucesión de ejecutivos principales

NCG 461 3.6.x

Contamos con una política de sucesión que busca identificar las posiciones claves que posean capacidades y potencialidades ejecutivas que puedan participar de planes de reemplazo y sucesión, permitiendo la continuidad administrativa y operacional de la empresa.

Se entiende como sucesión de ejecutivos al proceso sistemático mediante el cual se identifican las posiciones claves de la organización y las personas que reúnan los atributos ejecutivos y/o profesionales como para ocuparlas en un futuro.

El proceso de sucesión de personal se realiza anualmente, al término del respectivo año calendario, a partir de la identificación de cargos claves, es decir, funciones que son estratégicas en la continuidad administrativa y operacional de la compañía. Entre otros, los cargos claves son: Gerente General, Gerente de Gestión y Desarrollo de Personas, Fiscal, Gerente de Planificación y Desarrollo, Gerente de Explotación e Infraestructura, Gerente de Puerto Exterior y Gerente de Sostenibilidad y Asuntos Públicos.

Asociado a ello, se define un cuadro de sucesión, el cual señala quién sucede a los cargos claves en casos de emergencia, identificando a aquellos colaboradores con potencial de asumir posiciones de mayor responsabilidad para suplir cargos ejecutivos y cargos claves, proceso en el cual se analiza la habilidad profesional y compromiso con la empresa, además de considerar aspectos como desempeño, competencias de liderazgo y conocimiento técnico.

El cuadro de sucesión deberá ser validado con el Directorio o con el Comité que se designe para tales efectos.

Política de equidad, y compensaciones y brechas salariales

NCG 461 – : 5.4.1; 5.4.2 ; 3.4.3 | NCG 30 –: 5d

La equidad es un valor y todos los esfuerzos deben estar en lograr cambios sustantivos que eviten brechas y en esto aspiramos a ser líderes líderes en nuestra industria. Por lo mismo, buscamos evitar toda disparidad entre hombres y mujeres, trabajo que partió en 2020.

Ejemplo de esto ha sido la Política de Compensaciones que implementamos en 2025 buscando el equilibrio entre todos los trabajadores sobre los beneficios y retribuciones, sin discriminación, bajo criterios objetivos.

Cumplimiento del scorecard SEP

NCG 461 8.1.1; 8.1.2; 8.1.3; 8.1.4; 8.1.5 3.6xiii

Utilizamos el denominado “Scorecard de Gobierno Corporativo”, una herramienta clave que permite al SEP medir y asegurar el cumplimiento de las metas, normativas y buenas prácticas en las empresas públicas de Chile, garantizando una gestión eficiente y transparente.



Código de Conducta/ética

NCG 461: 3.5; 3.6.vii; 5.5

Nos regimos por un Código de Conducta actualizado en agosto de 2025 por la Grencia de Gestión y Desarrollo de Personas.

Este Código de Conducta de la Empresa Portuaria San Antonio constituye una declaración formal de los valores, principios y estándares de comportamiento que orientan el actuar de todas las personas que forman parte de nuestra organización, recogiendo directrices del Código SEP, reflejando las atribuciones del Directorio y el compromiso institucional con una gestión íntegra, responsable y alineada con las expectativas del Estado como propietario.

A través de este Código, la empresa establece un marco ético común que guía la toma de decisiones y la conducta diaria en el desarrollo de sus actividades comerciales, operacionales y administrativas. Su objetivo es reforzar una cultura organizacional basada en la integridad, el respeto y la probidad, entendiendo que el apego irrestricto a la legalidad, junto con altos estándares éticos y de responsabilidad social, es fundamental para resguardar la sostenibilidad y los intereses de largo plazo de la compañía.

El Código de Conducta es revisado y aprobado por el Directorio de EPSA, el cual otorga su pleno respaldo a este instrumento, enviando una señal clara de liderazgo, promoción y exigencia de su cumplimiento en todos los niveles de la organización. Su alcance es transversal y aplica a todas las personas que trabajan en la empresa o ejercen funciones en ella, cualquiera sea su cargo, función o vinculación contractual, abarcando a toda la estructura orgánica de EPSA.

La administración de la empresa es responsable de promover su efectiva implementación, asegurando que todas las personas conozcan y comprendan sus contenidos, tanto mediante procesos de inducción y entrega formal al inicio de la relación laboral, como a través de instancias periódicas de difusión y capacitación. Asimismo, EPSA dispone procedimientos y canales adecuados que facilitan el cumplimiento del Código y la presentación de denuncias ante eventuales incumplimientos, fortaleciendo la transparencia, la confianza y la reputación institucional.

Conflictos de interés

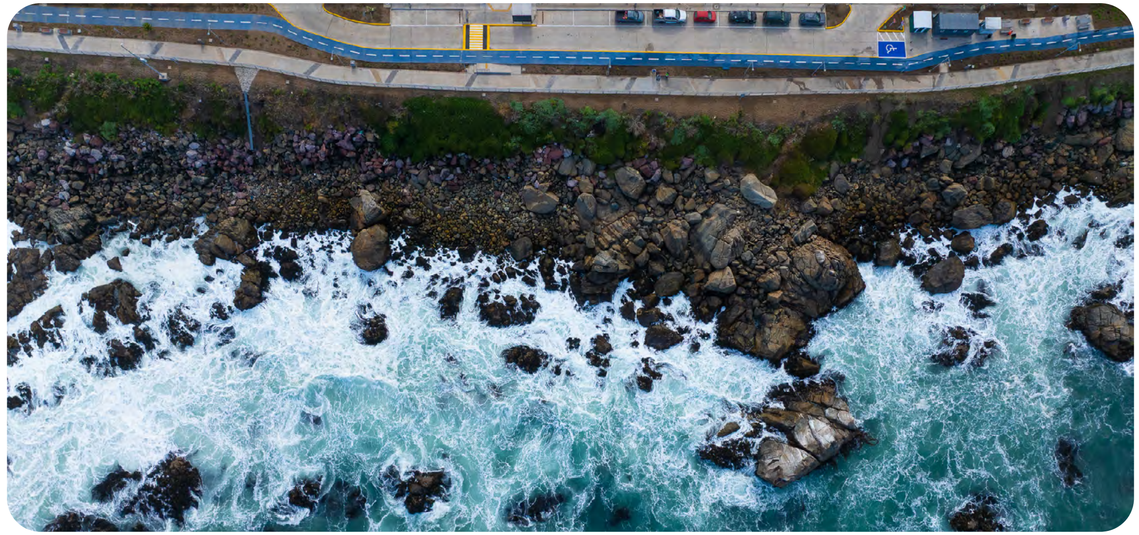
NCG 461 3.6.ixviii

En la Empresa Portuaria San Antonio, la prevención y gestión de los conflictos de interés es un pilar fundamental de la probidad y la confianza pública. Todas las personas que trabajan en la empresa deben actuar con especial cautela frente a situaciones en las que intereses personales, familiares o de terceros relacionados puedan interferir —o aparentar interferir— con los intereses de EPSA, guiándose siempre por los principios de legalidad, recta razón, buena fe y moral pública.

Al respecto, nuestro Código de Conducta establece que cualquier conflicto de interés real, potencial o aparente debe ser revelado de manera oportuna, y que la persona involucrada debe abstenerse de participar en el asunto cuando así se determine. Para ello, se definen reglas claras que prohíben, entre otras conductas, obtener beneficios personales impropios, utilizar información confidencial para fines particulares, aceptar u ofrecer regalos o favores indebidos, usar recursos de la empresa para fines personales o aprovechar oportunidades de negocio en beneficio propio en desmedro de EPSA.

Asimismo, EPSA exige la declaración de actividades externas y de intereses que pudieran afectar el desempeño objetivo de las funciones, resguardando la confidencialidad de la información conforme a la normativa vigente. Las actividades ajenas a la empresa deben realizarse fuera del horario laboral, sin utilización de recursos institucionales y sin generar vínculos comerciales con EPSA. A través de estas disposiciones, la empresa promueve una cultura de integridad y transparencia, incentivando que cualquier conflicto o situación de riesgo sea informado y abordado oportunamente, fortaleciendo así la confianza, la reputación y la sostenibilidad de la organización.





Gestión Integral de Riesgos

NCG 461 3.6i; 3.6ii; 3.6iia; 3.6iib; 3.6iic; 3.6iid; 3.6iie; 3.6iii; 3.6iv; 3.6v; 3.6.vi; 3.6vii; 3.6viii | NCG 30 3e

La Gestión Integral de Riesgos (GIR) tiene un carácter estratégico. Busca identificar preventivamente los eventos y circunstancias que puedan exponer la planificación estratégica de Puerto San Antonio y la continuidad operacional. Su funcionamiento está encabezado por el Comité de Riesgos, conformado por miembros del Directorio, el Gerente General y la Oficial de Riesgos, quienes supervisan el GIR de manera conjunta con los responsables de riesgos, según las disposiciones del Capítulo 7 de la Guía de Riesgos del Sistema de Empresas SEP y del Consejo de Auditoría Interna General de Gobierno (CAIGG), del año 2025.

Además, contamos con una Matriz de Riesgos que identifica más de 30 eventos, priorizando los de carácter crítico, que comprenden temas relacionados con el entorno y los marcos regulatorios, aspectos operacionales, logísticos, financieros y reputacionales, especialmente de aquellos relacionados con el proyecto de expansión del puerto. A través de este instrumento, se busca aportar al cumplimiento de la Planificación Estratégica de la empresa, y se revisa mensualmente por cada uno de los responsables (gerencias, subgerencias, jefaturas de área) de las distintas materias de impacto, con un programa anual establecido para mitigar y/o controlar los riesgos, evaluando su ciclo evolutivo.

Durante el 2025 se incorporó en el análisis el factor de macroprocesos y procesos, incorporando factores de riesgo y mediciones de impacto consensuadas, que permiten desarrollar mapas de calor donde se cruzan exposición y apetito de riesgo.

Responsables de la gestión

NCG 461 3.6.v

La Empresa Portuaria San Antonio ha definido cinco principales fuentes de riesgos: Estratégicos, Puerto Actual, Puerto Exterior, Proyectos Empresa y Emergentes. Estos se detallan a continuación:

Estratégicos:

Su responsabilidad recae en la Gerencia General. Es transversal a toda la organización. Su impacto es viral y puede afectar a todo el sistema portuario, sus principales stakeholders, el medioambiente y la comunidad.

Puerto actual:

Su responsabilidad involucra a los gerentes, subgerentes y jefaturas de Puerto San Antonio. Se relaciona con eventos propios de la operación actual. Su impacto tiene un ámbito dominante: Reputacional, Legal, Medioambiental, Comunitario, Económico, SSOMA.

Puerto Exterior:

Su responsabilidad se sitúa en acciones de los principales ejecutivos Puerto San Antonio. Dice relación con la gestión de aquellas contingencias que podrían involucrar la ejecución del proyecto Puerto Exterior. Su impacto es viral y puede afectar a todo el sistema portuario.

Proyectos empresa:

Su responsabilidad está en la Gerencia General. Son proyectos integrados, donde su concreción depende de la gestión de varios ejecutivos de Puerto San Antonio e impactan a toda la organización. Su impacto puede incidir en todo el sistema portuario, sus principales stakeholders y la comunidad.

Emergentes:

Responsabilidad cruzada entre las distintas gerencias y ejecutivos de Puerto San Antonio. Su probabilidad es baja, no obstante, su impacto es viral, significativo e incierto. Amerita acciones de control revisadas por organismos externos: SEP, MTT, Contraloría, Armada.

Gestión de proveedores

NCG 461 – 7.1

Proveedores con facturas pagadas

La Empresa Portuaria San Antonio reconoce el rol fundamental de sus proveedores de bienes y servicios en la operación. De acuerdo con las directrices del Código SEP, a sus propias políticas y conforme a la regulación legal vigente, mantiene procesos de contratación y compras pertinentes a la naturaleza de sus actividades principales, procurando contribuir al desarrollo regional y encadenamiento productivo.

Así, durante 2025, del total de sus proveedores vía orden de compra, un 61% de ellos es de la Región de Valparaíso. De ese porcentaje, además, un 46% pertenece a la comuna de San Antonio, un 1,5% a Santo Domingo y 1,2% a Cartagena.

Origen	Porcentaje
IV Región	0,3%
Región Metropolitana	37,6%
V Región	61,2%
VII Región	0,6%
VIII Región	0,2%
X Región	0,1%
Total general	100,0%

Origen	Porcentaje
Cartagena	1,2%
Chillan	0,1%
Concepcion	0,2%
Concón	0,2%
Curicó	0,1%
La Ligua	0,1%
La Serena	0,3%
Linares	0,5%
Melipilla	0,1%
Papudo	0,1%
Placilla	0,1%
Puerto Varas	0,1%
Quilpué	0,2%
Quintero	0,5%
Recoleta	0,3%
San Antonio	46,0%
Santiago	34,0%
Santo Domingo	1,5%
Valparaiso	6,4%
Villa Alemana	0,5%
Viña Del Mar	5,2%
Vitacura	2,2%
Total general	100,0%

Política de pagos

NCG 461 – 7.1

Aplicamos el marco legal que señala la Ley 21.131 sobre pagos a 30 días, por tanto, es la base para la definición de los plazos de pago a proveedores. Aun así y como buena práctica se ha incorporado como criterio, transitar hacia el pago en 15 días desde la recepción de factura. Este criterio es aplicable a todos los proveedores, tanto críticos -aquellos que suministran bienes y servicios fundamentales para la operación de la compañía- como no críticos.

Monto total mora

NCG 461 7.1 iii

No hay mora.

Número de acuerdos inscritos en el registro de acuerdos de pago excepcional

NCG 461 - 7.1.iv

En 2025 no hubo inscripción

Evaluación de proveedores

NCG 461 7.2

Contamos con procedimientos para conocer y evaluar la calidad del gobierno corporativo, sistema de gestión de riesgos y otros aspectos de sostenibilidad de nuestros proveedores, así como sus prácticas.

Sobre este punto, si bien no hay política, hay cláusulas en contratos con proveedores críticos que incorporan criterios para la evaluación en forma posterior a la prestación de servicios. Durante 2026 avanzaremos en incorporarlos en la matriz de riesgos de la compañía, así como en la consolidación de una política específica, asociada al desarrollo de proveedores.

Adicionalmente, y según se da cuenta en el Capítulo 6 de esta Memoria, se desarrolló como parte del Plan de Creación de Valor Compartido, un programa piloto liderado por la empresa, orientado a formar y entregar herramientas de gestión a proveedores locales, de manera de habilitarlos como posibles prestadores de servicios en el sistema portuario de San Antonio.

Número de proveedores de las facturas pagadas

NCG 461 – 7.1.iv

Proveedores Nacionales	Hasta 30 días desde la fecha de recepción de la factura	Entre 31 y 60 días desde la fecha de recepción de la factura	Más de 60 días desde la fecha de recepción de la factura
Número de facturas pagadas durante el año a proveedores por cada uno de los rangos ya señalados	2540	40	0
Monto Total (millones de pesos): La suma del valor de las facturas pagadas durante el año por cada uno de los rangos ya señalados	22094	30	0
Número de proveedores que corresponden a las facturas pagadas durante el año en cada uno de los rangos ya señalados	336	12	0

Proveedores Internacionales	Hasta 30 días desde la fecha de recepción de la factura	Entre 31 y 60 días desde la fecha de recepción de la factura	Más de 60 días desde la fecha de recepción de la factura
Número de facturas pagadas durante el año a proveedores por cada uno de los rangos ya señalados	4	0	0
Monto Total (millones de pesos): La suma del valor de las facturas pagadas durante el año por cada uno de los rangos ya señalados	49	0	0
Número de proveedores que corresponden a las facturas pagadas durante el año en cada uno de los rangos ya señalados	4	0	0



Cumplimiento normativo y Canal de denuncias

NCG 461 8.1.1; 8.1.2; 8.1.3; 8.1.4; 8.1.5 3.6xiii; 3.2.xii.c

Puerto San Antonio ha establecido un Canal de Denuncias para recoger información relevante detectada, respecto a cualquier hecho, circunstancia o situación irregular que diga relación a asuntos que pudiesen ser indiciarios de alguno de los delitos que se relacionan directamente con las materias que incorpora la Ley N° 20.393, cometidos por sus ejecutivos principales o colaboradores, en el ejercicio de sus funciones.

Otras denuncias

Con relación a cualquier otra irregularidad que sea necesario dar a conocer, con el propósito de evidenciar o sugerir como materia de investigación, EPSA utiliza este mismo canal.



Los mecanismos o canales establecidos son los siguientes:

- Correo electrónico: denuncias@puertosanantonio.cl
- Página WEB Corporativa, enlace Denuncias.

Lo anterior, se complementa con Protocolo de atención a públicos y reclamos, descrito en sección Relación Ciudad-Puerto.

Modelo de Prevención de Delitos

NCG 461: 3.6xiii; 8.1.5; 3.2xii.c

El Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio veló activamente por la actualización del Modelo de Prevención de Delitos (MPD), en conformidad con lo dispuesto en la Ley N°20.393 y la Ley N°21.595. Para estos efectos, se contó con el apoyo de una asesoría externa especializada en la materia, la cual desarrolló el trabajo mediante la emisión de un total de 16 informes, cuyos avances y resultados fueron presentados en distintas oportunidades tanto al Comité de Auditoría como al Directorio.

El cierre de la asesoría fue presentado al Comité de Auditoría en diciembre de 2024, y posteriormente la actualización del MPD fue aprobada por el Directorio en enero de 2025, mediante el siguiente acuerdo:

- **ACUERDO N°02.623.ORD.10.01.25:**

Por la unanimidad de los miembros del Directorio, se acuerda aprobar la actualización del Modelo de Prevención de Delitos presentada, a contar de esta fecha, reemplazando y dejando sin efecto el modelo implementado desde septiembre de 2010. Dicha actualización incluye el mecanismo de ejecución propuesto y el modelo de gobernanza, el cual estará a cargo del Comité de Cumplimiento, liderado por el Gerente General e integrado además por el Fiscal, la Gerenta de Gestión y Desarrollo de Personas, la Oficial de Riesgos y el Auditor Interno, siendo supervisado por el Comité de Auditoría, en representación del Directorio.

Cabe señalar que la difusión interna del Modelo de Prevención de Delitos actualizado fue realizada por el Fiscal de EPSA, a través de una charla institucional en la que participó toda la organización, durante el mes de marzo de 2025.

Adicionalmente, durante el año 2025, y con el objeto de reforzar la eficacia del MPD, se llevó a cabo una auditoría de controles del Modelo de Prevención de Delitos, focalizada en los delitos críticos identificados. Los resultados de dicha auditoría fueron presentados al Comité de Auditoría y al Directorio en diciembre de 2025, siendo ratificados mediante el correspondiente acuerdo de Directorio.

Indicadores

NCG 461: 8.1.3; 8.1.4

Durante 2025 la empresa no fue objeto de multa alguna relacionada con incumplimientos ambientales.

Durante 2025 la empresa no recibió sanciones ejecutoriadas en el ámbito de incumplimientos regulatorios que afectaran la libre competencia.

N° denuncias por acoso sexual en 2025 por Ley 20.005: 0

N° denuncias de acoso laboral en 2025 por Ley 20.607: N/I



Nuestro Equipo

78 Transformación: Hacia una empresa de alto desempeño.
79 Desarrollo capital humano.
80 Capacitación.
81 Nuestro trabajadores.
84 Clima laboral.
85 La seguridad.
86 Trabajo integrado con concesionarios.

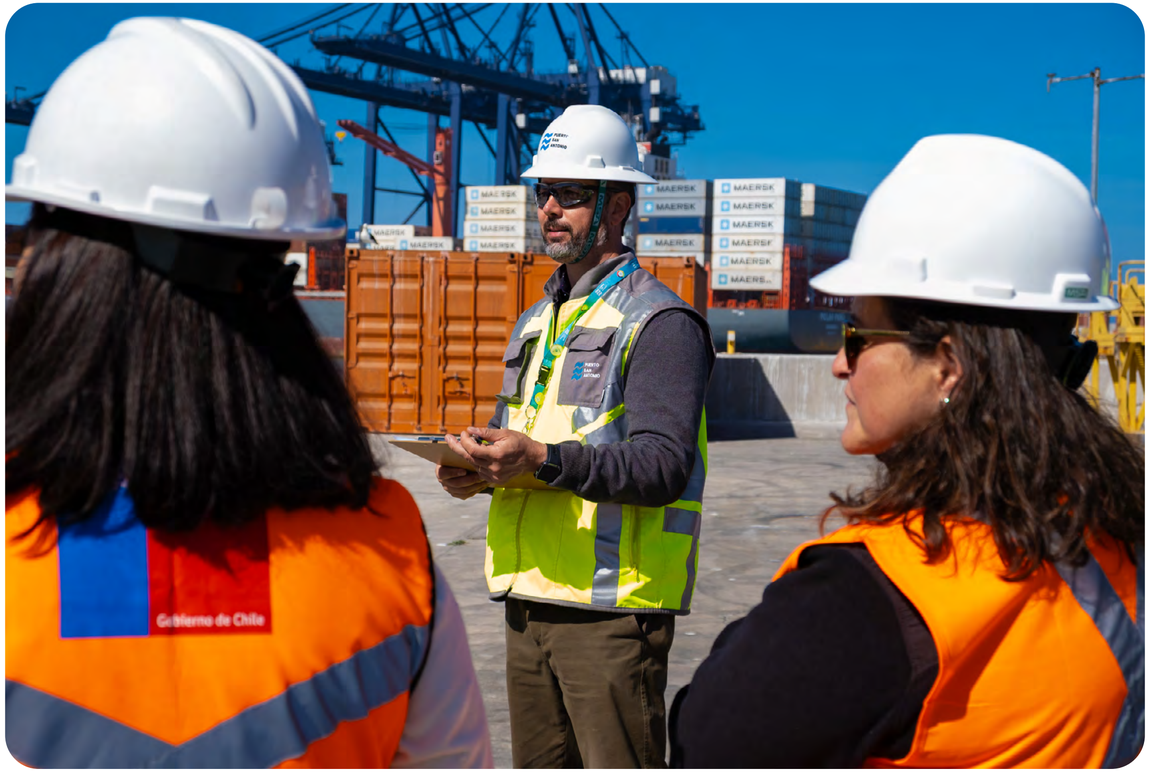
Capital humano y cultura

NCG 461 - : 8.1.1

Los desafíos que enfrenta Puerto San Antonio han impulsado importantes transformaciones en el fortalecimiento de nuestro equipo y en la forma en que abordamos nuestro desarrollo. Hemos avanzado hacia un modelo de trabajo basado en un propósito de desarrollo sostenible, que ha implicado la creación de nuevas áreas estratégicas y la consolidación de capacidades tanto a nivel de procesos como de personas.

Iniciamos esta ruta en 2023 y lo hemos concebido como un camino progresivo para fortalecer la organización y proyectarla hacia el futuro. La base de este proceso ha sido la construcción de una nueva cultura organizacional: una cultura en transición, orientada a preparar a Puerto San Antonio para los desafíos de los próximos años, con principios éticos fundamentales como la transparencia, la responsabilidad en la gestión de los activos y una mirada integral hacia la sostenibilidad, que considera tanto la dimensión material como la social, comenzando por el propio entorno laboral.

Un elemento clave en este proceso ha sido el fortalecimiento de la comunicación interna, el diálogo abierto y la construcción de confianza entre los distintos niveles de la organización. Para ello, promovemos espacios de interacción que facilitan el intercambio de ideas y la participación activa de los colaboradores.



Durante 2025 se dio un paso decisivo en esta evolución, avanzando hacia una nueva etapa orientada a consolidar a Puerto San Antonio como una empresa pública de alto desempeño, capaz de responder a los desafíos del sistema logístico y del comercio exterior del país. Revisamos los principales elementos que orientan la cultura organizacional, comenzando por la definición de los valores que movilizan el comportamiento de los equipos y el fortalecimiento de la visión institucional que guía el desarrollo de la empresa.

Como motor del comercio exterior de Chile, reconocemos que nuestro rol exige una gestión cada vez más eficiente, sostenible y alineada con el entorno dinámico.

Transformación: Hacia una empresa de alto desempeño

NCG 461 - : 8.1.1

El trabajo de la transformación la realizamos de manera participativa, involucrando a distintos niveles de la organización. En una primera etapa se realizaron jornadas de alineamiento con el equipo ejecutivo; luego, la segunda línea participó en una propuesta de visión cultural y finalmente, se realizaron talleres ampliados con la participación de colaboradores de toda la empresa, en los que se compartieron estas definiciones y se recogieron opiniones para validar su pertinencia y coherencia.

El resultado de este proceso fue una visión consensuada, presentada al Directorio en septiembre de 2025 y aprobada como parte de la planificación estratégica de la compañía.

Todo este trabajo se inscribe en nuestro Plan Estratégico 2025-2027, dentro del cual el desarrollo de capacidades organizacionales y humanas constituye un eje fundamental.

De la declaración a la práctica

Trabajamos en la apropiación de nuestros valores organizacionales: colaboración, comunicación, compromiso y excelencia. Para reforzar su práctica cotidiana designamos un "guardián del valor", elegido por los propios colaboradores como representante y promotor dentro de la organización.

Asimismo, acompañamos este proceso con herramientas de medición que evalúan su avance vía percepciones. Entre ellas destaca la aplicación de encuestas de adhesión cultural y la medición de confianza organizacional mediante el índice ICEO, desarrollado por Sofofa y Almabrands. Los resultados muestran una evolución positiva: el indicador de confianza organizacional pasó de 4,8 en 2024 a 5,3 en 2025, reflejando mejoras en diversas dimensiones asociadas a la percepción de liderazgo, colaboración y redes de confianza dentro de los equipos.

Estos avances reflejan nuestro compromiso por consolidar una cultura organizacional sólida, capaz de sostener los desafíos estratégicos de la empresa y fortalecer su rol como actor clave en el desarrollo logístico, económico y social del país.

Comunicación y participación en EPSA

En Puerto San Antonio contamos con una Política de Gestión de las Comunicaciones orientada a promover una comunicación veraz, oportuna y responsable con todas las personas que forman parte de la organización. A través de esta política buscamos que nuestros colaboradores conozcan, comprendan y adhieran a los objetivos estratégicos de la empresa, fortaleciendo así el compromiso y la alineación institucional.

Para ello:

- Garantizamos espacios de participación y canales de comunicación efectivos que permitan a las personas expresar sus opiniones, inquietudes y sugerencias.

- Promovemos un diálogo constructivo entre la administración y los equipos de trabajo, con el objetivo de consolidar un ambiente laboral donde se valoren la equidad, la participación, el respeto y la comunicación transparente.

Adicionalmente, esta política busca asegurar la coherencia entre los mensajes que se transmiten al interior de la empresa y aquellos que se difunden hacia el exterior, contribuyendo así a una comunicación consistente y a la reducción de eventuales brechas de información.



Desarrollo y fortalecimiento del capital humano

NCG 461 5.8

Para la detección y reducción de barreras organizacionales, sociales o culturales, contamos con la Política de Gestión de Personas que entrega los lineamientos que buscan aumentar la atracción, retener y promover el talento, e incentivar el compromiso de los colaboradores, mediante la aplicación de buenas prácticas para mejorar la eficiencia y eficacia organizacional.

En el contexto de la transformación cultural, enfrentamos un desafío de modernización y fortalecimiento de sus capacidades y competencias humanas, tecnológicas y culturales por lo que esta política busca promover el desarrollo de las capacidades individuales y organizacionales que permitan alcanzar este objetivo estratégico. La presente política se ha preparado de acuerdo a los lineamientos del Código SEP (Sistema de Empresas Públicas).

Aspectos de la Política de Gestión de Personas:

- **Gestión del desempeño**
- **Comunicaciones internas**
- **Capacitación y desarrollo**
- **Reclutamiento y selección**
- **Calidad de vida laboral y bienestar**
- **Sucesión de ejecutivos**
- **Sistema integrado de gestión**
- **Innovación**
- **Relaciones laborales**
- **Derechos humanos**



Capacitación

NCG 461:5.8i; 5.8ii; 5.8iii; 5.8iv

Nuestra Política de Capacitación y Desarrollo está orientada a potenciar al máximo las capacidades de nuestros colaboradores y a contribuir de manera integral al desarrollo de las personas que forman parte de la organización. A través de esta Política, buscamos fortalecer las competencias y habilidades, promoviendo un desempeño eficiente y un compromiso activo con los objetivos estratégicos de la empresa.

Las acciones se diseñan a partir de necesidades reales de desarrollo organizacional y de las personas, priorizando en iniciativas que contribuyen al mejoramiento de la productividad y al fortalecimiento de las capacidades institucionales. Estas necesidades pueden estar vinculadas tanto a los cargos actuales como a los desafíos y responsabilidades que los colaboradores puedan asumir en el futuro, en función de su potencial y de los procesos de planificación del talento.

Asimismo, garantizamos el acceso a oportunidades de capacitación para todos los trabajadores, de acuerdo con el análisis de sus competencias laborales y las necesidades de desarrollo identificadas. En este proceso promovemos un enfoque de igualdad de oportunidades, sin discriminar en la selección de quienes participan. De esta manera, aseguramos que no existan distinciones por motivos de sexo, edad, condición social, religión, orientación sexual, raza, color, estado civil, sindicalización, u cualquier otra condición protegida por la ley.

En 2025 ejecutamos un Plan de capacitación que incluyó un total de 3.575 horas para reforzar las capacidades y conocimientos de nuestros trabajadores y trabajadoras de las distintas áreas.

2025	Hombres	Mujeres	Total
Horas de capacitación	3.067	1.497	4.547
% de horas de capacitación por género	67%	33%	100

Capacitación y desarrollo 2025	
Número total de horas de capacitación	4.547
Monto invertido en capacitación y desarrollo	$50.581.871



4.547

horas de capacitación fueron realizadas a nuestros trabajadores y trabajadoras.

Capacitaciones 2025	Horas Totales	N Personas	Monto
Taller Conciliación y Corresponsabilidad	180	90	$907.230
Ciclo Talleres Fijación de Metas SMART	360	90	$8.310.761
Taller Inicial BIM	80	8	-
Diplomado BIM	264	4	$4.493.187
Taller de competencias para lideres asociado a valores culturales	210	35	$3.713.000
Taller Fortalecimiento de las Empresas de Propiedad Estatal en Empresas y DDHH	84	21	-
Ciclo de Talleres de Innovación	320	20	$ 8.000.000
Taller Autoridad Portuaria	96	12	-
Ciclo Taller Bienestar Laboral y Salud Mental	675	90	$ 5.282.532
Charla Ciberseguridadd Ley Marco	90	90	$ 1.780.061
Charla Ciberseguridad en Acción: Protejamos la Operación Portuaria	135	90	$950.000
Curso Formación de Auditores Internos en la Norma ISO 9001:2015	160	10	$1.390.000
Curso Interpretación de la Norma ISO 9001:2015	152	19	$890.000
Curso Tratamiento de No conformidades	248	31	$990.000
Curso Gestión de Proyectos Avanzada	40	1	$600.000
25 Test de Nivel de Inglés eClass - Evaluación Online	16	16	$530.000
Taller Ley Karin Formación investigador de denuncias.	20	2	$761.600
Ciclo de Capacitación Mejores Prácticas 2025 (FGE)	36	2	$2.607.000
Curso Protección de Datos FGE	12	2	$1.185.000
Curso Investigaciones Internas FGE (Auditor)	6	1	$592.500
Curso Herramientas para la planificación, seguimiento y Control de proyectos	625	25	$5.625.000
Programa de Estudios 'IA, Protección de Datos y Ciberseguridad'	14	1	$1.534.000
Curso Gestión de Riesgo y Seguros	18	1	$440.000
Orientación en Prevención de Riesgos de acuerdo al DS 44	616	77	-
Taller Prevención y Detección del Fraude	90	90	-
Total Capacitación 2025	4547	828	$50.581.871

Nuestros trabajadores

NCGCMF 461 5.1.1; 5.1.2; 5.1.3; 5.1.4; 5.1.5
NCG 30 5b.iii; 5b.iv 5c.i; 5c.ii; 5c.iii; 5c.iv; 6a



Número de personas por sexo

NCG 461 5.1.1

Categorías	Mujeres	Hombres	Total general
Administrativo	3	1	4
Alta Gerencia	0	1	1
Gerencia	4	12	16
Jefatura	5	14	19
Otros Profesionales	15	27	42
Técnico	0	3	3
Total general	27	58	85

Número de personas por nacionalidad

NCG 461 5.1.2es

Categorías	Argentina	Chilena	Total general
Administrativo			
Femenino	0	3	3
Masculino	0	1	1
Alta Gerencia			
Femenino	0	0	0
Masculino	0	1	1
Gerencia			
Femenino	0	4	4
Masculino	1	11	12
Jefatura			
Femenino	0	5	5
Masculino	0	14	14
Otros Profesionales			
Femenino	0	15	15
Masculino	0	27	27
Técnico			
Femenino	0	0	0
Masculino	0	3	3
Total general	**1**	**84**	**85**

Número de personas por rango de edades

NCG 461 5.1.3

	Alta Gerencia		Gerencia		Jefatura		Administrativo		Otros profesionales		Técnicos		Total general
Rango Edad	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
Menos de 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
31-40	0	0	0	0	1	2	0	0	4	5	0	0	12
41-50	0	0	2	4	1	5	1	0	8	13	0	0	34
51-60	0	1	2	4	2	6	1	1	3	5	0	2	27
61-70	0	0	0	3	1	1	1	0	0	3	0	1	10
Más de 70	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Total general	0	1	4	12	5	14	3	1	15	27	0	3	85

Número de personas con situación de discapacidad

NCG 461 5.1.5

	Personas sin discapacidad		Personas con discapacidad
Categorías	F	M	M
Administrativo	3	1	0
Alta Gerencia	0	1	0
Gerencia	4	12	0
Jefatura	5	14	0
Otros Profesionales	15	26	1
Técnico	0	3	0
Total general	27	57	1



Número de personas por antigüedad laboral

NCG 461 5.1.4

	Alta Gerencia		Gerencia		Jefatura		Administrativo		Otros profesionales		Técnicos		Total general
Rango Edad	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
Menos de 3	0	1	3	2	2	5	0	0	6	13	0	0	32
3 a 6	0	0	1	4	2	3	0	0	4	1	0	1	16
6 a 9	0	0	0	1	0	1	0	0	1	2	0	0	5
9 a 12	0	0	0	1	0	0	0	0	1	4	0	0	6
Más de 12	0	0	0	4	1	5	3	1	3	7	0	2	26
Total general	0	1	4	12	5	14	3	1	15	27	0	3	85

Formalidad laboral

NCG 461: 5.2

Todos los trabajadores tienen contratos indefinidos.

Brecha media

NCG 461 5.4.2

Categoría	Media Salario Bruto x Hora		Media de Brecha Salarial
	Femenino	Masculino	
Administrativos	$ 19.370	$ 10.877	178,1%
Alta Gerencia	-	$ 102.766	n/a
Gerentes	$ 51.305	$ 60.389	85,0%
Jefaturas	$ 32.324	$ 33.676	96,0%
Profesionales	$ 24.864	$ 23.991	103,6%
Técnicos	-	$ 18.498	n/a

Permiso Postnatal

NCG 461 5.7

Categorías	No usó Postnatal		Uso Postnatal
	Femenino	Masculino	Femenino
Administrativo	3	1	0
Alta Gerencia	0	1	0
Gerencia	4	12	0
Jefatura	5	14	0
Otros Profesionales	14	27	1
Técnico	0	3	0
Total general	**26**	**58**	**1**

Jornada de Trabajo

Categorías	Art. 22		Control Horario		Total general
	F	M	F	M	
Administrativo	0	0	3	1	4
Alta Gerencia	0	1	0	0	1
Gerencia	4	12	0	0	16
Jefatura	5	14	0	0	19
Otros Profesionales	14	19	1	8	42
Técnico	0	2	0	1	3
Total general	**23**	**48**	**4**	**10**	**85**

Respecto de los agrupaciones que actualmente existen en la empresa son:

- Sindicatos de Trabajadores (3) que alcanzan un 50,5% de la dotación total de la compañía.
- Comité Paritario de Higiene y Seguridad (CPHS), que fomenta y cuida las condiciones de salud ocupacional y psicosocial de los trabajadores.
- Comité de Conducta o Ética, que fomenta y educa sobre las conductas éticamente recomendadas, tipifica y cautela acciones que contravienen estos principios.
- Club Deportivo de la empresa, constituido con personalidad jurídica autónoma, que promueve la vida sana a través de actividades deportivas, con el apoyo de la empresa.

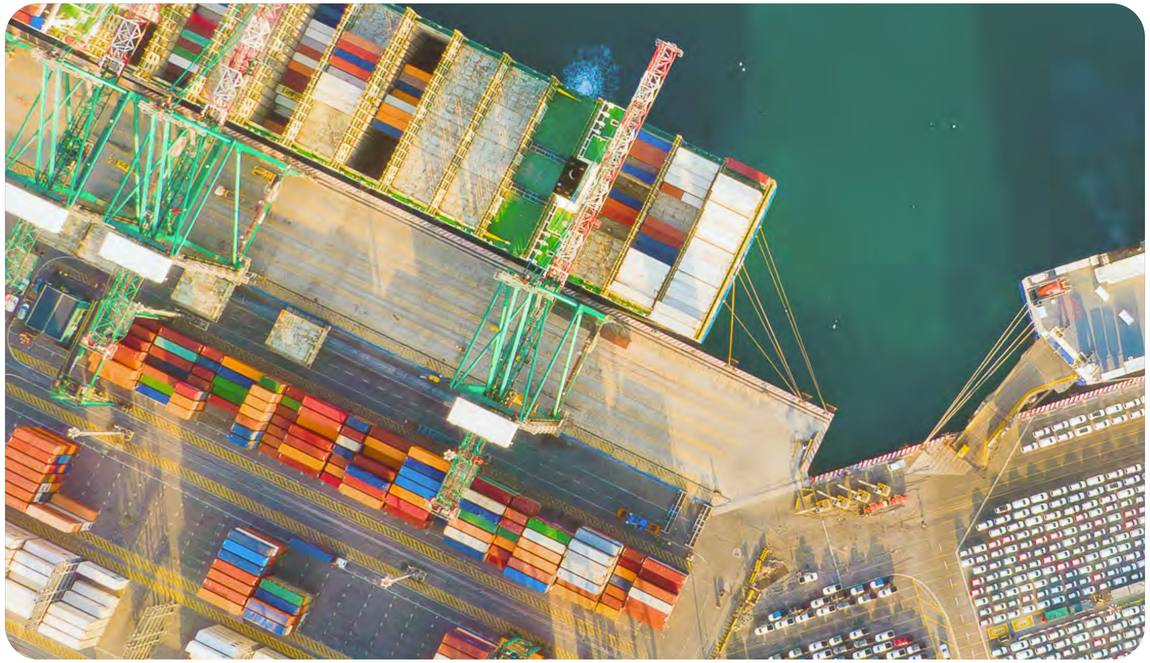
Modelo de Confianza Organizacional como eje de la estrategia de personas

Desde el año 2024, Empresa Portuaria San Antonio definió el Modelo de Confianza Organizacional, desarrollado por OTIC SOFOFA y Almabrands, como la base estructural de su gestión del clima laboral, entendiendo la confianza como un habilitador clave para el compromiso, el desempeño sostenible y la consolidación de una cultura organizacional coherente con los desafíos estratégicos de la empresa.

Este modelo se constituyó en el marco de referencia central para orientar las acciones, conversaciones e iniciativas relacionadas con clima laboral, permitiendo pasar desde una mirada reactiva a una gestión intencionada, sistemática y medible del clima organizacional.

Durante el año 2025 se realizó la segunda medición institucional de la encuesta de Confianza Organizacional, evidenciando avances significativos respecto del período anterior. El indicador global de confianza aumentó de 4,8 en 2024 a 5,3 en 2025, junto con una mejora consistente en las ocho dimensiones que componen el instrumento, reflejando un impacto transversal de las acciones implementadas durante el año.

Estos resultados dan cuenta del trabajo desarrollado en torno a ejes prioritarios para la organización, tales como la claridad y honestidad en la comunicación, el fortalecimiento de la responsabilidad y la ética organizacional, una mayor conexión y compromiso con el entorno, así como la preocupación por las condiciones laborales de las personas. Lo anterior reafirma la confianza organizacional como un indicador sensible a las prácticas de liderazgo, gestión y coherencia cultural.



Si bien los avances alcanzados son relevantes, la organización reconoce que persisten brechas y desafíos que requieren ser abordados de manera continua. En este sentido, la confianza se entiende como un proceso dinámico, que se construye en el tiempo y que exige consistencia entre el propósito, las decisiones y las prácticas cotidianas. El Modelo de Confianza Organizacional se consolida, así como el pilar central del Plan Anual de Gestión del Clima Laboral, orientando prioridades, focos de trabajo y evaluaciones de impacto.

CEALSM como instrumento complementario para la gestión de clima y salud mental

Como complemento a la estrategia de gestión del clima laboral basada en el Modelo de Confianza Organizacional, durante el año 2025 Empresa Portuaria San Antonio realizó la aplicación del Cuestionario de Evaluación de Ambientes Laborales y Salud Mental (CEALSM), instrumento mandatado por la Superintendencia de Seguridad Social (SUCESO) y de aplicación obligatoria cada dos años, según resultados.

La implementación del CEALSM se concibe no solo como un cumplimiento normativo, sino como una herramienta estratégica complementaria, que permite incorporar de manera sistemática la dimensión de riesgos psicosociales y salud mental al Plan Anual de Gestión del Clima, enriqueciendo el diagnóstico y fortaleciendo la toma de decisiones en materias de bienestar organizacional.

La medición se llevó a cabo entre los meses de junio y julio de 2025, considerando a la organización con antigüedad superior a seis meses y alcanzando una alta tasa de participación, lo que otorga solidez y representatividad a los resultados obtenidos. A nivel general, la evalua-



ción posicionó a la empresa en un nivel de riesgo medio, coherente con la estructura multidimensional del instrumento y con el contexto de transformaciones que ha experimentado la organización en los últimos años.

El análisis por dimensiones permitió identificar avances respecto de la medición anterior, particularmente en ámbitos asociados a desarrollo profesional, reconocimiento y claridad de rol, calidad de liderazgo y menor percepción de inseguridad respecto de las condiciones de trabajo. De manera complementaria, el diagnóstico visibilizó desafíos relevantes en dimensiones como carga de trabajo, equilibrio trabajovida personal y confianza y justicia organizacional, las cuales fueron integradas como focos prioritarios dentro del plan de acción anual.

Un elemento central en este proceso fue la labor del Comité de Riesgos Psicosociales, instancia paritaria que cumple un rol clave en la aplicación, análisis y seguimiento del CEALSM. Durante el año 2025, el Comité lideró las distintas etapas del proceso, desde la difusión y sensibilización, pasando por la revisión de resultados, hasta la promoción de espacios de diálogo por medio de focus group, fundamentales para analizar los factores que inciden en los niveles de riesgo identificados y comprenderlos desde la experiencia de las personas trabajadoras.

De esta forma, el CEALSM se integra como un insumo clave que retroalimenta y fortalece el Plan Anual de Gestión del Clima Laboral, permitiendo abordar el bienestar de las personas desde una mirada integral, que combina cultura, confianza, condiciones de trabajo y salud mental, reafirmando el compromiso de la empresa con un entorno laboral sano, seguro y sostenible.

Equidad laboral

Reconocemos que nuestro éxito se sustenta en el aporte de un equipo humano diverso, que contribuye con sus capacidades personales y profesionales al cumplimiento de nuestros objetivos estratégicos. En este contexto, buscamos consolidar un ambiente laboral en el que se valoren la equidad, el respeto y la comunicación como principios fundamentales de convivencia y colaboración.

Impulsamos iniciativas orientadas a fortalecer las buenas prácticas laborales con enfoque de equidad de género y conciliación entre los ámbitos laboral, familiar y personal.

Para avanzar en estos objetivos, nos comprometemos a:

- Cumplir con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, adecuando nuestra normativa interna a dichos estándares.
- Promover la equidad de género y prevenir todo tipo de discriminación, maltrato, estereotipos o sesgos.
- Impulsar medidas para prevenir, detectar y sancionar el acoso sexual y laboral, la discriminación y cualquier conducta que atente contra la dignidad de las personas, desarrollando además estrategias que permitan erradicar estas prácticas.
- Promover la igualdad de oportunidades y la equidad salarial, eliminando sesgos asociados al género y favoreciendo la incorporación, desarrollo y retención de personas talentosas en un ambiente laboral sano y respetuoso.
- Generar instancias que fortalezcan un clima laboral positivo, impulsando prácticas de liderazgo que potencien nuestros valores corporativos y consoliden nuestra cultura organizacional.
- Promover el bienestar integral de trabajadoras y trabajadores.
- Favorecer la conciliación de la vida laboral, familiar y personal, así como la corresponsabilidad parental y familiar en materia de cuidados.
- Contribuir a la mejora continua de nuestro sistema y programa de gestión de buenas prácticas laborales con equidad de género, promoviendo estos principios tanto al interior de la organización como entre concesionarios, proveedores y contratistas.

La seguridad de nuestras y nuestros trabajadores

NCG 461 5.6

Todos los integrantes del mundo portuario tenemos como prioridad la seguridad, partiendo por nuestros trabajadores. Por eso, nos focalizamos en identificar riesgos, peligros laborales y aplicamos controles que minimicen o eliminen riesgos para la salud y seguridad, manteniendo operativo y actualizado nuestro Plan de Prevención de Riesgos, de forma coherente y conectado con la Política de Gestión de Personas.

En ella se declara “proteger y conservar, tanto la integridad y salud de sus trabajadores como la del personal de sus empresas contratistas, mediante el cumplimiento de la legislación vigente y programas que permitan el control y prevención de riesgos”.

Para Puerto San Antonio la prevención se vive desde el trabajo diario: Revisamos cada tarea para identificar peligros, evaluamos los riesgos y definimos controles antes de que ocurra un accidente. Así, la seguridad no es reactiva, sino planificada, con acciones claras que se revisan y mejoran constantemente.

Además, involucramos a todos en el proceso: capacitamos, informamos y asignamos responsabilidades, promoviendo la participación de las personas trabajadoras. De esta manera, el sistema de prevención se fortalece día a día y se transforma en parte natural de cómo trabajamos.



Asimismo, en nuestro rol de autoridad portuaria, controlamos el cumplimiento de los compromisos de los concesionarios en relación con:

- La seguridad de las operaciones.
- La ejecución de simulacros.
- El cuidado del medio ambiente.
- El cumplimiento de la legislación vigente.

Prevención de riesgos

A través de nuestra área de Seguridad y Salud Ocupacional y Medio Ambiente (SSOMAC) como Puerto San Antonio lideramos la implementación de un Programa de Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente, que incorpora una serie de actividades y acciones específicas en ámbitos de formación, capacitación, interacción con organismos públicos, entre otros, garantizando un entorno de trabajo seguro y saludable.

Asimismo se han establecido indicadores, en materia de accidentabilidad y siniestralidad, fijando una meta de reducción anual de 5% respecto al año anterior.

Durante el año 2025, en EPSA no se registraron accidentes ni enfermedades profesionales entre nuestros trabajadores. Este resultado refleja nuestro compromiso con la seguridad y la salud ocupacional, y nos motiva a seguir fortaleciendo nuestras acciones preventivas, manteniendo como objetivo permanente el cero accidente y cero enfermedades laborales.

Accidentalidad		
Tasas	Cifras 2025	Meta
Tasa de accidentabilidad por cada cien colaboradores	0	0
Tasa de fatalidad cada cien mil colaboradores	0	0
Tasa de enfermedades profesionales cada cien colaboradores	0	0
Promedio de días perdidos por accidente durante el año	0	0

Trabajo integrado con concesionarios

También supervisamos activamente el desempeño en seguridad de los terminales portuarios, evaluando sus resultados, revisando y aprobando sus planes anuales de prevención, y realizando un seguimiento semanal sistemático de indicadores de seguridad y accidentes, para asegurar el cumplimiento y la mejora continua.



Relación Ciudad Puerto

90 Estrategia de valor compartido.
91 Política de sostenibilidad y valor compartido.
97 Relacionamiento con líderes locales y regionales.
98 Consejo de Coordinación Ciudad Puerto de San Antonio.
99 Membresías y afiliaciones: Relación con otros actores.
100 Coordinación con nuestros grupos de interés.
105 Protocolo de atención a públicos y reclamos.

Nuestra licencia social

NCG 461 3.7

Para comprender San Antonio desde la perspectiva de la sostenibilidad, es fundamental tener como punto de partida una visión del rol portuario. Un puerto sostenible no solo debe asegurar eficiencia logística y competitividad en sus costos, sino también articularse profundamente con el territorio en que opera, respondiendo a las necesidades de su entorno y fortaleciendo sus vínculos con la comunidad.

Bajo esta mirada, hemos integrado la sostenibilidad como eje central en nuestra gestión, no solo a través de políticas formales, sino desde una convicción profunda de que el desarrollo portuario debe avanzar de la mano con la ciudad y su gente, cuidando el entorno, creando oportunidades y fortaleciendo vínculos duraderos.

EPSA ha sido una palanca clave en el desarrollo económico local. Junto a nuestros concesionarios hoy generamos más de 12 mil empleos directos e indirectos, lo que transforma al Puerto en un motor de oportunidades para miles de familias sanantoninas. Esta contribución impulsa la economía local, diversifica las fuentes de ingreso de la ciudad y fortalece el tejido productivo regional. Además, nuestras operaciones se rigen por principios de eficiencia y mejora continua, lo que garantiza la competitividad de San Antonio como nodo logístico de importancia nacional.

Asimismo, desde 2010, hemos incorporado herramientas de gestión ambiental que nos han permitido abordar la sostenibilidad con mayor sistematicidad. Programas específicos, trabajamos en la protección y fortalecimiento del entorno natural, así como la promoción de prácticas responsables y compatibles con el desarrollo portuario, son parte de los esfuerzos que desarrollamos. La creación y mejoramiento de espacios como el Paseo Borde Costero Norte (2023-2025) para recuperar zonas de borde marítimo para la comunidad e integrar principios de respeto al medioambiente en su diseño y ejecución, aseguran un desarrollo armónico con los ecosistemas costeros. Por otra parte, hemos gestionado el cuidado y preservación de las lagunas de Llolleo, como otro polo de alto valor ambiental para el territorio.

El compromiso con la comunidad de San Antonio ha sido un eje permanente en nuestra gestión. A través de iniciativas culturales, educacionales, patrimoniales y de infraestructura urbana —como la renovación del Paseo Bellamar (2003) y el reciente desarrollo del paseo costero— hemos contribuido a mejorar la calidad de vida de la comunidad, fortaleciendo el sentido de pertenencia hacia el puerto, abriendo espacios de encuentro ciudadano y promoviendo el acceso equitativo a bienes públicos. Además, hemos fomentado la gobernanza participativa, habilitando espacios de diálogo y colaboración con actores públicos y privados, construyendo relaciones de confianza orientadas al desarrollo común.





El compromiso con la comunidad de San Antonio ha sido un eje permanente en nuestra gestión.

Desafíos al futuro

El principal objetivo que nos hemos trazado como empresa es que el proyecto Puerto Exterior fije un nuevo estándar nacional en desarrollo sostenible de infraestructura portuaria, y en sintonía con las exigencias de la industria logística, las necesidades de la comunidad y el resguardo de la biodiversidad de nuestro entorno.

Este desafío implica no solo soluciones técnicas o ambientales innovadoras, sino también una gobernanza robusta, entendida como la capacidad de articular de forma efectiva, transparente y participativa a todos los actores relevantes del territorio. Así, el proceso de evaluación ambiental de Puerto Exterior ha incorporado espacios de diálogo con comunidades, instituciones y organizaciones, que han contribuido al fortalecimiento del diseño del proyecto.

Gracias a este enfoque, Puerto Exterior ha sumado medidas concretas e innovadoras como la reutilización del material de dragado en la construcción de plataformas portuarias; la protección y monitoreo de las lagunas Ojos de Mar; el apoyo a la sostenibilidad de la pesca artesanal; y la renovación de espacios públicos y recreativos en la comuna. Estas acciones, además de responder a requerimientos técnicos o ambientales, son el fruto de una mirada hacia el territorio que reconoce valor y oportunidades de desarrollo mutuo.

Nos propusimos que el proyecto Puerto Exterior fije un nuevo estándar nacional en desarrollo sostenible de infraestructura portuaria.



La meta es que operación portuaria y su modelo de relacionamiento comunitario transforme la ciudad, permitiendo un desarrollo social integral compatibilizando crecimiento económico, cuidado del medio ambiente y cohesión social, en un marco de gobernanza moderna, confiable y legitimada por el diálogo.

Estrategia de Valor Compartido

NCG 461 6.3; 3.6.ii.e; 6.1.v; 3.1.4.

Definimos una Estrategia de Valor Compartido 2024-2026, una hoja de ruta para conseguir el propósito de construir y mantener una relación de largo plazo con la comunidad al amparo del concepto unificador ciudad-puerto, como una nueva manera de vincularnos con el entorno.

En ese marco, fijamos los siguientes principios rectores que deben aplicar los miembros y áreas de la empresa cuando interactúan con la comunidad:

- ✓ Colaboración
- ✓ Confianza
- ✓ Responsabilidad
- ✓ Coherencia

La Estrategia de Valor Compartido busca la obtención de la Licencia Social, equivalente a la necesaria legitimidad que debe conseguirse para desarrollar actividades, proyectos y negocios asociados a la naturaleza de la empresa, considerando cuatro aspectos clave:

- Mejorar la percepción del aporte de la actividad logístico-portuaria, en particular de Puerto San Antonio.
- Promover instancias de diálogo con organizaciones sociales, gremiales, medioambientales, así como con autoridades locales, regionales y nacionales.
- Gestionar instancias de colaboración para favorecer una relación positiva entre la empresa, organizaciones sociales y comunidades.
- Apoyar la obtención de la RCA favorable para el proyecto Puerto Exterior.

La estrategia busca dar respuesta en tres niveles:

- **Conectar:** Incorporando aportes direccionados y fondos de emergencia.
- **Mejorar:** Aprovechando las oportunidades de trabajo colaborativo con la comunidad.
- **Transformar:** Incorporando a la comunidad dentro de la cadena logística



En base al propósito y valores, la Estrategia plantea tres ejes prioritarios de trabajo:

- **Diálogo permanente**
- **Gestión de impactos**
- **Inversión social**

Trasforma: Calidad de vida
Incorporar a la comunidad dentro de la cadena logística y de las oportunidades que genera la empresa y las concesionarias.

Mejora: Habilidades
Aprovechar recursos y potencialidades de la comunidad y EPSA para generar desarrollo local a nivel comunal.

Conecta: Percepción positiva
Dar respuesta a necesidades primarias de vecinos. Aportes direccionados, apoyo a emergencias.

Política de Sostenibilidad y Valor Compartido

NCG 461 - 6.3

Durante 2025, el Directorio de la compañía desarrolló y aprobó la Política de Sostenibilidad la cual tiene por objetivo establecer de manera explícita el compromiso de Puerto San Antonio con el desarrollo sostenible de la actividad portuaria, definiendo lineamientos que orienten a la organización y sus colaboradores en la generación de valor económico, social y ambiental para todos los grupos de interés.

Esta Política define siete compromisos estratégicos, establecidos como pilares fundamentales para orientar la actuación de nuestra empresa:



1. Desarrollo Local:

Participar activamente en el desarrollo de la comuna de San Antonio, promoviendo la calidad de vida de la comunidad y la relación armónica ciudad-puerto.



2. Medio ambiente y producción limpia:

Impulsar una gestión ambiental responsable mediante el uso eficiente de recursos, prácticas de producción limpia y tecnologías que contribuyan a la disminución de gases de efecto invernadero, en concordancia con los compromisos país sobre estas materias.



3. Innovación:

Fomentar el desarrollo de innovación continua mediante proyectos e iniciativas que potencien la competitividad del puerto, promoviendo soluciones modernas y eficientes.



4. Cumplimiento normativo:

Asegurar el estricto cumplimiento de la normativa vigente, principios éticos y estándares propios de una autoridad portuaria, fomentando el mismo actuar en nuestros concesionarios.



5. Bienestar laboral:

Garantizar condiciones laborales justas y seguras, que favorezcan el desarrollo personal y profesional de trabajadores, proveedores y concesionarios en un entorno de respeto y colaboración.



6. Gobierno corporativo:

Promover una gestión ética, transparente y eficiente, con foco en la creación de valor compartido para todos los actores involucrados.



7. Derechos Humanos:

Comprometer el absoluto respeto y debida protección a los derechos fundamentales de las personas, colocándolos en el centro de nuestro quehacer.

Esta política, conectada con la visión de la empresa en el marco de su Plan Estratégico, promueve que la acción del Puerto San Antonio no solo busque excelencia operativa, seguridad y eficiencia, sino, además, ponga en el centro la creación de progreso y bienestar para los habitantes de la ciudad y la provincia de San Antonio.

Acciones de Valor Compartido

Consolidamos un positivo impacto social en nuestro entorno, bajo la convicción de que el crecimiento portuario debe ir de la mano con el progreso de la comunidad. Para ello, la Estrategia de Valor Compartido promovió una simbiosis entre la eficiencia logística y el bienestar de los vecinos.

Fondos Concursables: El impulso de sueños colectivos

El programa consolidó tres años consecutivos de apoyo a las organizaciones sociales de la comuna y un aporte a la concreción de los anhelos de la comunidad. Para ello, las organizaciones dialogan, toman decisiones, proyectan, administran y, finalmente, ven realizados sus sueños.

Desde su creación, el programa ha mostrado un crecimiento sostenido en participación, pues en 2023 fueron 32 organizaciones las que recibieron apoyo, mientras que en 2024 esa cifra aumentó a 46. En 2025, en tanto, se amplió la cobertura incorporando a nuevas agrupaciones, como ocurrió con las mujeres vinculadas a la pesca artesanal y otras entidades culturales y medioambientales, sumándose así a las juntas de vecinos, clubes deportivos y agrupaciones de personas mayores. Los Fondos de Puerto San Antonio aportaron un total de $100 millones, beneficiando a 67 iniciativas que impactan en la calidad de vida de las comunidades.





Evolución de los Fondos Concursables

Mayor alcance organizacional:

Un total de 32 proyectos fueron adjudicados en 2023, 46 en 2024 y otros 67 en 2025.

Inversión con impacto:

Con una inversión acumulada de $190 millones en sus tres años de existencia, el programa ha aportado al fortalecimiento de las organizaciones que sostienen la vida social de San Antonio.

Despliegue territorial:

El programa consolidó su presencia y distribución en los sectores de Barrancas (47%), San Antonio (23%) y Llolleo (22%). También destaca la renovación del tejido social, integrando un 6% de nuevas agrupaciones que participaron por primera vez en el programa.

Formación y capital humano

El futuro de la ciudad - puerto depende en gran medida del talento local. Por ello, en 2025 la Empresa Portuaria San Antonio desplegó una agenda formativa basada en el fortalecimiento del capital humano, que integró las siguientes iniciativas:

- Programa de Capacitación y Apoyo a la Educación Técnico Profesional: Con una inversión de $43 millones, más de 500 estudiantes y docentes de nueve liceos técnico-profesionales de la provincia concluyeron con éxito el Programa desarrollado por Puerto San Antonio junto a Fundación Chile y el Instituto Tecnológico de Monterrey, México. Durante cuatro meses, estudiantes de tercero y cuarto medio, junto a docentes de los nueve establecimientos participantes, asistieron a clases cuya propuesta se estructuró en tres ejes:

- Creatividad e innovación, orientada al cambio organizacional y la sustentabilidad como impulsores del crecimiento.

- Habilidades profesionales, enfocadas en la metacomunicación y en el fortalecimiento de competencias comunicativas esenciales para el siglo XXI.

- Mercadotecnia, dedicada a la innovación en los sistemas de servicio, desde el pensamiento creativo, el uso de la IA, hasta la gestión integral de la innovación.

Los docentes recibieron un reconocimiento por el apoyo brindado para que los estudiantes contaran con el tiempo necesario para participar en las clases virtuales. Asimismo, cada alumno obtendrá un certificado emitido por el Instituto Tecnológico de Monterrey, que acredita su participación y las competencias adquiridas.



500 estudiantes y docentes de nueve liceos técnico-profesionales de la provincia concluyeron el Programa de Capacitación y Apoyo a la Educación Técnico Profesional.



Alfabetización digital y empleabilidad

En colaboración con el CFT Estatal de San Antonio, la empresa diseñó un programa de capacitación para fortalecer habilidades de empleabilidad y autogestión, que logró la participación de medio centenar de dirigentes sociales, adultos mayores y trabajadores de la comuna de San Antonio, en un Programa desarrollado durante 2025 con el apoyo del Centro de Formación Técnica Estatal de la Región de Valparaíso, OTIC Sofofa y SENCE.

El Programa consideró capacitaciones en alfabetización digital para integrantes de la Unión Comunal del Adulto Mayor de San Antonio (UCAM) y dirigentes de la Unión Comunal de Juntas de Vecinos (UNCOSAN), además de un curso de formulación y postulación de proyectos a fondos regionales, dirigido a ambas organizaciones. Asimismo, se impartieron cursos de AutoCAD y alfabetización digital a socios del Sindicato de Maestros Calificados de la Construcción de San Antonio, permitiéndoles actualizar conocimientos y adaptarse a las nuevas exigencias del sector, contribuyendo de paso a la generación de valor en la comunidad local y al fortalecimiento de sus capacidades de desarrollo.



Adultos mayores de San Antonio superaron brechas tecnológicas, adquiriendo autonomía para la gestión comunitaria y trámites en línea.

Dirigentes vecinales agrupados en la UNCOSAN fueron capacitados en la formulación de proyectos y hoy pueden gestionar recursos públicos y privados tras la adquisición de herramientas técnicas.

Identidad ciudad-puerto

Contribuimos con el desarrollo integral de su entorno, basada en el histórico vínculo entre la ciudad y su puerto. A través de diversas iniciativas y programas, somos un puente que conecta el dinamismo del sector portuario, con las necesidades y aspiraciones de las comunidades locales, generando oportunidades de crecimiento y desarrollo sostenible:

- **Programa Conoce tu Puerto:** Conocer el funcionamiento del principal puerto de Chile es el objetivo de esta iniciativa que contó con la participación de más de 1.000 personas en 2025.

Los estudiantes representaron el 62% de las visitas; este grupo identifica en las diversas actividades del puerto un escenario clave para su futuro desarrollo profesional.

- **Paseo Bellamar:** El encuentro con la cultura y el borde: Un enclave especialmente representativo de la relación ciudad -puerto es el Paseo Bellamar, uno de los lugares más tradicionales de San Antonio. En EPSA contribuimos con la administración del recinto a través de una relación contractual con los locatarios, además de los servicios de vigilancia y mantenimiento.

- **Relación con la artesanía:** Cada 7 de noviembre se celebra el Día del Artesano, día en que la Empresa Portuaria San Antonio organizó un almuerzo de camaradería en un restaurante de la provincia. Con el fin de abrir oportunidades de participación, también desarrollamos un proceso de postulación para el arriendo de módulos de artesanía y locales comerciales en el Paseo Bellamar, con foco en residentes de la comuna de San Antonio

Por otra parte, en nuestras dependencias desarrollamos el seminario “Artesanía y diseño en el mar: brisa que inspira la creatividad”, organizado con la Ilustre Municipalidad de San Antonio y la Delegación Presidencial de la Provincia de San Antonio. El evento contó con la participación de académicos de la Escuela de Diseño de la Universidad de Valparaíso y de profesionales de la Seremi de las Culturas, Artes y Patrimonio de Valparaíso.





Cultura, arte y esparcimiento

El Paseo Bellamar asegura acceso al borde costero, junto con estrechar el contacto con la cultural local. Por ello, organizamos actividades que revitalizan la identidad de su comunidad.

⦿ **Mayo a tu pinta:** Realizamos la primera versión de este evento en conjunto con Gobernación Marítima y donde se convocaron a estudiantes para que expresar su arte con temas centrados en la celebración del Mes del Mar. Además, de los más de 100 participantes, se sumó la presentación de la banda instrumental y de guerra de la Academia Politécnica Naval. Colaboraron en la realización de este evento los concesionarios San Antonio Terminal Internacional, DP World y Puerto Panul.

⦿ **Música a dos bandas:** Nos sumamos al fortalecimiento de la identidad local mediante el concierto "Música a dos bandas" desplegado en el Talud 21 de Mayo, en el que se presentaron los conjuntos locales Get Back Chile y Blue Sky, con tributos a The Beatles y a Pink Floyd, respectivamente.



Alianzas culturales

⦿ **Big Band Puerto San Antonio:** En el marco de la celebración de los 22 años de la agrupación musical "Big Band San Antonio," reafirmamos nuestro apoyo a este ícono cultural que acompañamos desde su creación hace más de dos décadas.

⦿ **Artes y cultura municipal:** Contribuimos a la Corporación Municipal de las Artes y la Cultura mediante una participación en su Directorio, con el fin aportar a su programa de actividades artísticas y culturales pensadas para los vecinos.

⦿ **Junto al deporte:** Asumimos el compromiso de convertirnos en el principal auspiciador de la Copa Litoral, torneo provincial de fútbol amateur que cada año agrupa a los clubes de la provincia. En 2025 este campeonato coincidió con el centenario de la Asociación de Fútbol Amateur de San Antonio y participaron 50 equipos en las categorías Senior y Honor. El primer lugar de la categoría Senior lo obtuvo el Club Deportivo San Juan; en tanto en la serie de Honor se coronó campeón el Club Social y Deportivo Español.



⦿ **Plan de Desarrollo de Proveedores (PdP):** Programa que busca abrir oportunidades a las empresas locales para aumentar su participación en procesos de compra con nuestra empresa. Para ello, junto a SERCOTEC y la Cámara Regional de Comercio y la Producción de Valparaíso, iniciamos un proceso de mejoramiento de los estándares de administración y operación del comercio en materias vinculadas al cumplimiento de las leyes laborales, normas de seguridad y de cuidado del medio ambiente, junto con disponer de una plataforma para la adquisición de bienes y servicios. Participaron ocho empresas adheridas a la Cámara de Comercio, Industrias, Turismo y Servicios y otras ocho seleccionadas por el Centro de Negocios de Sercotec, San Antonio.

⦿ **Vinculación con el mundo rural:** Suscribimos acuerdos con cada una de los Servicios Sanitarios Rurales (SSR) locales a fin de vincularnos con los vecinos que habitan el territorio de San Antonio, siendo parte de la solución de sus múltiples necesidades asociadas al abastecimiento de agua. Con cada una de las comunidades se suscribieron acuerdos de colaboración para aportar al abastecimiento de agua en comunidades que, aunque alejadas, también sienten un profundo arraigo con la ciudad-puerto.



Imaginando la ciudad-puerto del futuro

El desarrollo portuario y de las comunidades locales deben avanzar de manera conjunta. Con esa convicción, impulsamos la realización de la jornada "Soñando la Ciudad-Puerto del Futuro", instancia que tuvo como objetivo reflexionar junto a las y los jóvenes de San Antonio respecto a su visión del desarrollo de la comuna y la provincia.

En el encuentro participaron unos 50 líderes estudiantiles de más de 20 establecimientos educacionales de la comuna, quienes opinaron y hablaron de sus expectativas sobre el San Antonio del mañana: una ciudad que crezca junto al puerto, generando más oportunidades, bienestar y una mejor calidad de vida para todos sus habitantes.

Los asistentes se sumaron a mesas de trabajo que debatieron la realidad de San Antonio en torno a cuatro ejes: desarrollo económico, patrimonio y cultura, desarrollo urbano e infraestructura, y calidad de vida y sustentabilidad.

Convenio con la Municipalidad de San Antonio

A inicios de 2025, suscribimos un Convenio de Trabajo con la Ilustre Municipalidad de San Antonio (IMSA) para contribuir de forma conjunta y colaborativa al desarrollo económico y social de la comuna, y mediante la ejecución de una agenda de trabajo que permitiera priorizar, coordinar y materializar iniciativas y proyectos.

Así, durante el año se trabajó en una cartera de ocho proyectos vinculados a infraestructura urbana, espacios públicos, conectividad, planificación territorial y actividades culturales. Además, los proyectos están relacionados con algunas de las líneas de acción del Plan de Desarrollo Comunal de San Antonio.

Nombre Proyecto	Objetivo del proyecto	Relación Objetivo con Plan Estratégico 2025-2027 EPSA
Parque DyR	Impulsar el desarrollo de mejoras de corto plazo (Iluminación, red de agua potable y alcantarillado), y en paralelo coordinar con autoridades competentes, aunar esfuerzos para la concreción de obras en el marco del proyecto "Plan de renovación Parque DyR" medida de compensación comprometida en el EIA del proyecto Puerto Exterio – para situar el parque como un espacio de gran valor ambiental, social, recreacional y deportivo para la comunidad.	OE7. Aumentar la infraestructura portuaria de la macrozona central a través de Puerto Exterior (Gestión de permisos y obtención de autorizaciones para la implementación de Puerto Exterior).
Lagunas de Llolleo	Constituir la Gobernanza comprometida en el avenimiento suscrito en el segundo Tribunal Ambiental. Asimismo, trabajar en conjunto para la concreción de obras en el marco del proyecto "Parque Lagunas de Llolleo"- Medida de compensación comprometida en EIA del proyecto Puerto Exterior	OE7. Aumentar la infraestructura portuaria de la macrozona central a través de Puerto Exterior (Gestión de permisos y obtención de autorizaciones para la implementación de Puerto Exterior).
Caleta Pacheco Altamirano	Impulsar la identificación y concreción de mejoras en su entorno que potencien el valor turístico y aprovechamiento por parte de la comunidad.	OE5. Potenciar la sostenibilidad de la relación ciudad-puerto impulsando el desarrollo local de San Antonio.
Plan Regulador Comunal	Articular los mecanismos que permitieran prorrogar hasta fines de la próxima década el uso actual de las áreas correspondientes a los sitios 8 y 9 del puerto de San Antonio.	OE4. Asegurar la captura de valor para el Estado en los procesos de nuevas concesiones (extensión portuaria del sitio 8)
Paseo Bellamar	Revisión de estatus actual de funcionamiento junto al desarrollo de actividades para puesta en valor. A su vez, impulsar mecanismos que permita elaborar un Plan Maestro de funcionamiento acorde a los nuevos desafíos de la ciudad-puerto.	OE5. Potenciar la sostenibilidad de la relación ciudad-puerto impulsando el desarrollo local de San Antonio.
Cerro Alegre y sus alrededores	Impulsar el diseño de un proyecto de espacio público y conectividad peatonal en el Cerro Alegre que permita acceso a la Avenida Antonio Nuñez de Fonseca (sector Pacheco Altamirano), así como buscar opciones de financiamiento para la ejecución de este proyecto.	OE5. Potenciar la sostenibilidad de la relación ciudad-puerto impulsando el desarrollo local de San Antonio.
Paseo Costero	Gestionar el financiamiento del diseño del proyecto de continuidad del paseo Borde Costero Norte, en el tramo comprendido entre Puerto Panul y la Caleta Pacheco Altamirano.	OE5. Potenciar la sostenibilidad de la relación ciudad-puerto impulsando el desarrollo local de San Antonio.
Actividades Culturales	Desarrollar actividades culturales que beneficien a la comunidad local, tales como el programa artístico "Cuerdas del Corazón".	OE5. Potenciar la sostenibilidad de la relación ciudad-puerto impulsando el desarrollo local de San Antonio.

El convenio definió la conformación de mesas técnicas para cada proyecto, integradas por equipos multidisciplinarios de ambas instituciones, que contó con una estructura de equipos en tres niveles:

Nivel Directivo	Nivel Técnico	Nivel Operativo
Reuniones trimestrales de carácter táctico.	**Reuniones mensuales por cada mesa de trabajo de carácter técnico.**	**Reuniones semanales para coordinar gestiones relativas a los proyectos.**
Integrantes: ◉ Alcalde IMSA ◉ Gerente General EPSA ◉ Coordinador IMSA ◉ Coordinador EPSA ◉ Equipos técnicos	Integrantes: ◉ Equipos técnicos y multidisciplinarios	Integrantes: ◉ Jefe de proyecto ◉ Secretaria Ejecutiva

Relacionamiento con líderes locales y regionales

(NCG 6.3; 3.1.iv)

Durante 2025, a través de su Plan de Relacionamiento Institucional, desarrollamos distintos espacios de diálogo, reunión e información con autoridades y líderes de entidades del nivel comunal, provincial y de la Región de Valparaíso, tanto a través del presidente del Directorio como de la Gerencia General y otras gerencias de la administración. El objetivo ha sido mantener una línea permanente de conversación y colaboración, identificando ámbitos de cooperación institucional, de promoción de los proyectos estratégicos del puerto y su vínculo con la región, además de fortalecer ámbitos normativos de vinculación, como el Consejo de Coordinación Ciudad Puerto o el Comité de Coordinación de Organismos Públicos.





Entre las instituciones y autoridades con las cuales se han establecido instancias de relacionamiento están:

- Gobierno Regional de Valparaíso
- Delegación Presidencial Regional de Valparaíso
- Secretaría Regional Ministerial de Transportes
- Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas
- Secretaría Regional Ministerial de Vivienda
- Secretaría Regional Ministerial de Gobierno
- Secretaría Regional Ministerial de Economía
- Secretaría Regional Ministerial de Salud
- Secretaría Regional Ministerial de Seguridad Pública
- Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales
- Secretaría Regional Ministerial de Desarrollo Social y Familia
- Secretaría Regional Ministerial de Medio Ambiente
- Dirección Regional Servicio Vivienda y Urbanismo (Serviu)
- Dirección Regional Servicio Nacional de Turismo (Sernatur)
- Dirección Regional de Obras Portuarias (DOP)
- Dirección Regional Servicio Nacional de Pesca (Sernapesca)
- Dirección Regional Servicio de Evaluación Ambiental (SEA)
- Dirección Regional Corporación de Fomento de la Producción (CORFO)
- Dirección Regional Servicio Nacional de la Mujer y Equidad de Género
- Dirección Regional Servicio Nacional de Aduanas
- Dirección Regional ProChile
- Delegación Presidencial Provincial de San Antonio
- Dirección Provincial de Educación de San Antonio
- Gobernación Marítima San Antonio, Armada de Chile
- Prefectura San Antonio, Carabineros de Chile
- Prefectura San Antonio, Policía de Investigaciones de Chile
- Oficina Provincial Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- Oficina Provincial Servicio de Salud Valparaíso – San Antonio (SSVSA)
- Departamento Provincial de Educación
- Municipalidad de San Antonio
- Municipalidad de El Quisco
- Municipalidad de Cartagena
- Municipalidad de Santo Domingo
- Diputados Distrito N° 7
- Diputados Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones
- Diputados Subcomisión de Crimen Organizado
- Consejeros regionales Provincia de San Antonio

Consejo de Coordinación Ciudad Puerto de San Antonio

NCG 461: 6.3

El Consejo de Coordinación de la Ciudad Puerto de San Antonio (CCCPSAI) es un organismo técnico que aporta en la armonización de la relación entre la ciudad y el puerto en la comuna donde se emplaza. Su funcionamiento se regula por el Decreto 87/2018 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, además de normativas internas. Entre sus roles está el impulsar que la actividad portuaria y urbana en la comuna se lleven a cabo de forma equilibrada con otras actividades y grupos humanos que habitan el territorio, alineándolas con las directrices que establece la Política Logística Portuaria Nacional en sus distintos niveles.

El Consejo colabora en la articulación y coordinación de los diversos actores involucrados en el desarrollo de la ciudad-puerto, y sus resoluciones tienen carácter de recomendación, siendo insumos claves para que las políticas públicas sobre desarrollo portuaria tengan una visión sostenible.

El CCCP San Antonio tiene cinco miembros permanentes:

- El gobernador regional, quien preside el Consejo
- El alcalde de San Antonio
- El Seremi de Transportes y Telecomunicaciones o su representante
- El Seremi de Obras Públicas o su representante
- El gerente general de Puerto San Antonio, quien es el secretario ejecutivo del Consejo

Además, se determinó consolidar al grupo de instituciones y entidades del territorio que tienen un rol como invitados permanentes, entre otras:

- Seremi de Vivienda y Urbanismo
- Delegación Presidencial Provincial San Antonio
- Gobernación Marítima de San Antonio
- Empresa de Ferrocarriles del Estado
- Comunidad Logística San Antonio (COLSA)
- Puerto Panul
- San Antonio Terminal (STI)
- DP World San Antonio
- Terquim
- QC Terminales
- Cámara de Comercio Detallista y Turismo de San Antonio
- Cámara de Comercio, Industrias, Servicios y Turismo de San Antonio
- AIEP Sede San Antonio
- Corporación de Desarrollo de la Provincia de San Antonio
- Consejo Ciudadano Ciudad Puerto
- Unión Comunal de Junta de Vecinos San Antonio
- Estibadores y Trabajadores Portuarios Federados
- Federación de Trabajadores Portuarios STI, entre otros.



Como parte de los ajustes realizados a esta instancia, el CCCP fusionó algunas de las comisiones de trabajo para optimizar su funcionamiento y coordinar sus actividades. De esa forma, las comisiones se organizaron de la siguiente forma:

1. Comisión de Seguridad, Emergencias y Transportes.

2. Comisión de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

3. Comisión de Desarrollo Humano.

4. Comisión de Trabajadores y Trabajadoras.

Durante 2025 se desarrollaron tres sesiones plenarias, además de las sesiones de algunas de las comisiones de trabajo. En ese marco, se impulsó un plan de trabajo y de reorganización administrativa, abordando temáticas como: ordenamiento interno y reglamento; aportes de la actividad logístico-portuaria al empleo y desarrollo económico local; desafíos y oportunidades de la industria de cruceros en el territorio.

Membresías y afiliaciones: Relación con otros actores

NCG 461: 6.1.vi

A través de una serie de membresías y afiliaciones a organizaciones, corporaciones y otros entes de carácter local, regional, nacional e internacional, establecemos relaciones estratégicas que, mediante alianzas y espacios de colaboración interinstitucional, contribuyan a lograr nuestros objetivos y vincularnos con organismos que tienen incidencia en el desarrollo portuario y económico del país.

Así, durante el año 2025, mantuvimos las siguientes membresías y afiliaciones:

- Comunidad Logística de San Antonio (COLSA). A través de nuestro gerente general presidimos el Directorio en esta instancia de diálogo y colaboración entre los actores partícipes de los servicios marítimos, portuarios, logísticos y regulatorios en el puerto de San Antonio.

- Comité de Coordinación Organismos Públicos (CCOP). A través de nuestro gerente general desempeñamos el rol de Secretaría Ejecutiva en esta instancia que contribuye a coordinar y mejorar la eficiencia en las operaciones y la seguridad en la prestación de servicios portuarios.

- Consejo de Coordinación Ciudad Puerto San Antonio (CCCP). Desempeñamos el rol de Secretaría Ejecutiva, bajo la Presidencia del Gobierno Regional y la membresía del Municipio de San Antonio y las Seremías de Transportes y Obras Públicas.

- Comisión Regional de Uso de Borde Costero (CRUB). Somos parte de las instituciones invitadas a este espacio, presidido por el Gobierno Regional, y que tiene por objetivo aplicar la Política Nacional de Uso de Borde Costero en la región.

- Corporación de Desarrollo Estratégico de la Provincia de San Antonio. En 2025 ocupamos la presidencia, a través del gerente general. Es una organización sin fines de lucro que promueve el desarrollo económico y social de la provincia, fomentando la inversión público-privada.

- Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Turismo de San Antonio (CCISA). Actualmente, a través de la Gerencia de Sostenibilidad y AA.PP. ocupamos un rol en el Directorio, con el fin de estrechar la colaboración con empresas de la zona en pos del desarrollo local.

- Corporación Municipal de la Cultural y las Artes de San Antonio (CMSA). Ocupamos, a través de la Gerencia General, un rol en el Directorio. Presidida por el alcalde, esta entidad busca fomentar el desarrollo de las artes y la cultura en favor de la comunidad, y donde somos parte de su directorio.

- CFT Estatal de la Región de Valparaíso. Mantuvimos un rol en el Directorio de esta institución de formación superior colabora en acercar alternativas de educación a los habitantes de la provincia.

- Consejo Asesor para la Formación Técnica Profesional en el Sector Logístico Portuario de la Provincia de San Antonio. Somos parte de este espacio consultivo, en el cual contribuimos al perfeccionamiento de las mallas de las carreras afines.

- Consejo Asesor Empresarial (CAE). Un espacio de colaboración que permite aportar el desarrollo académico de estudiantes y profesores, apoyando en materias como prácticas profesionales, difusión y pasantías.

- Asociación Logística de Chile AG (ALOG Chile). Somos parte de esta asociación líder en el ámbito de la industria logística, y que permita a la empresa relacionarse a través de comisiones de trabajo, mesas, charlas y otras iniciativas.

- Corporación de Puertos del Cono Sur. Somos parte del directorio ampliado de esta entidad que reúne a los puertos de Chile que reciben cruceros, ayudando a la consolidación de esta industria mediante la promoción, el desarrollo de estudios y definición de estrategias colaborativas entre San Antonio y otros puertos como Iquique, Coquimbo, Valparaíso, Puerto Montt y Puerto Chacabuco, entre otros.

- Red Mundial de Ciudades Portuarias, AIVP (del francés Association Internationale Villes et Ports). Somos puerto asociado y en 2025 parte del Consejo de Administración. Es un ente de colaboración internacional, que permite intercambiar prácticas, acceder a estudios e implementar estrategias para fortalecer la relación entre los puertos y las ciudades.

- Centro de Desarrollo de Negocios de Sercotec San Antonio. Somos parte del Directorio que permite, con fines consultivos, proponer acciones locales a este organismo de apoyo a las pequeñas y microempresas de la zona.

- Mesa de Economías Creativas. Somos parte de este espacio consultivo, junto a la Municipalidad, Delegación Presidencial, Valparaíso Creativo, COLSA y organizaciones culturales como por Amor al Arte, para promover acciones innovadoras en cultura.

- Cámara Asia Pacífico. Durante 2025 establecimos una alianza de trabajo orientada a promover la relevancia del Puerto San Antonio ante públicos decisores claves en la capital, vinculados con el comercio exterior, principalmente hacia los países del Asia.

Coordinación con nuestros grupos de interés

NCG 461 3.7i

Desde la Gerencia de Sostenibilidad y Asuntos Públicos colaboramos en la construcción y mantención de una relación de largo plazo con la comunidad de la ciudad-puerto, así como en la contribución a una valoración positiva del Puerto San Antonio y proyectos por parte de sus stakeholders, a través de cuatro áreas de gestión:

- Relaciones Comunitarias
- Sostenibilidad
- Relaciones Institucionales
- Comunicaciones

Por otra parte, nuestra Gerencia de Explotación e Infraestructura coordina la relación con los concesionarios de los terminales (a través de la Subgerencia de Concesiones), y el vínculo con las distintas empresas participantes de la logística naviera y terrestre, además de otros actores involucrados en las operaciones (a través de la Subgerencia de Operaciones).

Asimismo, la Gerencia de Gestión y Desarrollo de Personas mantiene una relación directa con los sindicatos de la propia Empresa Portuaria San Antonio, y con organizaciones representativas de los trabajadores del sistema portuario local, a través de mesas de trabajo que permiten abordar temas operativos y estratégicos de mutuo interés.

La Gerencia de Planificación y Desarrollo se relaciona con los proveedores de bienes y servicios, tanto de nivel operativo como crítico, además de la Dirección de Presupuestos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y actores de la banca multilateral que pudieran ser de interés en el financiamiento de proyectos estratégicos de la compañía.



Adicionalmente, disponemos de canales de comunicación digitales para el público en general, a través de nuestro sitio web corporativo (www.puertosanantonio.com), además de mantener información actualizada sobre la gestión de la empresa en nuestras cuentas en las principales redes sociales (Instagram, Facebook, X, Youtube y LinkedIn), donde profesionales especializados responden consultas y solicitudes de los públicos. También proporcionamos un canal de denuncias conforme a la Ley N° 20.393 en nuestra página web.

Entendemos que el desarrollo sostenible de nuestra actividad requiere una vinculación estrecha, transparente y de mutua colaboración con nuestro entorno. A través de nuestra Gerencia de Sostenibilidad y Asuntos Públicos, y en coordinación con las distintas gerencias de la empresa, trabajamos activamente para construir y mantener una relación de largo plazo con la comunidad de la ciudad-puerto, así como en la contribución a una valoración positiva del puerto y sus proyectos por parte de todos nuestros stakeholders.

A continuación, presentamos a nuestros grupos de interés, detallando las temáticas prioritarias de interacción y las instituciones específicas que los conforman:

Grupo	Temáticas	Instituciones y Organizaciones
Autoridades	Desarrollo ciudad-puerto Desarrollo de proyectos estratégicos Operación del puerto e impacto en la comunidad Operaciones portuarias	• Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones • Sistema de Empresas Públicas (SEP) • Ministerio de Obras Públicas • Ministerio de Vivienda y Urbanismo • Parlamentarios territorio (Senadores Región y Diputados Distrito 7) • Parlamentarios Comisiones de interés • Gobierno Regional de Valparaíso • Delegación Presidencial Regional de Valparaíso • Delegación Presidencial Provincial San Antonio • Gabinete Regional (Seremías) • Alcaldía de San Antonio • Concejo Municipal de San Antonio • Directivos y equipos municipales de San Antonio • Alcaldía de Cartagena • Alcaldía de Santo Domingo • Consejeros regionales de la Provincia
Desarrollo Local y Regional	Desarrollo ciudad-puerto Desarrollo de proyectos Desarrollo regional Innovación y emprendimiento	• Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) • Corporación para el Desarrollo Estratégico de la Provincia de San An • Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) • Consejo de Monumentos Nacionales • Cámara de Comercio Detallista y Turismo de San Antonio • Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Turismo de San Antonio • Asociación Comerciantes de Llolleo • Cámara Chilena de la Construcción (CChC) • Asociación Empresas V región (ASIVA) • Cámara Regional de Comercio (CRCP) • Sercotec • Fosis • Consejo de Coordinación Ciudad Puerto San Antonio • Bomberos de San Antonio

Grupo	Temáticas	Instituciones y Organizaciones
Autoridades	Desarrollo ciudad-puerto Desarrollo de proyectos estratégicos Operación del puerto e impacto en la comunidad Operaciones portuarias	• Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones • Sistema de Empresas Públicas (SEP) • Ministerio de Obras Públicas • Ministerio de Vivienda y Urbanismo • Parlamentarios territorio (Senadores Región y Diputados Distrito 7) • Parlamentarios Comisiones de interés • Gobierno Regional de Valparaíso • Delegación Presidencial Regional de Valparaíso • Delegación Presidencial Provincial San Antonio • Gabinete Regional (Seremías) • Alcaldía de San Antonio • Concejo Municipal de San Antonio • Directivos y equipos municipales de San Antonio • Alcaldía de Cartagena • Alcaldía de Santo Domingo • Consejeros regionales de la Provincia
Desarrollo Local y Regional	Desarrollo ciudad-puerto Desarrollo de proyectos Desarrollo regional Innovación y emprendimiento	• Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) • Corporación para el Desarrollo Estratégico de la Provincia de San Antonio • Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) • Consejo de Monumentos Nacionales • Cámara de Comercio Detallista y Turismo de San Antonio • Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Turismo de San Antonio • Asociación Comerciantes de Llolleo • Cámara Chilena de la Construcción (CChC) • Asociación Empresas V región (ASIVA) • Cámara Regional de Comercio (CRCP) • Sercotec • Fosis • Consejo de Coordinación Ciudad Puerto San Antonio • Bomberos de San Antonio

Grupo	Temáticas	Instituciones y Organizaciones
Actores de la industria y el comercio exterior	Eficiencia y competitividad del puerto Operaciones portuarias Seguridad Logística e innovación	• Servicio Nacional de Aduanas • Armada de Chile • PDI • Carabineros de Chile • SAG • Salud • Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) • Agencias de aduana (Anagena, Cámara Aduanera) • Comité de Coordinación de Organismos Públicos • Concesionarios de Puerto San Antonio (STI, DPW, Panul, Terquim, QC/PT) • Concesionarios Plataforma Logística Internacional (PLISA) • Federación de Dueños de Camiones de la Región de Valparaíso (FEDEQUINTA) • Asociación Gremial de Empresarios Camioneros de San Antonio (AGEC) • Asociación Gremial de Porteadores de San Antonio • Asociación Gremial de Transportistas de San Antonio • Fedefruta • Frutas de Chile • Asonave • Camport • ALOG • CPI • Gremios Nacionales (SOFOFA, CPC, CNC, COPSA, ANAC) • Empresas Navieras • Otros puertos
Academia, Educación	Desarrollo ciudad-puerto Desarrollo de proyectos Operaciones portuarias Logística e Innovación	• CFT Estatal • Consejo Asesor para la Formación Técnico Profesional en el Sector Logístico Portuario de la Provincia de San Antonio • AIEP • Universidad de Valparaíso • Pontificia Universidad Católica de Valparaíso • Universidad Técnica Federico Santa María • Universidad Playa Ancha • Universidad de Chile • Pontificia Universidad Católica de Chile • Liceo Bicentenario de Excelencia Poeta Vicente Huidobro • Instituto Comercial Marítimo Pacífico Sur • Liceos técnicos profesionales de la zona • Museo de Historia Natural e Histórico de San Antonio

Grupo	Temáticas	Instituciones y Organizaciones
Organizaciones Territoriales	Desarrollo ciudad-puerto Desarrollo de proyectos Operación del puerto e impacto en la comunidad Desarrollo económico sostenible	• Unión Comunal de Juntas de Vecinos de San Antonio • Juntas de Vecinos • Comunidades de San Juan, Barrancas, Tejas Verdes, Barrio San Pedro, Parcela 11 San Juan, Familias TEA, GHPPI • Población Juan Aspeé • Agrupación de Artesanos Paseo Bellamar • Sindicato de Artistas y Locatarios del Paseo Bellamar • Sindicato de Lancheros Turísticos • Agrupación Raíces del Puerto • Unión Comunal de Adultos Mayores • CAC San Antonio • Consejo Ciudadano Ciudad-Puerto • Clubes deportivos ligados al uso del Parque DyR • Agrupaciones indígenas de la comuna • Sindicatos de pescadores (Pacheco Altamirano, San Pedro, Nueva Generación, Puertecito, Montemar, Mediana Altura, Buzos Mariscadores, Cooperativa San Antonio, El Rincón, COOPCOMPESAN, Esfuerzo y Trabajo, Hijos de Pescadores) • Organizaciones ambientales (Ojos de Mar, San Antonio Ambiental, Cosmos, Chile Ambiental, Fundación Ñamku)
Organizaciones de trabajadores	Desarrollo ciudad-puerto Desarrollo de proyectos Operación del puerto e impacto en la comunidad Operaciones portuarias Relaciones laborales	• Federación de Trabajadores Portuarios San Antonio Terminal Internacional • Federación de Trabajadores Portuarios de DP World San Antonio • Sindicato de Maestros Calificados de la Construcción • Sindicato de Trabajadores de Aduanas • Sindicatos de la Construcción • Armadores Artesanales • Sindicatos EPSA • Sindicato de trabajadores de Puerto Panul



Protocolo de atención a públicos y reclamos

NCG 461 3.6.ix

Contamos con un protocolo de consultas, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias sobre proyectos, operaciones y conductas de la compañía o de algunos de sus miembros, para orientar y robustecer los espacios de diálogo y relacionamiento con la comunidad. Esta herramienta identifica mecanismos, plazos de evaluación y respuestas, a fin de mantener una relación positiva con el entorno y asegurar nuestra continuidad operacional.

Para el establecimiento de este protocolo nos hemos guiado por los lineamientos del Código de Sistema de Empresas SEP, que reconoce en la definición de este tipo de consultas para grupos de interés externos a la organización una contribución a la generación de valor en el entorno.

El objetivo de este protocolo es definir medios y canales de consultas, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias asociadas a la gestión de la Empresa, además de promover accesibilidad y transparencia en los procesos de consultas, quejas, reclamos, sugerencia y denuncias de la comunidad; así como estandarizar los medios y canales afines.

En el marco de este protocolo, además, se consideran formatos físicos o digitales en la presentación de quejas, consultas, reclamos, sugerencias y denuncias.

Puerto Exterior

108 Desarrollo económico, social y de empleabilidad.
109 Avances en la evaluación ambiental del proyecto.
110 Cronología del proyecto.
111 Sostenibilidad de Puerto Exterior.
113 Procesos participativos: Co-diseños de medidas.
114 Creación de infraestructura verde.

Mirando a los próximos 100 años

CG 461 - 3.1.ii; 4.1,4.2,4.3; 6.2.viii

Puerto Exterior es uno de los principales proyectos de infraestructura portuaria en la historia de Chile y corresponde a la expansión y modernización de las capacidades del puerto de San Antonio mediante la construcción y habilitación de dos nuevos terminales de gran escala y última generación en el sector sur del actual recinto. Es también una decisión de Estado de cara a los próximos 100 años, con una visión sostenible y junto a la ciudad, ya que determinará la vida de la comuna, su medioambiente y la región.

El proyecto es parte importante de la Política de Desarrollo Logístico Portuario del Gobierno de Chile y busca aportar resiliencia portuaria, un aspecto fundamental para abordar el futuro del comercio chileno hacia y desde el extranjero, con todos los desafíos nacionales e internacionales que vienen.

A nivel técnico, Puerto Exterior busca disponer de la infraestructura portuaria que requerirá la macrozona central desde la segunda mitad de la próxima década, asegurando la importación de productos clave para el consumo y la producción nacional, y fortaleciendo la competitividad de las exportaciones chilenas, prestando servicio a un área geográfica donde vive más del 60% de la población y se produce el 60% del PIB de Chile. Se trata además de un proyecto que conectará con las principales rutas de importación y exportación con Asia, Europa y América.

Esta iniciativa ha sido evaluada y llevada adelante en sus distintas fases y procesos por las sucesivas administraciones del Estado y se enmarca como una política de Estado esencial para el desarrollo económico del país, con continuidad a lo largo de cuatro gobiernos.

Con una inversión pública de USD 1.950 millones, garantizará el futuro portuario de Chile y asegurará el comercio exterior en el largo plazo, beneficiando directa mente a los chilenos y chilenas al ofrecer acceso a productos de importación a menores costos.

Puerto Exterior contempla la construcción de un molo de abrigo de aproximadamente 4 km, dragados y explanadas que habilitarán dos terminales semiautomatizados de 1.730 metros cada uno, desarrollados gradualmente en cuatro etapas según proyección de demanda. En régimen, con las cuatro etapas en operaciones, el nuevo puerto podrá movilizar 6 millones de TEU al año (equivalentes a cerca de 60 millones de toneladas anuales), con capacidad de atender simultáneamente hasta ocho buques de 400 metros, los de mayor tamaño hoy en operación global.

Puerto Exterior comenzará a operar con su primera etapa, de 865 metros de muelle, hacia el año 2036, sumando una capacidad disponible de 1,5 millones de TEU anuales.



Puerto Exterior busca asegurar la calidad operativa y la modernización de la infraestructura pública con un servicio a la macrozona central, donde vive el 63% de la población y se produce el 59% del PIB de Chile.

Desarrollo económico, social y de empleabilidad

NCG 461 3.1.4

Puerto San Antonio —y su proyecto Puerto Exterior— basa su desarrollo en la sostenibilidad y en el avance conjunto con la comunidad. Esto implica integrar a la ciudadanía como un actor fundamental en la toma de decisiones y en las acciones del proyecto, poniendo en el centro el bienestar de los habitantes y trabajadores del territorio.

El proyecto genera una creación de valor superior a USD 77 mil millones (Evaluación Social año 2023), asociada principalmente a reducción de costos logísticos, mitigación de cuellos de botella y el impulso al crecimiento económico. A escala local y regional, se proyecta el fortalecimiento del ecosistema portuario-logístico y de servicios asociados, junto con mejoras de espacios públicos para uso comunitario. Además, el proyecto apunta al fortalecimiento de la capacidad y los niveles de servicio del sector logístico-portuario chileno.

La iniciativa se sustenta en la visión de un puerto integrado a su ciudad, aspecto reconocido por líderes, autoridades y vecinos del entorno. En este sentido, se proyecta que San Antonio y su actividad portuaria avancen de manera articulada, abordando conjuntamente las problemáticas actuales y consensuando las necesidades de desarrollo del territorio: una ciudad-puerto, un centro neurálgico del comercio exterior chileno y, al mismo tiempo, un espacio donde se desarrollan servicios con una calidad de vida acorde para sus habitantes.

En términos económicos, se espera que el proyecto impulse un aumento en la carga transferida, genere más empleo, incremente los ingresos locales y contribuya al progreso de la comunidad de San Antonio, resguardando a la vez la protección del medio ambiente. Se estiman que unos 2 mil empleos directos se crearán durante su construcción y otros 2 mil posiciones de trabajo una vez que entre en operación.

El Puerto Exterior es una inversión pública y privada, de 4.450 millones de dólares, configurándose como una iniciativa de clase mundial que genera un significativo beneficio y una elevada rentabilidad social, impulsando un crecimiento del 25% en el PIB provincial y asegurando 200 mil empleos a nivel nacional.

El proyecto, además, busca posicionarnos como líderes en la actividad portuaria en Chile, en un marco de equilibrio social, económico y ambiental. Para ello, se propone mantener y fortalecer iniciativas que el puerto ya impulsa, como los Fondos Concursables, el programa San Antonio Puerto Mío, el Programa de Apoyo a la Sostenibilidad de la Pesca Artesanal, así como la participación activa en instancias como el Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto y el Consejo Asesor Empresarial del Liceo Poeta Vicente Huidobro, entre otras.

Estatus licitación del proyecto

El proyecto Puerto Exterior continúa avanzando en sus distintas etapas de desarrollo, tanto en el ámbito de la evaluación ambiental como en el proceso de licitación de sus obras.

Tras realizar en 2024 un proceso de Manifestación de Interés, que contó con la participación de 34 empresas, en enero de 2025 la Empresa Portuaria San Antonio inició la licitación pública internacional de las obras del proyecto a cargo de EPSA, proceso que partió con la etapa de precalificación de las compañías y/o consorcios habilitados para presentar ofertas, que pasaron a conformar un registro especial de contratistas.

Dicho registro exigió a las empresas cumplir con experiencia acorde a la magnitud del proyecto, tanto para la construcción del molo de abrigo, el dragado, las obras ferroviarias y viales. En junio de 2025 se recibieron las primeras solicitudes de registro por parte de las empresas participantes y la entrega de las Bases de Licitación a contar del 30 de junio de 2025. Con fecha 31 de agosto fue cerrado el proceso de recepción de inscripción en el registro. A la fecha, luego de haber solicitado sus inscripciones y siendo revisado los antecedentes por la Empresa Portuaria, son 6 las empresas y consorcios precalificados para formar parte del Registro de Puerto Exterior, mismo que fue publicado el día 15 de noviembre de 2025.

Al cierre de la edición de esta Memoria Integrada, se encuentra en proceso de desarrollo de un segundo proceso de consultas y respuestas el que se abrió a solicitud de los Licitantes.

El cronograma en curso considera la recepción y apertura de ofertas técnicas el 10 de julio, para seguir luego con la apertura de ofertas económicas y la posterior adjudicación y suscripción del contrato (el contratista adjudicatario debe constituir en Chile una sociedad de propósito exclusivo sujeta a las normas de las sociedades anónimas abiertas, con domicilio en San Antonio).

Avances en la evaluación ambiental del proyecto

NCG 461 3.6.ii.e

En paralelo al proceso de licitación, Puerto Exterior ha continuado su tramitación en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), el cual se inició en abril de 2020 con el ingreso de su Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

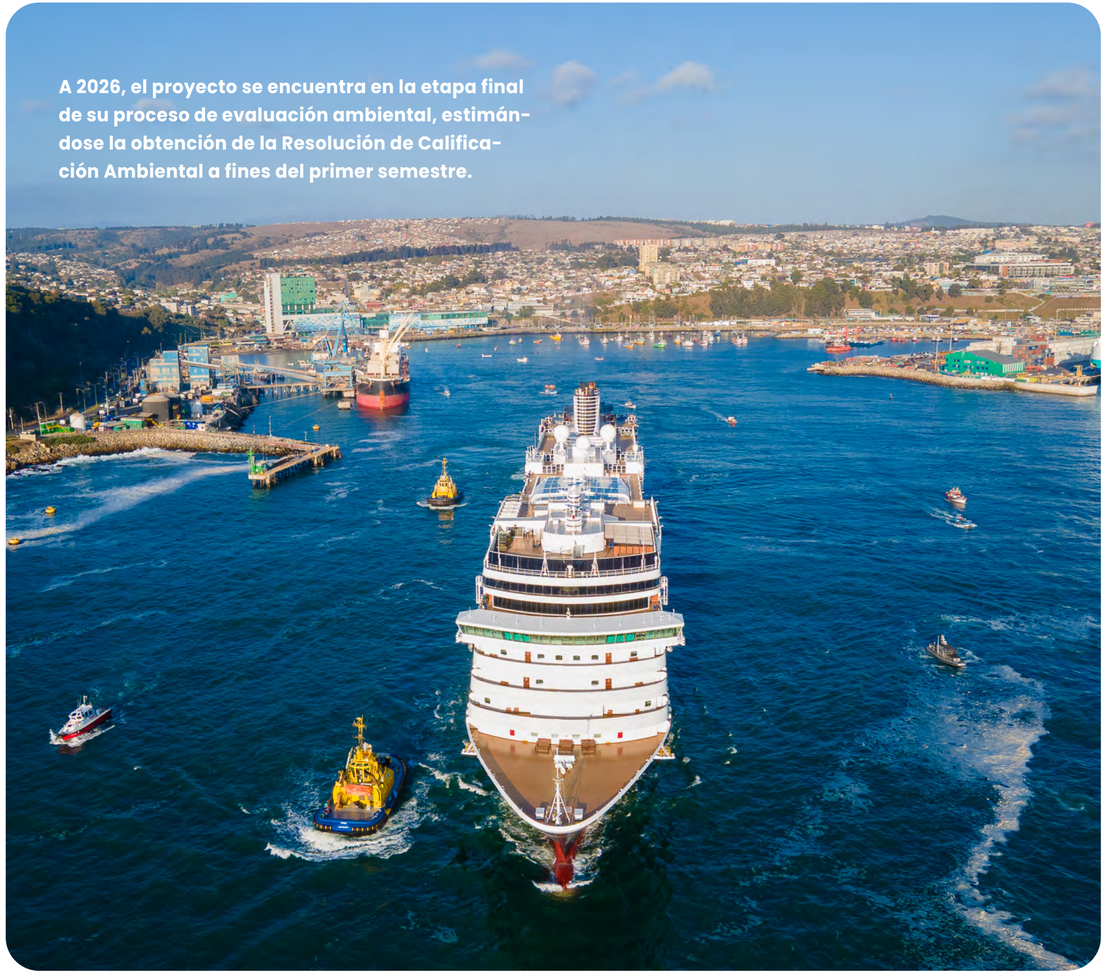
En junio de 2025, se presentó una Adenda Complementaria, que incorporó una optimización sustantiva de las medidas de mitigación y compensación, un aumento de la protección ambiental y la creación de nuevos espacios públicos, así como ajustes de diseño orientados a reducir sus impactos.

El documento responde a la totalidad de las observaciones del segundo ICSARA e incorpora 20 medidas de mitigación, compensación y reparación, además de 48 compromisos ambientales voluntarios, como resultado de un proceso de optimización del proyecto, profundización de estudios y reevaluación de impactos ambientales en su área de influencia.

Asimismo, se releva que el fortalecimiento de medidas se desarrolló con participación de la comunidad, elevando el estándar de relacionamiento ciudad–puerto.

A raíz de estos cambios, se desarrolló un nuevo proceso de participación ciudadana, que contempló nuevas instancias de diálogo con comunidades locales y actores del territorio.

En este contexto, se recibieron más de 6.000 observaciones ciudadanas, las que, tras ser consolidadas, dieron lugar a 622 observaciones finales. De estas, un 70% fue presentado por aproximadamente 50 personas, lo que da cuenta de un alto nivel de organización y participación por parte de grupos interesados.



A 2026, el proyecto se encuentra en la etapa final de su proceso de evaluación ambiental, estimándose la obtención de la Resolución de Calificación Ambiental a fines del primer semestre.

Estructuración financiera para Puerto Exterior

Este proceso contempla la estructuración, administración y operativización de un crédito destinado a financiar las primeras etapas del plan de inversiones del proyecto, con provisión de recursos proyectada para los años 2026 y 2027, en el marco de un programa previamente estimado. Esta operación reviste especial relevancia, dado que corresponde a una iniciativa de una envergadura inédita para Puerto San Antonio.

Así, conforme a la normativa y procedimientos aplicables para el endeudamiento de las empresas estatales, EPSA ha llevado adelante un proceso de exploración y trabajo con distintas entidades financieras, principalmente correspondientes a banca multilateral, no obstante, el proceso también incorporó la evaluación de alternativas en el marco privado, en línea con las orientaciones del Ministerio de Hacienda.

Actualmente se tiene avanzada una primera operación de crédito con el Banco de Desarrollo de América Latina - CAF por USD 50 millones, lo que permitiría cubrir las necesidades de financiamiento para la ejecución del proyecto hasta el primer semestre de 2027, debiendo definirse durante 2026 la estructura y montos de las siguientes operaciones.

Cronología del proyecto

NCG 461 6.2.viii

2012

Se inician los primeros estudios de ingeniería para el Puerto Exterior, incluyendo análisis de factibilidad y evaluaciones preliminares del impacto ambiental.

2013

Se llevan a cabo estudios de factibilidad en profundidad, incluyendo informes sobre libre competencia.

2016

Se obtienen resultados cuantitativos y cualitativos de los estudios de factibilidad, que confirman la viabilidad del proyecto y sus potenciales beneficios económicos y sociales.

2018

Se define el emplazamiento del proyecto en San Antonio y se realiza el anuncio público por parte de la Presidenta Michelle Bachelet, ratificado en la cuenta pública del Presidente Sebastián Piñera.

2020

Se ingresa el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA), dando inicio formal al proceso de evaluación ambiental.

Se aprueban las condiciones de licitación mediante el Informe 18/2020 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC). Se desarrolla y aprueba la ingeniería de detalle del proyecto mediante la Orden DOP Nº 919 de 2020.

2021

(Enero) SEA emite un informe con observaciones al proyecto, incluyendo la necesidad de asegurar la protección de las Lagunas de Llolleo, un humedal de gran valor ecológico. Se realizan modificaciones al proyecto para proteger las lagunas.

2022

Se comienzan a realizar diversos estudios y adecuaciones del proyecto para dar respuesta tanto a los servicios técnicos como a las preocupaciones de la población.
En agosto, EPSA presenta la Adenda I en respuesta a las observaciones del SEA.

2023

El SEA emite el Segundo Informe Consolidado de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones (ICSARA), que resume las consultas y observaciones de los servicios competentes.

2024

En abril se realiza en España el proceso de llamado a manifestación de Interés, en el que empresas chilenas e internacionales formalizan su interés en construir las obras del proyecto. Durante el segundo semestre se trabaja con más de 30 empresas.

2025

Como parte de la licitación pública internacional, se realizó el proceso de precalificación de las empresas o consorcios que podrán presentar propuesta. Desde el punto de vista de la evaluación ambiental presentamos una Adenda Complementaria, que incorporó mejoras relevantes en el desempeño ambiental del proyecto.

Sostenibilidad de Puerto Exterior

NCG 461 - 3.1.ii; 4.1,4.2,4.3

Puerto Exterior incorporará una serie de innovaciones tecnológicas y de diseño que contribuyen a mitigar impactos, adaptarse al cambio climático y mejorar sustancialmente la operación portuaria, llevándola a estándares ambientales y de eficiencia superiores a los actuales.

Las principales innovaciones están en:

Descarbonización Energética y Electromovilidad

El proyecto marca un salto tecnológico importante respecto a la operación tradicional de los puertos, basada hoy principalmente en combustibles fósiles:

Se implementará la tecnología Onshore Power Connection (OPC) también conocida como Cold Ironing, la cual permite que las naves, una vez atracadas, se conecten a la red eléctrica terrestre y apaguen sus motores auxiliares, eliminando las emisiones de gases de combustión.

Por otra parte, a diferencia de la maquinaria diésel convencional, el nuevo puerto operará con equipos eléctricos, incluyendo 36 grúas STS (Ship-to-Shore), 176 grúas ASC (Automated Stacking Cranes) y 10 grúas RMG (Rail Mounted Gantry Cranes), lo que reduce drásticamente las emisiones atmosféricas y la huella de carbono directa de la operación.

Diseño Logístico Ferroviario e Intermodalidad

El diseño incorpora una infraestructura ferroviaria robusta para reducir la dependencia del uso del camión. Se han diseñado terminales ferroviarios interiores capaces de recibir trenes de alta capacidad (hasta 320 TEU por convoy). Esto permite sustituir hasta 200 camiones por cada tren, generando economías de escala y con el impacto positivo de la minimización del uso de la red vial.

Además, el diseño interior de los terminales apunta a movilizar hasta el 40% de la carga vía ferrocarril, lo que disminuye las emisiones atmosféricas por TEU transportado, en comparación con el uso exclusivo de transporte rodoviario o por camión.

También en su futura operación se implementarán sistemas tecnológicos en los accesos y salidas del puerto (Gates) para agilizar el flujo vehicular, disminuyendo las filas de espera y el tiempo de motores en ralentí. Los espacios logísticos interiores del puerto y su conexión a las autopistas permiten gestionar el ingreso y salida de carga por medios terrestres sin afectar la vialidad de la ciudad.

Ingeniería circular y gestión de dragado

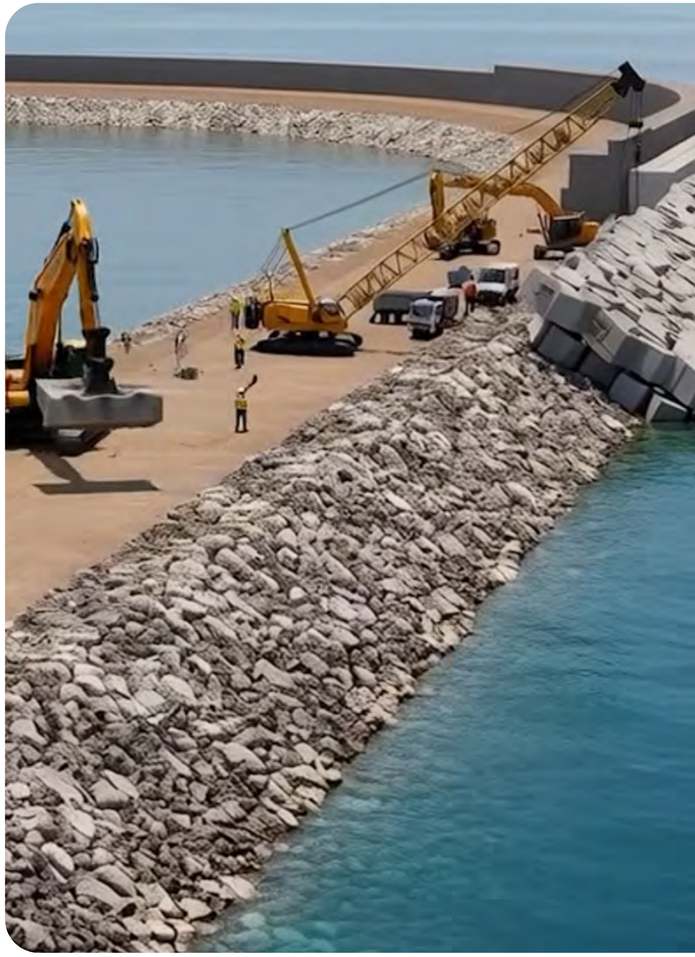
Se ha optimizado el diseño de construcción para aplicar principios de economía circular. Así, se espera la reutilización del 100% del material de dragado; de esa forma, en lugar de verter al mar el material, este se reutilizará totalmente para el relleno de las explanadas. Esta innovación de diseño evita la generación de botaderos marítimos y reduce a la mitad la necesidad de abrir nuevas canteras terrestres (evitando el uso de empréstitos externos), minimizando la intervención territorial.

Tecnologías de protección ambiental y biodiversidad

Se incorporan protocolos y tecnologías específicas para resguardar el ecosistema marino, como Protección Acústica Submarina (Ramp-up): durante la fase de construcción, específicamente para la hinca de pilotes y dragado, se utilizará un procedimiento de inicio suave (soft start), que aumenta gradualmente la presión sonora, permitiendo que la eventual fauna marina -mamíferos- que se encuentre en las cercanías del sector de obras, se aleje de la zona antes de alcanzar niveles más altos de impacto acústico.

Por otro lado, se construirán instalaciones modernas para el manejo de residuos de las naves, asegurando el estricto cumplimiento del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques y evitando descargas al mar.

Este conjunto de innovaciones configura un puerto diseñado para ser más moderno, eficiente, sostenible y resiliente, asegurando que el aumento de capacidad genere el menor impacto ambiental relativo por unidad de carga.



Inserción territorial y resguardo de sistemas de vida

El proyecto evita los costos e impactos de la congestión y también incorpora activos y mejoras ambientales y sociales que hoy no existen. Además, formaliza y protege prácticas que en el escenario actual carecen de un marco de resguardo robusto y seguro.

⦿ **Mejoras en el sector San Juan:** para eliminar el impacto sobre la Capilla y el Oratorio del sector rural de San Juan, además de duplicar infraestructura en el sector, se reformuló la conectividad vial entre la zona de canteras y la estación de transferencia. A diferencia de la propuesta original, el nuevo diseño descarta viaductos en esta zona, utilizando obras lineales y temporales (Ruta G-908 por 1,5 años) para no afectar la accesibilidad ni la integridad cultural de la localidad.

⦿ **Creación de infraestructura verde:** Se establece la creación de una zona de recreación, deporte y turismo de aproximadamente 60 hectáreas de áreas verdes. Dicha red de parques y paseos públicos interconectados aportará al desarrollo social, ambiental y turístico de la comuna, fortaleciendo la economía local. Al respecto, las 3 principales medidas son: creación del nuevo Parque Lagunas de Llolleo, la renovación del Parque DYR y la construcción del Paseo El Molo. Estos actuarán como zonas de amortiguación (buffer) entre el puerto y la ciudad, y aportarán nuevos espacios públicos de calidad que no existirían en el escenario sin el proyecto.



⦿ **Reasentamiento con valor social:** se implementa un Plan de Reasentamiento para 217 predios (poblaciones Juan Aspeé y Brisamar) que descarta la ruptura de vínculos sociales y culturales, mejorando las condiciones habitacionales respecto a la situación actual.

⦿ **Pesca Chinchorro:** se implementará un plan de conservación y fortalecimiento de la práctica cultural-productiva de la pesca chinchorro, como también para los grupos humanos que se autoidentifican como Changos. Esto otorga reconocimiento y viabilidad futura a una tradición ancestral.

⦿ **Grupos Mapuche-Lafkenche:** se establecen medidas para el fortalecimiento de las prácticas culturales en la desembocadura del Río Maipo, incluyendo el monitoreo participativo de ruido en el Centro Ceremonial Indígena durante la construcción, asegurando que la modernización portuaria conviva con los usos y costumbres de la zona. Para los grupos Mapuche-Lafkenche, se propone un espacio natural de significación cultural para la continuidad de sus prácticas derivadas de su cosmovisión.

⦿ **Pesca Artesanal:** se incluye un programa de compensación y equipamiento para la Pesca Artesanal en su conjunto, y el fomento productivo y mejoras en las caletas de San Antonio cercanas al Proyecto (San Pedro-Pacheco Altamirano, Puertecito y Boca Río Maipo), mejorando las condiciones actuales de este sector. Respecto a la caleta Pacheco Altamirano, se contempla un plan que permitirá la reorganización del espacio según sus usos, mejoras en iluminación, la definición de accesos y rutas de evacuación, la gestión de residuos y la habilitación del balneario. Además, considera el apoyo anual a eventos tradicionales, como la Fiesta de San Pedro y el Día Internacional de la Limpieza de Playas.

De todo lo anterior, se concluye que el Proyecto cumple con la normativa de carácter ambiental y se hace cargo apropiadamente de sus impactos, proponiendo medidas de mitigación y compensación que van mucho más allá del mero cumplimiento de la legislación, llevando la operación portuaria a un nuevo estándar ambiental y sostenible superior al que actualmente se desarrolla en los puertos de Chile.

Procesos participativos: Co-diseños de medidas

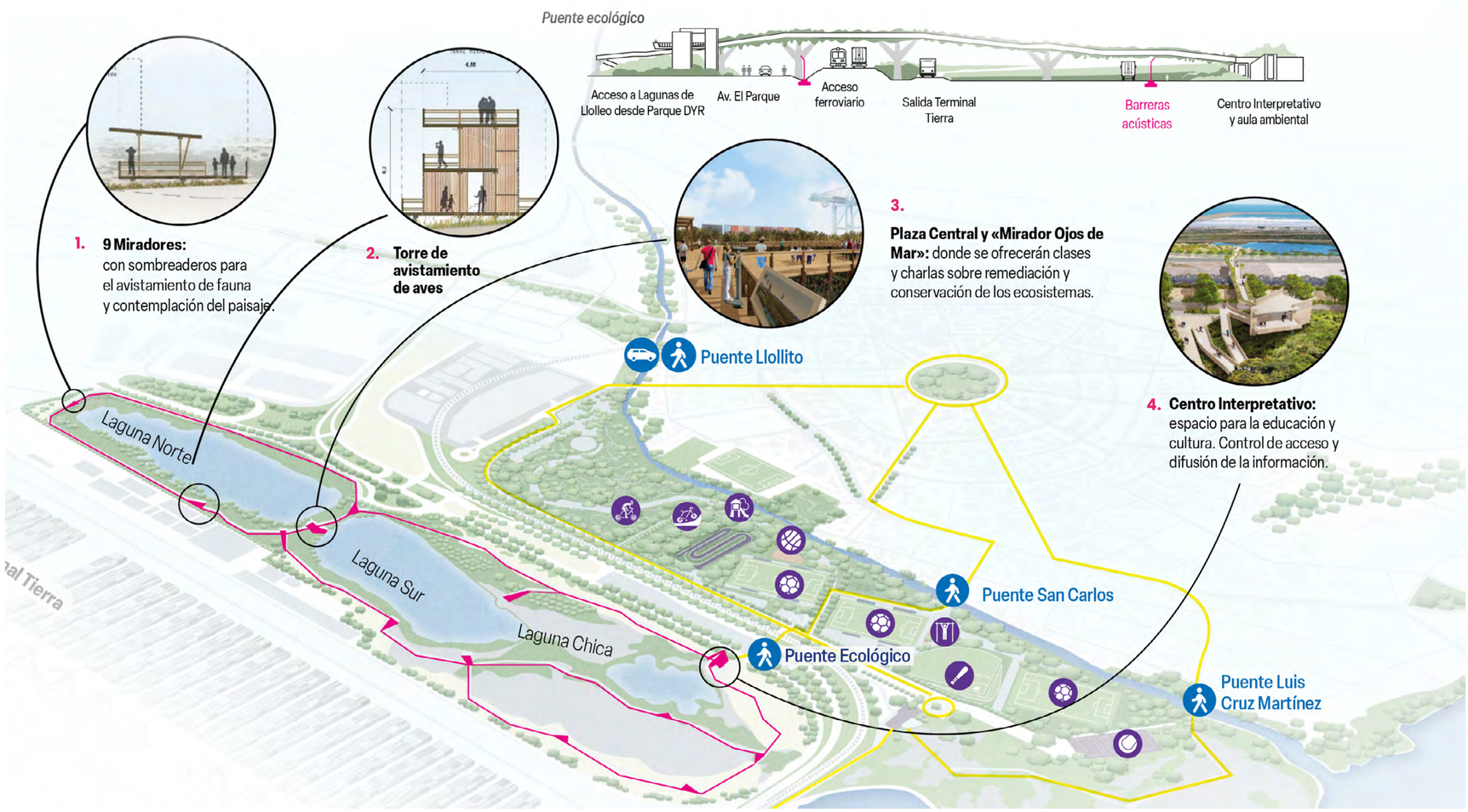
Una vez obtenida la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) favorable, la Empresa Portuaria San Antonio ejecutará las medidas de mitigación y compensación ambiental del proyecto Puerto Exterior, entre ellas la creación de un área de 60 hectáreas para recreación, deporte y turismo. Esta red incluye el Parque Lagunas de Llolleo, la renovación del Parque DYR y el nuevo Paseo El Molo.

Un compromiso de Puerto Exterior con el entorno, una red de parques y paseos para San Antonio



Mejoramiento Parque DYR
Parque Lagunas de Llolleo
Paseo El Molo

Creación de infraestructura verde: Parque Lagunas de Llolleo



Con casi 4 kilómetros de senderos, el Parque Lagunas de Llolleo incorporará estaciones de información, miradores y un centro de educación e interpretación, con aula abierta y miradores, destinado a informar y sensibilizar a la comunidad y visitantes sobre la importancia ecológica del humedal Ojos de Mar. Además, considera medidas de protección ambiental para todas las lagunas que lo componen, bajo un modelo de gobernanza colaborativa, en un diseño que contempla tres grandes aportes.

Circuito Educativo:

- Recorrido conformado por senderos con 9 miradores, un Centro Interpretativo ubicado en el acceso del Puente Ecológico, una Plaza Central y Mirador Ojos de Mar, y una torre de avistamiento de aves.

Integrado A La Ciudad

- Puentes peatonales: Luis Cruz Martínez y San Carlos
- Puente vehicular y peatonal: Puente Llollito
- Puente ecológico que permitirá el paso de la fauna entre el Parque Lagunas de Llolleo y el Parque DYR

Protección Del Entorno

- Barrera acústica que protegerá al parque del ruido circundante
- Se propone la ejecución de un plan de remediación de las dunas del parque, que incluye barreras con vegetación nativa y pasarelas en altura, destinadas a enriquecer y preservar el entorno natural.

Otros elementos:

1. 9 miradores
2. Torre de avistamiento de aves
3. Plaza Central y Mirador Ojos de Mar
4. Centro interpretativo y aula ambiental

Creación de infraestructura verde: Renovación del Parque DYR



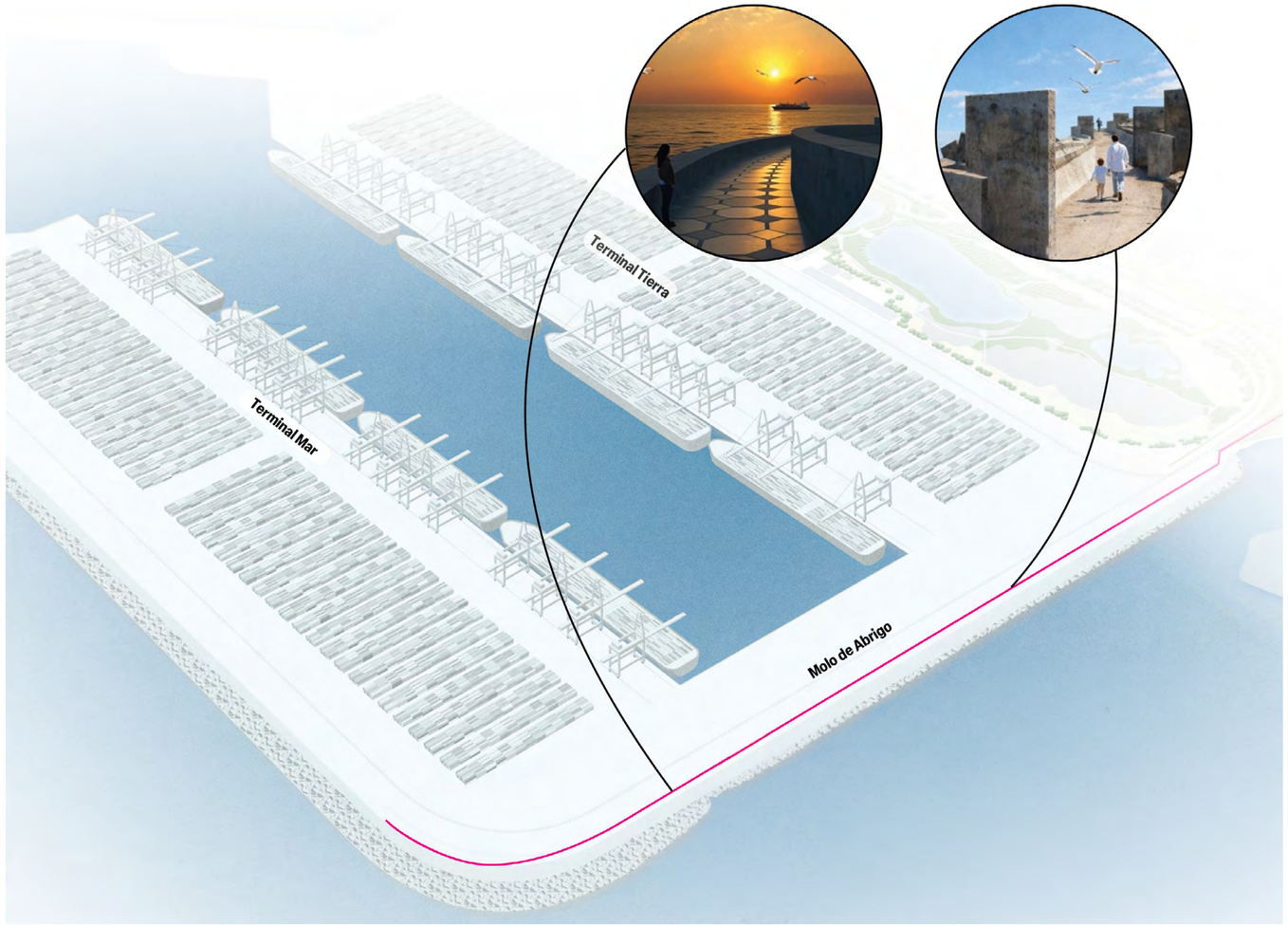
Remodelación de un espacio público deportivo y recreacional, dotándolo de infraestructura de alto estándar acorde a las necesidades y expectativas locales (canchas deportivas, senderos, camarines, entre otros).

Beneficiará directamente a miles de familias ligadas a clubes deportivos de la provincia.

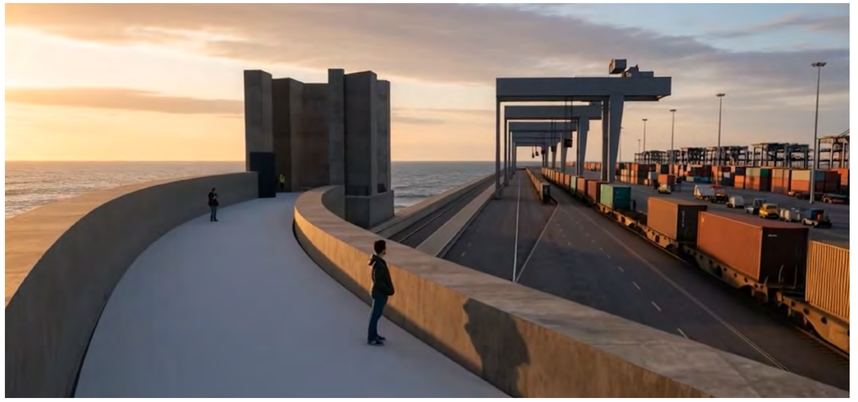
- Infraestructura considerada:
- Pista de bicicross
- Pumptrack con graderías
- 3 canchas de fútbol y graderías
- Juegos infantiles
- Canchas de básquetbol
- Diamante béisbol y sóftbol con graderías
- Circuito de calistenia
- 4 canchas de tenis con graderías

Beneficiará a clubes deportivos, colegios y a todos los habitantes de la comuna.

Creación de infraestructura verde: Paseo El Molo



Será un paseo peatonal de más de 1.500 metros de extensión que se construirá sobre el molo de abrigo, con miradores hacia el mar y a las nuevas instalaciones portuarias. Tendrá un gran atractivo turístico para San Antonio, único entre las ciudades-puerto del país.





Sostenibilidad

119 Materialidad.
121 Acuerdo de producción limpia.
122 Construyendo el marco de sostenibilidad.
124 Gestión sobre los ODS.



Liderazgo sostenible

NCG 461 3.1.ii ; 6.2.viii

Junto a nuestros cinco concesionarios desempeñamos un papel fundamental en la economía nacional. Esto nos lleva a imponernos un marco de actuación que permita que la actividad actual y futura se lleve a cabo con seguridad, eficiencia, innovación y, especialmente, sostenibilidad. El desafío clave es lograr equilibrar nuestro quehacer con la protección ambiental y la contribución al bienestar social y económico de las comunidades locales, incorporando en el centro el reconocimiento de los impactos principales de la actividad portuaria en el entorno y la gestión de estos.

En un contexto de cambio climático y de expectativas crecientes por parte de los distintos grupos de interés, es clave impulsar una visión de sostenibilidad en la actividad portuaria en temas como eficiencia energética, calidad del aire y relación con la comunidad, lo cual posibilitará identificar áreas de mejora, impulsar nuevas estrategias y guías para futuras acciones, y fortalecer el compromiso del sistema portuario con el desarrollo sostenible.

Para ello, transitamos hacia un enfoque proactivo respecto de la sostenibilidad fijando una política mediante la cual se plantean los lineamientos centrales en la materia y desplegando una serie de acciones para abordar aspectos medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG), además de promover entre sus concesionarios portuarios la adopción de medidas en el ámbito de la sostenibilidad.

Logros en el cuidado del medio ambiente

El cuidado medioambiental es uno de los ejes fundamentales de nuestra estrategia de sostenibilidad. Y lo abordamos desde el núcleo mismo de nuestra gestión, integrándolo en la planificación de infraestructura, la modernización de operaciones y la gestión de riesgos ambientales, siempre con una mirada de futuro y responsabilidad territorial.

Uno de nuestros logros más significativos ha sido la implementación de nuevos estándares de eficiencia energética y reducción de emisiones en la operación portuaria, junto con el uso de tecnologías que disminuyen el impacto en el entorno y fomentan la adaptación al cambio climático. Ejemplos concretos de ello son la modernización del molo de abrigo y los ajustes en la altura de ola, que mejoran la maniobrabilidad portuaria respetando condiciones naturales.

Desde 2015, Puerto San Antonio ha definido políticas concretas en sostenibilidad, y en 2017 suscribimos la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, lo que marcó el inicio de una hoja de ruta orientada a abordar de forma integral los desafíos ESG. Esta visión se ha expresado tanto en la ejecución de obras con criterios de sustentabilidad, como en la promoción activa de buenas prácticas en el sistema logístico local a través de la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA).

Acuerdo de Producción Limpia (APL) de la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA), firmado en 2017 junto a la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático. Este acuerdo pionero en la industria ha permitido la implementación de medidas concretas en manejo de residuos, eficiencia energética e incorporación de tecnologías que reducen gases de efecto invernadero. En junio de 2024, este APL fue recertificado por dos años más, validando su vigencia y resultados.

Gestión ambiental desarrollada por Puerto San Antonio en las Lagunas de Llolleo, un ecosistema de alto valor ecológico y patrimonial para la comuna. Nuestra labor allí ha estado orientada a la protección y conservación de este humedal, mediante monitoreos sistemáticos, colaboración con instituciones científicas, y la implementación de medidas de resguardo que aseguren su preservación frente al crecimiento urbano y portuario. Este compromiso refuerza la convicción de que el desarrollo portuario debe ir de la mano con el respeto al entorno natural y la biodiversidad local.

Nos sentimos orgullosos de haber transitado desde una mirada tradicional del crecimiento portuario hacia una visión sostenible e integrada, donde el desarrollo económico y logístico convive con la responsabilidad ambiental, el respeto al patrimonio natural y la participación activa en los desafíos climáticos del presente.

Materialidad Puerto San Antonio 2025

NCG 461 3.1.ii ; 6.2.viii; 3.7.ii

Durante febrero de 2025, la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) llevó a cabo un proceso para identificar y priorizar los impactos reales y potenciales —tanto positivos como negativos— vinculados a nuestra actividad y cadena de valor.

Como insumo del proceso, se tomó el trabajo 2024 que integró los 5 pilares estratégicos que agrupan los temas críticos para la sostenibilidad de EPSA:

A. Medio ambiente	A.1. Biodiversidad A.2. Gestión de emisiones (GEI) A.3. Calidad del aire A.4. Residuos A.5. Adaptación al cambio climático
B. Gobernanza y Estrategia	B.1. Transformación digital (PCS) B.2. Eficiencia operacional B.3. Logística B.4. Cumplimiento normativo
C. Relacionamiento Comunitario	C.1. Valor compartido C.2. Licencia social C.3. Relación ciudad-puerto C.4. Colaboración territorial
D. Capital Humano	D.1. Fortalecimiento del talento D.2. Transformación cultural D.3. Adopción de valores corporativos
E. Puerto Exterior	E.1. Integración operacional E.2. Financiamiento E.3. Gestión de permisos del proyecto

1. Metodología y fuentes

El análisis se sustentó en una metodología de doble enfoque, integrando la visión estratégica de la empresa con las expectativas de nuestros grupos de interés:

1.1 Análisis interno: Revisión de documentos estratégicos como el Plan Maestro y el Plan Estratégico 2025-2027, trabajados en 2024 a través de fuentes primarias.

1.2 Análisis de stakeholders: Levantamiento de temas críticos mediante talleres con la comunidad, diagnósticos socio-comunitarios y estudios de percepción realizados en 2025.

1.3 Benchmarking: Incluyó una revisión de 7 organizaciones referentes (nacionales e internacionales), evaluando tres dimensiones críticas: los estándares técnicos de reporte, la cantidad y tipo de ODS priorizados, y los temas materiales específicos de cada industria.

- **Estándares y Marcos de Reporte:** Se analizó cómo las empresas líderes están adaptando su normativa para asegurar la transparencia y la comparabilidad de la información.

- Se revisó la adopción de la NCG 461 en Chile para unir el desempeño financiero con la gestión ASG (Ambiental, Social y Gobernanza).

- Se confirmó que el GRI (Global Reporting Initiative) sigue siendo el estándar universal para reportar impactos a múltiples grupos de interés, siendo parte del análisis su probable implementación futura.

- Se analizó el uso de las subcategorías de SASB para identificar riesgos operativos específicos.

- Se revisó el estándar europeo CSRD como el referente global más estricto para la reportabilidad de sostenibilidad.

- **Reportabilidad de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):**
Se comparó el nivel de ambición y el foco de los compromisos de sostenibilidad:
Se identificó que las empresas promedian entre 5 y 9 ODS prioritarios, con el caso excepcional del Puerto de Busan que reporta 16.

- Se revisó cuáles objetivos son transversales al sector logístico, destacando el ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico), el ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura) y el ODS 13 (Acción por el clima) como los más reportados.

- Temas Materiales Específicos: Se analizaron las prioridades de los pares para validar que la matriz de EPSA fuera competitiva y pertinente.

El análisis permitió concluir que la propuesta de EPSA para 2025 está alineada con las mejores prácticas globales al incluir temas de soberanía logística, ciberseguridad/ digitalización (PCS) y la gestión de impactos ambientales críticos como el control de marejadas y ruidos.

2. Cruce interno y externo

El análisis confirmó un alto nivel de alineación entre las prioridades de EPSA y las de sus grupos de interés.

- **Impacto Económico:** Fomento de la empleabilidad local y desarrollo de proveedores regionales.

- **Impacto Social:** Fortalecimiento del tejido social a través de la inversión en salud, educación y cultura.

- **Seguridad:** Foco en la prevención del narcotráfico, crimen organizado y seguridad física de las personas en el recinto portuario.

Asimismo, respecto de la contribución a los ODS, destaca el impacto prioritario en los siguientes indicadores 5, 8 y 10: Igualdad de género, trabajo decente y reducción de desigualdades; 9, 11 y 13: Industria e innovación, ciudades sostenibles y acción por el clima y ODS 14: Vida submarina (protección de ecosistemas como los Humedales Ojos de Mar).

3. Temas Materiales 2025

A partir del análisis realizado, se propone la adaptación a los siguientes temas materiales y subtemas:

Materialidad	Subtemas
Desarrollo local y valor compartido	Empleabilidad y contratación de mano de obra regional Fomento y desarrollo de proveedores locales Vinculación académica y formación técnica especializada (CFT) Infraestructura urbana y conectividad ciudad-puerto
Resiliencia operacional y climática	Disponibilidad y continuidad de la atención de naves Eficiencia energética y reducción de huella de carbono Gestión hídrica y de residuos industriales (APL) Adaptación al cambio climático
Seguridad integral y probidad	Ética empresarial, transparencia y cumplimiento normativo Integridad laboral y equidad (Implementación Ley Karin) Seguridad física de la carga y de las personas
Competitividad y soberanía logística	Avance estratégico y social del proyecto Puerto Exterior Transformación Digital y sistema *Port Community System* (PCS) Optimización de la cadena logística terrestre (vial y ferroviaria) Liderazgo portuario frente a la competencia de la región
Sostenibilidad ambiental y biodiversidad	Protección de ecosistemas sensibles (Humedal Ojos de Mar) Control de externalidades: ruidos, polvo en suspensión y gases Preservación del patrimonio natural y borde costero Educación ambiental y fomento de áreas verdes urbanas
Cultura de alto desempeño y talento	Especialización técnica para la operación de nuevas tecnologías Clima organizacional y transformación cultural interna Atracción y retención de talento joven profesional local Seguridad y salud ocupacional en faenas portuarias



Acuerdo de producción limpia de COLSA

NCG 3.1.iv, 6.1.vi

Una herramienta y antecedente importante en materia de gestión de la sostenibilidad en el sistema portuario de San Antonio es el Acuerdo de Producción Limpia (APL) de la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) que fue firmado en noviembre de 2016 como una iniciativa que busca promover la sostenibilidad en el sector portuario de la Región de Valparaíso, siendo la Empresa Portuaria San Antonio una de las organizaciones adherentes y, a la fecha, parte de las entidades que reportan cumplimiento de sus compromisos.

Con la participación inicial de 16 empresas y el respaldo de organismos gubernamentales, el acuerdo busca mejorar el desempeño ambiental y social de las actividades portuarias, minimizando impactos negativos y agregando valor a la comunidad local. La certificación inicial lograda en junio de 2020 ha sido mantenida con el apoyo de todos los trabajadores.

Durante 2025, EPSA obtuvo el 100% del cumplimiento en la mantención de las condiciones certificadas por el APL, recibiendo la mantención de la certificación por parte de la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático.

Las empresas que suscribieron el APL se han comprometido a gestionar insumos, productos y procesos para disminuir los impactos al medio ambiente, mejorar los indicadores relacionados con emisiones asociadas al transporte y al manejo de residuos sólidos, eficiencia energética y huella de carbono.



Metas Acuerdo de Producción Limpia COLSA*

Meta 1: Indicadores de Sostenibilidad	Diseñar e implementar un sistema de indicadores ambientales que aseguren, luego de su implementación, la información ágil y medible para realizar un rápido control y seguimiento del cumplimiento de los objetivos medioambientales definidos. Permitir la medición de la eficiencia y eficacia de las medidas medioambientales puestas en práctica en las instalaciones.
Meta 2: Incorporar Mejores Técnicas Disponibles (MTD) en las operaciones	Las MTD son un conjunto de técnicas aplicadas en diversos sectores productivos. Se destacan por su eficacia, al lograr un alto nivel de protección medioambiental. A su vez, son viables desde el punto de vista técnico y económico.
Meta 3: Implementar un sistema de gestión de residuos sólidos	Establecer una Línea Base (LB), para lo cual se han identificado, clasificado y cuantificado los residuos sólidos peligrosos y no peligrosos, llevando un registro mensual con la cantidad producida, el punto de generación, el transportista y el destino final.
Meta 4: Disminuir las emisiones por manipulación y almacenamiento de gestión de granel sólido	Implementar un programa de mejora de la eficiencia ambiental en las operaciones, con procedimientos de prevención y control de emisiones atmosféricas en la manipulación y almacenamiento de granel sólido.
Meta 5: Mejorar el indicador de desempeño energético	Las empresas han elaborado un Programa de Gestión Energética para todas las instalaciones y operaciones, con el objetivo de mejorar el desempeño en este ámbito, disminuyendo el valor de los indicadores (KPI).
Meta 6: Estimar la huella de carbono	Calcular y verificar la huella de carbono, a través de la herramienta de cálculo del programa HuellaChile, del Ministerio del Medio Ambiente. Esto permite informar a través de la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático ASCC, y de sus NAMAS, Acciones de Mitigación Nacionalmente Apropiadas, la huella de carbono y aportar a las metas que Chile se ha comprometido.
Meta 7: Promover el desarrollo de acciones de Responsabilidad Social Empresarial	Propiciar, a través de COLSA, acciones coordinadas de responsabilidad social hacia los grupos de interés, comunidad y trabajadores de San Antonio y su cadena logística.

** Empresa Portuaria San Antonio: Certificados desde el año 2020*

Construyendo el marco de la Sostenibilidad en nuestro puerto

Otro instrumento complementario, como parte del marco base para la implementación de mejores prácticas y estándares más exigentes para la gestión ESG en el sistema portuario, fue el diagnóstico realizado en 2024 y complementado por consultas a los concesionarios durante 2025, en materia de desempeño medioambiental, social, económico y de gobernanza.

Este instrumento ha buscado identificar buenas prácticas que contribuyan a reducir el impacto ambiental de la operación, una relación adecuada con el entorno y una mayor viabilidad futura de la actividad logístico-portuaria local.

Tomando como base el instrumento "Estándar de Sostenibilidad para los Puertos de Chile" se indagó en parte de las 10 metas y 27 acciones que contempla la propuesta y que fijan ámbitos ambiciosos para una gestión integral.



1. Proteger la biodiversidad en el área de influencia ambiental establecida por la empresa



2. Realizar una correcta gestión de las emisiones atmosféricas que apunte a su reducción



3. Gestionar los residuos y realizar un manejo apropiado de sustancias y mercancías peligrosas



4. Realizar acciones que apunten a gestionar la energía de manera eficiente e incorporar fuentes de energías renovables



5. Perfeccionar los sistemas internos para cumplimiento de normativa ambiental, seguridad laboral y social



6. Implementar mejoras en el desarrollo de infraestructuras y conectividad



7. Promover y mejorar las relaciones con sus grupos de interés internos y externos



8. Gestionar de manera eficiente la Salud, Seguridad Ocupacional y Protección de las y los trabajadores



9. Crear Valor Compartido (económico, social y cultural) para la ciudad, sus habitantes y demás grupos de interés



10. Generar acciones que apunten a mejorar la gestión y eficiencia operativa

Entre los hallazgos más relevantes se mencionan:

Caracterización y protección de la biodiversidad

Puerto San Antonio, en el marco de una alianza con Fundación Ñamku, realiza un monitoreo de avifauna en la zona de las lagunas de Llolleo y la desembocadura del Río Maipo, con periodicidad semanal. Este estudio busca recopilar la información de la estructura y dinámica de las poblaciones de distintas especies de aves que habitan o utilizan la zona para su descanso, alimentación y/o reproducción durante los diferentes meses del año.

Asimismo, se desarrollan seguimientos de colonias de chungungo en el sector Pelancura y, a través del Centro de Ecología Aplicada (CEA elab), se desarrollan acciones de medición en agua superficial en las lagunas de Llolleo.

Gestión de emisiones

En cuanto a los avances en la disminución de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) que generan las actividades del sistema portuario, como Puerto San Antonio hemos promovido realizar la medición de la Huella de Carbono de sus actividades, de acuerdo con la metodología del Programa Huella Chile.

Asimismo, como parte de la iniciativa Alto San Antonio Tránsito, un buffer de regulación para el flujo de camiones con carga de exportación, cuyo objetivo principal es coordinar y optimizar el ingreso de vehículos al puerto, evitando congestiones y mejorando la eficiencia logística, se han verificado una disminución anual del 40% en los días de congestión en las vías de accesibilidad al recinto portuario, lo que a su vez ha permitido que el 40% de la espera de camiones sea con motor apagado, reduciendo emisiones de CO_2 y ruido, mejorando la relación ciudad-puerto.

Gestión de residuos

En el ámbito del manejo de residuos no peligrosos y de reciclaje, desde la Empresa Portuaria se mantienen vigentes planes de gestión de residuos que contemplan tres ámbitos: acuerdos para reciclaje con la I. Municipalidad de San Antonio y la Fundación San José; la implementación de acciones para separación en origen para reciclaje en sus dependencias corporativas; junto con la incorporación de dichas acciones en los contratos de prestación de servicios de aseo.

Gestión energética y uso de energías renovables

La Empresa Portuaria San Antonio adoptó el compromiso de implementar un Programa de Gestión y Eficiencia Energética (PGEE), en lo cual ha avanzado de manera progresiva, incorporando criterios de eficiencia energética en el diseño de su edificio institucional mediante sistemas de iluminación LED, así como un plan permanente de mantención y recambio de luminarias por tecnologías de igual o mayor estándar de eficiencia.

Adicionalmente, la Empresa ha avanzado en el levantamiento de información y la realización de mediciones energéticas, definiendo una hoja de ruta que contempla nuevas etapas, entre ellas la ejecución formal del Programa de Gestión y Ahorro de Energía, la identificación y evaluación de oportunidades de mejora y la elaboración de una propuesta para la incorporación de energías renovables, con el objetivo de fortalecer una gestión energética más eficiente y sostenible en el largo plazo.



Cumplimiento normativo ambiental, seguridad laboral y social

NCG 461 3.6 vi

En materia de cumplimiento normativo hemos implementado el proceso de due diligence en nuestros proyectos, donde realizamos un diagnóstico y evaluación de impactos y riesgos, proponiendo medidas de mitigación; además contamos con un Modelo de Prevención de Delitos en relación al cumplimiento de la Ley N° 20.393 de Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas, cuyo ámbito de acción abarca todos los contratos y licitaciones de las cuales participamos.

En materia de auditoría, en tanto, y como parte de nuestro rol como Autoridad Portuaria tenemos la responsabilidad de supervisar a los concesionarios en el marco de sus contratos a largo plazo para asegurar que brinden servicios de transferencia de carga de manera imparcial y conforme a criterios objetivos, en cumplimiento del marco regulatorio vigente.

Gestión sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Dentro de la gestión 2025, se ha aportado a los siguientes objetivos:

	Objetivo	Acciones
	**3. Salud y bienestar**	Construcción, administración y gestión de espacios de uso público disponibles para la comunidad de la ciudad, como el Paseo Bellamar y el Paseo Borde Costero Norte.
	**8. Trabajo decente y crecimiento económico**	Somos una empresa estratégica para el desarrollo del país, aportando al desarrollo del empleo y comercio local, y promoviendo la adhesión a instrumentos como el APL COLSA, que colabora a un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible de la actividad.
	**9. Industria, innovación e infraestructuras**	Promovemos nuestro proyecto Puerto Exterior como principal obra de infraestructura portuaria del país. Además, se ha avanzado junto a EFE en la materialización del Terminal Intermodal Barrancas (TIB) que promoverá una mayor participación del modo ferroviario en la operación del puerto; se finalizó el mejoramiento del Molo de abrigo, actualizándolo para los efectos del cambio climático; y se inició la implementación de Alto San Antonio Tránsito (ASAT), regulador de frecuencia que permite optimizar la coordinación logística terrestre y reducir los impactos de los camiones a la ciudad.
	**11. Ciudades y comunidades sostenibles**	A través de iniciativas como la construcción, administración y gestión de espacios de uso público disponibles para la comunidad de la ciudad, como el Paseo Bellamar y el Paseo Borde Costero Norte, se contribuye a un mayor bienestar y sostenibilidad de la ciudad. Nuestro Programa de Valor Compartido permitió instalar capacidades en la comunidad para una relación puerto-ciudad más armónica. Finalmente, desde proyectos como el TIB o ASAT se colaboró en una mejor performance sostenible del puerto con su entorno.
	**12.Producción y consumo responsable**	A través del programa piloto de Formación de Proveedores, se entregaron herramientas a emprendedores locales para un enfoque responsable y sostenible de sus negocios y un mejor vínculo con el sistema portuario local.
	**13. Acción por el clima**	Adoptamos un rol de responsabilidad activa del cuidado medioambiental de los ecosistemas presentes en la presentes en la comuna, con sistemas de gestión de las operaciones actuales y el cumplimiento irrestricto de las normativas ambientales. En el marco de Puerto Exterior, además, se han diseñado planes y programas para la mitigación y compensación de impactos, como a su vez se han propuesto medidas voluntarias que tiendan a generar impactos positivos en la comuna.
	**17. Alianzas para lograr los objetivos**	Relación estratégica ciudad-puerto con visión a largo plazo enfocada en el desarrollo territorial integral. A través de espacios de coordinación y gobernanza, como el Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de San Antonio, el Comité de Coordinación de Organismos Públicos y la Comunidad Logística; la participación en gremios e instituciones del territorio en temas de desarrollo económico, turismo, cultura y educación -entre otros-; además de estrategias de diálogo y acuerdo, como una serie de pactos de trabajo formalizados con entidades como la Unión de Juntas de Vecinos, las Cámaras de Comercio Detallista y de Comercio e Industria, el Sindicato de Maestros de la Construcción y los Comités de Agua Potable Rural (APR), dan muestra de la contribución a este objetivo.



Estados

Financieros

02 Informe de Revisión del Auditor Independiente.
03 Declaración de Responsabilidad de los Estados Financieros.



Estados Financieros

Correspondientes a los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Estados financieros	**Páginas**
Estados de situación financiera clasificados	129
Estado de resultados por naturaleza	130
Estado de resultados integrales	131
Estados de cambios en el patrimonio neto	132
Estados de flujos de efectivo - Método directo	133
Notas a los estados financieros	134

Abreviaturas utilizadas

M$: Miles de pesos chilenos
USD: Dólar estadounidense
U.F.: Unidad de fomento
I.P.C.: Índice de precios al consumidor

Contenido

1.	PRESENTACION Y ACTIVIDADES CORPORATIVAS	**134**
1.1	Objeto de la Empresa	**135**
2.	BASES DE PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	**135**
2.1	Principios contables	**135**
2.2	Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas	**135**
2.2	Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas, continuación.	**135**
3.	CRITERIOS CONTABLES APLICADOS	**135**
3.1	Periodo contable	**135**
3.2	Moneda Funcional	**135**
3.3	Modelo de presentación de Estados Financieros	**136**
3.4	Efectivo y Efectivo Equivalente	**136**
3.5	Propiedad, planta y equipos	**136**
3.6	Aportes de Infraestructura	**136**
3.7	Intangibles	**137**
3.8	Activos por Derecho de Uso	**137**
3.9	Deterioro de los Activos	**137**
3.10	Activos financieros	**137**
3.10.1	Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados	**137**
3.10.2	Deudores comerciales y cuentas por cobrar	**138**
3.11	Pasivos Financieros	**138**
3.11.1	Pasivos financieros corrientes y no corrientes	**138**
3.11.2	Acreedores Comerciales y Otras cuentas por pagar	**138**
3.11.3	Otros pasivos financieros no corrientes	**138**
3.11.4	Otros pasivos no financieros corrientes y no corrientes	**138**
3.11	Pasivos Financieros, continuación.	**138**
3.11.4	Otros pasivos no financieros corrientes y no corrientes, continuación.	**138**
3.12	Provisiones	**138**
3.13	Beneficios a los empleados	**138**
3.14	Impuesto a las ganancias e Impuestos diferidos	**139**
3.15	Ingresos ordinarios y costos de explotación	**139**
3.16	Otros activos financieros, Corrientes y No corrientes	**139**
3.17	Otros activos no financieros, Corrientes y No corrientes	**139**
3.18	Moneda extranjera	**139**
3.19	Resultados por unidades de reajuste	**140**
3.20	Estado de flujos de efectivo	**140**
3.21	Clasificación de los saldos en corrientes y no corrientes	**140**
3.22	Cambios en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)	**140**
4.	EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	**145**
5.	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES	**146**
6.	OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES	**146**
7.	DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR	**146**
7.	DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR, continuación	**146**
8.	SALDOS Y TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS	**147**
8.1	Cuentas por cobrar entidades relacionadas	**147**
8.2	Cuentas por pagar entidades relacionadas	**147**
8.3	Transacciones más significativas y sus efectos en resultados	**147**
8.4	Información sobre directorio y personal clave de la gerencia	**147**
9.	ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA, NETO	**148**
10.	PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPOS, NETO	**149**
11.	ACTIVO POR DERECHO DE USO	**151**
12.	IMPUESTOS DIFERIDOS	**152**
13.	IMPUESTOS A LAS GANANCIAS	**152**
14.	CUENTAS COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR	**153**
15.	PROVISIONES POR BENEFICIOS AL PERSONAL CORRIENTES Y NO CORRIENTES	**153**
16.	GESTIÓN DE RIESGO	**155**
16.1	Factores de riesgo financiero	**155**
16.1.1	Factores de riesgo de mercado	**155**
16.1.2	Riesgo de crédito	**155**
16.1.3	Gestión del riesgo de liquidez	**155**
16.2	Factores de riesgo operacional	**156**
17.	PASIVOS FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES	**156**
18.	OTROS PASIVOS FINANCIEROS Y NO FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES	**156**
18.1	OTROS PASIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	**156**
18.2	OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS CORRIENTES Y NO CORRIENTES	**156**
19.	CONTINGENCIAS Y RESTRICCIONES	**157**
19.1	Juicios en que está involucrada la empresa	**157**
19.2	Compromisos y Garantías	**160**
20.	PATRIMONIO	**161**
20.1	Capital social	**161**
20.2	Retiro de utilidades	**161**
20.3	Gestión de Capital	**161**
21.	INGRESOS Y GASTOS	**161**
21.1	Ingresos ordinarios	**161**
21.2	Otros ingresos, por naturaleza	**162**
21.3	Gastos por beneficios a los empleados	**162**
21.4	Otros gastos, por naturaleza	**162**
21.5	Ingresos financieros	**163**
21.6	Gastos Financieros	**163**
21.7	Diferencias de cambio	**163**
22.	HECHOS POSTERIORES	**163**
23.	MEDIO AMBIENTE	**163**
24.	HECHOS RELEVANTES	**164**

ESTADOS DE RESULTADOS POR NATURALEZA

Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
(En miles de pesos chilenos).

Activos	Nota	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	5.665.627	9.456.046
Otros activos financieros, corrientes	5	6.786.792	7.413.463
Otros activos no financieros, corrientes	6	303.699	6.490.654
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7	8.638.593	9.005.414
Activos corrientes totales		**21.394.711**	**32.365.577**
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	5	22.421.613	35.499.254
Otros activos no financieros, no corrientes	6	49.142.625	42.434.426
Activos intangibles distintos de la plusvalía, neto	9	221.709	37.990
Propiedades, planta y equipo, neto	10	343.807.407	332.525.324
Activos por derecho de uso	11	-	218.079
Activos por impuestos diferidos, neto	12	71.633.566	68.640.869
Activos no corrientes totales		**487.226.920**	**479.355.942**
Total de activos		**508.621.631**	**511.721.519**

Patrimonio y pasivos	Nota	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Pasivos corrientes			
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	14	662.021	618.387
Provisiones por beneficios a los empleados, corrientes	15	936.072	823.305
Pasivos financieros, corrientes	17	-	228.603
Pasivos por impuestos, corrientes	13	15.551.923	17.334.925
Pasivos corrientes totales		**34.118.486**	**35.862.780**
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	18.1	133.446.236	131.987.523
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	15	31.902	30.849
Otros pasivos no financieros, no corrientes	18.2	65.341.520	85.339.356
Propiedades, planta y equipo, neto	10	343.807.407	332.525.324
Activos por derecho de uso	11	-	218.079
Activos por impuestos diferidos, neto	12	71.633.566	68.640.869
Pasivos no corrientes totales		**198.819.658**	**217.357.728**
Total pasivos		**232.938.144**	**253.220.508**
Patrimonio			
Capital emitido	20	103.235.302	103.235.302
Otras reservas		(2.254.397)	(2.254.397)
Ganancias acumuladas		174.702.582	157.520.106
Patrimonio total		**275.683.487**	**258.501.011**
Total de patrimonio y pasivos		**508.621.631**	**511.721.519**

	Nota	Acumulado 01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Ganancia (pérdida)			
Ingresos por actividades ordinarias	21.1	71.724.951	68.329.905
Otros ingresos, por naturaleza	21.2	1.488.116	137.832
Materias primas y consumibles utilizados		(53.618)	(57.228)
Gastos por beneficios a los empleados	21.3	(5.947.442)	(4.936.777)
Gastos por depreciación y amortización		(9.962.748)	(9.588.616)
Otros gastos, por naturaleza	21.4	(14.395.738)	(11.544.611)
Ingresos (gastos) financieros	21.5	(3.580.147)	2.680.931
Gastos financieros	21.6	(7.046.621)	(6.274.193)
Diferencias de cambio	21.7	12.014.104	(15.230.385)
Resultados por unidades de reajuste		(185.170)	42.706
Ganancia antes de impuestos		**44.055.687**	**23.559.564**
Gasto por impuestos a las ganancias	13	(21.873.210)	(8.157.952)

	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Ganancia	22.182.477	15.401.612
Componentes de otro resultado integral, antes de impuestos		
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuestos	-	-
Impuesto a las ganancias relacionado con componentes de otro resultado integral		
Suma de impuestos a las ganancias relacionados con componentes de otro resultado integral	-	-
Otro resultado integral		
Resultado integral total	**22.182.477**	**15.401.612**



ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
(En miles de pesos chilenos).

	Capital emitido	Otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio total
	M$	M$	M$	M$
Saldo Inicial Período Actual 01/01/2025	103.235.302	(2.254.397)	157.520.105	258.501.010
Incremento (disminución) por cambios en criterios contables	-	-	-	-
Incremento (disminución) por correcciones de errores	-	-	-	-
Saldo Inicial	**103.235.302**	**(2.254.397)**	**157.520.105**	**258.501.010**
Cambios en patrimonio				
Resultado Integral				
Ganancia (pérdida)	-	-	22.182.477	22.182.477
Resultado integral	-	-	22.182.477	22.182.477
Dividendos (retiros de utilidades) (Nota 20.2)	-	-	(5.000.000)	(5.000.000)
Total de cambios en patrimonio	**-**	**-**	**17.182.477**	**17.182.477**
Saldo Final Ejercicio Actual 31/12/2025	**103.235.302**	**(2.254.397)**	**174.702.582**	**275.683.487**

	Capital emitido	Otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio total
	M$	M$	M$	M$
Saldo Inicial Período Actual 01/01/2024	103.235.302	(2.254.397)	147.118.493	248.099.398
Incremento (disminución) por cambios en criterios contables	-	-	-	-
Incremento (disminución) por correcciones de errores	-	-	-	-
Saldo Inicial	**103.235.302**	**(2.254.397)**	**147.118.493**	**248.099.398**
Cambios en patrimonio				
Resultado Integral				
Ganancia (pérdida)	-	-	15.401.612	15.401.612
Resultado integral	-	-	15.401.612	15.401.612
Dividendos (retiros de utilidades) (Nota 20.2)	-	-	(5.000.000)	(5.000.000)
Total de cambios en patrimonio	**-**	**-**	**10.401.612**	**10.401.612**
Saldo Final Ejercicio Actual 31/12/2024	**103.235.302**	**(2.254.397)**	**157.520.105**	**258.501.010**

ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
(En miles de pesos chilenos).

	Nota	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clase de cobros por actividades de operación:			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		73.278.642	69.372.709
Cobros procedentes de regalías, cuotas, comisiones y otros ingresos de actividades ordinarias		155.153	289.456
Clases de pagos:			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(12.756.713)	(14.543.657)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(5.575.574)	(4.578.238)
Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)		(26.940.707)	(22.613.805)
Otras entradas (salidas) de efectivo		(8.643.316)	(8.347.451)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		**19.517.485**	**19.579.014**
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Compra de propiedades, planta y equipo		(18.673.098)	(17.383.069)
Compra de otros activos a largo plazo			
Intereses recibidos		363.868	1.106.645
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		**(18.309.230)**	**(16.276.424)**
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Dividendos (retiros) pagados	20.2	(5.000.000)	(5.000.000)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	**(5.000.000)**	**(5.000.000)**	
Incremento neto (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	**(3.791.745)**	**(1.697.410)**	
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	1.326	417	
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		**(3.790.419)**	**(1.696.993)**
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	4	9.456.046	11.153.039
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**4**	**5.665.627**	**9.456.046**



ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO – METODO DIRECTO
Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
(En miles de pesos chilenos).

1. PRESENTACION Y ACTIVIDADES CORPORATIVAS

Empresa Portuaria San Antonio, Rol Único Tributario 61.960.100-9 es una empresa creada por la Ley N°19.542, sobre Modernización del Sector Portuario Estatal, publicada en el diario oficial el 19 de diciembre de 1997, en calidad de continuadora legal de la Empresa Portuaria de Chile, constituyendo una empresa 100% propiedad del Estado de Chile, dotada de patrimonio propio, de duración indefinida y relacionada con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Empresa Portuaria San Antonio de ahora en adelante "EPSA" es una empresa autónoma de chile que forma parte del sistema de empresas públicas SEP. La empresa se encarga de la administración, conservación y desarrollo de la actividad marítimo-portuaria de San Antonio y no participa en la propiedad de otras empresas filiales ni coligadas.

La Empresa inició sus actividades a partir del 31 de enero de 1998, fecha en la cual fue publicado en el Diario Oficial el Decreto Supremo N° 11 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de fecha 29 de enero de 1998, que completó la designación de su primer Directorio. El domicilio de la Empresa es Avenida Antonio Núñez de Fonseca N°1552, San Antonio.

La Empresa se encuentra inscrita en el registro de entidades informantes de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), bajo el N° 41 con fecha 9 de mayo de 2010.

De conformidad a lo dispuesto en la Ley N° 19.542, de Modernización Portuaria, Empresa Portuaria San Antonio es dueña y tiene la importante función de la fiscalización de los Contratos de Concesión del Terminal Sur, Terminal Norte, Costanera Espigón y QC Policarpo Toro. La información de los Consorcios adjudicados se muestra a continuación:

Con fecha 10 de noviembre de 1999, se suscribe el Contrato de Concesión entre Empresa Portuaria San Antonio y San Antonio Terminal Internacional S.A., la cual fue adjudicada mediante acuerdo tomado el 12 de agosto de 1999 en trigésima tercera sesión ordinaria de Directorio para el Terminal Sur. La sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Entidades Informantes (ley N°20.382) de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), con el N°231 de fecha 14 de septiembre de 2010 y su composición accionaria es la siguiente:

Accionistas	diciembre 2025	
	N°Accs.	%
SSA Holding Internacional Chile Ltda.	860	50,00
Hanseatic Global Terminals Latin America S.A.	860	50,00
Total	**1.720**	**100,00**

Con fecha 12 de noviembre de 1999, se suscribe el Contrato de Concesión entre Empresa Portuaria San Antonio y Puerto Panul S.A., la cual fue adjudicada mediante acuerdo tomado el 12 de agosto de 1999 en trigésima tercera sesión ordinaria de Directorio para el Terminal Norte. La sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Entidades Informantes (ley N°20.382) de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), con el N°75 de fecha 9 de mayo de 2010 y su composición accionaria es la siguiente:

Accionistas	diciembre 2025	
	N°Accs.	%
Marítima Valparaíso-Chile SpA.	490	49,00
Graneles de Chile S.A.	400	40,00
CHL Renta Alternativa II Fondo de Inversión Privado	110	11,00
Total	**1.000**	**100,00**

Con fecha 9 de agosto de 2011, se suscribe el Contrato de Concesión entre Empresa Portuaria San Antonio y Puerto Central S.A., actualmente DP World San Antonio S.A., la cual fue adjudicada mediante acuerdo tomado el 5 de mayo de 2011 en cuadragésima primera sesión extraordinaria de Directorio para el Terminal Costanera Espigón. La sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Entidades Informantes (ley N°20.382) de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), con el N° 251 de fecha 8 de noviembre de 2011 y su composición accionaria es la siguiente:

Accionistas	diciembre 2025	
	N°Accs.	%
DP World Chile S.A.	99.995.000	99,99
Portuaria Lirquén S.A.	5.000	0,01
Total	**100.000.000**	**100,00**

Con fecha 27 de agosto de 2020, se suscribe el Contrato de Concesión entre Empresa Portuaria San Antonio y QC Policarpo Toro S.A., la cual fue adjudicada mediante acuerdo tomado el 2 de julio de 2020 en sexagésima sesión extraordinaria de Directorio para el sector de Policarpo Toro. La sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Entidades Informantes (ley N°20.382) de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), con el N° 614 de fecha 4 de abril de 2022 y cuya composición accionaria es la siguiente:

Accionistas	diciembre 2025
	% Part. Capital
QC Terminales S.A.C.	99,99
Quimpac Corp. S.A.C.	0,01
Total	**100,00**

Las fechas de término de las concesiones mencionadas se representan en el siguiente cuadro:

Accionistas	diciembre 2025
	% Part. Capital
QC Terminales S.A.C.	99,99
Quimpac Corp. S.A.C.	0,01
Total	**100,00**

1.1 Objeto de la Empresa

El objeto de la empresa, establecido en el artículo 4º de la Ley Nº 19.542, es el siguiente: administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de San Antonio, así como de los bienes que posee a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste.

Puede, en consecuencia, efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en el terminal portuario. Asimismo, puede prestar servicios a terceros relacionados con su objeto.

La Empresa está facultada para realizar su objeto a través de terceros por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución de sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

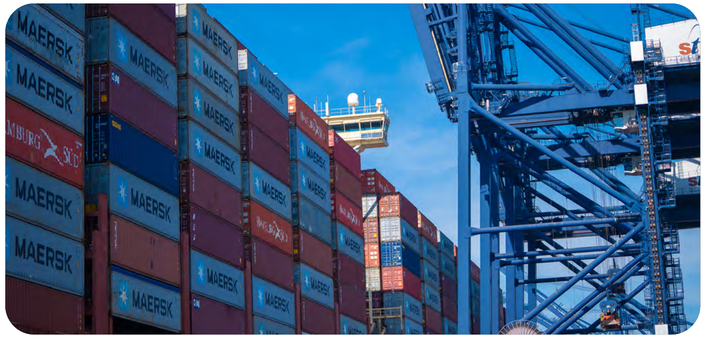
2.1 Principios contables

Estados Financieros

Los presentes estados financieros han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF o IFRS en su sigla en inglés) emitidas por el International Accounting Standards Board (IASB) y representan la adopción integral, explícita y sin reservas de la referida norma, estos fueron aprobados por su Directorio en sesión Nº652 de fecha 27 de marzo de 2026.

Estos Estados Financieros reflejan fielmente la situación financiera de Empresa Portuaria San Antonio al 31 de diciembre de 2025 y los resultados, cambios en el patrimonio neto y los flujos de efectivo por el ejercicio terminado a esa fecha.

Los estados de situación financiera anuales al 31 de diciembre de 2024 y los estados de resultados, de patrimonio neto y de flujos de efectivo por el



ejercicio terminado en esa fecha que se incluyen en los presentes estados financieros para efectos comparativos, también han sido preparados de acuerdo con NIIF, siendo los principios y criterios contables aplicados consistentes con los periodos en comparación.

2.2 Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas

Los señores directores toman conocimiento de los Estados Financieros de Empresa Portuaria San Antonio al 31 de diciembre de 2025 y se hacen responsables de que la información en ellos contenida, corresponde a la que consignan los Libros de Contabilidad de la Empresa, según las informaciones recibidas de las unidades pertinentes. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Las estimaciones que se han realizado en los presentes estados financieros han sido calculadas en base a la mejor información disponible en la fecha de emisión de dichos estados, pero es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en próximos períodos, lo que se haría de forma prospectiva, reconociendo los efectos del cambio de estimación en los correspondientes estados financieros futuros. Las principales estimaciones efectuadas son las siguientes:

- Valorización de activos para determinar existencia de deterioro de estos.
- Vidas útiles, valores razonables y valores residuales de propiedad, planta y equipos e intangibles.
- La probabilidad de ocurrencia y monto de los pasivos de monto incierto o contingentes.

3. CRITERIOS CONTABLES APLICADOS

Los principales criterios contables aplicados en la elaboración de los presentes estados financieros son los siguientes:

3.1 Periodo contable

Los estados financieros cubren los siguientes periodos:

Estados de Situación Financiera:	Al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
Estados de Resultados Integrales por Naturaleza:	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
Estados de Cambios en el Patrimonio Neto:	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
Estados de Flujos de Efectivos-Método Directo:	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024

.

3.2 Moneda Funcional

La moneda funcional de la Empresa es el peso chileno, la cual ha sido determinada según los procedimientos descritos en la NIC 21. La moneda de presentación no difiere de la moneda funcional. Su grado de redondeo es al nivel de miles de pesos chilenos (M$). Adicionalmente, se mantiene vigente lo informado con fecha 28 de enero de 2010, mediante acuerdo Nº1.581, el Consejo del SEP, confirmó lo antes indicado, instruyendo a las Empresas Portuarias a utilizar el peso chileno como su moneda funcional.

3.3 Modelo de presentación de Estados Financieros

Los presentes estados financieros comprenden los siguientes estados:

- Estados de Situación Financiera Clasificados
- Estados de Resultados por Naturaleza
- Estados de Resultados Integrales
- Estados de Cambios en el Patrimonio neto
- Estados de Flujos de Efectivo - Método Directo
- Notas a los Estados Financieros

3.4 Efectivo y Equivalentes al Efectivo

El efectivo y equivalentes al efectivo reconocido en los estados financieros comprende los saldos bancarios y las inversiones en depósito a plazo que califiquen como equivalente al efectivo conforme a NIC 7.

3.5 Propiedades, planta y equipos

Los bienes de Propiedades, planta y equipos corresponden a bienes de uso propio en la prestación de los servicios y para uso administrativo en actividades de apoyo a la gestión de negocios. Son medidos al costo de adquisición, menos depreciación acumulada y pérdidas por deterioro de valor. Así como también los aportes de infraestructura detallados en Nota 3.6.
El costo de adquisición incluye aquellos atribuidos directamente a la adquisición del activo y cualquier otro costo directamente atribuible a que el activo este apto para trabajar, incluyendo los costos de desmantelar y remover los ítems y de restaurar el lugar donde están ubicados. En forma posterior a la adquisición, sólo se capitalizarán aquellos desembolsos incurridos que aumenten la vida útil del bien o su capacidad económica o productiva.

Los componentes o partes significativas de un ítem de propiedades, planta y equipo que poseen vidas útiles distintas, que sea probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos del activo fluyan a la Empresa y su costo pueda determinarse fiablemente, son registrados como ítems separados dentro del auxiliar de Propiedades, planta y equipos.

Los costos incurridos en mantenciones mayores son reconocidos como Propiedades, planta y equipos cuando éstos cumplen con los requisitos definidos en NIC 16. Estos activos son amortizados linealmente con cargo a resultados, en el período restante hasta la próxima mantención mayor programada. Los desembolsos derivados del mantenimiento periódico de los activos de Propiedades, planta y equipos se registran con cargo a resultados en el período que se incurren.

La Empresa ha determinado valores residuales a algunos bienes de Propiedades, planta y equipos en base a una estimación confiable de este valor al final de su vida útil.

La depreciación es reconocida con cargo a resultados en base lineal sobre las vidas útiles, expresadas en años, de cada componente de un ítem de Propiedades, planta y equipo.

Las estimaciones de vidas útiles y valores residuales son revisadas al menos anualmente. A continuación, se presenta una descripción de las estimaciones de vidas útiles para los rubros de Propiedades, planta y equipos:

VIDAS ÚTILES	INTERVALO DE VIDAS ÚTILES (MESES)			
	31-12-2025		31-12-2024	
	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo
Edificios	60	845	60	845
Planta y equipo	96	456	96	456
Equipamiento de TI	12	151	12	151
Obras de Infraest. y Const. Portuarias	12	1.080	12	1.080
Vehículos de motor	60	84	60	84
Otras propiedades	3	845	3	845

3.6 Aportes de Infraestructura

Empresa Portuaria San Antonio cuenta con activos cedidos en concesión que han incorporado mejoras por parte de los operadores (para el propósito del acuerdo de concesión de servicios). Los activos que serán recibidos al término de la concesión, como aportes de infraestructura, se encuentran asociados a los contratos de concesión y son registrados a través del reconocimiento de un activo por Acuerdo de Concesión (Propiedades, planta y equipos) contra cuentas de Otros pasivos financieros no corriente y Otros pasivos no financieros corriente y no corriente.

La Empresa reconoce un activo de concesión de servicio cuando se cumple copulativamente lo siguiente:

• Los activos que el concesionario construye, desarrolla o adquiere de un tercero, están destinados para los fines del acuerdo de concesión de servicios.

• El cedente tiene acceso a los activos destinados a la concesión de los servicios.

• Los activos existentes del cedente han tenido mejoras por parte del operador para el propósito del acuerdo de concesión de servicio.

• El cedente controla o regula los servicios que debe proporcionar el operador del activo destinado a prestar los servicios concesionados.

• El cedente controla la propiedad, a través del derecho de uso o participación residual al término del contrato, mediante el pago en efectivo o disminución de algún pago del contrato.

3.7 Intangibles

En este rubro se registran activos no monetarios identificables sin apariencia física que se generen de una transacción comercial o de una combinación de negocios. Sólo se reconocen contablemente aquellos cuyo costo puede estimarse de manera razonablemente objetiva y para los que se estima probable obtener en el futuro beneficios económicos.

Los activos intangibles se reconocen inicialmente por su costo de adquisición o producción y, posteriormente, se valoran a su costo menos, según proceda, su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

La amortización será reconocida con cargo a resultados en base al método de amortización lineal según la vida útil estimada de cada uno de los activos intangibles, desde la fecha en que se encuentre disponibles para su uso.

Las estimaciones de vidas útiles podrán ser revisadas anualmente.

A continuación, se presenta una descripción de las estimaciones de vidas útiles para los activos intangibles en el caso de requerirse.

VIDAS ÚTILES	INTERVALO DE VIDAS ÚTILES (MESES)			
	31/12/2025		31/12/2024	
	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo
Programas informáticos	36	72	36	72

3.8 Activos por Derecho de Uso

En este rubro se registran activos correspondientes a contratos de arrendamiento, según NIIF 16, cuando estos transmiten el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo, evaluando si a lo largo de todo el periodo de uso, se tiene:

• El derecho a obtener sustancialmente todos los beneficios económicos del uso del activo identificado
• El derecho a decidir el uso del activo identificado.

Si se tiene el derecho de controlar el uso de un activo identificado durante sólo una parte del plazo del contrato, dicho contrato contiene un arrendamiento por esa parte del plazo. Su amortización es lineal en concordancia al plazo del respectivo contrato.

3.9 Deterioro de los Activos

Al cierre de cada estado financiero anual, o cuando se estime necesario, se analiza el valor de los activos para determinar si existe algún indicio, tanto interno como externo, de que los activos han sufrido pérdida de valor.

En caso de que exista algún indicio de pérdida de valor (deterioro), se realiza una estimación del importe recuperable de dicho activo para determinar, en su caso, el monto del castigo necesario. Si se trata de activos no identificables que no generan flujos de caja de forma independiente, se estima la recuperabilidad de la Unidad Generadora de Efectivo a la que el activo pertenece.

El importe recuperable es el valor mayor entre el valor razonable menos el costo de venta y el valor de uso del activo. Al evaluar el valor de uso, los flujos futuros de efectivo estimados se descuentan a su valor actual utilizando la tasa interés de descuento efectiva, empleada para evaluaciones financieras de activos similares.

En el caso de que el importe recuperable sea inferior al valor neto en libros del activo, se registra la correspondiente pérdida por deterioro por la diferencia, con cargo a resultado del período.

Las pérdidas por deterioro reconocidas en períodos anteriores son evaluadas en cada cierre anual, con el objeto de determinar cualquier indicio de que la pérdida haya disminuido a haya desaparecido en cuyo caso la pérdida es revertida o desreconocidas.

3.10 Activos financieros

La NIIF 9 remplaza las disposiciones de la NIC 39 relacionada con el reconocimiento, clasificación y medición de activos y pasivos financieros, baja de instrumento financieros, deterioro de activos financieros y contabilidad de coberturas.

La adopción de la NIIF 9 Instrumentos financieros, dio como resultado cambios en las políticas contables que no tuvieron impacto en los estados financieros.

i) Clasificación y medición

La Administración de la empresa evaluó qué modelos de negocio aplicar para los activos financieros mantenidos por la empresa y ha clasificado sus instrumentos financieros en las categorías apropiadas de acuerdo con la NIIF 9.

3.10.1Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

La Empresa clasifica sus activos financieros dentro de esta categoría cuando el objetivo de las inversiones realizadas es obtener rentabilidad

a corto plazo dada la variación de los precios de mercado. El valor del activo se registra como activo corriente. Estos activos se valorizan a valor razonable, y la variación de éstos se registra en el Estado de resultados por naturaleza según sea un aumento de valor (utilidad) o como una disminución de valor (pérdida).

El valor razonable de los activos se determina de la siguiente manera:

i) Para aquellos instrumentos que se transan en el mercado activo y que no son considerados como equivalentes de efectivo, el valor está dado por el precio de mercado.

ii) En otros casos, de ser necesario, cuando los instrumentos financieros son únicos y no tienen cotización en un mercado activo, se recurre a modelos de valoración, tomando los inputs de mercado coherentes para el cálculo del valor, es el caso de los instrumentos derivados.

3.10.2 Deudores comerciales y cuentas por cobrar

Corresponden a las deudas comerciales de cobros fijos y determinables de la Empresa que no se cotizan en mercados activos. Luego de la medición inicial, los deudores comerciales y cuentas por cobrar son registrados a costo amortizado usando el método de interés efectivo menos cualquier estimación por deterioro. Las utilidades y pérdidas son reconocidas en el estado de resultados cuando los deudores comerciales y cuentas por cobrar son reversados o deteriorados.

Empresa Portuaria San Antonio aplica el enfoque simplificado de la NIIF 9 para medir las pérdidas crediticias esperadas, el cual utiliza una estimación de pérdida esperada sobre la vida del instrumento para todas las cuentas por cobrar y activos por contrato.

Empresa Portuaria San Antonio revisó su metodología de deterioro de acuerdo con la NIIF 9 para cada una de estas clases de activos, llegando a la conclusión que estos no tienen un impacto significativo para ella.

3.11 Pasivos financieros

3.11.1 Pasivos financieros corrientes y no corrientes

En este rubro se registran las obligaciones adquiridas a través de contratos de arrendamiento según NIIF 16. Su contrapartida se reconoce según criterio contable 3.8.

3.11.2 Acreedores Comerciales y Otras cuentas por pagar

Se incluyen en este rubro los importes pendientes de pago por compras comerciales y gastos relacionados, los que se registran a su valor nominal. Dichas partidas no se encuentran afectas a intereses. Adicionalmente, incorpora la obligación de retiro o traspaso de utilidades definido por el Ministerio de Hacienda.

3.11.3 Otros pasivos financieros no corrientes

Dentro del rubro otros pasivos financieros no corrientes, se registra el valor residual de los aportes de infraestructura de concesionarios correspondientes a las obligaciones derivadas de los contratos de concesión que la Empresa deberá pagar al término de la misma. Estas obligaciones corresponden al valor residual de las obras denominadas aportes de infraestructura de concesionarios que se construyeron en el área de concesión. Estos pasivos han sido registrados al valor presente de las obligaciones.

3.11.4 Otros pasivos no financieros corrientes y no corrientes

Dentro de este rubro se registran los ingresos percibidos por adelantado por los pagos efectuados a inicio del contrato de concesión (Up-Front) por los concesionarios, en virtud de los términos de dichos contratos y sus respectivas modificaciones. Estos pagos se están amortizando con abono a Ingresos de actividades ordinarias, en el plazo de duración de dichas concesiones.

Adicionalmente, se presenta en este rubro el ingreso diferido generado por el registro de los cánones mínimos garantizados, que se amortizarán en el plazo de las correspondientes concesiones, una vez percibidos dichos ingresos mínimos.

Se integran además Ingresos diferidos por Aportes de Infraestructura de concesionarios producto del reconocimiento de los activos construidos por los concesionarios los que serán amortizados de acuerdo con la vida útil del período restante de la concesión reconocidos contra “Otros pasivos no financieros, corrientes y no corrientes”.

3.12 Provisiones

Una provisión se reconoce cuando se tiene un beneficio u obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un suceso pasado; es probable que exista un ingreso o una salida de recursos que incorpore beneficios económicos futuros por pagar tal obligación o recibir dicho beneficio y se pueda realizar una estimación fiable del monto.

Las provisiones se reversan contra resultados cuando sea menor la posibilidad de ocurrencia que exista una salida o entrada de recursos para tal obligación o beneficio.

3.13 Beneficios a los empleados

La Empresa reconoce un gasto por vacaciones del personal mediante el método del devengo. Las Indemnizaciones por años de servicio corrientes son registradas a su valor nominal.

Los bonos de desempeño del personal y de gestión del Directorio son registrados sobre base devengada.

3.14 Impuesto a las ganancias e Impuestos diferidos

El resultado por Impuesto a las ganancias (o Impuesto a la renta) está compuesto por los Impuestos corrientes y los Impuestos diferidos. El resultado por Impuesto a las ganancias es reconocido en resultados del año, excepto en el caso que esté relacionado con ítems reconocidos directamente en el Patrimonio.

El resultado por Impuesto corriente de la Empresa resulta de la aplicación de la tasa de impuesto a la renta sobre la base imponible del período, determinada de acuerdo con lo establecido en la Ley de Impuesto a la Renta (DL 824) y en el DL 2.398 del año 1978 (tasa adicional del 40%) y sus modificaciones correspondientes.

La Empresa registra los impuestos diferidos por todas las diferencias temporarias generadas a partir del cálculo de la renta líquida de primera categoría generadas a partir de la base contable y tributaria de los activos, pasivos y patrimonio. Los activos y pasivos por impuestos diferidos son reconocidos de acuerdo con lo establecido en NIC 12 "Impuesto a las Ganancias".

Los impuestos diferidos son medidos considerando las tasas impositivas que se espera aplicar a las diferencias temporales cuando sean reversadas, basándose en las leyes que han sido o están a punto de ser aprobadas a la fecha de cierre de cada estado financiero.

3.15 Ingresos ordinarios y costos de explotación

Los ingresos derivados de los contratos de concesión de los frentes de atraque son reconocidos en base devengada, bajo el método lineal durante el plazo de la concesión.

Los ingresos por servicios portuarios son reconocidos en la medida que sea probable que los beneficios económicos fluyan a la Empresa y los ingresos puedan ser confiablemente medidos, y se reconocerán en resultados considerando el grado de realización de la prestación a la fecha de cierre siempre y cuando el resultado de la misma puede ser estimado con fiabilidad.

Cuando los resultados de los servicios prestados no se pueden estimar con suficiente fiabilidad, los ingresos se reconocerán sólo en la medida que los gastos efectuados puedan ser recuperables.

Los ingresos ordinarios y costos de explotación provenientes de otros servicios relacionados con las operaciones de la Empresa son reconocidos en resultados sobre base devengada.

Ingresos por el registro de aporte de infraestructura que EPSA recibirá al finalizar las concesiones, son amortizados según el plazo de cada contrato.

3.16 Otros activos financieros, Corrientes y No corrientes

Corresponde a las cuentas por cobrar que mantiene Empresa Portuaria San Antonio con los Concesionarios San Antonio Terminal Internacional S.A., DP World San Antonio S.A. y Puerto Panul S.A., por los cánones mínimos fijos que debe pagar durante todo el período de la concesión. Estos cánones son reconocidos al costo amortizado utilizando una tasa de interés considerando la información del Banco Central y se registran contra un ingreso diferido por el mismo monto.

3.17 Otros activos no financieros, Corrientes y No corrientes

Los costos asociados a los procesos de concesión de los frentes de atraque Molo Sur y Terminal Norte del año 1999, fueron activados, y desde el inicio de la concesión (enero de 2000), han sido amortizados linealmente con cargo a resultados durante el plazo de las respectivas concesiones (20 y 30 años).

También se presentan en este rubro, los desembolsos asociados al proyecto denominado Puerto Exterior del Puerto San Antonio, los que formarán parte integrante del rubro Propiedades, planta y equipo una vez finalice su etapa de construcción.

Además, se registran aquellos proyectos tecnológicos, que una vez finalizados, formarán parte integrante del rubro intangibles.

3.18 Moneda extranjera

Las transacciones en moneda extranjera (definidas como aquellas distintas a la moneda funcional de la Empresa) son convertidas a la moneda funcional de acuerdo con el tipo de cambio vigente a la fecha en que se efectúan las transacciones.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional aplicando el tipo de cambio existente al cierre de cada ejercicio, mientras que los no monetarios valorados a su costo histórico, se convierten aplicando los tipos de cambio vigente en la fecha en la que tuvo lugar la transacción.

Las diferencias en moneda extranjera que surjan durante la conversión serán reconocidas en resultados, excepto en el caso de diferencias que surjan en la conversión de instrumentos de capital disponibles para la venta, pasivos financieros designados como una cobertura de una inversión neta en el extranjero, o coberturas de flujos de efectivo calificadas, las que serán reconocidas directamente en el patrimonio.

Los tipos de cambio aplicados por la Empresa al cierre de los ejercicios que se indican son los siguientes:

	31/12/2025	31/12/2024
Dólar estadounidense	907,13	996,46

3.19 Resultados por unidades de reajuste

Los activos y pasivos controlados en Unidades de Fomento han sido convertidos en pesos al equivalente de dicha unidad a la fecha de cierre de los estados financieros, imputándose los reajustes al rubro resultados por unidades de reajustes del estado de resultados.

El valor de la Unidad de Fomento aplicados por la Empresa al cierre de los ejercicios que se indican son los siguientes:

	31/12/2025	31/12/2024
Unidad de Fomento	39.727,96	38.416,69

3.20 Estado de flujos de efectivo

El estado de flujos informa los movimientos de caja realizados durante cada ejercicio, determinados por el método directo. En estos estados de flujos de efectivo se utilizan los siguientes conceptos:

i) Actividades de operación

Son las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos ordinarios de la Empresa, así como otras actividades que no puedan ser calificadas como de inversión o financiamiento.

ii) Actividades de inversión

Son las actividades de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos no corrientes y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.

iii) Actividades de financiamiento

Son las actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos de carácter financiero.

3.21 Clasificación de los saldos en corrientes y no corrientes

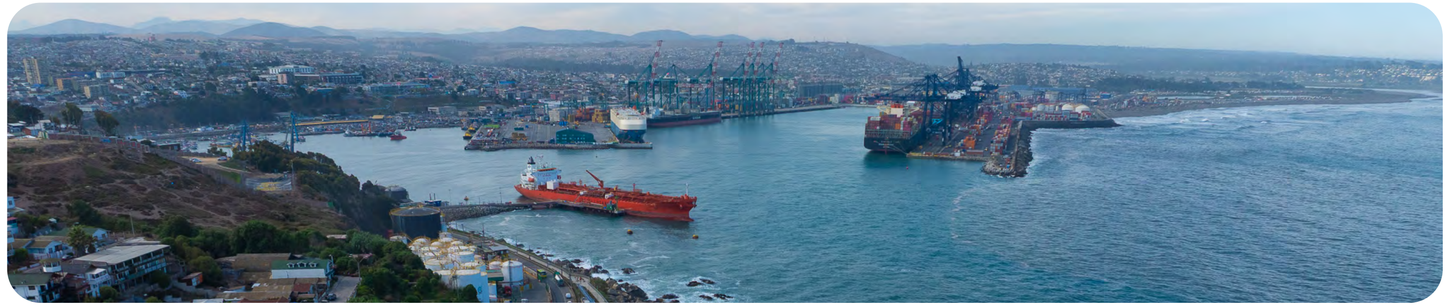
En el estado de situación financiera los saldos se clasifican en función de sus vencimientos, esto es, como corrientes aquellos con vencimiento igual o inferior a doce meses y como no corrientes, los de vencimiento superior a dicho período.

3.22 Cambios en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)

3.22.1 Las siguientes Enmiendas a NIIF han sido adoptadas en estos estados financieros

Enmiendas a NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
Falta de Intercambiabilidad (enmiendas a NIC 21 y NIIF 1), esta modificación afecta a una entidad que tiene una transacción u operación en una moneda extranjera que no es convertible en otra moneda para un propósito específico a la fecha de medición. Una moneda es convertible en otra cuando existe la posibilidad de obtener la otra moneda (con un retraso administrativo normal), y la transacción se lleva a cabo a través de un mercado o mecanismo de convertibilidad que crea derechos y obligaciones exigibles. La presente modificación establece los lineamientos a seguir, para determinar el tipo de cambio a utilizar en situaciones de ausencia de convertibilidad como la mencionada. Se permite la adopción anticipada. Emisión: Agosto 2023	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2025. Se permite la aplicación anticipada.

La aplicación de estas Enmiendas no ha tenido un efecto significativo en los montos reportados en estos estados financieros, sin embargo, podrían afectar la contabilización de futuras transacciones o acuerdos.



3.22.2 Las siguientes Enmiendas a NIIF han sido emitidas pero su fecha de aplicación aún no está vigente

Enmiendas a NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
Modificación a NIIF 9 y NIIF 7 - Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros. Publicada en mayo de 2024, está modificación busca: (a) aclarar los requisitos para el momento de reconocimiento y baja en cuentas de algunos activos y pasivos financieros, con una nueva excepción para algunos pasivos financieros liquidados a través de un sistema de transferencia electrónica de efectivo; (b) aclarar y agregar más orientación para evaluar si un activo financiero cumple con el criterio únicamente pago de principal e intereses (SPPI); (c) agregar nuevas revelaciones para ciertos instrumentos con términos contractuales que pueden cambiar los flujos de efectivo (como algunos instrumentos con características vinculadas al logro de objetivos ambientales, sociales y de gobernanza (ESG)); y (d) realizar actualizaciones de las revelaciones de los instrumentos de patrimonio designados a valor razonable con cambios en otro resultado integral (FVOCI). Emisión: Mayo 2024.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2026. Se permite la aplicación anticipada.
NIIF 9 Medición inicial de cuentas por cobrar comerciales - Las enmiendas del IASB eliminan el conflicto entre la NIIF 9 y la NIIF 15 respecto al importe al que se mide inicialmente una cuenta por cobrar comercial. Según la NIIF 15, una cuenta por cobrar comercial puede reconocerse por un importe distinto al precio de la transacción (por ejemplo, cuando el precio es variable). Por el contrario, la NIIF 9 exige que las empresas midan inicialmente las cuentas por cobrar comerciales sin un componente financiero significativo al precio de la transacción. El IASB ha modificado la NIIF 9 para requerir que las empresas midan inicialmente una cuenta por cobrar comercial sin un componente financiero significativo por el importe determinado al aplicar la NIIF 15.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2026. Se permite la aplicación anticipada.
NIIF 9 Baja en cuenta de Arrendamientos - Si un pasivo por arrendamiento se da de baja, esta baja se contabiliza según la NIIF 9. Sin embargo, cuando un pasivo por arrendamiento se modifica, el cambio se registra conforme a la NIIF 16, Arrendamientos. La enmienda del IASB establece que, cuando los pasivos por arrendamiento se dan de baja según la NIIF 9, la diferencia entre el valor en libros y la contraprestación pagada se reconoce en el resultado del ejercicio. No obstante, la enmienda no aborda cómo distinguir entre la baja y la modificación de un pasivo por arrendamiento. El IASB ha señalado que podría considerar este tema en un proyecto futuro.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2026. Se permite la aplicación anticipada.
NIIF 18 Presentación y revelación en estados financieros. Esta es la nueva norma sobre presentación y revelación en los estados financieros, con un enfoque en actualizaciones del estado de resultados. Los nuevos conceptos clave introducidos en la NIIF 18 se relacionan con: • la estructura del estado de resultados; • revelaciones requeridas en los estados financieros para ciertas medidas de desempeño de pérdidas o ganancias que se informan fuera de los estados financieros de una entidad (es decir, medidas de desempeño definidas por la administración); y • Principios mejorados sobre agregación y desagregación que se aplican a los estados financieros principales y a las notas en general. Emisión: Abril 2024	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2027.
NIIF 19 Subsidiarias que no son de interés público: Revelaciones. Esta nueva norma funciona junto con otras Normas de Contabilidad NIIF. Una subsidiaria elegible aplica los requisitos de otras Normas de Contabilidad NIIF, excepto los requisitos de divulgación, y en su lugar aplica los requisitos de divulgación reducidos de la NIIF 19. Los requisitos de divulgación reducidos de la NIIF 19 equilibran las necesidades de información de los usuarios de los estados financieros de las subsidiarias elegibles con ahorros de costos para los preparadores. La NIIF 19 es una norma voluntaria para subsidiarias elegibles. Una filial es elegible si: • no tiene responsabilidad pública; y • tiene una matriz última o intermedia que produce estados financieros consolidados disponibles para uso público que cumplen con las Normas de Contabilidad NIIF. Emisión: Mayo 2024	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2027.

Nota a los Estados Financieros
(En miles de pesos chilenos)

Enmiendas a NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF 9 Instrumentos financieros, Contratos que hacen referencia a electricidad dependiente de la naturaleza: • Se modifican los requisitos de uso propio de la NIIF 9 para incluir los factores que una entidad debe considerar al aplicar la NIIF 9 .2.4 a los contratos para comprar y recibir la entrega de electricidad renovable para los cuales la fuente de producción de la electricidad depende de la naturaleza; y • Se modifican los requisitos de contabilidad de cobertura de la NIIF 9 para permitir que una entidad que utilice un contrato de electricidad renovable dependiente de la naturaleza con características específicas como instrumento de cobertura: o designe un volumen variable de transacciones de electricidad previstas como la partida cubierta si se cumplen los criterios especificados; y o mida la partida cubierta utilizando los mismos supuestos de volumen que los utilizados para el instrumento de cobertura. **Modificaciones a la NIIF 7 Instrumentos financieros: Información a revelar y a la NIIF 19 Subsidiarias sin obligación pública de rendir cuentas: Información a revelar** IASB modifica la NIIF 7 y la NIIF 19 para introducir requisitos de revelación sobre los contratos de electricidad dependiente de la naturaleza con características específicas. Emisión Diciembre 2024.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2026. Se permite la aplicación anticipada.
Mejoras anuales a las normas NIIF – Volumen 11. Las siguientes mejoras se publicaron en julio de 2024: • NIIF 1 Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera. Fueron mejoradas algunas referencias cruzadas a NIIF 9 indicadas en párrafos B5-B6 con relación a la excepción de aplicación retrospectiva en contabilidad de coberturas. • NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar. En relación a las revelaciones sobre resultados provenientes por baja de activos financieros donde exista involucración continua, se incorpora una referencia a NIIF13 con el objetivo de revelar si existen inputs no observables significativos que impactaron el valor razonable, y por ende, parte del resultado de la baja. • NIIF 9 Instrumentos financieros. Fue enmendada una referencia sobre la medición inicial de las cuentas por cobrar eliminando el concepto de precio de la transacción. • NIIF 10 Estados Financieros Consolidados. Se incorporan algunas mejoras en la descripción de la evaluación de control cuando existen “agentes de facto”. • NIC 7 Estado de flujos de efectivo. Fue enmendada una referencia en el párrafo 37 en relación al concepto de “método de participación” eliminando la referencia al “método del costo”.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2027. Se permite la aplicación anticipada.
Modificaciones a NIIF 19 Subsidiarias sin Obligación Pública de rendir cuentas: Información a Revelar. Las enmiendas cubren las normas contables NIIF nuevas o modificadas emitidas entre el 28 de febrero de 2021 y el 1 de mayo de 2024 que no se consideraron cuando se emitió por primera vez la NIIF 19. Emisión Agosto 2025.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2027. Se permite la aplicación anticipada.



Nota a los Estados Financieros
(En miles de pesos chilenos)

Enmiendas a NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
Venta o contribución de activos entre un Inversor y su Asociada o Negocio Conjunto (enmienda a NIIF 10 y NIC 28). Establecen que cuando la transacción involucra un negocio (tanto cuando se encuentra en una filial o no) se reconoce toda la ganancia o pérdida generada. Se reconoce una ganancia o pérdida parcial cuando la transacción involucra activos que no constituyen un negocio, incluso cuando los activos se encuentran en una filial. Emisión: Diciembre 2015.	Disponible para adopción opcional. La fecha efectiva se ha diferido indefinidamente de acuerdo con modificaciones efectuadas en diciembre 2015.
Traducción a una moneda de presentación hiperinflacionaria (modificaciones a NIC 21). Las modificaciones aclaran cómo las empresas deben traducir los estados financieros de una moneda no hiperinflacionaria a una hiperinflacionaria. Las modificaciones son: 1. Cuando una entidad traduce importes de una moneda funcional que es la moneda de una economía no hiperinflacionaria a una moneda de presentación que es la moneda de una economía hiperinflacionaria, la entidad traduce esos importes, incluidos los importes comparativos, utilizando el tipo de cambio de cierre a la fecha del estado de situación financiera más reciente; 2. Cuando la moneda de presentación de la entidad deja de ser la moneda de una economía hiperinflacionaria y su moneda funcional continúa siendo la moneda de una economía no hiperinflacionaria, la entidad aplica prospectivamente (sin reexpresión de los importes comparativos) el método actualmente aplicable en la NIC 21 a tales situaciones; y 3. La entidad tendría que revelar que ha aplicado el método, incluida información financiera resumida sobre sus operaciones en el extranjero traducida aplicando el método de traducción propuesto; también tendría que revelar si la economía en cuestión dejó de ser hiperinflacionaria. Habiendo considerado los costos y beneficios esperados, el IASB también decidió incluir una excepción al método de traducción bajo el punto (1.) anterior para las entidades afectadas que aplican la NIC 29 y están obligadas a traducir los resultados y la posición financiera de una operación en el extranjero de acuerdo con las modificaciones. Emisión noviembre de 2025	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2027.
Modificaciones a los Ejemplos Ilustrativos sobre NIIF 7, NIIF 18, NIC 1, NIC 8, NIC 36 y NIC 37 – Revelaciones sobre Incertidumbres en los Estados Financieros. Estas modificaciones incluyen ejemplos que ilustran cómo una entidad aplica los requisitos de las Normas Internacionales de Información Financiera. para revelar los efectos de las incertidumbres en sus estados financieros. Los ejemplos no añaden ni modifican los requisitos de las Normas Internacionales de Información Financiera. y, por lo tanto, no existen requisitos de transición. En su lugar, estos ejemplos acompañarán a las respectivas Normas de Contabilidad NIIF a las que se relacionan. Emisión noviembre de 2025.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2027.

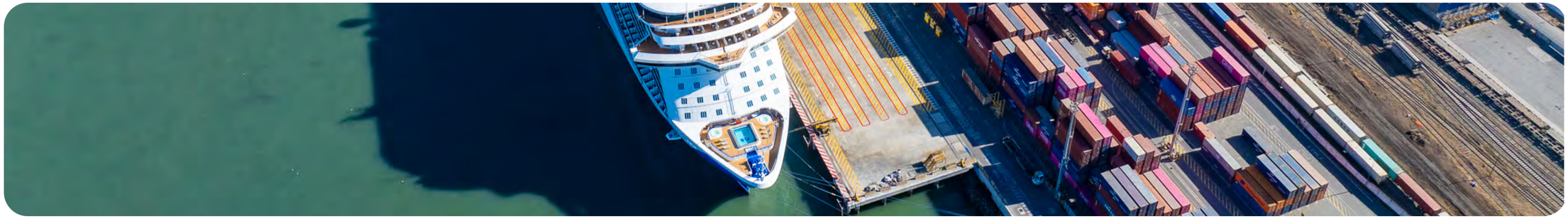


Nota a los Estados Financieros
(En miles de pesos chilenos)

Nuevas NIIF de Sostenibilidad	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF S1 Requerimientos Generales para la Información Financiera a Revelar relacionada con la Sostenibilidad. Junio 2023	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2024. Se permite adopción anticipada con la aplicación conjunta de la NIIF S2. De acuerdo con lo indicado por el Consejo Nacional del Colegio de Contadores de Chile, con fecha 18 de enero de 2024, se aprobó que esta norma será de aplicación voluntaria a partir del 1 de enero de 2024 y su adopción será a partir del 1 de enero de 2025. El regulador del mercado de valores chileno ha establecido el año 2026 como el año de primera aplicación de esta norma por parte de las entidades supervisadas por dicho regulador (CMF).
NIIF S2 Información a Revelar relacionada con el Clima. Junio 2023	Períodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2024. Se permite adopción anticipada con la aplicación conjunta de la NIIF S1. De acuerdo con lo indicado por el Consejo Nacional del Colegio de Contadores de Chile, con fecha 18 de enero de 2024, se aprobó que esta norma será de aplicación voluntaria a partir del 1 de enero de 2024 y su adopción será a partir del 1 de enero de 2025. El regulador del mercado de valores chileno ha establecido el año 2026 como el año de primera aplicación de esta norma por parte de las entidades supervisadas por dicho regulador (CMF).

Enmiendas a NIIF de Sostenibilidad	Fecha de aplicación obligatoria
Modificaciones a las normas de sostenibilidad (SASB) para mejorar su aplicabilidad internacional. El 19 de diciembre de 2023, el Consejo de Normas Internacionales de Sostenibilidad (ISSB) emitió modificaciones a los estándares del Consejo de Normas de Contabilidad de Sostenibilidad (SASB) para mejorar su aplicabilidad internacional. Con las modificaciones publicadas, el ISSB tiene la intención de hacer que los estándares SASB sean más aplicables internacionalmente y más independientes de principios contables generalmente aceptados. Las enmiendas eliminan y reemplazan referencias y definiciones específicas de jurisdicciones, sin alterar sustancialmente industrias, temas o métricas. Emisión Diciembre 2023.	Períodos anuales que comiencen en o después del 1 de enero de 2025. Se permite su aplicación anticipada.

La administración está evaluando el potencial impacto en la adopción de estos pronunciamientos contables emitidos aún no vigentes.



4. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

El efectivo y equivalentes al efectivo está compuesto de acuerdo con el siguiente detalle:

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Saldos en bancos	120.883	692.777
Depósitos a plazo	5.544.744	8.763.269
Totales	**5.665.627**	**9.456.046**

El efectivo y equivalentes al efectivo corresponden a saldos de dinero mantenidos en caja y en cuentas corrientes bancarias de Empresa Portuaria San Antonio. Los depósitos a plazo han sido tomados con instituciones bancarias, con vencimiento igual o menor de 90 días.

Tanto el efectivo en caja y los saldos de las cuentas corrientes bancarias son recursos disponibles y su valor de realización no difiere de sus valores libros.

La composición del efectivo y equivalentes al efectivo por monedas se detalla a continuación

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Efectivo y equivalentes al efectivo en $	5.645.056	9.452.562
Efectivo y equivalentes al efectivo en US$	20.571	3.484
Totales	**5.665.627**	**9.456.046**

Los depósitos a plazo han sido registrados a su valor inicial más la proporción de los intereses devengados al cierre de los ejercicios reportados, cuyo detalle es el siguiente:

	31/12/2025 M$			31/12/2024 M$		
Bancos	**Capital Inicial**	**Interés Devengado**	**Capital Final**	**Capital Inicial**	**Interés Devengado**	**Capital Final**
Banco de Crédito e Inversiones	1.663.200	222	1.663.422	2.802.000	411	2.802.411
Banco Estado	1.663.200	233	1.663.433	2.802.000	406	2.802.406
Banco Santander	1.663.200	217	1.663.417	934.000	131	934.131
Banco Security	554.400	72	554.472	2.224.000	321	2.224.321
Totales	5.544.000	744	5.544.744	8.762.000	1.269	8.763.269





5. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES

El detalle del rubro Otros activos financieros corriente y no corriente es el siguiente:

CORRIENTES	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Canon mínimo Concesionarios	6.786.792	7.413.463
Totales	**6.786.792**	**7.413.463**

NO CORRIENTES	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Canon mínimo Concesionarios	33.953.469	35.499.254
Totales	**33.953.469**	**35.499.254**

Corresponden a los cánones mínimos a percibir en el corto y largo plazo, conforme a los montos indicados en los contratos de concesión. Para el año 2025, los valores han sido descontados a una tasa del 4,99% al 31 de diciembre de 2025 y de 5,58% para el 31 de diciembre de 2024, considerando la información del Banco Central, respecto al bono del tesoro norteamericano para sus instrumentos a un plazo de similares características, y efectuada la conversión a pesos, al tipo de cambio del 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre 2024 respectivamente, de acuerdo con lo señalado en Nota de criterio contable 3.16 “Otros activos financieros, corrientes y no corrientes. La obligación respecto a estos activos se refleja en los “Otros pasivos no financieros, corrientes y no corrientes” (ver Nota 18.2).

6. OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES

El detalle del rubro Otros activos no financieros corriente y no corriente es el siguiente:

CORRIENTES	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Seguros pagados por anticipado (*)	225.625	1.387.013
Otros gastos pagados por anticipado (**)	56.728	5.082.295
Costos de concesión	21.346	21.346
Totales	**303.699**	**6.490.654**

(*) Corresponde principalmente a la póliza por bienes portuarios registrada desde el 31/08/2024, cuya vigencia es de 18 meses con amortización lineal, hasta el 28/02/2026, por un monto de UF 75.502,17.

(**) La principal variación se debe a que en 2024 se registró el pago anticipado a la Inmobiliaria los Laureles por la compra del terreno del Proyecto Antepuerto San Antonio Transitorio - ASAT, cuya propiedad fue traspasada con la inscripción en el Conservador de Bienes Raíces de San Antonio de acuerdo con lo indicado en Nota 11 Activo por derechos de uso.

NO CORRIENTES	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Costo de concesión Panul	64.039	85.385
Proyecto Puerto Exterior (1)	46.998.629	41.170.742
Proyectos Sistemas en Proceso (2)	2.079.957	1.178.299
Totales	**49.142.625**	**42.434.426**

(1) El saldo de esta cuenta refleja los desembolsos asociados al proyecto de Puerto Exterior del Puerto San Antonio de acuerdo con los estudios y asesorías realizadas para la posterior ejecución del Proyecto.

En el año presupuestario 2025, EPSA para el proyecto PE San Antonio en su etapa de factibilidad, tiene vigente en el Sistema Nacional de Inversiones (SIN) la ficha IDI: código BIP 40011994-0 “Ampliación P.E. en San Antonio, Impacto Ambiental”. La cual se mantiene desde el 2019.

(2) El saldo de esta cuenta corresponde a los proyectos tecnológicos que desarrolla la empresa, el principal que podemos mencionar es Port Community System (PCS).

7. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

La composición del saldo que se presenta en los estados de situación financiera al cierre de cada ejercicio se detalla a continuación:

VALOR NETO	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Deudores por servicios operacionales (1)	3.119.898	3.281.422
Deudores por concesiones portuarias (2)	5.636.453	5.875.917
Garantias (3)	41.268	-
Estimacion deudores Incobrables	(191.271)	(183.152)
Deudores varios	32.245	31.227
Totales	**8.638.593**	**9.005.414**

(1) Los principales deudores por servicios operacionales de la Empresa son: CMA-CGM Chile S.A., Inchcape Shipping Services B V Chile Ltda, Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A.

(2) Los deudores por concesiones portuarias de la Empresa son: DP World San Antonio S.A., San Antonio Terminal Internacional S.A. y Puerto Panul S.A.

(3) El saldo corresponde a las garantías tomadas por EPSA en beneficio de terceros derivados de compromisos contractuales vigentes.

Los deudores por servicios operacionales corresponden a cuentas por cobrar a clientes por servicios portuarios prestados.

La política de cobranzas aplicada por la Empresa a estos clientes es a máximo 30 días, dependiendo de la modalidad del servicio prestado.

La antigüedad de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar se detalla a continuación:

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Deudores no vencidos	8.623.731	8.111.177
Deudores 31 a 60 días de vencidos	4.692	873.060
Deudores 61 a 90 días de vencidos	4.238	4.692
Deudores sobre 91 días de vencidos (1)	197.203	199.637
Estimacion deudores Incobrables	(191.271)	(183.152)
Totales	**8.638.593**	**9.005.414**

(1) El saldo referido corresponde principalmente a cuentas por cobrar relacionadas con tarifas del paseo Bellamar, así como al saldo de las tarifas de uso de recursos no programados. Cabe señalar que esta última tarifa fue eliminada a partir del 1 de febrero de 2025, conforme a acuerdo del Directorio.



8. SALDOS Y TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

La Empresa Portuaria San Antonio es de propiedad del Fisco de Chile en un 100%. Las transacciones entre la Empresa y sus entidades relacionadas corresponden a operaciones habituales en cuanto a su objeto social y condiciones. Los saldos pendientes al cierre del ejercicio no se encuentran garantizados, se liquidan periódicamente y no existen partidas de dudoso cobro que ameriten cálculo de deterioro.

8.1 Cuentas por cobrar entidades relacionadas

Al cierre de cada ejercicio informado no existen cuentas por cobrar a entidades relacionadas.

8.2 Cuentas por pagar entidades relacionadas

Al cierre de cada ejercicio informado no existen cuentas por pagar a entidades relacionadas.

8.3 Transacciones más significativas y sus efectos en resultados

Durante cada ejercicio informado no existen transacciones significativas con entidades relacionadas.

8.4 Información sobre directorio y personal clave de la gerencia

a) Directorio

Empresa Portuaria San Antonio es administrada por un Directorio compuesto por cinco miembros, elegidos por el Presidente de la República, los cuales permanecen por un período de tres años en sus funciones, pudiendo ser reelegidos.

Además, forma parte de este Directorio un Representante de los Trabajadores, elegido por votación con una duración en el cargo de 3 años, pudiendo ser reelegido sólo una vez.

El Directorio en funciones al 31 de diciembre de 2025 fue designado por el Consejo Directivo del SEP a través de Oficio N°143, de 20 de mayo de 2022, Res.Ex. N°81 del 11 de octubre de 2023, Oficio N°255 de 31 de julio de 2024 y Oficio N°368, de 31 de diciembre de 2025, en el que participa un representante elegido por los trabajadores, quien a la fecha es Óscar Vásquez Miranda. El directorio designado es representado por las siguientes personas:

Directores al 31 de diciembre 2025	Cargo
Eduardo Abedrapo Bustos	Presidente
Renato Silva Becerra	Vicepresidente
Paola Tapia Salas	Directora
Alejandra Gallegos Montandón	Directora
Verónica Bilbao Solar	Directora

b) Retribución del Directorio

Los integrantes del Directorio de Empresa Portuaria San Antonio perciben mensualmente una dieta en pesos equivalentes a ocho Unidades Tributarias Mensuales por cada sesión a que asistan, con un máximo de dieciséis Unidades Tributarias Mensuales. El presidente percibe igual dieta aumentada en un 100%.

Sin perjuicio de lo anterior, a excepción del Representante de los Trabajadores, los directores podrán, además, percibir ingresos asociados al cumplimiento de metas establecidas en el Plan de Gestión Anual, los que en ningún caso pueden exceder del 100% de su dieta anual. Al 31 de diciembre de 2025 existe una provisión por premios de gestión anual ascendente a M$79.556 (M$74.293 al 31 de diciembre de 2024).

A continuación, se detallan las retribuciones devengadas del Directorio por los años 2025 y 2024:

Al 31 de diciembre de 2025	Cargo	Dieta M$	Participación M$	TOTAL M$
Eduardo Abedrapo Bustos	Presidente	26.358	25.297	51.655
Renato Silva Becerra	Vicepresidente	13.179	12.648	25.827
Verónica Bilbao Solar	Directora	13.179	12.648	25.827
Paola Alejandra Tapia Salas	Directora	13.179	5.270	18.449
Alejandra Gallegos Montandón	Directora	12.629	3.162	15.791
Ana María Montoya Squif	Directora	-	6.851	6.851
Alexis Michea Acevedo	Directora	-	6.851	6.851
Total		**78.524**	**72.727**	**151.251**

Al 31 de diciembre de 2024	Cargo	Dieta M$	Participación M$	TOTAL M$
Sally Bendersky Schachner	Expresidenta	-	15.486	15.486
Eduardo Abedrapo Bustos	Presidente	25.245	5.162	30.407
Renato Silva Becerra	Vicepresidente	12.623	10.324	22.947
Alexis Michea Acevedo	Director	6.771	10.324	17.095
Ana María Montoya Squif	Directora	6.771	10.324	17.095
Verónica Bilbao Solar	Directora	12.623	10.324	22.947
Paola Alejandra Tapia Salas	Directora	5.324	-	5.324
Alejandra Gallegos Montandón	Directora	3.208	-	3.208
Total		**72.565**	**61.944**	**134.509**

c) Garantías constituidas por la Empresa a favor de los directores

No existen garantías constituidas a favor de los Directores.

d) Retribución del personal clave de la gerencia

El personal clave de la Empresa al 31 de diciembre de 2025, conforme a lo definido en IAS 24, está compuesto por las siguientes personas:

Nombre	Cargo
Ramon Castañeda Ponce	Gerente General
Fernando Gajardo Vásquez	Gerente de Explotacion e Infraestructura
Rodrigo Urzúa Álvarez	Gerente de Planificación y Desarrollo
Daniel Ruz Araneda	Gerente de Puerto Exterior
María Cánaves Martínez	Gerente de Gestión y Desarrollo de Personas
Pablo Suckel Ayala	Fiscal

Las remuneraciones recibidas por el personal clave de la Empresa ascienden a M$1.122.036 para el periodo finalizado al 31 de diciembre de 2025, las cuales incluyen remuneraciones variables por M$79.535. Las remuneraciones recibidas por el ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2024 ascendieron a M$1.047.535, las cuales incluyen remuneraciones variables por M$46.438.

e) Planes de incentivo al personal clave de la gerencia

El personal clave de la gerencia tiene planes de incentivo basados en el cumplimiento de metas anuales aprobadas por el Directorio, al Plan de Gestión Anual aprobado por el Ministerio de Hacienda en conjunto con el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y a la evaluación del desempeño individual.

La retribución por recibir de este concepto comprende un rango entre cero y una remuneración bruta, ponderadas por el grado de cumplimiento de las variables señaladas en el párrafo anterior, las que deben ser ratificadas por el Directorio.

f) Otra información

La distribución del personal de la Empresa es la siguiente:

	31/12/2025 Número de Personas	31/12/2024 Número de Personas
Gerentes y Ejecutivos	17	18
Profesionales y Técnicos	66	61
Trabajadores	2	2

g) Garantías constituidas a favor del personal clave

No existen garantías constituidas a favor del personal clave de la gerencia.

9. ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA, NETO

El detalle de los activos intangibles que posee la Empresa se presenta a continuación:

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Clases de Activos Intangibles, Neto	-	-
Programas infomáticos, Neto	221.709	37.990
Total Activos Intangibles, Neto	**221.709**	**37.990**
Clases de Activos Intangibles, Bruto	-	-
Programas infomáticos, Bruto	350.275	120.977
Total Activos Intangibles, Bruto	**350.275**	**120.977**
Clases de Amortización Acumulada y Deterioro de Valor, Activos Intangibles	-	-
Amortización Acumulada y Deterioro de Valor, Programas informáticos	(128.566)	(82.987)
Total Amortización Acumulada y Deterioro de Valor, Activos Intangibles	**(128.566)**	**(82.987)**

El detalle de los intangibles por clase de vidas útiles es el siguiente::

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Clases de Activos Intangibles, Neto	-	-
Activos Intangibles de Vida Finita, Neto	221.709	37.990
Total Clases de Activos Intangibles, Neto	**221.709**	**37.990**

La variación de este rubro se debe principalmente a la activación del sistema contable (ERP) por un monto de M$183.719.

En los estados financieros al 31 de diciembre de 2025 no se conoce indicio o impacto significativo sobre estos activos que ameriten registros en base a cálculo de deterioro.

A continuación, se presenta el movimiento de cada ejercicio para los activos intangibles:

	Programas Informáticos M$	Total M$
Saldo inicial 01/01/2025	37.990	37.990
Adiciones	229.298	229.298
Amortización	(45.579)	(45.579)
Deterioro	-	-
Saldo final 31/12/2025	**221.709**	**221.709**
Saldo inicial 01/01/2024	46.501	46.501
Adiciones	9.622	9.622
Amortización	(18.133)	(18.133)
Deterioro	-	-
Saldo final 31/12/2024	**37.990**	**37.990**

10. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPOS, NETO

A continuación, se presenta el detalle de los saldos del rubro:

Activos	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Clases de Propiedades, Planta y Equipo, Neto		
Construcción en Curso, Neto	414.413	8.515.303
Terrenos, Neto	91.076.148	81.865.571
Edificios, Neto	4.446.630	4.526.841
Planta y Equipo, Neto	27.787	28.965
Equipamiento de TI, Neto	39.749	64.947
Obras de Infraest. y Const. Portuarias, Neto	247.563.149	237.245.147
Vehículos de Motor, Neto	102.053	117.029
Otras Propiedades, Planta y Equipo, Neto	137.478	161.521
Total Clases de Propiedades, Planta y Equipo, Neto	**343.807.407**	**332.525.324**



Activos	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Clases de Propiedades, Planta y Equipo, Bruto		
Construcción en Curso, Bruto	414.413	8.515.303
Terrenos, Bruto	91.076.148	81.865.571
Edificios, Bruto	5.213.624	5.202.480
Planta y Equipo, Bruto	233.786	233.785
Equipamiento de TI, Bruto	258.919	283.868
Obras de Infraest. y Const. Portuarias, Bruto	354.139.391	332.996.212
Vehículos de Motor, Bruto	145.005	188.051
Otras Propiedades, Planta y Equipo, Bruto	1.756.051	1.032.022
Total Clases de Propiedades, Planta y Equipo, Bruto	**453.237.337**	**430.317.292**
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Propiedades, Planta y Equipo		
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Edificios	(766.994)	(675.638)
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Planta y Equipo	(205.999)	(204.821)
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Equipamiento de TI	(219.170)	(218.920)
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Obras de Infraest. y Const. Portuarias	(106.576.242)	(95.751.065)
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Vehículos de Motor	(42.952)	(71.023)
Otras Propiedades, Planta y Equipo	(1.618.573)	(870.502)
Total Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Propiedades, Planta y Equipo	**(109.429.930)**	**(97.791.968)**

Nota a los Estados Financieros
(En miles de pesos chilenos)

El detalle de los movimientos de los bienes de Propiedad, Planta y Equipos es el siguiente:

a) Por el periodo terminado al 31 de diciembre de 2025.

	Construcción en curso	Terrenos	Edificios (neto)	Planta y equipo (neto)	Equipamiento de TI (neto)	Obras de Infraest. y Const. Portuarias (neto)	Aporte de Infraestructura Concesionario STI	Aporte de Infraestructura Concesionario PANUL	Aporte de Infraestructura Concesionario DPW	Vehículos de motor (neto)	Otras propiedades, planta y equipo	Total
	M$	M$	M$	M$	M$	M$				M$	M$	M$
Saldo Inicial, Neto	8.515.303	81.865.571	4.526.841	28.965	64.947	71.530.659	53.041.226	1.086.468	111.586.793	117.029	161.521	332.525.324
Adiciones	6.013.031	9.210.577	11.144	-	3.504	13.607.135	6.651.702	-	-	20.531	29.954	35.547.578
Retiros (Castigo)	(407.950)	-	-	-	(576)	(221.053)	-	-	-	(20.000)	(2.476)	(652.055)
Gastos por Depreciación		-	(91.355)	(1.179)	(28.599)	(2.258.146)	(2.520.016)	(58.447)	(4.883.172)	(15.508)	(51.520)	(9.907.942)
Gastos por Deterioro		-	-	-	-		-	-	-	-		-
Otros Incrementos (Decrementos)	(13.705.971)	-	-	-	473	0	-	-	-	-		(13.705.498)
Saldo Final, Neto	**414.413**	**91.076.148**	**4.446.630**	**27.787**	**39.749**	**82.658.595**	**57.172.912**	**1.028.021**	**106.703.621**	**102.053**	**137.478**	**343.807.407**

b) Por el año terminado al 31 de diciembre de 2024.

	Construcción en curso	Terrenos	Edificios (neto)	Planta y equipo (neto)	Equipamiento de TI (neto)	Obras de Infraest. y Const. Portuarias (neto)	Aporte de Infraestructura Concesionario STI	Aporte de Infraestructura Concesionario PANUL	Aporte de Infraestructura Concesionario DPW	Vehículos de motor (neto)	Otras propiedades, planta y equipo	Total
	M$	M$	M$	M$	M$	M$				M$	M$	M$
Saldo Inicial, Neto	3.822.110	81.865.571	4.617.663	30.144	88.549	73.423.437	54.941.563	1.145.932	116.545.700	34.441	183.194	336.698.304
Adiciones	11.340.183		-	-	5.434	134.740	-	-	-	86.965	30.277	11.597.599
Retiros (Castigo)	(84.395)	-	-	-	-	(45.610)	-	-	-	-	-	(130.005)
Gastos por Depreciación	-	-	(90.822)	(1.179)	(29.036)	(2.055.736)	(1.900.337)	(59.464)	(4.958.907)	(4.377)	(63.765)	(9.163.622)
Gastos por Deterioro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros Incrementos (Decrementos)	(6.562.595)	-	-	-	-	73.828	-	-	-	-	11.815	(6.476.952)
Saldo Final, Neto	**8.515.303**	**81.865.571**	**4.526.841**	**28.965**	**64.947**	**71.530.659**	**53.041.226**	**1.086.468**	**111.586.793**	**117.029**	**161.521**	**332.525.324**

Con fecha 30 de diciembre de 2024 se firmó contrato de compraventa del terreno para el Proyecto Antepuerto San Antonio Transitorio - ASAT autorizado por un monto de UF 239.639,7 cuya propiedad fue traspasada a la fecha de inscripción en el Conservador de Bienes Raíces de San Antonio, esto es, el día 7 de enero de 2025. En el 2024 se pagó la primera cuota por un monto de M$5.040.000, según se indica en nota N°6. Con fecha 31 de marzo del presente año, se realizó el pago de la segunda cuota por la compra del terreno por un monto de UF 108.568,59.
A mayo de 2025 se reconoce Aporte de Infraestructura del Concesionario STI por un monto total inicial de USD 2.550.587.
A septiembre de 2025 se reconoce Aporte de Infraestructura del Concesionario STI por un monto total inicial de USD 3.926.827.
A octubre de 2025 se reconoce Aporte de Infraestructura del Concesionario STI por un monto total inicial de USD 1.805.209.

Empresa Portuaria San Antonio ha definido las siguientes unidades generadoras de efectivo:

-Concesiones: (Puerto Panul, DP World, STI, QC Policarpo Toro, otras)
-Paseo Bellamar
-Nodo Logístico

De existir indicio de pérdida de valor (deterioro), se realizará una estimación del importe recuperable de la Unidad Generadora de Efectivo. El importe recuperable será el valor mayor entre el valor razonable menos el costo de venta y el valor de uso del activo, determinándose como importe recuperable el valor de uso, para lo cual los flujos futuros de efectivo estimados se descontarán a su valor actual utilizando la tasa interés de descuento efectiva, empleada para evaluaciones financieras de activos similares.

11. ACTIVO POR DERECHO DE USO

En este rubro al 31 de diciembre de 2024 se registra un activo correspondiente al contrato de arrendamiento de área e infraestructura habilitante para el Antepuerto San Antonio Transitorio, el cual fue suscrito 25 de julio de 2022 por un monto total de UF 36.279,72.

A continuación, se presenta el detalle de los saldos:

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Activo por Derecho de Uso, Bruto	7.905	1.219.899
Amortización del Periodo (*)	(7.905)	(406.634)
Amortización acumulada al inicio del periodo	-	(595.186)
Activo por Derecho de Uso, Neto	**-**	**218.079**

(*) Corresponden al pago de siete días de arriendo correspondiente a enero 2025.



Los montos registrados al 31 de diciembre de 2024 corresponden al valor actual de la obligación total, descontados a una tasa del 5,5% anual menos la amortización correspondiente a cada periodo. Su contraparte se registra en el pasivo al inicio por los mismos montos, señalados en la Nota 17.

Con fecha 27 de junio de 2024 en la sesión de Directorio N°609 por la unanimidad de sus miembros, y conforme a lo establecido en el art. 38 N°1 de la Ley 19.542 el Directorio autorizó al señor Gerente General convenir y suscribir un contrato de compraventa para la adquisición del área establecida en este contrato.

Con fecha 30 de diciembre de 2024 se firmó contrato de compraventa autorizado por un monto de UF 239.639,7 cuya propiedad fue traspasada a la fecha de inscripción en el Conservador de Bienes Raíces de San Antonio. En el 2024 se pagó la primera cuota por un monto de M$5.040.000, según se indica en nota N°6.

Con fecha 05 de febrero de 2025 se firmó finiquito del contrato de arrendamiento entre Empresa Portuaria San Antonio - EPSA - e Inmobiliaria Los Laureles Limitada. Adicionalmente, se realizó la inscripción de la compraventa a favor de EPSA el día 07 de enero de 2025, por lo tanto, con esta información se procedió a reversar los movimientos relacionados al ASAT y a registrar en Propiedades Planta y Equipo el terreno correspondiente.
Con fecha 31 de marzo del presente año, se realizó el pago de la segunda cuota por la compra del terreno por un monto de UF 108.568,59.

12. IMPUESTOS DIFERIDOS

El detalle de los impuestos diferidos para cada uno de los ejercicios que se informan se detalla a continuación:

Diferencia temporarias	Activos por Impuestos		Pasivos por Impuestos	
	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Deudores incobrables	-	-	124.326	119.049
Provisión bonos	289.248	258.750	-	-
Provisión vacaciones	319.199	276.398	-	-
Ingresos diferidos de concesión	120.840.079	123.916.426	-	-
Propiedad, planta y equipos, neto	-	-	(50.299.790)	(56.277.413)
Propiedad, planta y equipos, por aporte de infraestructura	-	-	-	-
Activo por derecho de uso	-	-	-	-
Otros eventos	-	-	-	-
Gastos diferidos concesión	-		(55.500)	(69.374)
Diferidos aportes concesionarios	416.004	410.193	-	-
Pasivo financiero	-	6.840	-	-
Subtotal	**121.864.530**	**124.868.607**	**(50.230.964)**	**(56.227.738)**
Reclasificación Pasivos por impuestos diferidos				
Propiedad, planta y equipos, neto	-	-	-	-
Propiedad, planta y equipos, por aporte de infraestructura	-	-	-	-
Reclasificación Pasivos	(50.230.964)	(56.227.738)	50.230.964	56.227.738
Total Neto	**71.633.566**	**68.640.869**	**-**	**-**

13. IMPUESTOS A LAS GANANCIAS

Al 31 de diciembre de 2025 la Empresa determinó una Renta líquida imponible de M$38.255.241 y M$40.452.303 al 31 de diciembre de 2024.

a) El detalle de los Activos y Pasivos por impuestos corrientes y otros impuestos por pagar es el siguiente:

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Pagos provisionales mensuales	10.373.290	9.821.693
Crédito por gastos de capacitación	20.000	20.000
Impuesto a la renta de primera categoría e impuesto único	(9.563.810)	(10.110.509)
Impuesto renta D.L. 2398	(15.302.097)	(16.171.038)
Totales Impuesto a la renta por pagar	**(14.472.617)**	**(16.439.854)**
IVA por pagar	(293.194)	(182.215)
Otros impuestos por pagar	(786.112)	(712.856)
Totales otros impuestos por pagar	**(1.079.306)**	**(895.071)**
Totales pasivos por impuestos corrientes	**(15.551.923)**	**(17.334.925)**

b) Conciliación tasa efectiva de impuestos

A continuación, presentamos la conciliación de la tasa efectiva de impuestos a la renta:

	01/01/2025 31/12/2025 M$	%	01/01/2024 31/12/2024 M$	%
Gasto teórico por impuesto a las ganancias (Utilidad antes de impuesto por tasa legal)	(28.636.197)	65,0	(15.313.717)	65,0
Efecto impositivo por corrección monetaria de Patrimonio	6.835.746	(15,5)	7.681.842	(34,6)
Efecto impositivo por otras diferencias permanentes y ajustes	(72.760)	0,2	(526.077)	2,2
(Gasto) contable y tasa efectiva de impuesto a las ganancias	**(21.873.211)**	**49,7**	**(8.157.952)**	**32,6**

c) La siguiente es la composición del resultado por Impuesto a las ganancias

	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Resultado por impuestos corriente	(24.865.907)	(26.292.892)
Resultados por impuestos diferidos	5.618.249	10.504.081
Resultados por impuestos diferidos por Aportes de Infraestructura	(2.625.552)	7.630.859
Gasto por impuesto a las ganancias	**(21.873.210)**	**(8.157.952)**

14. CUENTAS COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición del saldo que se presenta en los estados de situación financiera al cierre de cada ejercicio se detalla a continuación:

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Proveedores de operación (1)	22.194	96.752
Provision de gastos (2)	547.738	426.632
Personal	92.089	95.003
Totales	**662.021**	**618.387**

(1) Los principales proveedores que conforman el rubro Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar de la Empresa son: Telefónica Empresas Chile S.A., Esval S.A., Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.

(2) Se registra la provisión de gastos, la cual está compuesta principalmente por los proveedores Aramark Multiservicios Limitada y Eulen Seguridad S.A..

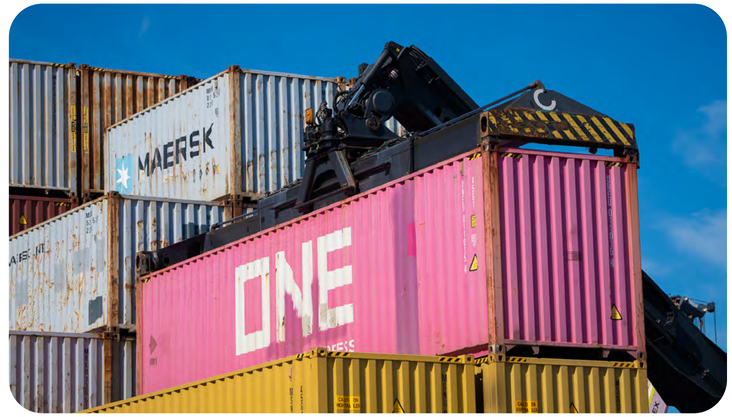
15. PROVISIONES POR BENEFICIOS AL PERSONAL CORRIENTES Y NO CORRIENTES

Las provisiones efectuadas al cierre de los ejercicios que se informan se detallan a continuación:

CORRIENTES	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Provisión por bono ejecutivos (1)	76.121	79.463
Provisión por bono Directores (2)	79.556	74.293
Provisión por bono trabajadores (3)	289.320	244.322
Provisión por vacaciones	491.075	425.227
Totales	**936.072**	**823.305**

NO CORRIENTES	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Provisión por indemnización años de servicios (4)	31.902	30.849
Totales	**31.902**	**30.849**





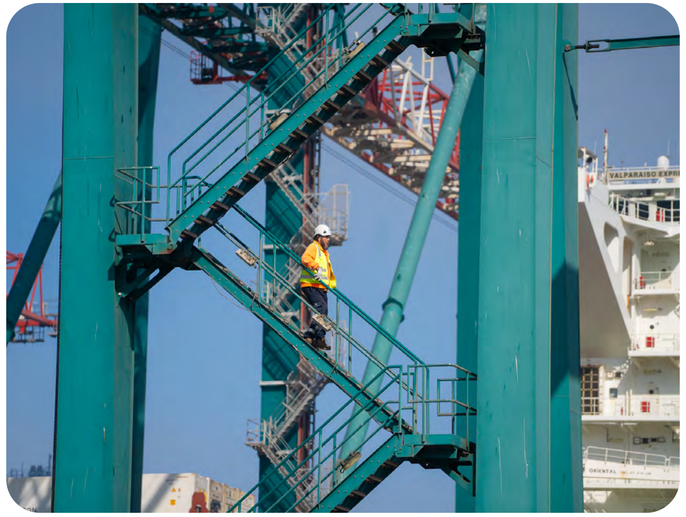
Nota a los Estados Financieros
(En miles de pesos chilenos)

(1) Corresponde a la provisión del bono de desempeño que tendrá derecho el cuerpo ejecutivo debido, y en razón, a la evaluación individual de desempeño y el cumplimiento de metas del Plan de Gestión Anual establecido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

(2) Corresponde a la provisión del bono de gestión que tendrá derecho el Directorio a razón de la asistencia a las sesiones y al cumplimiento de metas del Plan de Gestión Anual establecido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

(3) Corresponde a la provisión del bono de desempeño que tendrán derecho los trabajadores en función de la evaluación de desempeño y el cumplimiento de metas individuales.

(4) Corresponde a la indemnización por años de servicio que la Empresa debe pagar en virtud de contratos individuales suscritos, se encuentra provisionada sobre base devengada, expresada en un monto fijo en unidades de fomento. Dicha provisión se registra bajo el método del valor corriente.



El siguiente es el detalle de movimiento de las provisiones por beneficios a los empleados al 31 de diciembre de 2025 y 2024:

	Provisión Bono Ejecutivos	Provisión Bono Directores	Provisión Dieta Directores	Provisión Bono Trabajadores	Provisión Vacaciones	Total
	M$	M$	M$	M$	M$	M$
Saldo inicial 01/01/2025	79.463	74.293	-	244.322	425.227	823.305
Incremento (decremento) en prov. Existentes	110.140	166.084	100.798	537.048	441.402	1.355.472
Provisión utilizada	(113.482)	(160.821)	(100.798)	(492.050)	(375.554)	(1.242.705)
Saldo final 31/12/2025	**76.121**	**79.556**	**-**	**289.320**	**491.075**	**936.072**

	Provisión Bono Ejecutivos	Provisión Bono Directores	Provisión Dieta Directores	Provisión Bono Trabajadores	Provisión Vacaciones	Total
	M$	M$	M$	M$	M$	M$
Saldo inicial 01/01/2024	67.259	73.977	195.213	378.961	715.410	823.305
Incremento (decremento) en prov. Existentes	79.463	78.915	244.322	317.852	720.552	1.355.472
Provisión utilizada	(67.259)	(78.599)	(195.213)	(271.586)	(612.657)	(1.242.705)
Saldo final 31/12/2024	**79.463**	**74.293**	**244.322**	**425.227**	**823.305**	**936.072**

16. GESTIÓN DE RIESGO

16.1 Factores de riesgo financiero

Las actividades de Empresa Portuaria San Antonio están expuestas a diversos riesgos financieros inherentes a su negocio, dentro de los que se identifican: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio).

16.1.1 Factores de riesgo de mercado

El riesgo de mercado es la potencial pérdida que tendría que reconocer la Empresa ante movimientos adversos en ciertas variables de mercado, tales como:

- Riesgo de tipo de cambio:

La empresa se encuentra afecta principalmente a las variaciones del tipo de cambio dólar sobre los ingresos, dado que el 95,8% de sus ingresos se encuentran indexados en dólares y un 4,20% en moneda nacional. Por su parte, los costos y gastos se encuentran en un 100% en moneda local (pesos).

- Riesgo de precio:

Se estima que no existe riesgo de precio para la Empresa, dado que sus tarifas se mantienen fijas anualmente, sólo se reajustan e/o incrementan una vez al año.

- Riesgo de tasa de interés:

El riesgo de tasa de interés afecta a las inversiones financieras. Dado que Empresa Portuaria San Antonio no mantiene obligaciones financieras que devenguen intereses no se encuentra expuesta a este tipo de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2025, la totalidad de las inversiones fueron pactadas a tasa fija.

La tasa de interés utilizada para la valorización de los pasivos financieros por aportes de infraestructura afecta la determinación del valor residual a pagar al término de cada periodo.

16.1.2 Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se refiere que una de las partes incumpla con sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida financiera para la Empresa. Dada la política de venta de la Empresa, la cual es al contado, con ejercicio de pago de 30 días como máximo y la mantención de garantías vigentes para la prestación de servicios más significativos, la exposición al riesgo de la Empresa es mínima.

Las ventas realizadas por la Empresa se dividen en aquellas asociadas a concesiones portuarias, tarifa de uso puerto (TUP) y operaciones portuarias. Las primeras obedecen al pago del canon de arriendo de las Sociedades San Antonio Terminal Internacional S.A., Puerto Panul S.A., DP World San Antonio S.A. y QC Policarpo Toro S.A, que representan un 36,75% del total de los ingresos. La siguiente corresponde a ingresos por el uso de aguas abrigadas y representan un 46,41% del total de los ingresos. Los ingresos diferidos de los Concesionarios representan un 12,75%. El 4,09% restante de los ingresos, corresponden a servicios prestados en las áreas no concesionadas, otras concesiones menores, entre otros.

Respecto de las inversiones en instrumentos financieros, la Empresa sigue una política conservadora, la que considera inversiones de los excedentes de caja, sólo en depósitos a plazo de instituciones bancarias, con una diversificación máxima de un 30% por institución.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 las inversiones de acuerdo con su clasificación de riesgo son las siguientes:

Al 31 de diciembre de 2025 M$	Efectivo y equivalentes al efectivo	Otros activos financieros
Inversiones financieras	5.544.744	-

Clasificación de riesgo	Efectivo y equivalentes al efectivo	Otros activos financieros
N1+	100%	0%

Al 31 de diciembre de 2024 M$	Efectivo y equivalentes al efectivo	Otros activos financieros
Inversiones financieras	8.763.269	-

Clasificación de riesgo	Efectivo y equivalentes al efectivo	Otros activos financieros
N1+	100%	0%

16.1.3 Gestión del riesgo de liquidez

Este riesgo se materializaría en la medida que la Empresa no pudiese cumplir con sus obligaciones como resultado de liquidez insuficiente, por eventuales disminuciones en el flujo operacional o por imposibilidad de obtener créditos. La administración de la Empresa ha establecido que el financiamiento de sus operaciones y obligaciones contraídas sea financiado con recursos propios, obtenidos principalmente de la explotación de sus activos y los servicios operacionales prestados. Bajo esa política la Empresa mantiene recursos, en efectivo y en inversiones financieras de fácil liquidación, suficientes para el cumplimiento de sus compromisos contraídos. No es política de la Empresa utilizar el financiamiento bancario ni el uso de líneas de crédito, para lo cual, se requiere de la autorización del Ministerio de Hacienda.

La Administración, a través de su Gerencia de Planificación y Desarrollo monitorea diariamente los flujos de efectivo de manera de contar con los recursos suficientes y en forma oportuna para cubrir sus compromisos y obligaciones, y al mismo tiempo evitando tener un exceso de liquidez que le implique un costo financiero.

	31/12/2025	31/12/2024
Liquidez corriente (veces)	0,63	0,90
Razón ácida (veces)	0,42	0,51

Este índice considera el saldo en efectivo y equivalentes al efectivo y deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes, sobre el total pasivo corriente en cada ejercicio.

16.2 Factores de riesgo operacional

Cabe señalar que, dada la naturaleza estratégica de los servicios portuarios y su relevancia para la cadena logística nacional, existe el riesgo de que la autoridad adopte medidas regulatorias que puedan afectar ciertas actividades de la empresa. Estos riesgos se ven atenuados por la naturaleza de los servicios ofrecidos y su peso relativo dentro de la operación, lo que contribuye a reducir los posibles impactos negativos sobre los flujos de ingresos, la creación de valor y el aporte de la empresa a la comunidad.

17. PASIVOS FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES

En este rubro se registró en el pasivo corriente y no corriente correspondiente al Contrato de arrendamiento de área e infraestructura habilitante para el Antepuerto San Antonio Transitorio, el cual fue suscrito en julio de 2022 por un monto total de UF 36.279,72. Para más información ver Nota 11.

A continuación, se presenta el detalle de los saldos:

CORRIENTES	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Contrato arrendamiento ASAT	-	228.603
Totales	**-**	**228.603**

18. OTROS PASIVOS FINANCIEROS Y NO FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES

18.1 OTROS PASIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Los otros pasivos financieros no corrientes para cada uno de los ejercicios informados se detallan a continuación:

	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Aporte de infraestructura STI (1)	51.244.072	49.172.198
Aporte de infraestructura DP World (1)	81.198.692	81.793.967
Aporte de infraestructura Puerto Panul (1)	1.003.472	1.021.358
Totales	**133.446.236**	**131.987.523**

(1) El saldo de esta cuenta corresponde a la obligación de la Empresa respecto de los bienes construidos por los concesionarios indicados, en el marco de los contratos de concesión respectivos, de acuerdo con lo señalado en Nota 3.6 Criterios contables aplicados "Aportes de Infraestructura". Esta obligación corresponde al valor residual de los aportes de infraestructura señalados en la Nota 10, y que se valoriza a valor actual con una tasa de descuento de 4,99% al 31 de diciembre de 2025 y 5,58% anual al 31 de diciembre de 2024.

18.2 OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS CORRIENTES Y NO CORRIENTES

Los otros pasivos no financieros corrientes y no corrientes para cada uno de los ejercicios informados se detallan a continuación:

CORRIENTES	31/12/2025 M$	31/12/2024 M$
Ingresos anticipados varios (1)	640.006	631.066
Ingresos anticipados concesión Panul	144.755	144.755
Ingresos anticipados concesión DP World	548.775	548.775
Ingresos diferidos por aportes de infraestructura (3)	8.848.142	8.119.500
Canon mínimo Concesionarios (2)	6.786.792	7.413.464
Totales	**16.968.470**	**16.857.560**

1. El saldo de esta cuenta incluye a los ingresos diferidos del Canon de Administración del Concesionario DP World San Antonio S.A., Servicios Panul, y Terquim.

2. El saldo de esta cuenta, corresponden a los ingresos diferidos por los cánones a percibir en el largo plazo (más de 12 meses) conforme a los montos indicados en los contratos de concesión. Los valores han sido descontados a una tasa del 4,99% al 31 de diciembre de 2025 y 5,58% al 31 de diciembre de 2024, considerando la información del Banco Central respecto al bono del tesoro norteamericano para sus instrumentos a un plazo de similares características, y efectuada la conversión a pesos, al tipo de cambio de cierre de diciembre 2025 y 2024 respectivamente, de acuerdo con lo señalado en Nota de criterio contable 3.16 "Otros activos financieros, corrientes y no corrientes". La cuenta por cobrar respecto a este pasivo se refleja en los "Otros activos financieros corrientes y no corrientes" (Ver Nota 5).

3. Corresponde a los ingresos diferidos que se han generado por el registro de aportes de infraestructura que EPSA recepcionará al término de las concesiones. Estos ingresos diferidos son amortizados en el plazo de la concesión de cada contrato.

19. CONTINGENCIAS Y RESTRICCIONES

19.1 Juicios en que está involucrada la empresa

Juicios Civiles.

1.- Tribunal: Primer Juzgado de Letras de San Antonio.
Causa: Causa ROL: C-2456-2019, caratulada "Schneider con Empresa Portuaria San Antonio".

Origen: Demandante solicita indemnización de perjuicios por la suma de $66.200.000 por los daños que señala le produjeron una caída en un área que indica es de propiedad de esta empresa.

Etapa procesal: Con fecha 7 de marzo de 2025 se dictó sentencia de primera instancia que rechazó íntegramente la demanda, sin costas. Demandante dedujo recurso de apelación, que conocerá la Corte de Apelaciones de Valparaíso en causa Civil – 1425 – 2025, pendiente de vista.

Instancia: Segunda.

Cuantía: Indeterminada.

Evaluación de posible resultado: Se estima razonable que la acción será rechazada también en segunda instancia, por no existir antecedentes que avalen la pretensión.

2.- Tribunal: Segundo Juzgado de Letras de San Antonio.
Causa: Causa ROL: C-3063-2023, caratulada "Constructora RGL Limitada con Empresa Portuaria San Antonio".

Origen: Demandante solicita indemnización de perjuicios por la suma de $733.588.890 por responsabilidad del Estado por Falta de Servicio y subsidiariamente por incumplimiento de contrato de construcción de obra.

Etapa procesal: El 4 de septiembre de 2025 se dictó sentencia de primera instancia que: 1) Rechazó la demanda principal por responsabilidad extracontractual; 2) Acogió la demanda subsidiaria de responsabilidad contractual, declarando terminado el contrato y avaluando el daño en $120 millones; 3) Rechazó la restitución de las boletas de garantía; 4) Rechazó la excepción de finiquito, pero acogió la de compensación por $18.946.316; 5) Rechazó nuestra demanda reconvencional; 6) Cada parte deberá pagar sus costas. EPSA dedujo recurso de casación en la forma y apelación subsidiaria para ante la Corte de Apelaciones de Valparaíso en causa que lleva el rol del libro civil N°3155 – 2025, pendiente de vista.

Instancia: Segunda.

Cuantía: $733.588.890.

Evaluación de posible resultado: Se estima razonable que el recurso de casación será acogido, por encontrar revestido de fundamento plausible.

3.- Tribunal: Segundo Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: Causa ROL: C-1559-2025, caratulada "EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO con RAMIREZ".

Origen: Término de Contrato de Arrendamiento por No Pago de Rentas.

Etapa procesal: Comparendo de contestación, conciliación y prueba suspendido. Se fija nueva fecha de audiencia para el día 18 de marzo del presente año.

Instancia: Primera.

Cuantía: $1.135.647.

Evaluación de posible resultado: Los antecedentes permiten sostener que se acogerá la demanda.

4- Tribunal: Segundo Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: Causa ROL: C-1560-2025, caratulada "EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO con CERDA".

Origen: Término de Contrato de Arrendamiento por No Pago de Rentas.

Etapa procesal: Comparendo de contestación, conciliación y prueba suspendido. Se fija nueva fecha de audiencia para el día 20 de marzo del presente año.

Instancia: Primera.

Cuantía: $4.278.387.

Evaluación de posible resultado: Los antecedentes permiten sostener que se acogerá la demanda.

5.- Tribunal: Segundo Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: Causa ROL: C-1566-2025, caratulada "EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO con COMERCIAL ROJAS & HERNÁNDEZ LIMITADA".

Origen: Término de Contrato de Arrendamiento por No Pago de Rentas.

Etapa procesal: Comparendo de contestación, conciliación y prueba suspendido. Se fija nueva fecha de audiencia para el día 30 de marzo del presente año.

Instancia: Primera.

Cuantía: $8.940.872.

Evaluación de posible resultado: Los antecedentes permiten sostener que se acogerá la demanda.

6.- Tribunal: Segundo Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: Causa ROL: C-1567-2025, caratulada "EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO con ROSALES".

Origen: Término de Contrato de Arrendamiento por No Pago de Rentas.

Etapa procesal: Causa en estado de fallo.

Instancia: Primera.

Cuantía: $3.818.097.

Evaluación de posible resultado: Los antecedentes permiten sostener que se acogerá la demanda.

Juicios del Trabajo.

7.- Tribunal: Segundo Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: RIT O-58-2023, caratulada "Marambio con Constructora RGL Ltda.".

Origen: Demandante solicita declaración de nulidad de despido laboral, declaración de empleador único, subterfugio laboral y cobro de prestaciones laborales. EPSA es demandada solidaria con otros tres organismos públicos, por una suma inferior a $1,3 millones, sin perjuicio de lo que se declare en caso de prosperar la nulidad solicitada.

Etapa procesal: Juicio. Audiencia tuvo lugar el 22 de julio de 2024. Se decretó su continuación para el 25 de octubre de 2024. El 14 de noviembre de 2024 se dictó sentencia acogiendo la demanda. En lo que respecta a la empresa, fue condenada subsidiariamente a pagar: a) Feriado legal por la suma de $834.440; b) Saldo de remuneración del mes de marzo de 2023 por la suma de $200.000. La sentencia no fue apelada, se encuentra ejecutoriada y su cobranza se efectúa en la causa RIT: C-3-2025, del mismo Tribunal.

Instancia: Cobranza

Cuantía: $1,3 millones.

Evaluación de posible resultado: Se logró el objetivo de ser considerados obligados en subsidio y circunscribirla al período en que el trabajador prestó servicios en una obra de la empresa.

8.- Tribunal: Primer Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: RIT M-76-2023, caratulada "Farías con Constructora RGL Ltda.".

Origen: Demandante solicita declaración de despido carente de causa legal y cobro de prestaciones laborales. EPSA es demandada solidaria, por una suma inferior a $3,6 millones.

Etapa procesal: Con fecha 6 de noviembre de 2023 se dictó sentencia, condenando a la Constructora RGL Ltda. a pagar $3.517.910 por prestaciones laborales y $400 mil en costas. EPSA fue declarada obligada subsidiaria, sin costas. Actualmente se tramita el cobro en la causa C-36-2023, habiéndose liquidado la suma de $4.285.722. Se mantiene la cobranza al demandado principal.

Instancia: Cobranza.

Cuantía: $3,6 millones.

Evaluación de posible resultado: El resultado fue el esperado.

9.- Tribunal: Primer Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: RIT O-67-2023, caratulada "Tapia con Constructora RGL Ltda.".

Origen: Demandante solicita nulidad del despido, declaración de empleador único, subterfugio laboral y cobro de prestaciones laborales por $1.100.000 en lo que respecta a EPSA, quien es demandada solidaria. Hay otras demandadas solidarias.

Etapa procesal: Con fecha 22 de marzo de 2024 se dictó sentencia acogiendo la demanda. En lo que respecta a la Empresa Portuaria San Antonio, se declaró que el actor prestó servicios en régimen de subcontratación entre el 12 de mayo de 2021 y el 28 de febrero de 2023, debiendo responder por las prestaciones adeudadas ocurridas durante este periodo de manera subsidiaria. Tanto el Gobierno Regional como la Municipalidad de Santo Domingo presentaron sendos recursos de nulidad, de los que conoce la Corte de Apelaciones de Valparaíso, acumulados bajo el rol N°243-2024. Con fecha 4 de octubre de 2024 ambos recursos fueron rechazados. Actualmente se tramita la liquidación de la sentencia en la causa de cobranza rol C-38-2024, del mismo Tribunal.

Instancia: Cobranza.

Cuantía: $1,1 millones.

Evaluación de posible resultado: Sentencia dictada dentro de lo esperado.

10.- Tribunal: Segundo Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: RIT O-70-2023, caratulada "Bahamondes con Constructora RGL Ltda.".

Origen: Demandante solicita nulidad del despido, declaración de empleador único, subterfugio laboral y cobro de prestaciones laborales. EPSA es demandada solidaria.

Etapa procesal: Audiencia de juicio fijada para el 9 de mayo de 2024. El 28 de mayo de 2024 se dictó sentencia acogiendo la demanda. En lo que respecta a EPSA, fue condenada subsidiariamente a pagar la suma de $2.160.648, sin costas. Uno de los demandados solidarios dedujo recurso de nulidad, del que conoció la I. Corte de Apelaciones de Valparaíso en causa rol N°431-2024, que con fecha 17 de febrero de 2025 lo acogió, declarando la responsabilidad subsidiaria del recurrente. Causa deberá ser enviada a cobranza, lo que no ha acontecido a la fecha.

Instancia: Cobranza.

Cuantía: $10.233.335.

Evaluación de posible resultado: Resultado esperado, se condenó a la Constructora RGL Ltda., y EPSA fue condenada subsidiariamente.

11.- Tribunal: Primer Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: RIT O-54-2023, caratulada "Lagos con Constructora RGL Ltda.".

Origen: Demandante solicita nulidad del despido, declaración de empleador único, subterfugio laboral y cobro de prestaciones laborales. EPSA es demandada solidaria.
Etapa procesal: Con fecha 22 de marzo de 2024 se dictó sentencia. En lo que respecta a la Empresa Portuaria San Antonio se declaró que el actor prestó servicios en régimen de subcontratación entre el 12 de mayo de 2021 y el 3 de marzo de 2023, debiendo responder por las prestaciones adeudadas ocurridas durante este periodo de manera subsidiaria. Tanto el Gobierno Regional, como las Municipalidades de San Antonio y de Santo Domingo presentaron sendos recursos de nulidad, de los que conoció la Corte de Apelaciones de Valparaíso bajo el rol N°238-2024. El 19 de agosto de 2024 la Corte rechazó los recursos. La causa pasó a cobranza en el mismo Tribunal bajo el rol C-44-2024. El 22 de noviembre de 2024 se liquidó la suma de $34.582.585.

Instancia: Cobranza.

Cuantía: $34.582.585 millones.

Evaluación de posible resultado: Sentencia dictada dentro de lo esperado.

12.- Tribunal: Primer Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: RIT M-113-2023, caratulada "Santis con Constructora RGL Ltda.".

Origen: Demandante solicita nulidad del despido, declaración de empleador único, subterfugio laboral y cobro de prestaciones laborales. EPSA es demandada solidaria.

Etapa procesal: Con fecha 13 de diciembre de 2023 se dictó sentencia acogiendo la demanda, ordenando pagar a Constructora RGL Ltda. a) $451.000.- por concepto de remuneraciones impagas; b) $205.500.- por concepto de feriado legal; y c) $39.223.- por concepto de feriado legal proporcional. EPSA fue condenada a responder subsidiariamente. Actualmente se tramita el cobro en la causa C-7-2024, habiéndose liquidado la suma de $783.898.-

Instancia: Cobranza.

Cuantía: $783.898

Evaluación de posible resultado: Resultado fue el pronosticado.

13.- Tribunal: Primer Juzgado de Letras de Santiago.

Causa: "Costa Araya, Piero Aldo con Comercializadora Maestranza ACR SpA y Otros", RIT T-446-2024.

Origen: Demandante solicita declaración de tutela laboral, nulidad del despido y cobro de prestaciones e indemnizaciones laborales con ocasión del despido. EPSA es demandada solidaria.

Etapa procesal: Se efectuó audiencia preparatoria el día 19 de diciembre de 2024. Se fijó audiencia de juicio para el 6 de octubre de 2025. Con fecha 28 de noviembre de 2025 se dictó sentencia que, en lo que respecta a EPSA, rechazó la demanda.

Instancia: Primera.

Cuantía: $13,5 millones

Evaluación de posible resultado: Causa terminada, resultado favorable.

14.- Tribunal: Primer Juzgado de Letras de Santiago.

Causa: "Cannobio Bernal, Mireya con Empresa Portuaria San Antonio", RIT T-3847 2025.

Origen: Demandante solicita declaración de tutela laboral, nulidad del despido y cobro de prestaciones e indemnizaciones laborales con ocasión del despido.

Etapa procesal: La audiencia preparatoria tendrá lugar el 7 de mayo de 2026.

Instancia: Primera.

Cuantía: $73 millones

Evaluación de posible resultado: No existen antecedentes que permitan estimar una sentencia adversa.

15.- Tribunal: Primer Juzgado de Letras de San Antonio.

Causa: "Vidal Barrera, Danilo con Empresa Portuaria San Antonio", RIT T-50 2025.

Origen: Demandante solicita declaración de vulneración de derechos fundamentales, medidas reparatorias e indemnización por $80.000.000.

Etapa procesal: La audiencia preparatoria tuvo lugar el 3 de febrero de 2026 y la audiencia de juicios se efectuará el 4 de marzo de 2026.

Instancia: Primera.

Cuantía: $80 millones

Evaluación de posible resultado: No existen antecedentes que permitan estimar una sentencia adversa.

Causa Ambiental.

16.- Segundo Tribunal Ambiental.

Causa: Rol R-467-2024 Huerta Ortiz Luz Marina y otros / Ministerio del Medio Ambiente (Res. Ex. N°415 del 26 de abril 2024). Acumuladas: R-468-2024; R-469-2024;

Origen: Como parte de la Conciliación suscrita ante el Tribunal Ambiental en causa rol R-308-2021, el Ministerio del Medio Ambiente estableció los polígonos del humedal lagunas de Llolleo mediante la Res. Ex. N°415 de 26 de abril de 2024. No obstante, las mismas organizaciones que reclamaron originalmente, más la Municipalidad, presentaron tres reclamaciones en contra de esa resolución, que fueron acumuladas. En ellas solicitan ampliar exponencialmente el citado polígono.

La defensa del Ministerio del Medio Ambiente corresponde al Consejo de Defensa del Estado. EPSA actúa como tercero independiente.

Etapa procesal: El 6 de enero de 2026 se dictó sentencia que acogió las reclamaciones, ordenando al Ministerio del Medio Ambiente retrotraer el procedimiento hasta la elaboración de una nueva Ficha Técnica que considere lo establecido en el fallo para la dictación de una nueva resolución exenta que declare el humedal urbano. EPSA interpuso recurso de queja ante la Corte Suprema, que lleva el rol N°1.609-2026, declarado inadmisible el 26 de enero de 2026, recurso de reposición pendiente. Se interpuso un recurso de inaplicabilidad por causa de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional, causa rol N°17.350-26 INA, admitido a trámite con suspensión del procedimiento.

Instancia: Segunda.

Cuantía: Indeterminada.

Evaluación de posible resultado: Los antecedentes disponibles no permiten efectuar una estimación razonable.

Libre Competencia.

17.- Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

Causa: NC-542-2024 D Solicitud de Informe de Empresa Portuaria Valparaíso sobre licitación de concesión de la operación conjunta de los terminales 1 y 2 del Puerto de Valparaíso.

Origen: La Empresa Portuaria Valparaíso solicitó al Tribunal el informe que señala la ley para poder licitar en forma conjunta los dos frentes de atraque de Valparaíso.

EPSA aportó antecedentes para hacer presente la extinción simultánea en o antes de 2030 de las concesiones portuarias de seis frentes de atraque de puertos públicos de uso público de la región, así como la existencia de otros proyectos o concesiones cuyo vencimiento es coetáneo, así como otros aspectos de competencia.

Etapa procesal: El Tribunal deberá fijar fecha para la audiencia pública.

Instancia: Primera.

Cuantía: Indeterminada.

Evaluación de posible resultado: Esperamos que el tribunal acoja nuestros planteamientos al momento de informar.

19.2 Compromisos y Garantías

Al cierre de los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Empresa mantiene garantías directas con las siguientes instituciones.

a) Garantías Directas Recibidas

Acreedor de la Garantía	Deudor		Tipo de Garantía	Saldos M$	
	Nombre	Relación		31-12-2025	31-12-2024
EPSA	STI S.A.	Cliente	Garantías Directas (1)	19.603.984	17.837.452
EPSA	Puerto Panul S.A.	Cliente	Garantías Directas (2)	707.484	673.771
EPSA	DP World San Antonio S.A.	Cliente	Garantías Directas (3)	3.711.991	3.645.837
EPSA	QC Terminales	Cliente	Garantías Directas (4)	415.125	398.170
EPSA	Varios	Cliente	Garantías Directas (5)	3.513.077	5.817.330
EPSA	Varios	Cliente	Garantías Directas (6)	6.619.509	6.729.935
Totales				**34.571.170**	**35.102.495**

(1) Corresponde a cuatro boletas de garantía, que respaldan el fiel cumplimiento de contrato de concesión del Molo Sur, por la suma de US$5.402.749,22 cada una, con vigencia hasta el 30 de abril de 2026.

(2) Corresponde a cuatro boletas de garantía, que garantizan el fiel cumplimiento de contrato de concesión del Sector Norte, por la suma de US$194.978,71 cada una, con vigencia hasta el 31 de marzo de 2026.

(3) Corresponde a cuatro boletas de garantía, que garantizan el fiel cumplimiento de contrato de concesión del Frente Costanera - Espigón, por la suma de US$948.004,27 cada una, con vigencia hasta el 13 de septiembre de 2026, además de una boleta de garantía, que garantiza la correcta, íntegra y oportuna habilitación del segundo punto de embarque de ácido sulfúrico del proyecto obligatorio de inversión del Concesionario DP World San Antonio S.A., por la suma de US$300.000, con vigencia hasta el 3 de marzo de 2026.

(4) Corresponde a dos boletas de garantía, que garantizan el fiel cumplimiento de contrato de concesión por Frente de atraque Sitio 9, por la suma de US$455.910 y US$1.715, ambas con vigencia hasta el 30 de noviembre de 2026.

(5) Corresponden a boletas de garantía, que respaldan ante eventuales no pago de servicios prestados por la Empresa Portuaria San Antonio.

(6) Corresponden a boletas de garantías por seriedad de la oferta de proponentes que participan en licitaciones de la Empresa Portuaria San Antonio. También se incluyen boletas de garantía por cumplimiento de contratos vigentes con Empresa Portuaria San Antonio.

b) Garantías Indirectas

Al cierre del ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Empresa no mantiene garantías indirectas.

20. PATRIMONIO

20.1 Capital social

El capital de Empresa Portuaria San Antonio al cierre de cada ejercicio asciende a M$103.235.302. El capital pagado corresponde al definido en el balance de apertura contenido en el Decreto Supremo N°221 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del 16 de septiembre de 1998.

Conforme a lo establecido en Oficio Circular 456 de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), la revalorización por corrección monetaria del año 2010 del Capital pagado se registra con cargo a Otras reservas del Patrimonio.

20.2 Retiro de utilidades

El retiro de utilidades es definido por el Ministerio de Hacienda y se realiza en base a los remanentes de las utilidades tributarias, lo que es informado a través del Decreto respectivo. En el mes de marzo de 2025 se emitió el decreto exento N°271, que establece el monto de traspaso de anticipos y/o utilidades para el año en curso por la suma de M$5.000.000. Para el periodo 2024 se estableció a través del Decreto exento N°45 que informa el monto de traspaso de anticipos y/o utilidades para el 2024 por la suma de M$5.000.000.

20.3 Gestión de Capital

El capital de Empresa Portuaria San Antonio fue determinado a través del Decreto Supremo N°221 de fecha 16 de septiembre de 1998 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

El patrimonio inicial de Empresa Portuaria San Antonio no ha experimentado variaciones desde la creación de la Empresa por la Ley N°19.542 que moderniza el sector portuario estatal.

La Empresa al 31 de diciembre de 2025 y 2024, no considera como parte de su capital ninguna partida componente del pasivo no corriente.

21. INGRESOS Y GASTOS

21.1 Ingresos ordinarios

Los ingresos ordinarios para los ejercicios informados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detallan a continuación:

	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Canon por concesiones portuarias STI	20.541.289	18.860.689
Canon por concesión portuaria DP World	4.714.801	4.643.096
Canon por concesión portuaria Puerto Panul	741.310	712.421
Canon por concesión portuaria QC	358.838	336.924
Reconocimiento de ingresos diferidos concesiones Panul - DP World	693.530	693.530
Reconocimiento de ingresos diferidos aporte de infraestructura	9.145.224	8.416.583
Tarifa uso de puerto	33.290.843	32.481.371
Otras concesiones menores	1.944.204	1.819.878
Otros ingresos	294.912	365.413
Total ingresos ordinarios	**71.724.951**	**68.329.905**

21.2 Otros ingresos, por naturaleza

Los otros ingresos por naturaleza para los periodos ejercicios al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detallan a continuación:

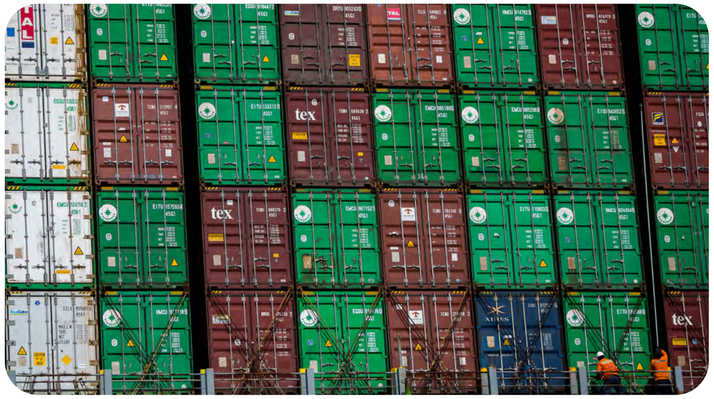
	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Arriendo de casas	10.800	10.800
Ingresos por intereses penales	12.745	64.949
Ingresos por multas concesion	117.445	4.521
Venta de bases	45.248	9.130
Otras entradas	31.352	8.939
Ingresos años anteriores (*)	1.237.009	-
Ingresos Paseo Bellamar	33.517	39.493
Totales	1.488.116	137.832
Otros ingresos	294.912	365.413
Total ingresos ordinarios	**71.724.951**	**68.329.905**

(*) Variación corresponde a ingresos diferidos por el reconocimiento de los Aportes de Infraestructura del Concesionario STI, cuyo inicio de amortización es anterior al año en curso.

21.3 Gastos por beneficios a los empleados

Los gastos por beneficios a los empleados para los ejercicios informados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detallan a continuación:

	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Sueldo base	(4.269.914)	(3.647.143)
Aportes patronales diversos	(256.215)	(178.743)
Gratificación	(176.984)	(146.935)
Bono ejecutivos	(83.056)	(79.463)
Indemnización años de servicio	(130.000)	(41.907)
Vacaciones personal	(333.776)	(306.509)
Otros bonos pagados	(358.889)	(235.117)
Alimentación del personal	(135.021)	(94.282)
Otros gastos en personal	(203.587)	(206.678)
Totales	**(5.947.442)**	**(4.936.777)**



21.4 Otros gastos, por naturaleza

Los Otros gastos, por naturaleza para los ejercicios informados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detallan a continuación:

	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Dieta de directorio	(91.702)	(85.186)
Bono de gestión directorio	(77.991)	(62.261)
Otros gastos de directorio	(42.863)	(58.427)
Servicios de Outsourcing contratados	(4.103.363)	(3.534.524)
Mantención y reparaciones, Obras infraestructura, equipos, instalaciones y otras	(1.162.738)	(522.999)
Primas de seguros	(1.245.164)	(1.329.424)
Servicios básicos (agua, electricidad, teléfono, internet)	(313.170)	(228.095)
Contribuciones	(2.290.009)	(2.136.692)
Patentes	(550.986)	(519.978)
Arriendo edificio, equipos computacionales y maquinarias	(67.393)	(83.856)
Asesorías y estudios	(1.196.609)	(669.128)
Servicios varios	(528.344)	(381.815)
Gastos de publicidad, difusión, RSE	(900.134)	(749.613)
Pérdida por crédito de impuestos	(89.903)	(128.955)
Otros gastos (*)	(1.464.163)	(821.533)
Baja de Activos	(242.781)	(45.609)
Gastos rechazados	(20.306)	(3.364)
Gastos por Incobrables	(8.119)	(183.152)
Totales	**(14.395.738)**	**(11.544.611)**

(*) Variación corresponde principalmente al reconocimiento inicial de la depreciación acumulada de los activos por los Aportes de Infraestructura del Concesionario STI, su inicio de depreciación es anterior al año de registro de los bienes.

21.5 Ingresos (Gastos) financieros

Los Ingresos (Gastos) Financieros para los ejercicios informados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detallan a continuación:

	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Intereses por inversión (DAP)	363.343	1.093.680
Variación tasa de descuento valor residual	(3.943.490)	1.587.251
Totales	**(3.580.147)**	**2.680.931**

21.6 Gastos Financieros

Los gastos financieros para los ejercicios informados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detallan a continuación:

	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Gastos Financieros	(242)	(25.082)
Variación Tasa Valor Residual Aporte Infraestructura	(7.046.379)	(6.249.111)
Totales	**(7.046.621)**	**(6.274.193)**

21.7 Diferencias de cambio

Las Diferencias de cambio para los ejercicios informados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detallan a continuación

	01/01/2025 31/12/2025 M$	01/01/2024 31/12/2024 M$
Correción monetaria Cta Cte USD Bco Santander	(41.348)	420
Diferencia de cambio canon concesiones	(470.031)	263.700
Diferencia de cambio valor residual	12.525.483	(15.494.505)
Totales	**12.014.104**	**(15.230.385)**

22. HECHOS POSTERIORES

Entre el 1 de enero de 2026 y hasta la fecha de emisión de los presentes estados financieros existen los siguientes hechos posteriores:

• Con fecha 13 de enero de 2026, en su sesión ordinaria 647°, el Directorio otorgó la aprobación final al Proyecto de inversión menor "OCR (Optical caracter recognition)", por un monto de USD 859.535, del Concesionario STI.
• Con fecha 9 de febrero de 2026, en su sesión ordinaria 649°, el Directorio otorgó la aprobación final al Proyecto de inversión mayor "Construcción Obras Civiles, Estructurales y Eléctricas Sector G" por un monto de USD 15.621.337, del Concesionario STI.
• Con fecha de 16 de febrero de 2026, se renovaron las boletas de garantía indicadas en nota 19.2. (2), las que corresponden a cuatro boletas de garantía que garantizan el fiel cumplimiento de contrato de concesión del Sector Norte, por la suma de US$205.942,93 cada una con vigencia hasta el 31 de marzo de 2027.
• Con fecha 12 de febrero de 2026 se le otorgó prórroga a la boleta de garantía que garantiza la correcta, íntegra y oportuna habilitación del segundo punto de embarque de ácido sulfúrico del proyecto obligatorio de inversión del Concesionario DP World San Antonio S.A., por la suma de US$300.000 con una nueva vigencia hasta el 3 de marzo de 2028.
• Con fecha 20 de enero de 2026, Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) suscribió un acuerdo con DP World San Antonio S.A., relativo a la segunda fase facultativa del Proyecto Obligatorio de Inversión (POI) contemplado en el contrato de concesión vigente. Dicho acuerdo establece la implementación anticipada de determinadas inversiones en equipamiento portuario y obras asociadas, las cuales podrán ser consideradas como parte de la segunda fase facultativa del POI, sujeta a las condiciones contractuales y a la eventual modificación formal del contrato de concesión.

El acuerdo contempla, entre otros aspectos, inversiones en equipamiento operacional de carácter eléctrico e híbrido, por un monto referencial aproximado de USD 16,4 millones, así como inversiones vinculadas al Proyecto Terminal Intermodal Barrancas (TIB). Estas inversiones serán evaluadas para efectos del equilibrio económico del contrato y no generan, por sí mismas, impactos financieros reconocidos en los estados financieros al 31 de diciembre de 2025, por tratarse de un hecho ocurrido con posterioridad al cierre del ejercicio y cuyos eventuales efectos serán reconocidos una vez que se formalicen contractualmente, ejecuten las inversiones y sean debidamente aprobadas por el directorio de Empresa Portuaria San Antonio.

23. MEDIO AMBIENTE

Al cierre de los ejercicios que se informan, Empresa Portuaria San Antonio, ha efectuado desembolsos relacionados a la protección del medio ambiente.

A la fecha, se mantiene un contrato vigente con la empresa Jaime Illanes y Asociados Consultores S.A.,derivado de la licitación pública SAI 03/2019, denominada complementación, presentación y tramitación en el proceso de evaluación ambiental del Proyecto Puerto Exterior por un monto total de referencia de UF 391.789,78.

24. HECHOS RELEVANTES

En el ejercicio comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2025, Empresa Portuaria San Antonio presenta los siguientes hechos relevantes:

1.- En relación con el procedimiento de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental:

• Con fecha 4 de febrero de 2024, la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación ambiental dictó la Resolución Exenta N°202499101111, que suspende y prorroga plazos de evaluación ambiental a los proyectos que sean tramitados ante la Dirección Regional del SEA Región de Valparaíso. La Resolución, es dictada en el contexto del Decreto Supremo N°83, de fecha 2 de febrero de 2024, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública que declara Estado de Excepción Constitucional de Catástrofe en las provincias de Marga Marga y Valparaíso, en la Región de Valparaíso, producto de los incendios que tuvieron lugar principalmente en las comunas de Viña del Mar y Quilpué, durante los primeros días de febrero de 2024. La citada Resolución prorroga el plazo de presentación de la Adenda en 10 días hábiles para los proyectos de la Región de Valparaíso, desde la fecha contenida en el respectivo ICSARA o en la última ampliación de plazo concedida, es decir, para el Proyecto Puerto Exterior se prorroga el plazo para la presentación de la Adenda complementaria hasta el día 15 de enero de 2025.
• Con fecha 23 de diciembre de 2024, la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación ambiental dictó la Resolución Exenta N°202405001239, que extiende la suspensión del plazo del procedimiento de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental "Puerto Exterior de San Antonio". La fecha en que culminará la suspensión de plazo será el 10 de junio 2025.
• El proyecto se encuentra en el proceso de obtención de la Resolución de Calificación Ambiental. Dicho proceso se inició con la presentación del correspondiente Estudio Impacto Ambiental en abril de 2020, para septiembre de 2025 se encuentra en evaluación la Adenda Complementaria, ingresada al e-seia el 5 de junio de 2025. Esta adenda responde a las observaciones recibidas en el segundo ICSARA y Anexo de la Participación Ciudadana complementaria. Finalmente, el SEA luego de la evaluación de los servicios públicos entregó el ICSARA extraordinario en octubre de 2025 y luego de un tercer proceso de consulta ciudadana, entregó el anexo PAC en noviembre de 2025. La Empresa elaboró la Adenda Excepcional la cual fue enviada al SEIA el 27 de febrero de 2026. En paralelo avanza el proceso de consulta indígena liderado por el SEA. Con todo lo anterior, se estima podría obtenerse la Resolución de Calificación Ambiental aprobando el proyecto a fines del primer semestre de 2026.
• En paralelo a la evaluación ambiental, desde abril de 2024 se inició un proceso de manifestación de interés para empresas constructoras nacionales y extranjeras que deseen participar de la construcción de las Obras de Abrigo y Obras Habilitantes de proyecto Puerto Exterior, el que cuenta con la participación de 34 empresas. Luego de realizar el proceso de manifestación de interés, en enero de 2025 se inició el proceso de licitación. Dicho proceso de licitación se inició con una etapa de precalificación de las empresas interesadas para que la Empresa Portuaria de San Antonio elabore un registro de contratistas y con ello continuar con las siguientes etapas de la licitación. Dicho registro exige a las empresas cumplir con experiencia acorde a lo que exige el proyecto, tanto para la construcción del molo de abrigo, el dragado, las obras ferroviarias y viales. En junio de 2025 se recibieron las primeras solicitudes de registro por parte de las empresas participantes y a contar del 30 de junio de 2025 se inició el proceso de entrega de las Bases de Licitación. Con fecha 31 de agosto de 2025 fue cerrado el proceso de recepción de inscripción en el registro. A la fecha, luego de haber solicitado sus inscripciones y siendo revisado los antecedentes por la Empresa Portuaria, son 6 las empresas y consorcios precalificados para formar parte del Registro de Puerto Exterior, mismo que fue publicado por la Empresa Portuaria el día 15 de noviembre de 2025. Actualmente se encuentra en proceso de desarrollo de un segundo proceso de consultas y respuestas el que se abrió a solicitud de los Licitantes. El actual cronograma de licitación considera la recepción de Ofertas el 10 de julio de 2026.
• Durante el último trimestre del año 2025, las diez (10) Empresas Portuarias Estatales, en conjunto con el Sistema de Empresas Públicas (SEP), llevaron a cabo un proceso de licitación pública destinado a la contratación de coberturas de seguros para bienes físicos portuarios y responsabilidad civil.

Con fecha 22 de diciembre de 2025, la Comisión Resolutiva acordó adjudicar la licitación conjunta correspondiente a las pólizas de Seguro Todo Riesgo de Bienes Físicos Portuarios y Perjuicio por Paralización (TRBF), así como de Responsabilidad Civil General, para el período 2026-2027, con vigencia entre el 28 de febrero de 2026 y el 31 de agosto de 2027.
Las referidas pólizas reemplazan la cobertura previamente informada en la Nota N°6, asegurando la continuidad en la protección de los activos portuarios de la Empresa. Asimismo, la actualización de dicha póliza no genera efectos significativos en los resultados del ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025.

Declaración de Responsabilidad de los Estados Financieros

DECLARACION DE RESPONSABILIDAD

Durante el curso de la 652° sesión ordinaria del Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio, celebrada el día viernes 27 de marzo de 2026, quienes suscriben toman conocimiento y se declaran responsables respecto de la veracidad de la información incorporada en los estados financieros, referido al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente de acuerdo con el siguiente detalle:

	INDIVIDUAL
Estados financieros y notas explicativas	X
Análisis razonado	X
Hechos relevantes	X
Archivo XBRL	X

Nombre	Cargo	RUT	Firma
Eduardo Abedrapo Bustos	Presidente Directorio	9.006.919-5	Powered by ecert Firma electrónica avanzada EDUARDO SALVADOR ABEDRAPO BUSTOS 2026.03.27 11:17:56 -0300
Renato Silva Becerra	Vicepresidente	12.605.179-4	Powered by ecert Firma electrónica avanzada RENATO ANTONIO SILVA BECERRA 2026.03.27 11:21:01 -0300
Verónica Bilbao Solar	Directora	9.973.584-8	Powered by ecert Firma electrónica avanzada VERONICA ISABEL BILBAO SOLAR 2026.03.27 11:28:06 -0300
Alejandra Gallegos Montandon	Directora	8.481.258-7	Powered by ecert Firma electrónica avanzada ALEJANDRA FELISA GALLEGOS MONTANDON 2026.03.27 11:19:56 -0300
Paola Tapia Salas	Directora	13.191.081-9	Powered by ecert Firma electrónica avanzada PAOLA ALEJANDRA TAPIA SALAS 2026.03.27 11:25:38 -0300
Fernando Gajardo Vásquez	Gerente General (S)	9.599.420-2	Powered by ecert Firma electrónica avanzada FERNANDO ALBERTO GAJARDO VASQUEZ 2026.03.27 12:15:32 -0300

R.U.T. de la Sociedad : **61.960.100-9**

Razón Social : **EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO**

Registro de entidades informantes N° : **41**

Anexos

167 Tabla de cumplimiento NCG N° 461



Tabla de cumplimiento NCG 461

Categoría	Contenidos		Páginas
2. Perfil de la entidad	**2.1**	**Misión, visión, propósito y valores**	15, 17, 18
	2.2	**Información histórica**	22, 23
	2.3	**Propiedad**	27
	2.3.1	Situación de control	15, 27
	2.3.2	Cambios importantes en la propiedad o control	27
	2.3.3	Identificación de socios o accionistas mayoritarios	27
	2.3.4 i	Descripción de las serioes de acciones	No aplica
	2.3.4 ii	Política de dividendos	29
	2.3.4 iii a	Información estadística: Dividendos	29
	2.3.4 iii b	Información estadística: Transacciones en bolsas	No aplica
	2.3.4 iii c	Información estadística: Número de accionistas	29
	2.3.5	Otros valores	No aplica
3. Gobierno Corporativo	**3.1**	**Marco de gobernanza**	61, 62
	3.1.i	Buen funcionamiento gobierno corporativo	61, 62
	3.1.ii	Enfoque de sostenibilidad estratégico	61, 62, 67, 72, 73
	3.1.iii	Detección y prevención de conflictos de interés y otras prácticas	67, 72, 73, 75
	3.1.iv	Identificación y relación con grupos de interés	67, 90, 97, 100
	3.1.v	Promoción e innovación de I+D	111
	3.1.vi	Detección y reducción de barreras de diversidad e inclusión	79
	3.1.vii	Preservación de la diversidad a lo largo de la organización	79
	3.1.viii	Organigrama	70
	3.2	**Directorio**	62
	3.2.i	Identificación de directorio	64
	3.2.ii	Ingresos de miembros	68
	3.2.iii	Política de contratación de asesorías	67
	3.2.iv	Matriz de habilidades	64
	3.2.v	Inducción	71
	3.2.vi	Reunión con unidades clave	71
	3.2.vii	Información sobre asuntos ambientales y sociales	61, 62, 67
	3.2.viii	Se cumple en las actividades de relacionamiento, por ejemplo	99
	3.2.ix	Evaluación de desempeño	63

Categoría	Contenidos		Páginas
	3.2.ix.a	Áreas de perfeccionamiento	71
	3.2.ix.b	Barreras de diversidad	61, 62
	3.2.ix.c	Asesorías independientes para definir mejoras o áreas de perfeccionamiento	67
	3.2.x	Número de reuniones	63, 66
	3.2.xi	Situaciones de crisis	51
	3.2.xii.a	Acceso a las actas de las sesiones	63
	3.2.xii.b	Minutas de las sesiones	63
	3.2.xii.c	Canal de denuncias	67, 75, 100
	3.2.xii.d	Texto definitivo de cada acta	63
	3.2.xiii.a	Directores, por sexo	68
	3.2.xiii.b	Directores, por nacionalidad y sexo	68
	3.2.xiii.c	Directores, por rango de edad y sexo	68
	3.2.xiii.d	Directores, por antigüedad y sexo	68
	3.2.xiii.e	Directores en situación de discapacidad, por sexo	68
	3.2.xiii.f	Brecha salarial del directorio	No aplica
	3.3	**Comités del directorio**	
	3.3.i	Descripción de comités	66
	3.3.ii	Integrantes de comités	67
	3.3.iii	Ingresos por comité	66, 67, 68
	3.3.iv	Principales actividades	67
	3.3.v	Asesorías	67
	3.3.vi	Reunión con unidades clave	66, 67
	3.3.vii	Reporte al directorio	66, 67
	3.4	**Ejecutivos principales**	
	3.4.i	Identificación de ejecutivos principales	69
	3.4.ii	Remuneración de ejecutivos	69
	3.4.iii	Planes de compensación	68, 69
	3.4.iv	Participación en la propiedad	No aplica
	3.5	**Adherencia a códigos nacionales o internacionales**	62

Categoría	Contenidos		Páginas
	3.6	**Gestión de riesgos**	73, 75
	3.6.i	Directrices de gestión de riesgos	73
	3.6.ii.a	Riesgos y oportunidades inherentes de la actividad	73, 75
	3.6.ii.b	Riesgos relacionados a la seguridad de la información	67 y 73
	3.6.ii.c	Riesgos relacionados a la libre competencia	26, 67 y 76
	3.6.ii.d	Riesgos relacionados a la salud y seguridad	12, 51, 55 y 87
	3.6.ii.e	Otros riesgos medioambientales o sociales	78, 92, 113 y 120
	3.6.iii	Rol del directorio en monitoreo de riesgos	67
	3.6.iv	Detección de riesgos	73
	3.6.v	Unidad de gestión de riesgos	73
	3.6.vi	Unidad de auditoría interna	67
	3.6.vii	Código de ética	72
	3.6.viii	Información y capacitación sobre la gestión de riesgos	72, 75
	3.6.ix	Canal de denuncias	67, 75, 100
	3.6.x	Plan de sucesión	71
	3.6.xi	Revisión de estructuras salariales	No disponible
	3.6.xii	Revisión de políticas de compensación	68, 69
	3.6.xiii	Modelo de prevención del delito (Ley 20.393)	75
	3.7	**Relación con los grupos de interés y el público en general**	100
	3.7.i	Relaciones con los grupos de interés	100
	3.7.ii	Procedimiento de mejoramiento en la elaboración y difusión de la información	100
	3.7.iii	Procedimiento para informar a la junta de accionistas sobre las capacidades y características de los directores a elección	No aplica
	3.7.iv	Participación remota de accionistas	No aplica
4. Estrategia	**4.1**	**Horizontes en el tiempo**	
	4.2	**Objetivos estratégicos**	
	4.3	**Planes de inversión**	28

Categoría	Contenidos		Páginas
5. Dotación de personal	**5.1**	**Personas**	81
	5.1.1	Número de personas por sexo	81
	5.1.2	Número de personas por nacionalidad	81
	5.1.3	Número de personas por rango de edad	82
	5.1.4	Antigüedad laboral	82
	5.1.5	Número de personas con discapacidad	82
	5.2	**Formalidad laboral**	83
	5.3	**Adaptabilidad laboral**	83
	5.4	**Equidad salarial por sexo**	
	5.4.1	Política de equidad	84
	5.4.2	Brecha salarial	83
	5.5	**Acoso laboral y sexual**	84
	5.6	**Seguridad laboral**	86
	5.7	**Permiso postnatal**	83
	5.8	**Capacitaciones y beneficios**	80
	5.8.i	Recursos monetarios para capacitación	80
	5.8.ii	Número de personal capacitado	80
	5.8.iii	Promedio anual de horas de capacitación	80
	5.8.iv	Temas de las capacitaciones	80
	5.8.v	Beneficios por vínculo laboral	No disponible
6. Modelo de negocios	**6.1**	**Sector industrial**	15
	6.1.i	Naturaleza de productos y servicios	15, 25
	6.1.ii	Competencia	No aplica
	6.1.iii	Marco legal	32
	6.1.iv	Entidades reguladoras	32
	6.1.v	Grupos de interés	90
	6.1.vi	Afiliación a gremios	57
	6.2	**Negocios**	
	6.2.i	Principales bienes y servicios	15, 36, 38
	6.2.ii	Canales de venta y distribución	15, 46, 58,
	6.2.iii	Proveedores que representan el 10% del total de compras	15, 36, 58
	6.2.iv	Clientes que representen el 10% del ingreso	46, 58

Categoría	Contenidos			Páginas
		6.2.v	Marcas utilizadas	32
		6.2.vi	Patentes de propiedad	32
		6.2.vii	Licencias, franquicias, royalties y/o concesiones de propiedad	32, 38
		6.2.viii	Otros factores relevantes al negocio	58, 107, 110, 118
	6.3	**Grupos de interés**		91, 100
	6.4	**Propiedades e instalaciones**		30
	6.5	**Subsidiarias, asociadas e inversiones en otras sociedades**		No aplica
		6.5.1	Subsidiarias y asociadas	No aplica
		6.5.2	Inversión en otras sociedades	No aplica
7. Gestión de proveedores	**7.1**	**Pago a proveedores**		
		7.1	Política de pago a proveedores	74
		7.1.i	Número de facturas pagadas	74
		7.1.ii	Monto total	74
		7.1.iii	Monto total mora	74
		7.1.iv	Número de proveedores de las facturas pagadas	74
		7.1.v	Acuerdos inscritos Registro de Acuerdos con Plazo Excepcional	74
	7.2	**Evaluación de proveedores**		74
8. Indicadores	**8.1**	**Cumplimiento legal y normativo**		25, 27, 32, 5
		8.1.1	En relación con los clientes	33
		8.1.2	En relación con sus trabajadores	71, 75
		8.1.3	Medioambiental	71, 75
		8.1.4	Libre competencia	71, 75
		8.1.5	Otros	71, 75
	8.2	**Indicadores de sostenibilidad por tipo de industria (SASB)**		No aplica
9. Hechos relevantes o esenciales	Tomar relación de los Hitos de la presente memoria integrada			4, 5, 7, 8, 9
	Considerar los Hechos relevantes de los Estados Financieros			126
10. Comentarios de accionistas y del Comité de Directores	Declaración de responsabilidad			163
11. Informes financieros	Estados financieros completos			126

Indicadores SASB

Categoria Infraestructura - Servicio Profesionales y Comerciales

Métricas por Temas

Codigo	Tema	Métrica	Categoría	Unidad de medida	Data o comentario
SV-PS-230a.1	Seguridad de Datos	Descripción del enfoque para identificar y abordar riesgos de seguridad de datos	Discusión y análisis	n/a	Contamos con el Comité de Auditoria, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad que tiene entre sus principales tareas velar por el cumplimiento de las normas en las áreas de Auditoría Interna, Auditoría Externa, Información Financiera y Contable, revisar la contabilidad como control interno, realizar el seguimiento de materias de alto riesgo, aplicación del Código de Conducta y uso del Canal de Denuncias, conflictos de interés, fraude, entre otras. Más información Pag. 67.
SV-PS-230a.2	Seguridad de Datos	Descripción de políticas y prácticas relacionadas con la recopilación, uso y retención de información de clientes	Discusión y análisis	n/a	El Comité de Auditoria, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad, junto con la administración y de manera coordinada define acciones y estrategias tendientes a proteger a la empresa de ciberataques y asegurar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los activos de información según Ley N° 21.663, cumplimiento de Ley N°20.393, en el marco de la ejecución de la función del Modelo de Prevención de Delitos. Más información Pag. 67.
SV-PS-230a.3	Seguridad de Datos	(1) Número de brechas de datos, (2) porcentaje que (a) involucran información confidencial de clientes y (b) son brechas de datos personales, (3) número de (a) clientes y (b) individuos afectados	Cuantitativa	Número, Porcentaje (%)	Sin información. Se levantará la data para el año 2026.

Métricas por Temas

Codigo	Tema	Métrica	Categoría	Unidad de medida	Data o comentario
SV-PS-330a.1	Diversidad y Compromiso de la Fuerza Laboral	Porcentaje de representación por (1) género y (2) grupos diversos en (a) alta dirección, (b) gestión no ejecutiva y (c) otros empleados	Cuantitativa	Porcentaje	(1) 31,7% mujeres, 68,3% hombres (2) (a) 60% mujeres, 40% hombres (b) 30% mujeres, 70% hombres (c) 33,3% mujeres, 66,7% hombres
SV-PS-330a.2	Diversidad y Compromiso de la Fuerza Laboral	(1) Tasa de rotación voluntaria y (2) tasa de rotación involuntaria de empleados	Cuantitativa	Porcentaje	Sin información. Se levantará la data para el año 2026.
SV-PS-330a.3	Diversidad y Compromiso de la Fuerza Laboral	Nivel de compromiso de los empleados como porcentaje	Cuantitativa	Porcentaje	5,3*
SV-PS-510a.1	Integridad Profesional	Descripción del enfoque para asegurar la integridad profesional	Discusión y análisis	n/a	La gobernanza corporativa se sustenta en principios sólidos orientados a resguardar la transparencia, la integridad y la responsabilidad en la gestión, promoviendo al mismo tiempo un uso eficiente de los recursos públicos. Para más información ir a Pag. 61.
SV-PS-510a.2	Integridad Profesional	Monto total de pérdidas monetarias como resultado de procedimientos legales asociados a la integridad profesional	Cuantitativa	Moneda de presentación	No se presenta ningun procedimiento legal con estas características.

**Si bien no es la encuesta Engagement, es el indicador de Confianza Organizacional que ha definido la Gerencia de Personas y se mide por segundo año consecutivo, con un aumento de 5 décimas respecto del año anterior.*

Métricas por Actividad

Codigo	Métrica	Categoría	Unidad de medida	Data o comentario
SV-PS-000.A	Número de empleados por: (1) jornada completa y parcial, (2) temporales y (3) contratistas	Cuantitativa	Número	(1) 85 (2) 0 (3) Sin información. Se levantará la data para el año 2026.
SV-PS-000.B	Horas trabajadas por empleados, porcentaje facturable	Cuantitativa	Horas, Porcentaje	Sin información. Se levantará la data para el año 2026.

PUERTO
SAN
ANTONIO

Puerto de Chile
Puerto de Todos