

PUERTO SAN ANTONIO | Puerto de Chile *Puerto de Todos*

MEMORIA INTEGRADA

2024

TABLA DE CONTENIDOS

01

INTRODUCCIÓN 3
MENSAJE DEL MINISTRO DE TRANSPORTES 4
CARTA DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO 5
CARTA DEL GERENTE GENERAL 7
HITOS DE NUESTRO 2024 8

02

PUERTO SAN ANTONIO 17
NUESTRO PUERTO 18
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 25
SITUACIÓN DE CONTROL 26
PLAN DE INVERSIÓN 30
DESARROLLO Y EMPLEABILIDAD 31
PLAN DE GESTIÓN ANUAL 34

03

NUESTRO SISTEMA PORTUARIO 36
UNA HOJA DE RUTA PARA MANTENER EL LIDERAZGO PORTUARIO 37
NUESTROS CONCESIONARIOS: CORAZÓN DE NUESTRO SISTEMA PORTUARIO 38
NUESTROS PRINCIPALES NÚMEROS DE 2024 39
NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO 40
SEGURIDAD: UN ACTIVO DE LA CADENA PORTUARIA 50
COLSA: LA FUERZA DE LA COMUNIDAD LOGÍSTICA 52
CIFRAS DE LA OPERACIÓN PORTUARIA 2024 56

04

GOBERNANZA 60
BUEN GOBIERNO CORPORATIVO 61
DIRECTORIO 63
PRINCIPALES EJECUTIVOS / REMUNERACIONES 70
POLÍTICAS 72
GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS 78

05

NUESTRO EQUIPO 84
FOCO DE TRANSFORMACIÓN 85
DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DEL CAPITAL HUMANO 86
INFORMACIÓN RELEVANTE 88
POLÍTICA DE GESTIÓN Y MEJORA DEL CLIMA LABORAL 91

06

RELACIÓN CIUDAD-PUERTO 95
BUEN GOBIERNO CORPORATIVO 96
EXPECTATIVAS DESDE LA CIUDAD: EL APORTE DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS 100
INVERSIÓN SOCIAL: APORTANDO AL BIENESTAR DE LA COMUNIDAD 102
NUESTRA LICENCIA SOCIAL 106
CANAL DE DENUNCIAS: PROTOCOLO DE ATENCIÓN A PÚBLICOS Y RECLAMOS 113

07

PUERTO EXTERIOR 114
MIRANDO A LOS PRÓXIMOS 100 AÑOS 115
DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE EMPLEABILIDAD 117
ESTADO ACTUAL: MANIFESTACIÓN DE INTERÉS 122
CRONOLOGÍA DEL PROYECTO 123
PROYECCIONES 124
PERMISOS SECTORIALES 125

08

SOSTENIBILIDAD 126
LIDERAZGO SOSTENIBLE 127
AUTODIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD 134
RELACIONAMIENTO CON STAKEHOLDERS INTERNOS Y EXTERNOS 139
PANORAMA GENERAL 141

09

ESTADOS FINANCIEROS 142
INFORME DE REVISIÓN DEL AUDITOR INDEPENDIENTE 143
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS FINAANCIEROS 177

10

TABLA DE CUMPLIMIENTO NCG 461 178



PUERTO SAN ANTONIO | Puerto de Chile *Puerto de Todos*

01

INTRODUCCIÓN

MENSAJE DEL MINISTRO DE TRANSPORTES

Señores Puerto San Antonio

Es para mí un honor estar presente en la Memoria Integrada de la Empresa Portuaria San Antonio, un documento esencial a través del cual la comunidad, los trabajadores, autoridades, medios de comunicación y, en general, la opinión pública, tienen oportunidad de conocer los logros y principales resultados obtenidos por la compañía en la gestión del último periodo.

Un año en el cual, a través de una serie de hitos relevantes en materia de operación logística, gestión financiera, desarrollo de infraestructura, tecnología e innovación, seguridad, y relación con la comunidad, la Empresa Portuaria San Antonio ha consolidado su posición como eje fundamental para la competitividad y eficiencia de la cadena logística de nuestro comercio exterior, fortaleciendo además el vínculo histórico e indisoluble que ha construido con la ciudad y sus habitantes.

Destaco especialmente los pasos que este último año dio el proyecto Puerto Exterior de San Antonio rumbo a su esperada materialización, iniciando con el proceso de Manifestación de Interés, en el cual se convocó a empresas de renombre nacional y global en el sector de la construcción y el dragado que podrían interesarse en llevar a cabo las obras de este proyecto clave para Chile. Este proceso, que contó con eventos de exposición en Santiago y Madrid, reforzó el carácter internacional del proyecto, y permitió formalizar un registro de 34 compañías que podrían participar en la licitación. Este resultado demuestra el gran interés por estas obras y la relevancia de Puerto Exterior para el sistema portuario nacional.

Pero el desafío de Puerto San Antonio de ser un motor para la economía del país no es solo futuro: es, sobre todo, presente. Por ello, durante 2024 la empresa también orientó parte de sus esfuerzos a fortalecer su modelo logístico actual, con la puesta en marcha del regulador de frecuencia Alto San Antonio Tránsito, el inicio de la reparación de su histórico molo de abrigo, la implementación de su Port Community System, el acuerdo con EFE que permitirá la habilitación del Terminal Intermodal Barrancas, y los avances en los estudios, acompañados por los concesionarios y la comunidad portuaria, que permitirán que el puerto aumente su disponibilidad ante eventos climáticos.

Todo lo anterior se manifestó en resultados relevantes, como el alza de un 10,52% en la transferencia total de carga a través de sus terminales; los 1,8 millones de TEU movilizados y el crecimiento del 5% en la disponibilidad de muelles.

Quiero también brindar palabras al trabajo de Puerto San Antonio para vincularse de mejor manera con la comunidad que lo sustenta. Esto se expresa en el fortalecimiento de programas sociales y de creación de valor compartido -como Fondos Concursables-, en acciones de diálogo y consenso con actores de la ciudad, como el Acuerdo por la Sostenibilidad de la Pesca Artesanal y las bases que ha construido en el seno del Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto para la pronta firma de un Acuerdo por la Sostenibilidad de San Antonio.

Finalmente, saludo de manera especial a quienes forman parte de esta empresa en todos sus niveles. Por una parte, a trabajadores, ejecutivos y directivos, pero también a los distintos actores públicos y privados involucrados y comprometidos con el rol protagónico de Puerto San Antonio: sus concesionarios, trabajadores portuarios, transportistas, a su pionera Comunidad Logística (Colsa), servicios fiscalizadores y autoridades que participan de la operación diaria.

Gracias al esfuerzo colaborativo de todos Puerto del San Antonio cierra un gran 2024.

Afectuosamente,

Juan Carlos Muñoz
Ministro de Transportes



CARTA DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO



Estimadas y estimados:

Me es grato, a nombre del Directorio y de todos quienes son parte de la Empresa Portuaria San Antonio (también EPSA o Puerto San Antonio), presentar la Memoria Integrada 2024, documento destinado a dar cuenta sobre el trabajo desarrollado el último año, sus avances y logros, así como del estado general de la compañía.

Lo anterior, en el marco de lo que es su mandato público y la visión que nos inspira, la cual es ser motor del progreso económico y social del país, comprometidos con el desarrollo sostenible de la ciudad de la que somos parte esencial.

Sin duda, el 2024 fue un año especialmente relevante para Puerto San Antonio, marcado por desafíos que son comunes a todo el sector portuario nacional: ampliación y modernización de la infraestructura; incorporación de nuevas tecnologías; potenciamiento de la eficiencia y competitividad logística; profundización y fortalecimiento de la relación ciudad-puerto. Todo ello, para afrontar apropiadamente los exigentes y cambiantes escenarios globales que afronta el comercio exterior chileno y aportar de manera más consistente al desarrollo socioeconómico local y regional, con una visión y compromisos de largo plazo.

En ese marco, tres fueron los ejes clave que guiaron nuestra gestión en 2024:

LIDERAZGO Y EFICIENCIA DEL PUERTO DE SAN ANTONIO

Puerto San Antonio, junto con mantener su posición de líder en el sector portuario nacional, se ubica dentro de los diez puertos multipropósito más importantes de América Latina. Así, en consistencia con el mejor desempeño económico del país, en 2024 se produjo un aumento de un 10,52% en la transferencia de carga respecto del año anterior, destacando particularmente, por su significación económica y de integración cultural, el extraordinario aumento en la exportación de cerezas a oriente (a través de los denominados servicios “cherry express”).

También destacó el notable aumento de las recaladas de cruceros internacionales de alto estándar en el puerto de San Antonio, lo que abre una importante perspectiva en términos de ser una oportunidad para relucir y aprovechar todo el potencial turístico de la Provincia de San Antonio, con sus singularidades socio-territoriales e identidades propias, obteniendo mayores beneficios económicos para cada una de sus comunas. Esto exige la articulación de los diversos actores púbicos y privados que pueden incidir en ampliar y elevar la oferta turística, cuestión en que EPSA espera ser un agente relevante.

Durante 2024 se avanzó, asimismo, en aspectos claves para la operación portuaria, como las obras de mejoramiento y conservación del molo de abrigo, con una inversión de más de 10 millones de dólares; la implementación del regulador de flujo de camiones Alto San Antonio Tránsito (ASAT); y los avances en los desarrollos tecnológicos para la pronta implementación del Port Community System y, luego, del Centro de Control Portuario, que será el primero a nivel nacional.

A su vez, los concesionarios portuarios culminaron el desarrollo de importantes proyectos de inversión, muy especialmente en la incorporación de nuevas tecnologías, que elevan el nivel de las prestaciones y la seguridad y eficiencia operacional de los distintos terminales. Su buen cumplimiento de las funciones que les han sido encomendadas y demás obligaciones contractuales, ha permitido alcanzar y mantener niveles de alta calidad internacional en los servicios portuarios.

En la misma línea se encuentra el proyecto que está ejecutando la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), en acuerdo con Puerto San Antonio, para la ampliación y modernización en equipamiento y operacional del Terminal Intermodal Barrancas, con el fin de aumentar de manera muy relevante la cantidad de carga portuaria transportada, cuestión que, además de generar mayores eficiencias tiene impactos muy positivos desde el punto de vista medio ambiental.

Otro aspecto a destacar es el trabajo mancomunado de todos los actores portuarios junto a la Autoridad Marítima, para llevar adelante los estudios e inversiones en equipamiento que permitan aumentar los tiempos de operación del Puerto de San Antonio en virtud de las condiciones de viento y marea, que en 2024 llegó a un 92%, resguardando, por cierto, la seguridad de las personas, las embarcaciones, la carga y la infraestructura.

AVANCE SOSTENIDO DEL PROYECTO PUERTO EXTERIOR

En 2024 se siguió avanzando a paso firme y acelerado en la concreción del proyecto de expansión portuaria Puerto Exterior, la mayor inversión en infraestructura portuaria en la historia del país. Este proyecto permitirá, una vez alcanzado su máximo desarrollo, más que triplicar la capacidad actual del puerto de San Antonio, contar con instalaciones y tecnologías de última generación, mejorar la operación logística y conectividad con la red de transporte terrestre (vial y ferroviario) y dar mayor sustentabilidad a la actividad portuaria, favoreciendo a su entorno.

Al respecto, es importante destacar el éxito del proceso de Manifestación de Interés realizado entre abril y diciembre de 2024, que culminó con 34 empresas líderes mundiales integrándose a un listado de interesados en participar en la licitación para la construcción del nuevo molo de abrigo. Sin duda, un reconocimiento al prestigio de Chile y a la relevancia del proyecto.

Además, en julio de 2024, en su visita al puerto de San Antonio, S.E. el Presidente de la República, Señor Gabriel Boric Font, destacó que Puerto Exterior tiene “máxima prioridad para nuestro país”, y que será pieza clave para mantener a Chile como puerta de entrada y salida del comercio continental. Estas palabras, junto con su llamado a armonizar el proyecto con el desarrollo de la comunidad y la protección ambiental, reafirman la importancia de que el proyecto tenga una mirada y abordaje integral.

Asimismo, el compromiso sectorial transversal del Estado ha quedado expresado en la prioridad establecida por la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG), en su sesión de octubre de 2024, en cuanto proyecto clave para el sistema logístico-portuario de la macrozona central del país.

FORTALECIMIENTO DE LA RELACIÓN CON LA COMUNIDAD

Un aspecto que quisiera destacar, especialmente, por su significación social y económica local, es el intenso y sostenido trabajo que hemos realizado con la comunidad de San Antonio, a través de sus diversas organizaciones, que se suma a la labor conjunta con las diversas autoridades locales y regionales. Estamos convencidos que el quehacer del puerto y la ciudad están vinculados indisolublemente y que sus desarrollos se determinan recíprocamente.

Lo anterior se ha expresado es las diversas instancias de encuentro y trabajo, que han permitido ir delineando un derrotero común e identificar y concordar en proyectos y acciones concretas para alcanzar los objetivos establecidos para un desarrollo integral y sostenible, que redunde en una mayor calidad de vida para todas las personas

EPSA durante 2024 aumentó de manera sustantiva los aportes de recursos a diversas iniciativas que llevan adelante asociaciones ciudadanas y territoriales, así como a entidades representativas del quehacer social y cultural de la provincia. Para 2025 esperamos aumentar aún más dichos aportes.

Igualmente, hemos comprometido mediante la suscripción de diversos convenios, líneas de trabajo de largo plazo con asociaciones gremiales y laborales, con foco en la producción y el trabajo, en que la capacitación y la formación de capital social son el eje central.

Mediante este mensaje anual espero haber transmitido una visión clara sobre el rol de Puerto San Antonio como motor del desarrollo económico nacional y socio-territorial y las acciones que se llevan adelante para ello.

Puerto San Antonio es y debe seguir siendo un pilar estratégico para Chile, en cuanto responsable de una parte muy significativa del comercio exterior nacional y para el abastecimiento diario del país. Asumimos esa responsabilidad con un firme compromiso con la sostenibilidad, la equidad territorial y la innovación, concibiendo la actividad portuaria actual y futura como un aporte relevante para el país, al favorecer su crecimiento y competitividad internacional, además de aportar a constituir una plataforma de nuevas oportunidades de progreso para los habitantes de la comuna y la provincia,

En nombre del Directorio de Empresa Portuaria San Antonio, agradezco la confianza y el apoyo que nos han brindado las autoridades estatales en sus diversos niveles, la labor incansable de nuestros trabajadores y trabajadoras, el buen cumplimiento de los concesionarios portuarios, que ha permitido alcanzar niveles de alta calidad internacional en los servicios portuarios, a cada actor de la cadena logística y, por cierto, a la comunidad sanantonina en toda su amplitud.

Eduardo Abedrapo Bustos
Presidente del Directorio



PALABRAS DEL GERENTE GENERAL

Puerto San Antonio es el principal puerto del país y uno de los más relevantes de América Latina, con una transferencia de carga que el último año superó los 23 millones de toneladas y 1,8 millones de contenedores. Pero además de sus desafíos operativos, hoy está enfocado también en entregar beneficios tangibles a la comunidad sanantonina y en consolidarse como motor para el progreso de Chile.

A través de esta Memoria Integrada 2024 que tengo oportunidad de presentar, queremos resumir y detallar los hitos y logros esenciales de la gestión del último periodo, reafirmando -además- el compromiso de nuestros equipos con la administración rigurosa, transparente e innovadora del puerto, comprendiéndolo como un eslabón fundamental para el desarrollo del país y su comercio exterior, y como palanca para una mejor calidad de vida del territorio.

Fue un año de cambios, transformación y consolidación, en el que nuestra estructura organizacional se fortaleció, los equipos se robustecieron y en el cual nuestro rumbo fijó sus nuevas coordenadas mediante la planificación del Plan Estratégico 2025-2027. También fue un periodo para la construcción de confianzas, a través del diálogo y distintos mecanismos de vínculo con la ciudad, sus autoridades y organizaciones; la modernización de nuestro modelo logístico y para el avance decisivo de Puerto Exterior.

Esta Memoria Integrada, elaborada en concordancia con los requerimientos de la Norma de Carácter General 461 de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), busca dar cuenta de nuestro desempeño en estos distintos ámbitos de la gestión que describía en el párrafo precedente.

Así, en el capítulo 1, denominado “Introducción”, hemos incorporado un recuento de los hitos claves del año, con el fin de orientar a nuestros stakeholders sobre los puntos más significativos de la gestión de la empresa portuaria en 2024.

En el capítulo 2, “Puerto San Antonio” revisamos aquella información clave sobre nuestra empresa, sus coordenadas estratégicas, inversiones, aportes al empleo y avance en sus mecanismos de gestión. En la sección 3, “Nuestro sistema portuario” ilustramos sobre el funcionamiento y operación del Puerto, las positivas cifras de transferencia que en 2024 nos acercaron a los niveles previos a la pandemia, la colaboración estrecha que sostenemos con nuestros concesionarios (San Antonio Terminal Internacional, DP World San Antonio, Puerto Panul, QC Policarpo Toro y Terquim), el rol de Autoridad Portuaria que desempeñamos y la importante labor que juega nuestra Comunidad Logística.

En el capítulo 4, “Gobernanza” nos referimos a nuestro gobierno corporativo, al Directorio que guía nuestra estrategia, la estructura remuneracional de los directivos y principales ejecutivos, las principales políticas y la gestión de riesgos que hemos puesto en el centro de la gestión de la compañía. En tanto, en la sección 5, “Nuestras Personas”, damos cuenta de las acciones que hemos consolidado para fortalecer y desarrollar a nuestro capital humano, transparentando la manera en que se estructuran los equipos, los esfuerzos para mejorar el clima laboral y seguir avanzando en el robustecimiento de la organización de cara sus desafíos actuales y futuros.

También hemos querido revisar, con especial profundidad, tres materias que están en el corazón del quehacer de Puerto San Antonio: la relación Ciudad-Puerto (Capítulo 6), dando cuenta de la visión y la acción comprometida para profundizar el vínculo con la comunidad y sus líderes, crear valor compartido e irradiar hacia el territorio los beneficios de nuestra actividad a través de obras como el Paseo Borde Costero Norte y programas como los Fondos Concursables.

Por otra parte, otro eje clave ha sido Puerto Exterior, y en el Capítulo 7 aportamos un panorama integral sobre la obra portuaria más relevante que el Estado impulsará en el país en más de 100 años. Nuestros énfasis en



materia de Sostenibilidad (Capítulo 8) y la transformación que impulsamos para incorporar nuevos estándares en nuestra gestión portuaria también los hemos revisado con atención; finalizando con la cuenta de nuestro desempeño financiero (Capítulo 9).

Esta Memoria Integrada pone en perspectiva nuestros logros de 2024, de los que ha sido parte activa nuestro comprometido equipo de colaboradores, junto a los concesionarios, trabajadores portuarios, actores de la comunidad. Estoy convencido de que, unidos, seguiremos en la senda correcta alcanzando nuevos estándares de excelencia, haciendo de Puerto San Antonio motor de crecimiento económico y social del país, y comprometidos con el desarrollo sostenible de la ciudad a la que pertenecemos

Ramón Castañeda Ponce
Gerente General
Empresa Portuaria San Antonio

ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN

Este 2024 fue sinónimo de importantes desafíos y el inicio de una etapa de transformación clave para el quehacer de nuestra empresa, donde todas las gerencias y áreas de la compañía protagonizaron importantes avances e hitos de su gestión para mantener a nuestro Puerto San Antonio como el principal puerto de Chile.

Este resumen presenta los principales hechos que marcaron la agenda de nuestra empresa durante el último año de su quehacer.

MARZO

Avanzando en equidad de género NCG 461 3.1.vi

En el marco de la conmemoración del Día de la Mujer, Puerto San Antonio organizó el conversatorio “Mujeres de Puerto, Mujeres Valientes. ¿Cómo abrir las puertas al futuro?”, cuyo fin fue analizar la incorporación de mujeres en el sector portuario y logístico.
Hilda Patiño, destacada dirigenta sindical, enfatizó la relevancia del evento para visibilizar el aporte de las mujeres en un sector históricamente masculino.



El nuevo liderazgo de Puerto San Antonio

ENERO

Terminales aumentaron en 27% la transferencia de cerezas exportadas a China.

Los terminales STI y DP World de Puerto San Antonio registraron un notable aumento del 27% en la exportación de cerezas hacia China, al alcanzar un total de 11.776 contenedores en el periodo 2023-2024. Esta fruta es una de las principales exportaciones no mineras de Chile, siendo el país el mayor productor mundial de cerezas, de cuyas exportaciones nacionales un 85% tiene como destino China.

Un avance significativo fue la implementación de rutas directas como el servicio “Cherry Express”, que redujo el tiempo de viaje de 28 a 22 días y facilitó la distribución en el norte del país asiático.

El nuevo liderazgo de Puerto San Antonio

A principios de enero de 2024, el ingeniero civil industrial Ramón Castañeda Ponce asumió el cargo de gerente general de Puerto San Antonio, tras ser nombrado por el directorio en noviembre de 2023.

Su principal misión ha sido fortalecer el liderazgo del puerto a nivel nacional e internacional, así como mejorar la relación con la comunidad y avanzar en el proyecto Puerto Exterior, buscando expandir el impacto de la portuaria en el comercio exterior y el desarrollo del país.


Avanzando en equidad de género

ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN



Consejo Ciudad Puerto tuvo la primera sesión del año



Presentan nuevo Port Community System en Asamblea Anual de Colsa

ABRIL

Lanzamiento de la Manifestación de Interés en Madrid

La Empresa Portuaria San Antonio organizó un evento en Madrid para presentar el proyecto Puerto Exterior, el más importante de la historia de Chile, que incluirá dos terminales de 1.730 metros y una capacidad anual de 6.000.000 TEU. El encuentro atrajo a más de 70 ejecutivos de diversas naciones y contó con la participación del ministro de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Juan Carlos Muñoz, y de nuestro gerente general, Ramón Castañeda.

El evento se enmarca en un proceso de Manifestación de Interés para invitar a empresas chilenas e internacionales a participar en la construcción de obras relacionadas con el nuevo megaterminal. Ramón Castañeda resaltó la necesidad de intercambiar experiencias con expertos del sector para optimizar los métodos constructivos. El interés mostrado por las empresas y bancos internacionales indica un sólido respaldo al proyecto, que promete transformar la infraestructura portuaria de Chile en el siglo XXI.

Consejo Ciudad Puerto tuvo la primera sesión del año NCG 461 3.2.vii

El Consejo de Coordinación Ciudad Puerto de San Antonio se reunió por primera vez en 2024, con el objetivo de establecer un desarrollo armónico entre el puerto y la comunidad local. La reunión fue presidida por el gobernador regional Rodrigo Mundaca y contó con la participación de autoridades locales y representantes comunitarios, quienes discutieron la importancia de un acuerdo por el desarrollo integral de la ciudad.

El desarrollo sustentable y la generación de empleo digno fueron temas centrales de la sesión, de la cual nuestro presidente, Eduardo Abedrapo, hizo un balance positivo, señalando que se están materializando compromisos concretos entre las partes involucradas.

Presentan nuevo Port Community System en Asamblea Anual de Colsa

En la Asamblea Anual de la Comunidad Logística de San Antonio (Colsa) se presentó el nuevo Port Community System (PCS), una iniciativa destinada a digitalizar y automatizar procesos en el puerto. Nuestro gerente general, Ramón Castañeda, destacó que este sistema es esencial para modernizar las operaciones portuarias, y se espera que esté completamente implementado para finales de 2025, mejorando la eficiencia en la gestión de la cadena logística del puerto.

ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN

MAYO

Taller para impulsar desarrollo armónico de San Antonio

En mayo, más de 140 personas de 38 organizaciones locales participaron en el Diálogo Ciudadano convocado por el Consejo de Coordinación Ciudad Puerto San Antonio. Este taller buscó analizar y priorizar las expectativas ciudadanas para crear un "Acuerdo por un San Antonio Sostenible", promoviendo un desarrollo que armonice la calidad de vida de la ciudad con la actividad portuaria.

El evento, realizado en el CFT Estatal de San Antonio, contó con la presencia de autoridades locales y ciudadanos, quienes expresaron sus visiones sobre el desarrollo urbano. Ramón Castañeda, gerente general del puerto, destacó la importancia de la participación comunitaria para lograr un enfoque colectivo en las decisiones sobre el futuro de la ciudad y su puerto.



Importante aporte a Bomberos para responder a emergencias



JUNIO

Importante aporte a Bomberos para responder a emergencias

La Cuarta Compañía de Bomberos de San Antonio inauguró una nueva torre de comunicaciones gracias a un convenio con Puerto San Antonio, que mejorará su capacidad de respuesta ante emergencias. La torre, auto sustentada, reemplaza una anterior en mal estado y permitirá una mejor coordinación en el combate de incendios, especialmente en áreas remotas. Los bomberos agradecieron la colaboración de la empresa portuaria, subrayando su compromiso con la seguridad de la comunidad.

Jornada de limpieza de Lagunas de Llolleo junto a estudiantes

Nuestra empresa llevó a cabo una jornada de limpieza en el Humedal Lagunas Ojos de Mar junto a estudiantes del Colegio José Luis Norris, en conmemoración del Día Mundial del Medio Ambiente. La actividad incluyó educación ambiental y avistamiento de aves, con el objetivo de crear conciencia sobre la preservación del ecosistema. Los organizadores destacaron la importancia de involucrar a los niños en la defensa del medio ambiente y fomentar un sentido de pertenencia hacia su entorno.

ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN



JULIO

Visita del Presidente Gabriel Boric a San Antonio NCG 461 3.2.viii

El Presidente Gabriel Boric visitó San Antonio, donde pudo conocer los avances en el desarrollo portuario local. En su recorrido, destacó la importancia de San Antonio como un punto estratégico para el abastecimiento nacional y subrayó las inversiones en infraestructura y tecnología que facilitarán el transporte y descongestionarán los accesos al puerto.

Boric enfatizó que el Puerto Exterior de San Antonio es una prioridad para el país y, una vez completadas las obras, se convertirá en un terminal semiautomatizado clave en el Pacífico Sur. Asimismo, expresó su compromiso de que el desarrollo portuario se realice de manera sostenible, protegiendo el entorno y mejorando la calidad de vida de las comunidades locales. Este enfoque fue respaldado por diversos líderes locales, quienes destacaron la importancia del puerto en la economía regional.

Aniversario de la Big Band Puerto San Antonio

La Big Band Puerto San Antonio celebró su 21º aniversario con un emotivo concierto en el Centro Cultural, donde los jóvenes músicos, bajo la dirección de Patricio Baos, mostraron su talento y pasión por la música. El director enfatizó que la Big Band no solo es una agrupación musical, sino una familia que ha crecido con el apoyo de la comunidad, destacando la importancia de continuar formando nuevos talentos y brindar oportunidades a los jóvenes.

ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN

AGOSTO

Avanza proceso de Manifestación de Interés de Puerto Exterior

El proceso de Manifestación de Interés para las obras del Puerto Exterior San Antonio registró el avance de 34 empresas de diversas partes del mundo a la etapa 4, tras iniciarse en abril. Este avance les permitirá acceder a información técnica detallada sobre el proyecto y presentar observaciones antes de la licitación pública, lo que refleja el gran interés en este desarrollo estratégico para Chile, según el presidente del directorio, Eduardo Abedrapo.

Lanzan nueva versión de los Fondos Concursables

Nuestra empresa lanzó en agosto la segunda edición del Programa de Fondos Concursables, aumentando su presupuesto a 60 millones de pesos, lo que permite mayor apoyo a proyectos comunitarios en la comuna de San Antonio. Este programa, que busca consolidarse como una herramienta fundamental para el desarrollo social y comunitario, está dirigido a organizaciones sin fines de lucro, como juntas de vecinos, clubes deportivos y de adulto mayor, que estén legalmente constituidas. Cristian Puga, gerente de Sostenibilidad y Asuntos Públicos, resaltó que el éxito del año anterior, en el que se apoyaron 32 iniciativas, fue un motivador para duplicar el financiamiento.

Millonaria inversión para mejorar el actual Molo de Abrigo

Puerto San Antonio inició un proyecto de mejoras en el Molo de Abrigo, una estructura clave que sostiene su operativa y aporta al comercio exterior chileno, con una inversión superior a 10 millones de dólares. Las obras buscan adaptar la infraestructura a los efectos del cambio climático, incrementando la seguridad y la continuidad del puerto ante condiciones climáticas adversas. Entre los trabajos, que se extenderán por dos años, se contempla aumentar la altura del muro parapeto y reforzar la estructura con hormigón y bloques prefabricados, garantizando la estabilidad de la protección costera e incorporando nuevas tecnologías y métodos de construcción para asegurar la durabilidad y resistencia de la infraestructura.

Consejo Asesor reafirma su compromiso con Puerto Exterior 3.2.viii

En nuestras oficinas se realizó una reunión del Consejo Asesor Ministerial de Puerto Exterior, donde se discutieron importantes aspectos relacionados **con uno** de los proyectos de infraestructura más significativos para el sistema portuario chileno. El encuentro fue encabezado por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, y contó con la presencia de diversas autoridades y expertos. Este consejo, constituido en octubre de 2023, es clave para abordar cuestiones de desarrollo y sostenibilidad del proyecto.

Durante la reunión, se acordó continuar con la planificación de obras como la segunda etapa del Paseo Borde Costero Norte y asegurar que el desarrollo del Puerto Exterior se lleve a cabo armónicamente con el medio ambiente. Los integrantes del consejo, incluyendo expertos de distintos ámbitos, enfatizaron en la importancia de integrar la voz de la comunidad al proyecto, buscando garantizar que los planes portuarios beneficien tanto a la economía como a la calidad de vida de los habitantes de la zona



Millonaria inversión para mejorar el actual molo de abrigo

ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN



Regulador de flujo de camiones Alto San Antonio

SEPTIEMBRE

Regulador de flujo de camiones Alto San Antonio

El 12 de septiembre de 2024 se implementó con éxito el regulador de flujo de camiones Alto San Antonio para hacer frente a la congestión provocada por dos accidentes en la ruta del Nuevo Acceso al Puerto, dejando en evidencia la efectividad del sistema creado por nuestra empresa. La operación fue una prueba crucial que mostró cómo este regulador puede ser utilizado en situaciones de emergencia para garantizar el flujo ordenado de camiones, con un total de 171 camiones recibiendo resguardo hasta que la ruta se despejara. Alto San Antonio, con capacidad para albergar hasta 400 camiones, no solo ayuda a reducir la congestión en la ciudad, sino que también proporciona condiciones mejoradas para los transportistas.

ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN

OCTUBRE

Puerto San Antonio beneficia a 46 organizaciones comunitarias

Este año, más de un centenar de organizaciones comunitarias presentaron sus propuestas a la segunda versión de los Fondos Concursables 2024 de Puerto San Antonio, y finalmente se seleccionaron 46 proyectos ganadores, que incluyen 20 juntas de vecinos, 18 clubes deportivos y 8 clubes de adulto mayor. La iniciativa busca promover la participación ciudadana y mejorar la calidad de vida en San Antonio.

Cristián Puga, gerente de Sostenibilidad y Asuntos Públicos de Puerto San Antonio, expresó su satisfacción por la respuesta de la comunidad y destacó que todos los proyectos de la edición anterior se ejecutaron correctamente. La creciente cantidad de postulaciones, un aumento del 60% en comparación con 2023, refleja el fuerte compromiso de las organizaciones locales por contribuir al desarrollo de su comuna. Los resultados ya están disponibles en el sitio web de la Empresa Portuaria San Antonio.

Fomentando el deporte junto al Club San Antonio Unido

Puerto San Antonio, en colaboración con el Club Deportivo San Antonio Unido, organizó una clínica deportiva cerca de 50 estudiantes del Colegio Nueva Providencia y del Liceo Gabriela Mistral. La actividad, realizada en la cancha del Club Deportivo Huracán, tuvo como objetivo promover el deporte y el bienestar entre los jóvenes de la comuna. Esta clínica deportiva se alinea con el compromiso de Puerto San Antonio y el SAU con el desarrollo integral de los jóvenes, buscando fomentar hábitos saludables y construir un vínculo sólido entre la comunidad y el deporte.

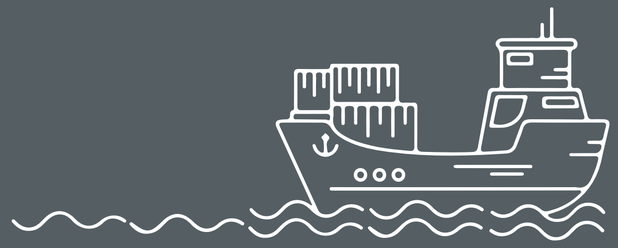
CCOP refuerza la coordinación para aumentar la seguridad en el puerto

El Comité de Coordinación de Organismos Públicos, liderado por Puerto San Antonio, llevó a cabo una reunión estratégica para abordar la mejora de los accesos al puerto y la seguridad vial. Este encuentro reunió a representantes de diversas entidades públicas, entre ellas Carabineros y la Armada, con el fin de establecer una estrategia intersectorial para solucionar problemas de accidentabilidad y seguridad en la zona. El gerente general de Puerto San Antonio, Ramón Castañeda, destacó la relevancia de compartir iniciativas para mejorar la situación vial en el acceso al puerto.



ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN





NOVIEMBRE

Acuerdo Histórico entre Puerto San Antonio y Pescadores

La Empresa Portuaria San Antonio y pescadores artesanales de las caletas Puertecito y Pacheco Altamirano firmaron un “Acuerdo por la Sostenibilidad de la Pesca Artesanal”, culminando un diálogo de dos años. Este convenio busca abordar las inquietudes de los pescadores respecto al desarrollo del Puerto Exterior, garantizando la sostenibilidad de su actividad frente a los cambios que este proyecto puede generar.

El acuerdo es el resultado de 18 reuniones en las que participaron líderes sindicales y la delegada presidencial de San Antonio. La colaboración ha permitido que los pescadores expongan sus observaciones, que se contrastaron con estudios científicos, estableciendo así un diagnóstico claro sobre los impactos socioeconómicos esperados. La firma del acuerdo fue celebrada en un evento que unió a autoridades y representantes de la comunidad.

ASÍ FUE NUESTRO 2024: HITOS DE GESTIÓN

DICIEMBRE

Transferencia de carga aumentó más del 10% al cierre de 2024

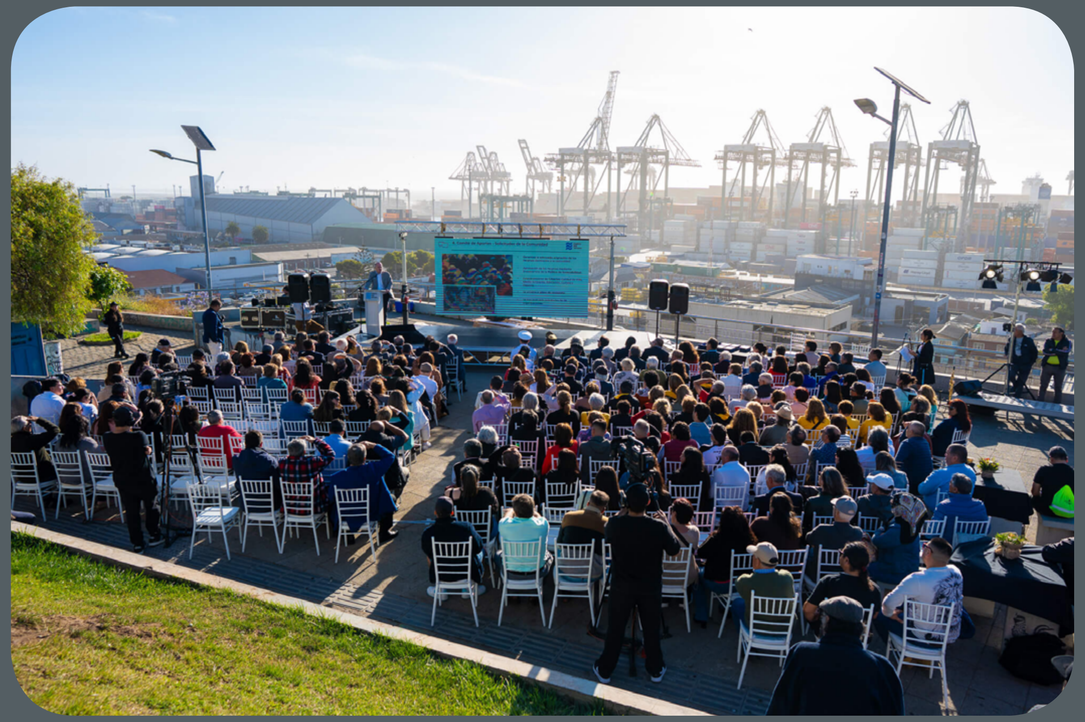
Un crecimiento del 10,52% en la transferencia total de carga durante el año marcó el cierre de 2024 para Puerto San Antonio, lo que se expresa en que 23.209.963 toneladas se movilizaron a través de nuestros terminales. Esta cifra representó un aumento significativo respecto del 2023, periodo en el cual se transfirieron 21.001.161 toneladas. Especialmente positiva fue la transferencia de carga por contenedores: fueron 1.814.488 TEU los que se importaron y exportaron en el año, muy cerca del récord de 2021. También destacado fue el desembarque de vehículos motorizados a través de Puerto San Antonio, que llegó a 232.107 unidades (+3%).

Puerto San Antonio entrega resultados de su Gestión Comunitaria 2024

Un gran evento ciudadano en la bahía congregó a más 200 líderes comunitarios y autoridades locales que se reunieron para conocer los resultados de la "Gestión Comunitaria 2024" de Puerto San Antonio y discutir los desafíos para el año siguiente. Durante el acto, se destacaron los logros de Puerto San Antonio en la relación con la comunidad, incluyendo la firma de seis acuerdos de trabajo con diferentes organizaciones y la realización de talleres ciudadanos que buscaron recopilar las expectativas de los vecinos sobre la operación portuaria.

En el evento, se otorgaron reconocimientos a figuras emblemáticas de San Antonio por su aporte a la identidad local, así como la entrega de medallas al Mérito Portuario a destacados ciudadanos. También se anunciaron compromisos para el 2025, incluyendo la creación de una Plaza de la Niñez en el Centro Cultural y acuerdos para mejorar el acceso al agua potable en la comuna. Los líderes presentes expresaron su apoyo a la visión de Puerto San Antonio de relacionarse activamente con la comunidad y seguir avanzando juntos hacia un futuro mejor.

.





PUERTO SAN ANTONIO

Puerto de Chile
Puerto de Todos

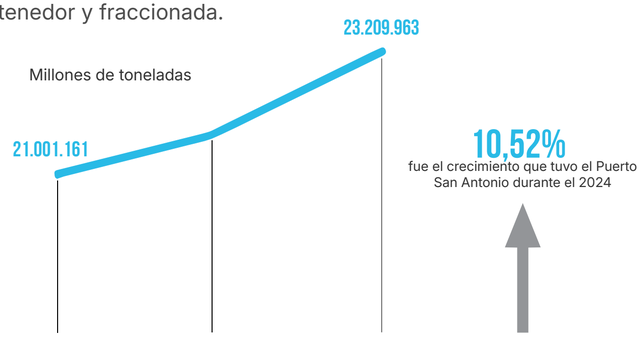
02

PUERTO SAN ANTONIO

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; 6.1.i; 6.1.ii; 6.1.iii; 6.1.iv; 6.2.i; 6.2.ii.;6.2.iv; 6.2.v; 6.2.v.1; 6.2.vii.1; 6.4; 6.5.1; 6.5.2.i

El 2024 fue un año de crecimiento para Puerto San Antonio y las cifras lo demuestran, con un 10,52% más en la transferencia total de carga durante el año lo que se expresa en que 23.209.963 toneladas las se movilizaron a través de sus distintos terminales. Esta cifra representó un aumento significativo respecto del 2023, periodo en el cual se transfirieron 21.001.161 toneladas, marcado por un incremento en el movimiento de carga por contenedor y fraccionada.



El trabajo del año también ha estado basado en lograr un proceso profundo de transformación y reestructuración organizacional creando por ejemplo una Gerencia de Planificación y Desarrollo y fortaleciendo las áreas existentes a más de 20 nuevos profesionales que han permitido enriquecer la empresa.

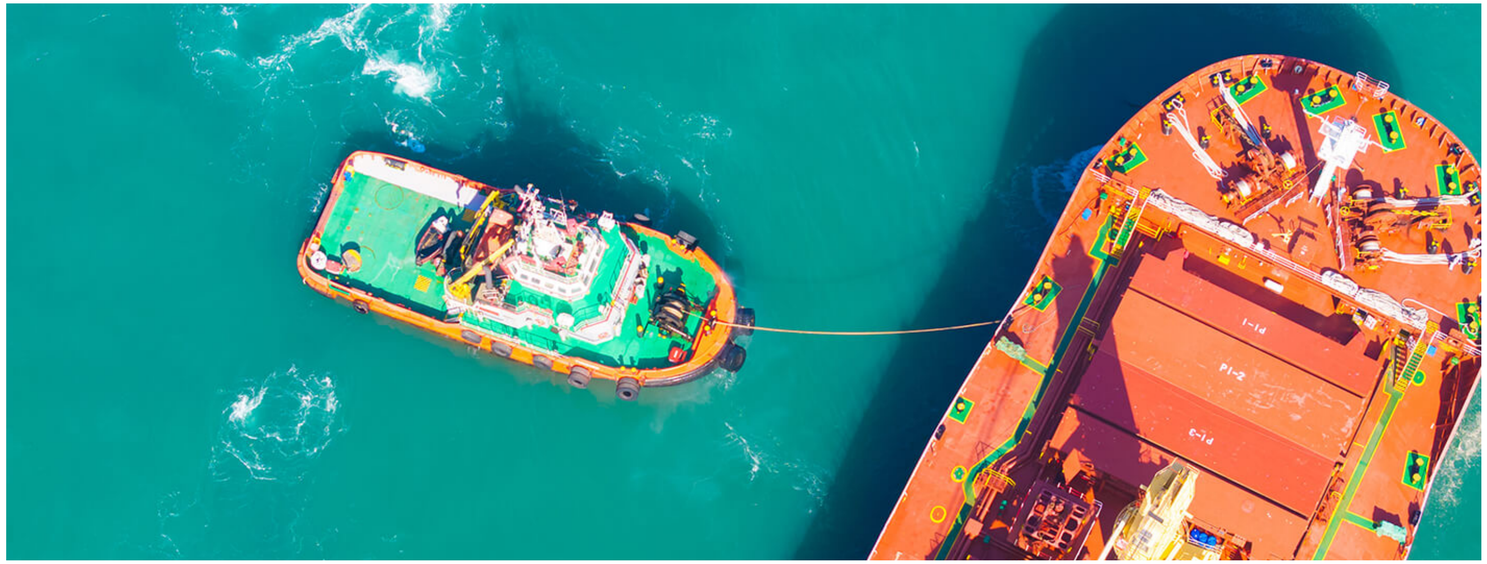
Además, se ha elaborado un Plan Estratégico 2025-2027, que guiará el desarrollo por los próximos dos años, aportando a la consolidación del crecimiento país. No podemos olvidar que la gestión de Puerto San Antonio representa un 4% del PIB, lo que significa una tremenda responsabilidad. Por esto debemos consolidar al Puerto de San Antonio como motor de crecimiento económico y social del país, comprometidos con el desarrollo sostenible de San Antonio.

Así existen esfuerzos en digitalización, planificación, asuntos regulatorios, trabajo con la comunidad y por supuesto un foco importante en el proyecto Puerto Exterior, proyecto clave para aumentar la infraestructura portuaria, atender la creciente demanda del comercio marítimo y posicionar a San Antonio como referente regional. Por eso en 2024, se avanzó de forma decidida, destacando una exitosa Manifestación de Interés con la participación de 34 compañías internacionales, que abrió camino a la fase de precalificación para la licitación de las obras habilitantes.

Como parte de este esfuerzo, reactivamos “Nuestro Sello, Nuestros Valores”, reafirmando que la Comunicación, la Colaboración, el Compromiso y la Excelencia son los pilares esenciales que inspiran y guían nuestras acciones como trabajadores y trabajadoras Puerto San Antonio.

LOS RESULTADOS DEL 2024 SE INSPIRAN EN UN ENFOQUE EN TRES EJES CLAVE:

- Mantener el liderazgo y eficiencia del puerto actual.
- Avanzar firmemente con el proyecto Puerto Exterior.
- Fortalecer la relación con la comunidad local.



NUESTRO PUERTO

NUESTRO PROPÓSITO, MISIÓN, VISIÓN Y VALORES

NCG 461 2.1

NUESTRO PROPÓSITO NCG 461 2.1

La administración, explotación, desarrollo y conservación de todos los bienes y propiedades que la empresa posee. Sugerencia: De esa manera, efectuamos estudios, proyectos y obras de conservación, reparación y dragado en los terminales portuarios de San Antonio. Y así como la Ley nos faculta para prestar servicios a terceros relacionados a nuestro propósito, podemos otorgar concesiones portuarias, celebrar contratos de arrendamiento o constituir sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, previa licitación pública.

NUESTRA MISIÓN NCG 461 2.1

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

NUESTRA VISIÓN NCG 461 2.1

Ser valorados por la Comunidad como una empresa dialogante y constructiva, por sus trabajadores como un lugar donde se complementan altos niveles de eficiencia y calidad de vida, y por el Estado como referentes en la implementación de políticas públicas.

Queremos ser referente de la industria en buenas prácticas portuarias y generación de valor, y reconocidos como puerto público que lidera y articula a los actores de su sistema logístico.



NUESTROS VALORES

La misión y la visión se implementan en torno a valores, entendidos como una orientación de conductas, los cuales esperamos sean representados en las personas que trabajan en Puerto San Antonio y reconocidos por sus clientes, stakeholders y por la propia comunidad.

EXCELENCIA TÉCNICA Y ECONÓMICA: en la gestión, en las relaciones internas y externas, en el equipo ejecutivo, en sus trabajadores, en la operación logística y en la comunicación.

INNOVACIÓN: en el desarrollo de nuevos proyectos y negocios que aporten valor y que permita la diferenciación y que contribuya a la competitividad.

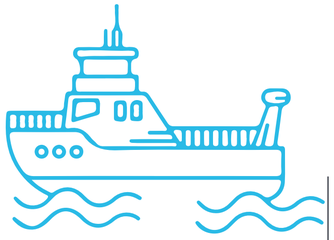
CONFIANZA: transparencia en la comunicación, confiabilidad, apertura para dar y recibir retroalimentación, capacidad de manejar conflictos de manera asertiva.

ACTUAR CON RESPONSABILIDAD SOCIAL: con la comunidad de la Provincia de San Antonio, con sus Stakeholders y sus empleados.

CUMPLIMIENTO: con impecabilidad de nuestros compromisos.

SOSTENIBILIDAD: en las operaciones actuales y en el desarrollo de nuevos proyectos, basado en sus cuatro dimensiones: económica, social, ambiental e institucional.

NUESTRO PUERTO
INFORMACIÓN HISTÓRICA



1910

Ese año se decretó la construcción de un puerto en la bahía de San Antonio. La elección de San Antonio como ubicación estratégica fue en parte 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.

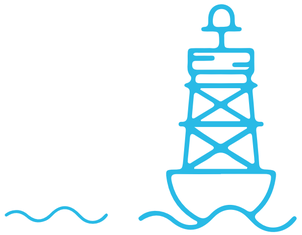
1912

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 fue fundamental para establecer un puerto seguro y operativo.

INICIO DE OPERACIONES Y PLAN DE CRECIMIENTO

1921

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



1950

En este tiempo el Puerto San Antonio comenzó a crecer en importancia como puerto comercial debido al aumento del comercio internacional de Chile. La expansión de sus instalaciones permitió que el puerto manejara mayores volúmenes de carga, incluyendo exportaciones clave como cobre, frutas y otros productos agrícolas.

MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN

1980 - 1990

Chile definió una política abierta al mundo por lo que Puerto San Antonio experimentó una modernización significativa. Durante este período, 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. Este desarrollo fue crucial para consolidar su posición como el puerto más grande de Chile en términos de volumen de carga.

1985

Este año sucedió el terremoto del 3 de marzo, cuyo epicentro fue en la zona central, en especial en San Antonio, sufriendo el impacto de un sismo de magnitud 8.0. Aquel sismo generó daños importantes al terminal portuario y las operaciones del puerto se vieron interrumpidas, necesitando reparaciones extensivas para restaurar completamente su funcionalidad.

El proceso de recuperación fue rápido ya que se concentraron recursos para evitar efectos negativos y importancia estratégica del puerto para la economía chilena. 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 términos de volumen de carga.

NUESTRO PUERTO
INFORMACIÓN HISTÓRICA

1998

El 31 de enero se creó la Empresa Portuaria San Antonio, que como empresa autónoma del Estado con el objetivo de administrar, explotar y conservar la actividad marítima portuaria en la ciudad de San Antonio. Esta nueva 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.

NUEVO MILENIO, INICIO DE LAS CONCESIONES

2000

Este año 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 satisfacer una demanda en crecimiento del comercio internacional. Así se dio 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), quien se adjudicó la licitación del Espigón, iniciando sus operaciones en 2014. Este terminal fue desarrollado como parte de la expansión del puerto para manejar el creciente volumen de carga y responder a las demandas del comercio internacional. Desde su ingreso a Puerto San Antonio, PCE se ha especializado en el manejo de diferentes tipos de cargas, incluyendo contenedores, vehículos, y carga general, y ha jugado un papel crucial en fortalecer la capacidad operativa del Puerto de San Antonio.

2017

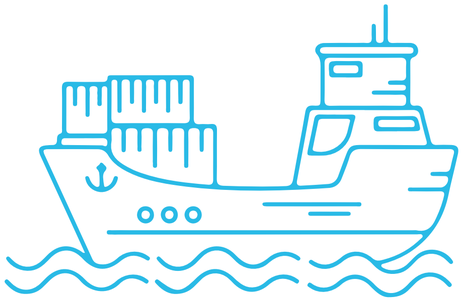
El terminal de pasajeros de Puerto Central comenzó a recibir cruceros, con lo que San Antonio se sumó a la oferta de infraestructura dedicada a esta parte de la industria turística.

2019

DP World adquirió una participación mayoritaria en Puerto Central (PCE) en enero de 2019. 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), que es la controladora de Puerto Central y Puerto Lirquén.

PRESENTE Y FUTURO

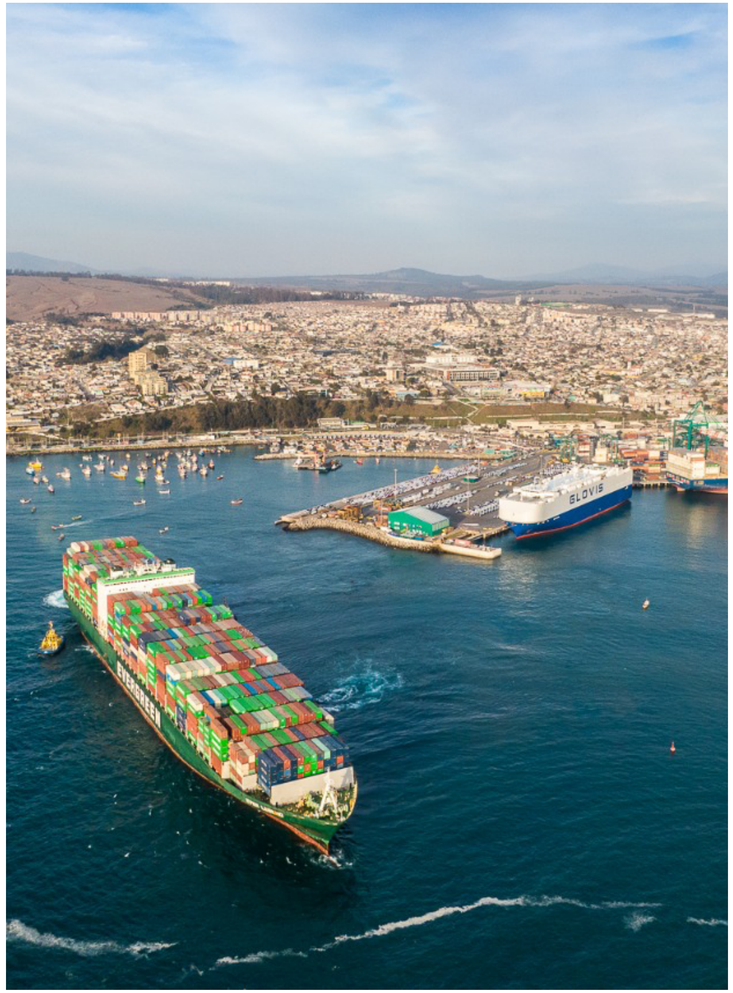
Para lograr satisfacer las demandas futuras del comercio marítimo y proyectarse a 100 años más, Puerto San Antonio se ha propuesto llevar adelante el proyecto Puerto Exterior, buscando expandir la capacidad del puerto, permitiendo que Puerto San Antonio entregue servicios marítimos a embarcaciones de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



NUESTRO PUERTO

OBJETO DE PUERTO SAN ANTONIO

NCG 461 6.1.i; 6.1.ii; 6.1.iii; 6.1.iv; 6.2.i; 6.2.ii; 6.2.iv; 6.2.v; 6.2.vi; 6.2.vii; 6.2.viii



Conforme se indica en el artículo 4° de la Ley N° 19.542, el objeto de la empresa es la 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 este.

En consecuencia, puede efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de conservación, reparación y dragado en el Puerto de San Antonio.

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, previa licitación pública.

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

En este sentido, el servicio otorgado por el Puerto de San Antonio refiere a la gestión eficiente y sostenible de la infraestructura y mantención de áreas comunes, ya sean terrestres o marítimas.

LAS ATRIBUCIONES LEGALES OTORGADAS A LA EMPRESA SON:

- La administración explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, de otros bienes que posean y de las actividades conexas al ámbito portuario.
- La ejecución de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en esos puertos y terminales.
- Prestar servicios a terceros relacionados con su objeto.
- Ejecutar 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.
- La 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).
- La coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios
- Formular el "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.

NUESTRO PUERTO

OBJETO DE PUERTO SAN ANTONIO

NCG 461 6.1.i; 6.1.ii; 6.1.iii; 6.1.iv; 6.2.i; 6.2.ii; 6.2.iv; 6.2.v; 6.2.vi; 6.2.vii; 6.2.viii

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.

De conformidad a lo dispuesto en la Ley N°19.542, de Modernización Portuaria, la Empresa Portuaria San Antonio tiene la importante función de 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:

Con fecha 10 de noviembre de 1999, se suscribe el Contrato de Concesión entre la Empresa Portuaria San Antonio y San Antonio Terminal Internacional S.A., la cual fue previa licitación pública adjudicada mediante acuerdo adoptado la trigésima tercera sesión ordinaria de Directorio 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.

Con fecha 12 de noviembre de 1999, se suscribe el Contrato de Concesión entre la Empresa Portuaria San Antonio y Puerto Panul S.A., previa licitación pública adjudicada mediante acuerdo adoptado el 12 de agosto de 1999 en la trigésima tercera sesión ordinaria de Directorio 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.

Con fecha 9 de agosto de 2011, se suscribe el Contrato de Concesión entre la Empresa Portuaria San Antonio y Puerto Central S.A. (hoy DP World San Antonio S.A.), previa licitación pública fue adjudicada mediante acuerdo adoptado el 5 de mayo de 2011 en la cuadragésima primera sesión extraordinaria de Directorio 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.



Con fecha 27 de agosto de 2020, se suscribe el Contrato de Concesión entre la Empresa Portuaria San Antonio y QC Policarpo Toro S.A., previa licitación Pública adjudicada mediante acuerdo adoptado el 2 de julio de 2020 en la 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.

Puerto San Antonio corresponde 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.

NUESTRO PUERTO
¿CÓMO FUNCIONAMOS?

NCG 461 3.6.ii.c; 6.1.i; 6.1.ii; 6.1.iii; 6.1.iv; 6.2.i; 6.2.ii; 6.2.iv; 6.2.v; 6.2.vi; 6.2.vii; 6.2.viii

PROYECTOS: Generamos proyectos de ingeniería para la explotación de una instalación portuaria o un frente de atraque de nuestra propiedad. Cuando los estudios concluyen que los actuales frentes de atraque no darán abasto en un horizonte de tiempo de mediano plazo, surge la necesidad 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.

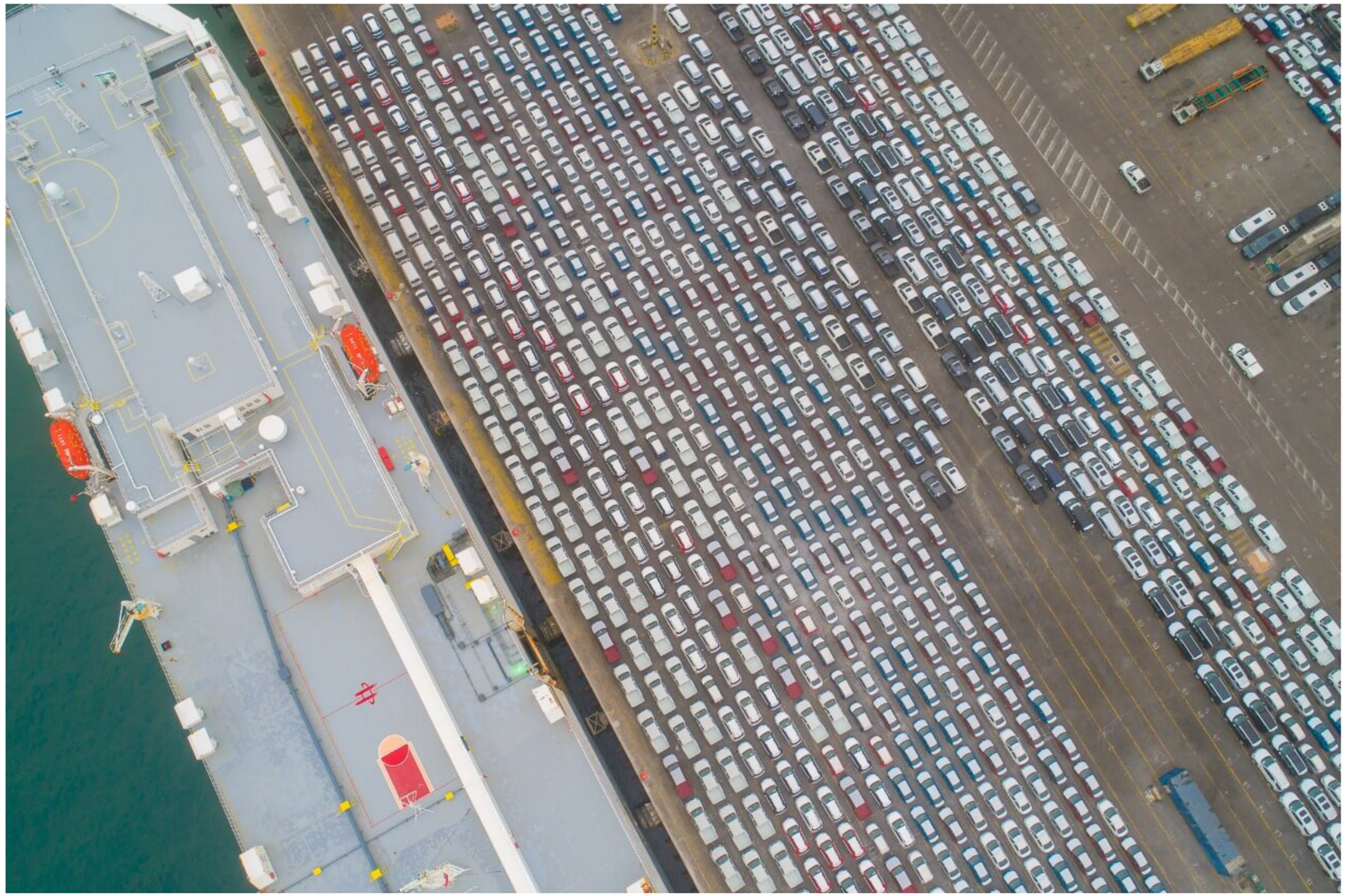
LIBRE COMPETENCIA: Cuando corresponde, de conformidad a la ley, recurrimos al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) para que determine la forma de llevar a cabo la licitación de dichos proyectos.

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 (T.U.P.) 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.



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

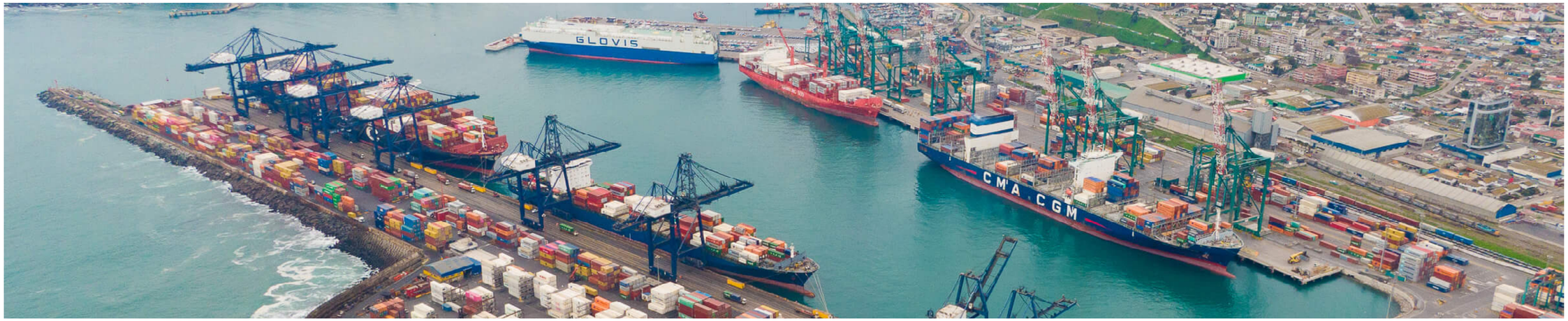
NCG 461 4.1; 4.2

Como empresa pública, tenemos un objetivo principal que es desarrollar y maximizar el desempeño del Puerto, lo que debemos cumplir compatibilizando nuestros roles con la misión que nos entrega el Estado, a través del Sistema de Empresas Públicas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda.

De igual forma, estamos insertos en un sistema que incluye a nuestros clientes, proveedores (concesionarios en particular) y líderes de opinión.

Para ello, contamos con objetivos estratégicos específicos que son fundamentales para garantizar el desarrollo y la maximización del rendimiento del Puerto.

1	PUERTO EXTERIOR	Actualizar y aplicar consistentemente el modelo económico del desarrollo del Puerto, con los incentivos adecuados para un funcionamiento óptimo desde el punto de vista social. Cumplir con todos los hitos de aprobaciones, coordinaciones sectoriales, materialización de proyectos y obras considerados en el periodo de planificación.
2	CONTINUIDAD OPERACIONAL	Operar las capacidades del puerto actual, de modo de entregar servicios con los mejores estándares posibles ante la demanda de transferencia de carga que se enfrente. Mantener o incrementar la preferencia por el Puerto de San Antonio de navieras, operadores de carga, importadores y exportadores, en aquellos casos donde existan opciones de servicios alternativos.
3	ROL DE AUTORIDAD PORTUARIA	Fiscalizar, supervisar o coordinar, según corresponda de modo de coordinar efectivamente a los diferentes intervinientes de la cadena logística que opera en torno al Puerto de San Antonio.
4	RELACIÓN CON LA COMUNIDAD	Generar un balance crecientemente positivo de la percepción de los impactos de la actividad portuaria en la ciudad de San Antonio, asegurando así la aceptación de ésta.
5	EFICIENCIA LOGÍSTICA	Gestionar, con diferentes herramientas, la cadena logística del Puerto de San Antonio de manera de asegurar un óptimo aprovechamiento sostenible de la infraestructura disponible, tanto en su interfaz marítima como terrestre.
6	RECONCESIÓN	Asegurar un entorno competitivo para la licitación que maximice la oferta de valor para el Estado.



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



Puerto San Antonio empresa estatal 100%
con giro úico

Puerto San Antonio es una empresa 100% estatal con giro único, con patrimonio propio y con una vinculación con el Gobierno, por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Al mismo tiempo, tenemos contacto directo con el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, para atribuciones específicas de cada uno de ellos a nivel de desarrollo humano y financiero.

También integramos la red del Sistema de Empresas Públicas (SEP), entidad de la que emana el Código SEP que guía nuestros principios éticos, buenas prácticas de gobierno corporativo, normativas y políticas.

Al ser una empresa estatal, no tenemos transacción accionaria y la Política de Dividendos/Retiros conforme al artículo 29 de DL N°1.263 de 1975, aplicable a nuestra empresa en virtud de lo dispuesto en el artículo 42 de la ley N°19.542, donde es el Ministerio de Hacienda, mediante decreto supremo, quien ordena el traspaso a rentas generales de la Nación las utilidades netas que arrojen nuestros balances patrimoniales anuales.



POLÍTICA DE DIVIDENDOS

NCG 461 2.3.4.ii; 2.3.4.iii.a

DIVIDENDOS PAGADOS EN LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS SON

AÑO	CANTIDAD M$
2024	5 mil millones de pesos
2023	5 mil millones de pesos
2022	6 mil millones de pesos
2021	8 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 7 de marzo de 2024, se recibió decreto exento N°45, que establece el monto de traspaso de anticipos y/o utilidades para el año 2024 por la suma de M$5.000.000. Para el periodo 2023 se estableció a través del Decreto exento N°90 que establece el monto de traspaso de anticipos y/o utilidades para el 2023 por la suma de M$5.000.000.

SITUACIÓN DE CONTROL
PROPIEDADES E INSTALACIONES
NCG 461 6.4.i; 6.4.ii; 6.4.iii; 6.5.1; 6.5.2

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

INSTALACIÓN
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/ARRENDAMIENTO
Propietario

SITUACIÓN DE CONTROL

PROPIEDADES E INSTALACIONES

NCG 461 6.4.i; 6.4.ii; 6.4.iii; 6.5.1; 6.5.2

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 857 vuelta N° 1.030 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 N° 2.321, comuna de San Antonio.

PROPIEDAD/ARRENDAMIENTO
Propiedad

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 4.980 N° 4.194 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2000 que corresponde a propiedad ubicada en calle Pablo Neruda N° 375, comuna de San Antonio, aledaña al Acceso Sur.

PROPIEDAD/ARRENDAMIENTO
Propiedad

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 5.659 vuelta N° 4.320 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/ARRENDAMIENTO
Propiedad

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 4713 N°5657 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.

PROPIEDAD/ARRENDAMIENTO
Propiedad

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 824 vuelta N°388 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/ARRENDAMIENTO
Propiedad

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 1.678 N°1.874 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 N°471, consistente en el camino ubicado al poniente de la laguna norte.

PROPIEDAD/ARRENDAMIENTO
Propiedad

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 446 N°591 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2021, correspondiente a inmueble ubicado en calle Gabriela Mistral N°51 Población Juan Aspee, Lote 817, comuna de San Antonio.

PROPIEDAD/ARRENDAMIENTO
Propiedad

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 427 N°565 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2021, correspondiente a inmueble ubicado en calle Aníbal Pinto N°430, Lote 818, Población Juan Aspee, comuna de San Antonio.

PROPIEDAD/ARRENDAMIENTO
Propiedad

INSTALACIÓN
Inmueble inscrito a fojas 1.010 N°1.101 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio del año 2014 que corresponde a la calle Aníbal Pinto.

PROPIEDAD/ARRENDAMIENTO
Propiedad

SITUACIÓN DE CONTROL

MARCO LEGAL Y NORMATIVO

NCG 461 6.1.iii; 6.2.vi

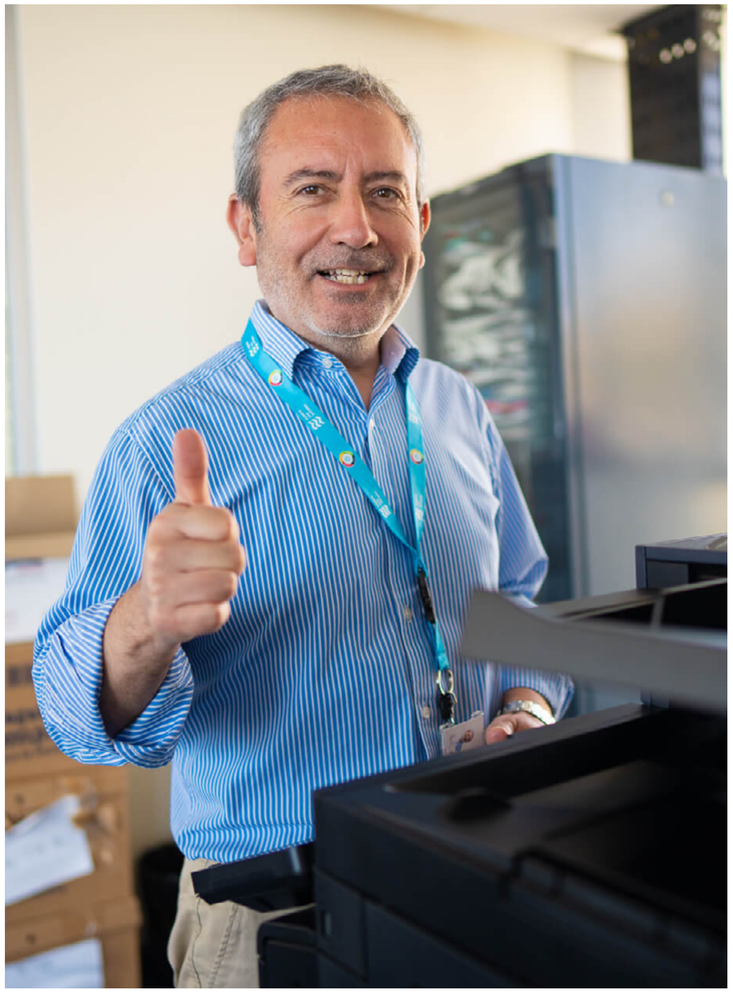
Razón social: Empresa Portuaria San Antonio.
Nombre de fantasía: Puerto San Antonio.
Tipo de entidad: Estatal.
Domicilio legal: Avenida Antonio Núñez de Fonseca 1552, San Antonio.
RUT: 61.960.100-9
☎ 56 35 258 6000
🌐 https://www.puertosanantonio.com
✉ Info@puertosanantonio.com
https://www.puertosanantonio.com/contactenos

LAS PRINCIPALES MARCAS UTILIZADAS SON:

NCG 461 6.2.v; 3.c.iv

- Empresa Portuaria San Antonio (Puerto San Antonio)
- Paseo Bellamar
- Plataforma Logística Internacional San Antonio (PLISA)
- Nodo Logístico
- Puerto San Antonio

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.



PLAN DE INVERSIÓN

NCG 461 4.3

Actualmente, nuestra principal fuente de demanda de recursos para proyectos y estudios de inversión es la iniciativa Puerto Exterior. En ese contexto, hemos trabajado en el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), destinando recursos para generar la Adenda 1 y otras medidas para la obtención de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) que permita construir el Proyecto Puerto Exterior de San Antonio.

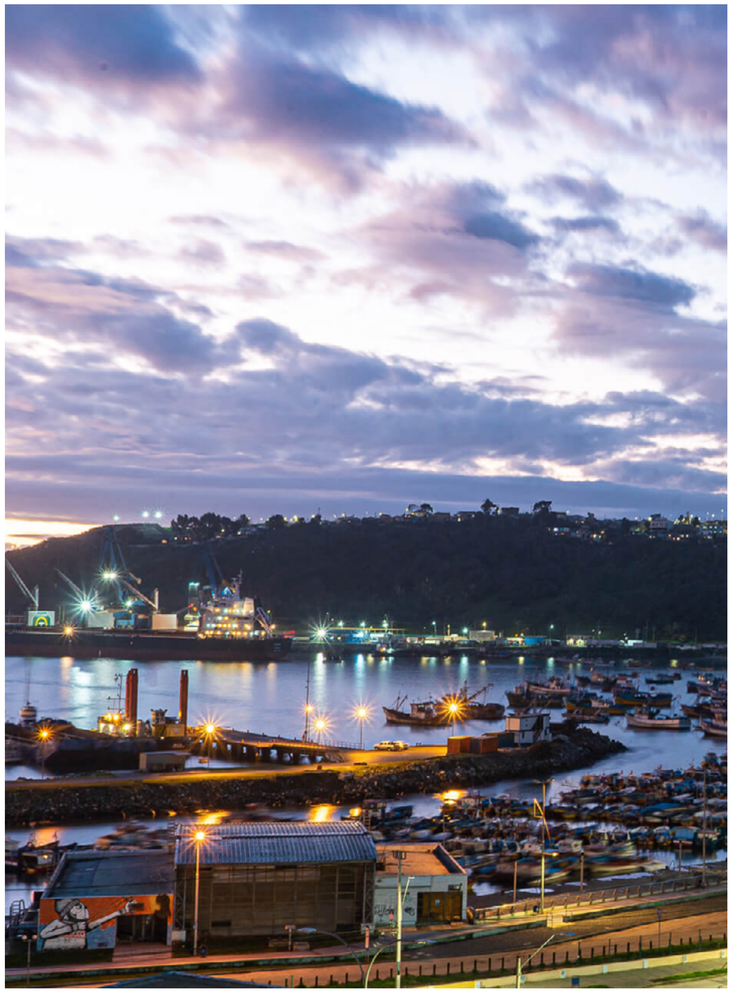
Paralelamente, debemos garantizar la continuidad operativa del puerto para todos los tipos de carga. En este sentido, estamos impulsando estudios para la relicitación de la concesión del Molo Sur. Además, evaluamos la extensión hasta 2041 del contrato concesionario de DP World San Antonio, explorando alternativas para el término de las concesiones en el sector norte de nuestras instalaciones, como Puerto Panul y QC Policarpo Toro. Asimismo, estamos considerando iniciativas para incrementar la capacidad en diversos eslabones de la cadena logística portuaria. A ello se suman proyectos orientados a generar valor compartido con la comunidad.

El siguiente cuadro muestra el resultado de la ejecución de iniciativas del año 2024 y la proyección de aquellas estimadas para 2025:

EL RESULTADO DE LA EJECUCIÓN DE INICIATIVA DEL AÑO 2024 Y LA PROYECCIÓN DE AQUELLAS ESTIMADAS PARA 2025.

PLANES DE INVERSIÓN (EN MILES DE PESOS)		
PROYECTOS	INVERSIÓN EJECUTADA 2024	INVERSIÓN ESTIMADA 2025
Estudios Puerto Exterior	7.587,3	6.166,0
Inversiones en eficiencia logística	7.131,9	5.079,1
Inversiones en borde costero	799,6	507,0
Conservación de activos	83,4	1.019,2
Mejoramiento Molo de abrigo	2.719,0	5.815,5
Inversión en fortalecimiento tecnológico	716,0	1.631,4
Inversiones en accesibilidad y conexiones	-	5.653,9
Otros proyectos	230,5	150,0
Totales	**19.267,7**	**26.022,2**

El cumplimiento de estos objetivos, metas y planes operativos anuales de Puerto San Antonio se materializa a través de inversiones, proyectos, estudios y gastos financiados directamente por nuestra empresa, por los concesionarios o bien por entidades como el Ministerio de Obras Públicas y EFE. Solo para el primer caso se consideran recursos de estudios e inversiones en el presupuesto, y en los otros ejercemos un rol de control o coordinador, según corresponda.

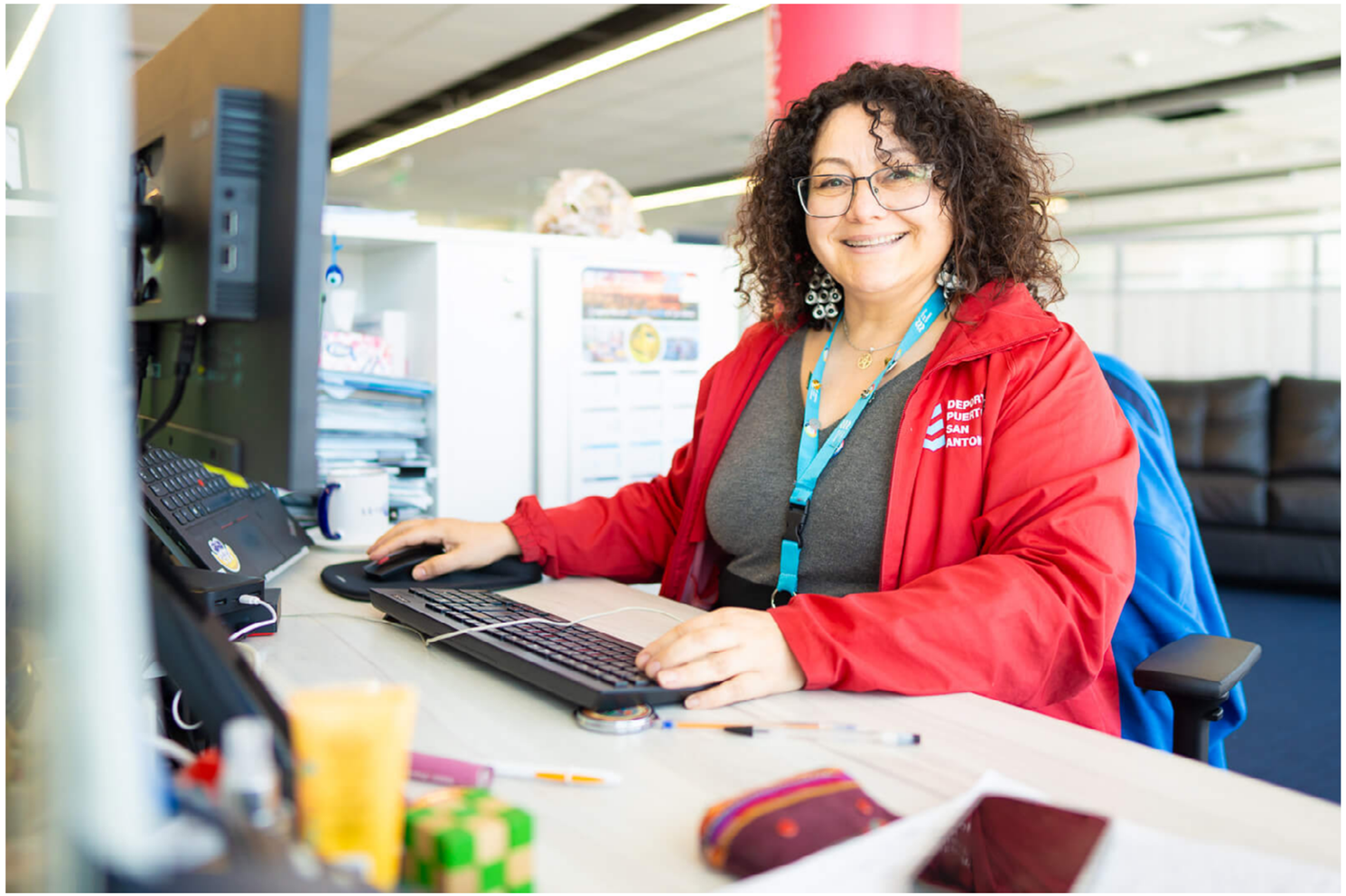


DESARROLLO Y EMPLEABILIDAD

Puerto San Antonio aporta al desarrollo con un 4% del PIB de Chile, lo que demuestra un impacto relevante a nivel de creación de valor nacional. Esto se da por el crecimiento del país a nivel de comercio exterior, principalmente gatillado por los más de 34 acuerdos comerciales internacionales vigentes.

A nivel de empleabilidad, según el catastro realizado por la Comunidad Logística de San Antonio, el puerto genera, de manera directa e indirecta, 10.200 empleos a nivel de toda la cadena logística de San Antonio. De ellos, 8.800 empleos están concentrados en la Provincia de San Antonio. A nivel de sectores, 2.312 son trabajadores portuarios (88% hombres y 12% mujeres); 3.000 conductores del transporte terrestre; 1.000 empleados de agencias de aduanas; y el resto se distribuye en funcionarios de distintos servicios, entre ellos, SAG, Aduanas y Autoridad Marítima.

Anualmente, además, la actividad portuaria-logística destina más de 4.400 millones de pesos a proveedores de 30 distintos sectores productivos (ferreterías, hospedaje, catering, servicios de construcción, talleres mecánicos, alimentación, servicios de aseo y transporte.



DESARROLLO Y EMPLEABILIDAD

INVERSIÓN EN I+D: DIGITALIZACIÓN Y NUEVAS TECNOLOGÍAS

NCG 461 3.1.v

Como Puerto San Antonio otro ámbito que nos encontramos transformando desde 2024 es la innovación y el desarrollo tecnológico. Durante el año se creó una Subgerencia de Transformación Digital, Innovación y TI, llamada a promover una cultura de innovación dentro de la organización, mediante soluciones colaborativas y la integración con soluciones ya en marcha en la operación.

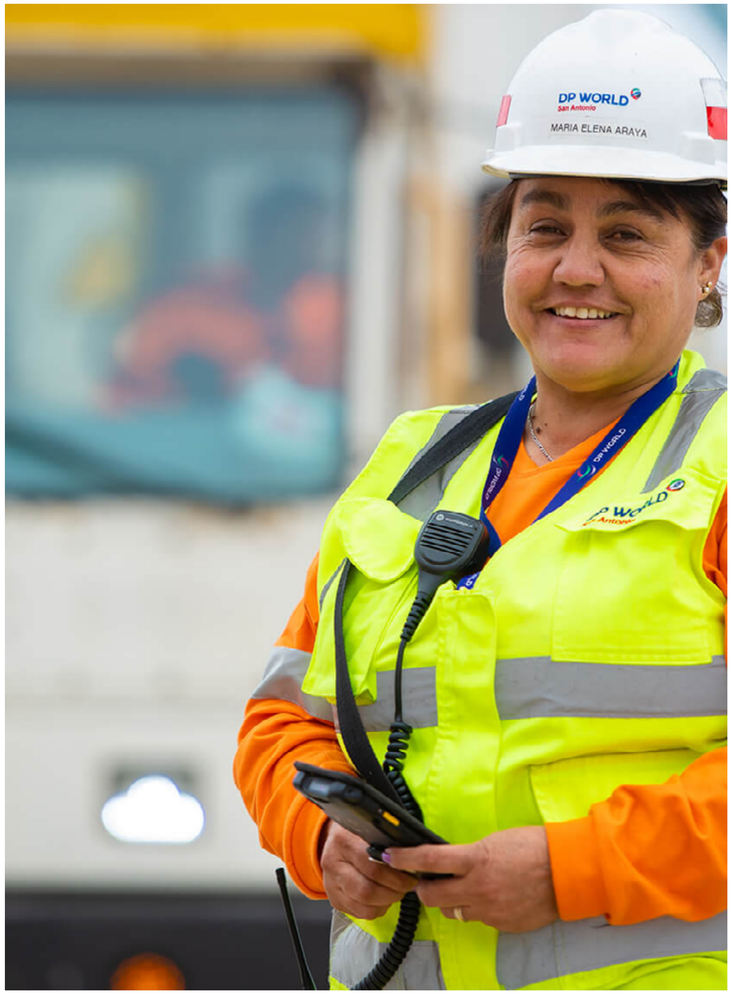
Este ámbito coordina esfuerzos que se vienen ejecutando desde otras áreas como la Subgerencia de Proyectos Logísticos, que en 2024 promovió y avanzó en el desarrollo una serie de tecnologías, vinculadas principalmente en el levantamiento en el marco del desarrollo del Port Community System de San Antonio (PCSSA) que incorporó acciones como el levantamiento de los sistemas tecnológicos en uso (entre ellos VUMAR, SICEX, ASDigital, TOS NAVIS 4 y TOS Torpedo), la identificación de los procesos de Importación de la Cadena Logística de Contenedores (CLC) y otros requerimientos funcionales, como la Gestión de Naves o Generación de mnifiestos.

Adicionalmente, se han descrito procesos involucrados en la Implementación y Puesta en marcha de la Tecnología PCS, incorporando hitos relacionados con la Construcción de los Servicios de Mar y la Construcción de los Servicios de Tierra.

También en el ámbito de la conexión del puerto con los camiones más allá del área portuaria, y como parte de la implementación de Alto San Antonio Tránsito se avanzó en la generación de de diagramas de proceso, sistemas de mensajería y OCR en Plisa, para controlar stocks de bajada.

Otro ámbito destacado fue la habilitación de la plataforma Cotalker, herramienta digital colaborativa que moderniza la gestión de inspección en los terminales, optimizando la eficiencia y facilitando el actual flujo de inspección que Puerto San Antonio desarrolla con los concesionarios. Esta herramienta permite registrar, visibilizar y monitorear digitalmente y en tiempo real las observaciones realizadas en terreno, brindando trazabilidad completa de las observaciones en áreas clave como mantenimiento, seguridad, prevención de riesgos y medio ambiente.

En diciembre, en tanto, se presentó el nuevo sistema ERP de nuestra empresa, un desafío tecnológico que viene a reemplazar el antiguo sistema Solomon, mejorando la gestión financiera y de activos, permitiendo una mejor automatización de transacciones y un acceso más eficiente a los usuarios. Desde 2022 se venía trabajando en la transición al sistema SAP.



DESARROLLO Y EMPLEABILIDAD

RELACIONES CON CLIENTES

NCG 461 8.1.1



El reglamento de servicios de Puerto San Antonio regula la relación entre la empresa con los clientes de los servicios que presta, así como la identificación y aplicación de tales servicios y los procedimientos que rigen su prestación, de conformidad a lo dispuesto en la Ley N° 19.542, así también como el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque del Puerto de San Antonio, aprobado por la Resolución N°9882, exenta, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 15 de mayo de 2020.

De esta forma, proporcionamos los servicios contenidos en el Reglamento de Servicios en los términos que nos corresponden, así nuestros clientes que requieren nuestros servicios 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 coordinados por nuestra empresa sobre la base de reuniones e instancias de programación, que organizamos y dirigimos con la participación de los interesados.

PLAN DE GESTIÓN ANUAL

NCG 461 4.1

Según el Decreto Exento N° 96 de 2013 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 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 Administración y se relaciona con todos los objetivos estratégicos que hemos establecido.

Este 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 de Gestión Anual deberá proponerse por nuestra empresa, una vez al año, y será acordado en sesión de Directorio. El Plan de Gestión Anual se presentará al Comité Sistema de Empresas Públicas (SEP), con copia al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en un plazo no superior a la fecha que el Ministerio de Hacienda disponga anualmente para el envío de la Formulación de Presupuesto Anual elaborada 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 para la(s) empresa(s) que se encuentre(n) en dicha situación.



PLAN DE GESTIÓN ANUAL
FINANCIAMIENTO



Nuestra política de financiamiento se sustenta en el potencial de generación de recursos propios y su adecuado uso y planificación. El presupuesto anual de caja 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, teniendo presente las condiciones macroeconómicas del país. 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.



03

NUESTRO SISTEMA PORTUARIO

UNA 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

En 2024 como Puerto San Antonio, en conjunto con nuestros cinco concesionarios, socios estratégicos y pilares claves en el desarrollo de nuestro sistema portuario de San Antonio, también experimentamos un ciclo de consolidación y transformación necesario, para abordar los desafíos actuales y futuros de la operación.

Se desarrolló una hoja de ruta que buscó potenciar la operación del principal puerto de Chile, impulsando acciones, esfuerzos e inversiones para mantener nuestro liderazgo a nivel nacional e internacional, modernizar nuestra logística y maximizar la capacidad actual de transferencia de carga, llegando a 2,65 millones de TEU en 2026.

La concreción de proyectos y obras de la empresa portuaria y de sus concesionarios, la incorporación formal del regulador de frecuencia (ASAT) en el modelo logístico del puerto, el ordenamiento del Nodo Logístico, la habilitación del agendamiento obligatorio y los avances del Port Community System (PCS), son algunos pasos firmes en ese camino para consolidar y fortalecer la actividad del puerto en el corto y mediano plazo, antes de avanzar en el desarrollo mayor de infraestructura a través de Puerto Exterior.

Un desafío colaborativo, además empujado por la Comunidad Logística (Colsa) y todas sus empresas socias, las que están comprometidas con la mejora del Puerto San Antonio en base a buenas prácticas portuarias, mayor eficiencia y nuevas herramientas tecnológicas que añadan valor al comercio exterior de Chile.



NUESTROS CONCESIONARIOS: CORAZÓN DE NUESTRO 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 constituye 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):** Administrado por Puerto Panul desde el 1 de enero de 2000.
- **TERMINAL ESPIGÓN (SITIOS 4, 5, COSTANERA 1, COSTANERA 2, SITIOS 6 Y 7):** Administrado por 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.



Extensión plazo de concesión San Antonio Terminal Internacional S.A.
Por medio de carta N°580, de 29 de noviembre de 2024, se informó a la Comisión para el Mercado Financiero en calidad de hecho esencial, que mediante acuerdo adoptado en su 620° sesión ordinaria, celebrada el 28 de noviembre de 2024, el Directorio de la empresa declaró cumplidas las condiciones convenidas con el concesionario San Antonio Terminal Internacional S.A. para extender el Plazo de la Concesión hasta el 1 de enero de 2030, sin perjuicio de la concurrencia de otras causales de extinción, autorizando a su Gerente General suscribir una escritura pública para dar cuenta de lo anterior.

1. SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL (STI)

Es el operador del Frente de Atraque Molo Sur. Su infraestructura y capacidad operativa lo posicionan como un actor clave en el comercio marítimo regional. Aunque su actividad principal es la transferencia de contenedores, opera como un terminal multipropósito. permitiéndole manejar diversos tipos de carga, como granel líquido y carga fraccionada. En 2024, movilizó 10,7 millones de toneladas.

2. DP WORLD SAN ANTONIO (DPW)

DPW opera el Frente de Atraque Costanera-Espigón, que comprende los sitios 4, 5, 6, 7, C1 y C2. A lo largo de los años, ha consolidado su posición como un actor relevante en la transferencia de carga y servicios portuarios, respaldado por importantes inversiones en infraestructura y tecnología. Además de su desempeño en la transferencia de carga general, DPW ha ampliado sus capacidades para la atención de cruceros, reflejando su compromiso con la innovación y la prestación de servicios portuarios integrales. En 2024, movilizó 9,0 millones de toneladas.

3. PUERTO PANUL

Puerto Panul es el principal operador de granel limpio en el puerto y en el país. 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 2024, movilizó 3,3 millones de toneladas.

4. TERQUIM SAN ANTONIO (TERQUIM)

Operativo desde 1974, Terquim es el primer terminal marítimo especializado en la recepción, carga, almacenamiento y manejo de granel líquido. Su infraestructura lo convierte en uno de los enclaves más importantes de la costa del Pacífico sudamericano.

5. QC POLICARPO TORO (QCPT)

Dedicado a la transferencia de productos líquidos a granel, QCPT opera desde octubre de 2020 bajo la concesión del muelle sitio 9. En 2024, movilizó 117 mil toneladas.

NUESTROS PRINCIPALES NÚMEROS DE 2024

NCG 461 3.6; 6.2.iii; 8.1.1



Durante 2024, Puerto San Antonio logró un crecimiento del 10,52% en la transferencia total de carga durante el año, lo que se expresa en que 23.209.963 toneladas se movilizaron a través de sus distintos terminales.

Esta cifra representó un aumento significativo respecto del 2023, periodo en el cual se transfirieron 21.001.161 toneladas, marcado por un incremento en el movimiento de carga por contenedor y fraccionada.

A CONTINUACIÓN, NUESTROS PRINCIPALES NÚMEROS DEL 2024:

CARGA TOTAL TRANSFERIDA
23.209.963 ton

TOTAL TEU*
1.814.488

CARGA CONTENEDORIZADA
17.600.074 ton

CARGA FRACCIONADA
440.943 ton

GRANEL SÓLIDO
4.209.539 ton

GRANEL LIQUIDO
959.407 ton

TOTAL VEHÍCULOS DESCARGADOS
232.117

NAVES QUE RECALARON EN PUERTO SAN ANTONIO
1.024

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

NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

NCG 461 6.1.i; 6.2.ii

El modelo logístico del sistema portuario de Puerto San Antonio sitúa a la empresa portuaria en un rol clave dentro de una compleja trama de actores del ámbito marítimo portuario que intervienen e interactúan en las operaciones de exportación o importación de mercancías que tienen lugar en los terminales concesionados del puerto.

Así, eslabones como la naviera, el concesionario del terminal, la agencia de servicios navieros, agencias de aduana, almacenistas y transportistas terrestres, además de las autoridades representantes de los servicios fiscalizadores del comercio exterior, son parte de esa red que diariamente interactúa al interior de nuestro puerto.

La transferencia de mercancías en Puerto San Antonio comprende como eslabones al concesionario del frente de atraque, el remolcador, los servicios de naves, el agente de aduanas, el almacenista y el transportista terrestre, entre otros.

Justamente el frente de atraque, cuya operación supervisamos como autoridad portuaria, es uno de los elementos de la cadena logística que necesita un alto nivel de inversión, ya que requiere la ejecución de obras de gran envergadura como muelles, dragado, obras de abrigo y equipos especializados de transferencia de carga para llevar a cabo la operación portuaria.

En Puerto San Antonio se otorgan concesiones para la totalidad de los frentes de atraque y terminales, proporcionando servicios de movilización intermodal de carga. El usuario de los terminales contrata estos servicios, que incluyen transporte marítimo, terrestre y las sucesivas transferencias y almacenajes que viabilizan el desplazamiento de las mercancías, tanto en su cadena de importación al país como de exportación desde Chile a los mercados del mundo.

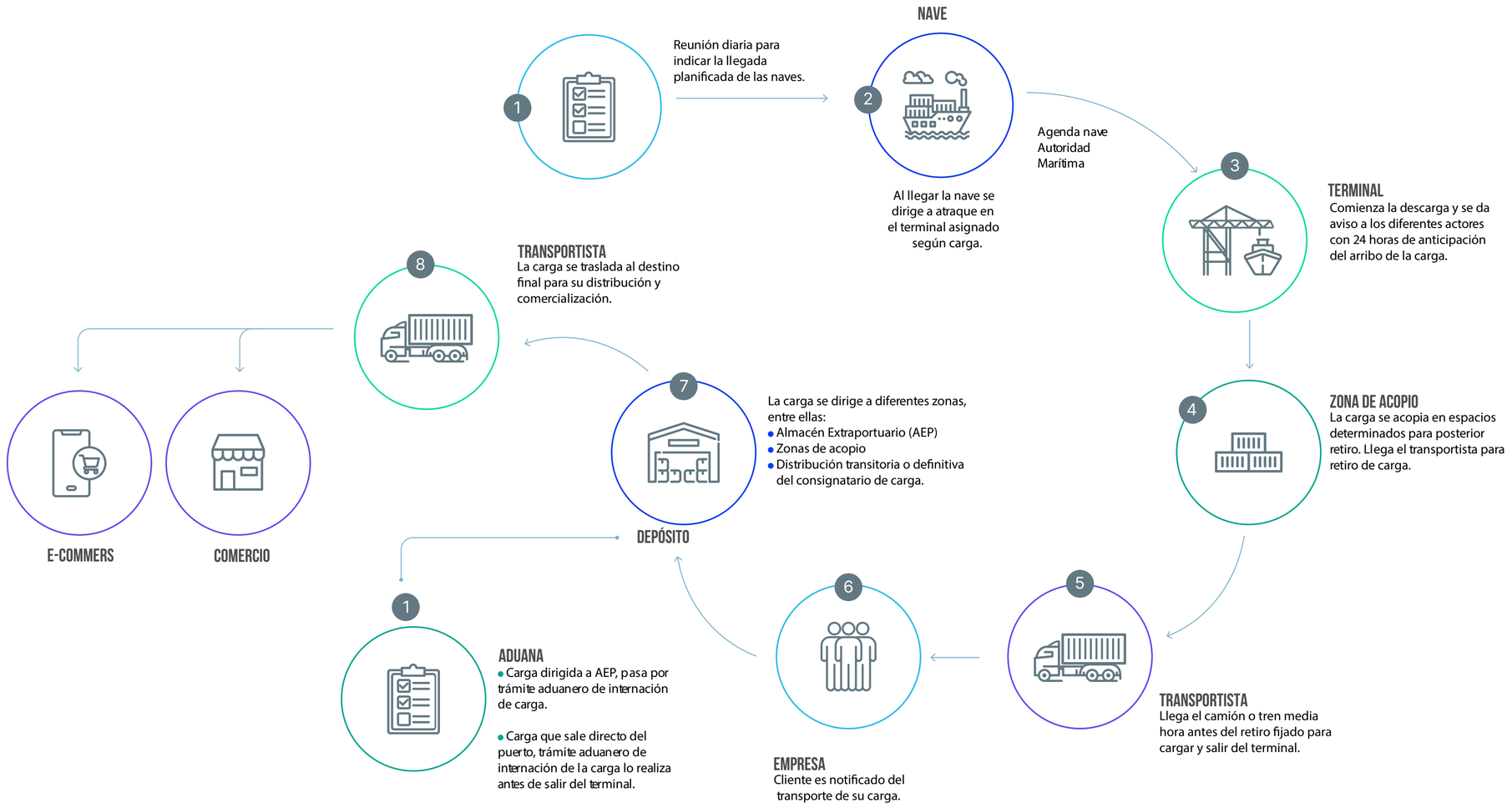
Los siguientes gráficos explican cómo opera la cadena o modelo logístico de Puerto San Antonio para la atención de cargas de exportación e importación.



NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

CARGA DE IMPORTACIÓN POR NUESTRO PUERTO

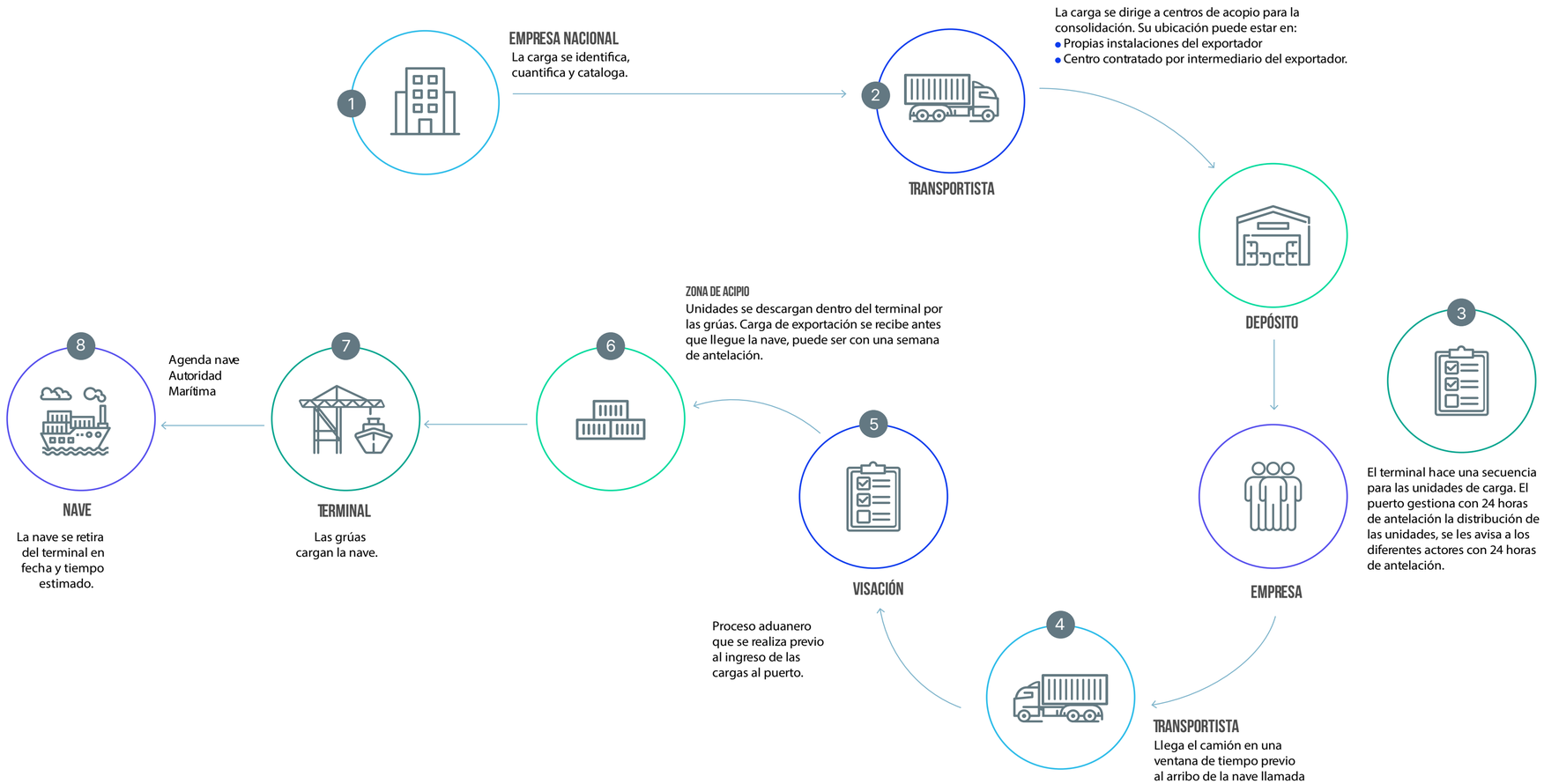
NCG 461 6.1



NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

CARGA DE EXPORTACIÓN POR NUESTRO PUERTO

NCG 461 6.1



NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

EL ROL DE NUESTRA EMPRESA COMO AUTORIDAD PORTUARIA

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

En este modelo logístico antes descrito, desafiante y que involucra a distintos eslabones, actores y autoridades, nuestro rol como Puerto San Antonio no se remite solo a la administración de los contratos de concesión, sino además a liderar materias propias de la coordinación y la innovación logística, colaborando además a construir un marco de relaciones colaborativas con nuestros aliados estratégicos como son los concesionarios, con quienes además definimos la forma en que la actividad se va vinculando con el territorio.

En ese marco, parte de las tareas de nuestra empresa se relacionan con fiscalizar, supervisar u organizar, coordinando efectivamente a los diferentes intervinientes de la cadena logística que operan en torno al Puerto de San Antonio.

Bajo esa mirada, se considera a otras entidades públicas como la Armada de Chile, el Servicio Nacional de Aduanas, la Policía de Investigaciones (PDI) y el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), involucrados también en lograr una operación eficiente y sostenible; pero también a otros actores que participan en la operación logística local a nivel intraportuario, en los terminales, vialidades y áreas comunes para la actividad.

Ese alcance, en el futuro, podría también expresarse en coordinación y planificación más allá del puerto, como ha ocurrido con otras experiencias internacionales, donde la autoridad portuaria actúa velando por el buen uso del territorio y posibilitando mayor fluidez en la relación entre los distintos actores, autoridades y empresas. Esto se observa con atención, como parte de los desafíos que impone la nueva estrategia de la compañía.

Al margen de ello, nuestro actual rol de autoridad portuaria se concreta fundamentalmente en la tarea de supervisar a los concesionarios en el marco de los contratos a largo plazo suscritos con cada uno de ellos para garantizar que los servicios de transferencia que prestan para la atención de carga se ejecuten de manera imparcial, en base a determinados lineamientos, dando cumplimiento al marco normativo vigente y con un compromiso de calidad y competencia, dando valor a la actividad de Puerto San Antonio.

Estos atributos regulatorios, de ordenamiento y de coordinación se consagran en distintos instrumentos legales, en su mayoría establecidos en la Ley N° 19.542 que Moderniza el sector portuario estatal:

1. COORDINACIÓN DE AGENTES Y SERVICIOS PÚBLICOS:

El artículo 8º N°2 de la Ley N°19.542 señala que “las empresas deberán realizar la coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios”.
En ese contexto, además, el artículo 49º se expresa que a través de Decretos Supremos se establecerán las normas para efectuar esa coordinación, lo que -en paralelo- determina el Decreto Supremo N° 105/99 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que crea el “Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos”.

2. PLAN MAESTRO:

El mencionado artículo 8° de la ley N°19.542 indica que las empresas portuarias deberán realizar la formulación de su Plan Maestro y Calendario Referencial de Inversiones en los terminales y puertos que administren. Se trata de un instrumento de planificación territorial en que se delimitan las áreas marítimas y terrestres comprometidas para el desarrollo previsto de un puerto o terminal, y sus usos, para un período mínimo de veinte años. Nuestra empresa actualizó este importante documento en marzo de 2023.

3. REGLAMENTO DE USO DE FRENTES DE ATRAQUE:

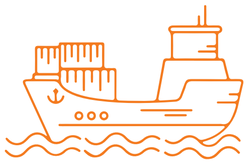
También en el artículo 8° de la ley N°19.542 señala que corresponde a estas empresas elaborar y supervisar el cumplimiento de la reglamentación necesaria para el funcionamiento de los puertos y terminales que administren, incluido el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque que establece el artículo 22.”

Nuestra empresa, a través de la Resolución Exenta N° 988/2020 dispone su Reglamento para normar y regular la relación entre Puerto San Antonio, los particulares y concesionarios, entre los concesionarios y con los usuarios de servicio de los frentes de atraque.

Esta normativa busca propende a un uso eficiente de la infraestructura portuaria y a un desarrollo armónico de la actividad, y garantiza el derecho a la libre elección de los usuarios respecto de los servicios que se presten en los frentes de atraque y la autonomía de los particulares que ejercen funciones dentro de los mismos, limitándose a lo indispensable para su buen funcionamiento.

DEL RUFA SE DESPRENDEN OTROS TRES REGLAMENTOS:

- Reglamento de Coordinación: Establece las normas o procedimientos de coordinación aplicables al conjunto de frentes de atraque.
- Reglamento de los Servicios: Establece los servicios que presta la empresa, así como sus tarifas y las normas y procedimientos que rigen su prestación.
- Manual de los Servicios: Regula los servicios que presta el titular de una concesión portuaria o los servicios prestados por un particular a quien la empresa lo exija.



NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

AUDITORÍAS Y FISCALIZACIONES

NCG 461 3.6.vi; 3.6.ii.c; 8.1.4

También como parte de este rol de Autoridad Portuaria, durante 2024 los equipos de Puerto San Antonio realizaron dos auditorías a los concesionarios, además de fiscalizaciones permanentes de mantenimiento, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los contratos vigentes y de las normativas aplicables a la industria portuaria.

1. AUDITORÍA DE CONTROL ESPECÍFICO A CONTRATOS DE CONCESIÓN PORTUARIA

El objetivo general de la auditoría fue verificar el cumplimiento de las cláusulas contractuales relacionadas con la provisión de Servicios Básicos y Servicios Opcionales o Especiales, conforme a los Contratos de Concesión vigentes y la normativa de libre competencia. Se buscó garantizar que el registro y la aplicación de tarifas se realizaran de manera correcta y oportuna.

Además, la auditoría tuvo como propósito certificar la veracidad de la información auditada, proporcionando una base técnica para la emisión de una opinión fundamentada por la empresa de auditoría externa.

2. AUDITORÍA TÉCNICA DE OBRAS (ATO)

Esta auditoría tuvo como finalidad revisar y verificar que los proyectos ejecutados en el marco de los Contratos de Concesión cumplieran con los antecedentes aprobados y que la imputación de los costos se realizara correctamente. Para ello se realizaron visitas periódicas a terreno, con el objetivo de documentar gráficamente el avance y la correcta ejecución de las obras hasta su término y puesta en operación.

En 2024, esta auditoría fue clave en el proceso de ejecución de los proyectos que permitieron la ampliación del plazo de la concesión del San Antonio Terminal Internacional S.A. (STI), así como en la implementación del innovador proyecto MoorMaster por parte DP World San Antonio S.A.

3. FISCALIZACIONES DEL MANTENIMIENTO

Adicionalmente, se llevaron a cabo fiscalizaciones permanentes mediante visitas a terreno para monitorear y controlar el mantenimiento de la infraestructura por parte de los concesionarios, asegurando el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.



NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

PLAN DE CONTINUIDAD DEL NEGOCIO

NCG 461 3.2.xi; 3.6.i

Dada la relevancia del Puerto San Antonio para el comercio exterior de Chile, la continuidad de las operaciones terrestres y marítimas que tienen lugar al interior de nuestra infraestructura es prioritario para nuestra empresa.

En esa línea, se ha desarrollado una política de recuperación del servicio tras incidentes disruptivos o crisis, tales como desastres naturales o cualquier situación operacional que, por cuya complejidad, ponga en riesgo el abastecimiento de insumos para nuestro país.

Al ser una actividad que se desarrolla en el borde costero, el puerto siempre estará expuesto a riesgos que amenacen el normal desarrollo de sus operaciones. Para hacer frente a esta condición de base en nuestra actividad, en nuestro rol de Autoridad Portuaria hemos implementado una estrategia para la continuidad de nuestro servicio, siendo nuestro objetivo asegurar la integridad física de nuestros trabajadores, seguridad de nuestras instalaciones, coordinación y apoyo a las autoridades en la logística de socorro en emergencias y así retomar las funciones críticas en el menor tiempo posible.

Así, la empresa asume un liderazgo activo en la coordinación de la cadena logística y en el desarrollo oportuno de estrategias que permitan asegurar la continuidad operacional en el Puerto de San Antonio.

El objetivo del Plan de Continuidad del Negocio para el Puerto de San Antonio es asegurar una respuesta rápida y oportuna a través de la generación de distintas estrategias que permitan la continuidad operacional, el control y recuperación de los posibles impactos que puedan afectar la cadena logística y su entorno, garantizando que se preserven las actividades esenciales sin interrupciones o que se restablezcan en el menor tiempo posible.

Este plan abarca las actividades asociadas a la logística terrestre y marítima en el Puerto de San Antonio, así como también los apoyos externos que hacen posible el adecuado flujo de las cargas, incluyendo a sus concesionarios, comunidad, socios estratégicos y recursos operacionales en general.

En este marco, cada concesionario debe contar con sus propios planes de continuidad, los cuales se coordinan e integran como base de un plan general que busca asegurar que cualquier daño o disrupción en la infraestructura crítica pueda ser rápidamente mitigado, de manera tal que la operación pueda ser restablecida a un nivel cercano a lo normal y en el menor tiempo posible.

Cada plan incluirá procedimientos y acuerdos de apoyo y coordinación entre todos los involucrados de comercio exterior terminales, servicios públicos, transportes, agentes intermediarios involucrados, que aseguren disponibilidad y entrega de los productos y servicios requeridos en el menor tiempo posible. Los planes serán permanente revisados y actualizados conforme a los resultados de sus aplicaciones o buenas prácticas compartidas en la comunidad portuaria.

Asimismo, se analizan las distintas amenazas que podrían tener impacto en el negocio, a partir de lo cual se definen:

- Tiempos máximos de suspensión de cada proceso antes de que el impacto sobre el puerto se vuelva inaceptable.
- Recursos necesarios para la recuperación.
- Programas y estrategias de continuidad que ayudarán al puerto a prepararse y disminuir el impacto de las interrupciones en la operación.
- Estrategias para recuperarse de los eventos y volver a una operación normal
- Planificación de entrenamientos, simulacros y otras mejoras.

AMENAZA	ALTO	MEDIO	BAJO
Tsunami	X		
Terremoto	X		
Temporal			X
Tornado	X		
Disturbio		X	
Incendio forestal	X		
Pandemia	X		
Responsabilidad social		X	
Cumplimiento ley	X		
Fuga gas		X	
Marino	X		
Terrestre			X
Incendio en instalaciones portuarias	X		
Sustancias peligrosas	X		
Contrabando		X	
Comunicación		X	
Aduana		X	
Emanación gases	X		
Falla equipos			X
Robo de la carga			X
Regulaciones		X	
Guerra	X		
Aviación	X		

NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

NUESTRO HINTERLAND: LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PUERTO

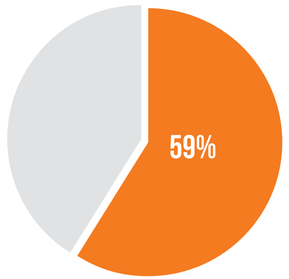
NCG 461 6.1.i; 6.1.ii; 6.1.iii; 6.1.viii

El Puerto San Antonio, al igual que el Puerto de Valparaíso y los terminales privados de la bahía de Quintero-Ventanas, conforman la oferta portuaria de la región de Valparaíso, la cual tiene como zona de influencia o hinterland principal la Macrozona Central de Chile, principalmente abarcando las regiones de Coquimbo, Valparaíso, Metropolitana, O'Higgins, Maule y Ñuble. Además, el noreste argentino (Mendoza-San Juan) también forma parte de este núcleo de demanda por servicios portuarios.

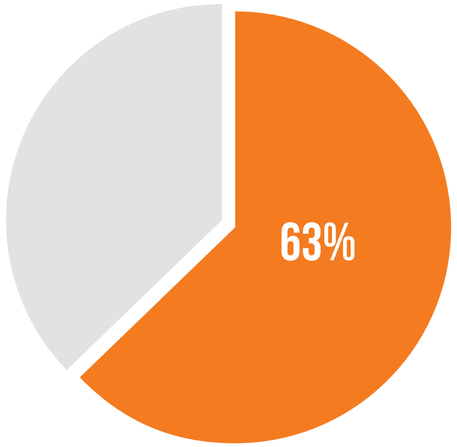
En algunos casos comparten sectores de mercado, como ocurre con la producción hortofrutícola de importación, y en otros cubren segmentos de mercado específicos, como por ejemplo el mercado de la importación de automóviles que, mayoritariamente, se desarrolla a través de nuestro puerto.

Puerto San Antonio desempeña un papel importante en el desarrollo de su hinterland, siendo un punto estratégico en el aprovisionamiento de una zona que representa el 59% del Producto Interno Bruto (PIB) del país y el 63% de su población, según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (2022).

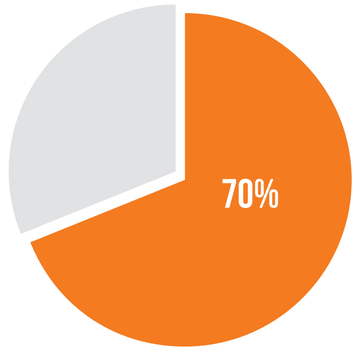
En la actualidad, Puerto San Antonio tiene un 70% de participación, en términos de Teus transferidos, entre los puertos que conforman la oferta portuaria de la región de Valparaíso.



59% del PIB del pais



63% de la población del país.



70% de participación, en términos de contenedores transferidos, entre los puertos de la V Región.

PRINCIPALES IMPORTACIONES

- Frutas
- Cereales
- Retail
- Materiales de construcción
- Equipamiento para proyectos
- Trenes / Metro / Buses / Energía
- Vehículos

PRINCIPALES EXPORTACIONES

- Cobre
- Fruta
- Vino
- Salmón
- Pasta de frutas

NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

CONTINUIDAD OPERACIONAL: LOS DESAFÍOS PARA OPTIMIZAR NUESTRA LOGÍSTICA

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



Garantizar la máxima eficiencia logística y operativa de los terminales de nuestro Puerto San Antonio es uno de los sellos claves de nuestra gestión, y una tarea fundamental para hacer frente a los constantes desafíos que el comercio exterior chileno le impone a su principal puerto a nivel nacional.

En ese contexto, una obligación constante es mejorar las condiciones de operación teniendo a la vista los factores que podrían afectar esta continuidad, entre ellos la incidencia de las marejadas, la congestión en los accesos viales, las capacidades limitadas en los muelles y áreas de respaldo, y la demanda por servicios portuarios que se proyecta tener en los próximos años, además de exigencias en materia laboral y de seguridad que la industria portuaria en forma global ha ido enfrentando.

A ello se suma la necesidad de apalancar las oportunidades que ofrecen factores externos que tienen incidencia en la logística portuaria: la incorporación de nuevas tecnologías como la automatización y digitalización; las nuevas exigencias medioambientales y de sostenibilidad.

Un enfoque constante en la productividad y la eficiencia, con la colaboración activa de los concesionarios portuarios, de la Comunidad Logística y de los organismos públicos involucrados en la actividad de nuestro puerto han permitido resultados positivos, como el incremento en la transferencia de carga o los avances en los estudios de maniobrabilidad que permitirían a los terminales operar con condiciones climáticas complejas sin disminuir seguridad a las maniobras de las naves.

Distintos análisis y diagnósticos liderados por nuestra empresa han analizado los escenarios y problemáticas principales que inciden en la continuidad operativa del puerto, siendo base importante para impulsar medidas necesarias para garantizar que las variables claves de nuestro sistema portuario no se vean afectadas: niveles de servicio, eficiencia operativa y sostenibilidad.

En esa línea, Puerto San Antonio ha venido impulsado desde 2023 y 2024 un plan de tres etapas:

1. OPTIMIZACIÓN EN INGRESO A TERMINALES

La empresa, con el apoyo de la Comunidad Logística, ha seguido avanzando en sistemas de agendamiento para despachar o recoger carga, optimizando así la llegada de camiones a los terminales.

En este marco, se promueven medidas para reducir la congestión en accesos viales y áreas de buffers, además de iniciativas que permitan avanzar a una mayor participación del ferrocarril en las operaciones de transferencia de carga.

2. REGULADOR DE FLUJO

En este ámbito, se busca realizar mejoras operacionales en la interfaz de conexión desde y hacia los terminales, además de la incorporación (en 2025) del área de regulación de flujo para los camiones con carga de exportación, denominado ASAT (Alto San Antonio).

3. INTERCONEXIÓN DE DATOS

La entrada en operación del Port Community System permitirá interconectar información, de manera digital, entre los distintos sistemas informáticos que tienen los actores de la cadena logística, mejorando la trazabilidad y seguimiento, y posibilitando una mayor coordinación que, en definitiva, reducirá los tiempos de espera y aumentará la eficiencia del puerto en su conjunto.

NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO
INICIATIVAS CLAVE EN MARCHA

MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL MOLO DE ABRIGO
Un proyecto histórico y clave para el puerto, consistente en el mejoramiento y conservación de la estructura del molo de abrigo, cuya data es de 1912, es el que se ejecuta desde 2024 con una inversión aproximada de 10 millones de dólares y el objetivo de resguardar la operación portuaria y seguridad de las personas ante los efectos del cambio climático. Las obras incluyen el aumento de la altura del muro parapeto a 11 metros mediante la instalación de 5.100 metros cúbicos de hormigón y 3.400 metros cúbicos de bloques prefabricados, además de la recarga mediante 2.300 metros cúbicos de enrocado entre 6 y 8 toneladas.

SISTEMA MOORMASTER
El terminal DP World inauguró en junio el sistema automatizado de amarre al vacío de buques "MoorMaster NxG", único en Chile y Latinoamérica, con una inversión de 7 millones de dólares. Esta iniciativa consiste en 18 brazos hidráulicos ya instalados, que en sus extremos tienen paneles que se adosan al casco de la nave por medio de vacío, que permiten sujetar como ventosas el casco del buque para mantenerlo lo más estable posible, reduciendo los riesgos de corte de amarres y aumentando la eficiencia operativa hasta en un 70%.

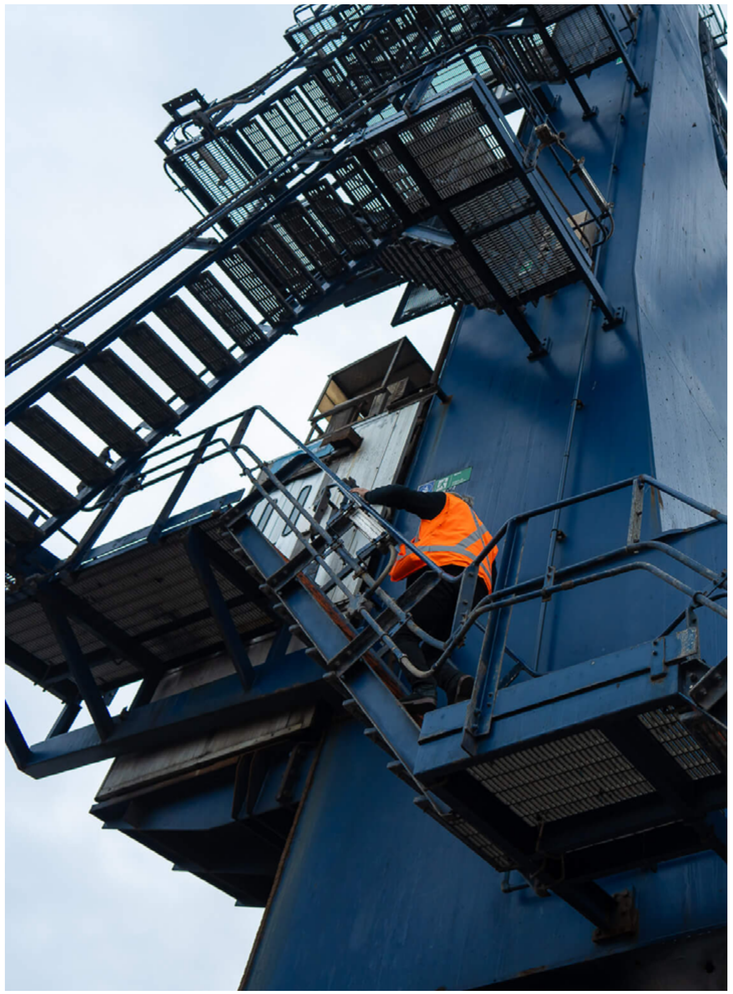
TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS
Cerca de 18 millones de dólares se invertirán en esta iniciativa liderada por EFE que apuesta por multiplicar la capacidad de transporte por ferrocarril de carga contenedorizada desde y hacia los terminales existentes del puerto de San Antonio, hoy en construcción gracias a un convenio entre la ferroviaria estatal y nuestra empresa. Éste tendrá capacidad para atender más de 250.000 TEU/año, multiplicando por 5 la capacidad actual, y trenes de hasta 600 metros de longitud, esperándose su entrada en operación en el primer semestre de 2026.

TORRES REEFER EN STI
En noviembre de 2024 San Antonio Terminal Internacional (STI) presentó su nuevo parque de torres reefer, con una inversión de 13 millones de dólares, este proyecto sumó 27 torres y 2.600 conexiones para contenedores refrigerados al servicio de los productores hortofrutícolas que envían sus productos al mundo desde nuestro puerto.

CENTRO DE CONTROL PORTUARIO
Esta iniciativa impulsada por nuestra empresa busca concretar el primer centro integrado de coordinación y control de tráfico marítimo portuario del país, lo que permitirá optimizar los tiempos de operación de las naves, aumentar la seguridad y competitividad del puerto, a integrar a toda la cadena logística. Durante 2024 se avanzó en el cierre del diseño de ingeniería y el inicio de contratación de protocolos, entre otras gestiones, esperándose su avance en 2025.

ALTO SAN ANTONIO
Más de 5 millones de dólares, en la construcción e implementación tecnológica, ha invertido nuestra empresa en la concreción de este regulador de flujo de camiones con cargas de exportación, el cual será un significativo aporte en la coordinación logística terrestre del puerto y la reducción de la congestión vial de acceso a terminales STI y DPW. 2024 fue clave en el avance de esta iniciativa que, desde septiembre, se encuentra operativo.

PORT COMMUNITY SYSTEM
Casi 3 millones de dólares engloba la inversión de Puerto San Antonio en el desarrollo de su PCS, plataforma digital que busca genera una mayor coordinación y aumento de la eficiencia de la operación logística, entregando información en tiempo real sobre el estado de las cargas dentro del puerto mediante la digitalización de trámites. En 2024 se inició su implementación, proceso que derivará en su plena operación hacia fines de 2025.



NUESTRO MODELO LOGÍSTICO / CÓMO OPERA EL PUERTO

CRUCEROS: PUERTA DE CHILE AL MUNDO

En abril de 2017 se inició la historia de Puerto San Antonio y los cruceros. Ese año, la nave "Norwegian Sun" recaló en Puerto Central (hoy DP World San Antonio) luego que su recalada en Valparaíso no se pudiera realizar. En un plazo muy breve, el puerto, concesionario, autoridades, trabajadores y la comunidad debieron esforzarse para implementar lo que esta nave requería.

Desde entonces más de 400 mil visitantes, entre cruceristas y tripulantes, han llegado hasta San Antonio como parte de las más de 120 recaladas recibidas en este tiempo, una actividad que permite beneficiar al sector del turismo, la gastronomía, el comercio y otros servicios que operan en la Provincia.

Hoy, Puerto San Antonio y su concesionario DP World, en apoyo con la Dirección de Turismo de la Municipalidad de San Antonio, lideran la coordinación de la actividad, sumando en ello además a distintos servicios fiscalizadores (como Aduanas, SAG, las policías, Salud y Sernatur) y a actores locales interesados en seguir potenciando el turismo de cruceros que llega a la ciudad. Juntos, se espera abordar el desafío de potenciar los atractivos del territorio a través de una oferta turística integral, generando un polo logístico complementario a la labor de transferencia de carga de los terminales.

El esfuerzo del concesionario, además, ha permitido habilitar, desde 2018, un terminal de cruceros exclusivo y dedicado a recibir a los pasajeros y tripulantes de las embarcaciones de 3.600 metros cuadrados, a solo 250 metros de distancia desde los muelles de recalada de las naves, y con toda la infraestructura necesaria para que los servicios fiscalizadores puedan operar en condiciones de comodidad, seguridad y agilidad que requieren los usuarios para realizar sus trámites de embarque, desembarque o arribos en tránsito a la ciudad.

TEMPORADA	CANTIDAD DE CRUCEROS
2016-2017	1
2017-2018	25
2018-2019	30
2019-2020	26
2020-2021	0
2021-2022	2
2022-2023	18
2023-2024	21

ENTRE SU EQUIPAMIENTO DESTACAN:

- 8 máquinas de Rayos X para inspección
- 5 portales detectores de metales
- Pasarela
- Autobuses de acercamiento
- Camiones y cinta transportadora de equipaje
- Grúas y plataformas de apoyo
- Cafetería
- Wifi
- Punto de información turística
- Stands de venta de productos locales

Desde la única nave de la Temporada 2016-17 hasta las 21 recibidas en la Temporada 2023-24 (hasta abril), y exceptuando la ausencia de naves durante pandemia, han sido 123 cruceros los que han recalado en Puerto San Antonio.



SEGURIDAD: UN ACTIVO DE LA CADENA PORTUARIA

NCG 461 5.6; 3.1.iv; 3.6.ii.d; 3.6.viii

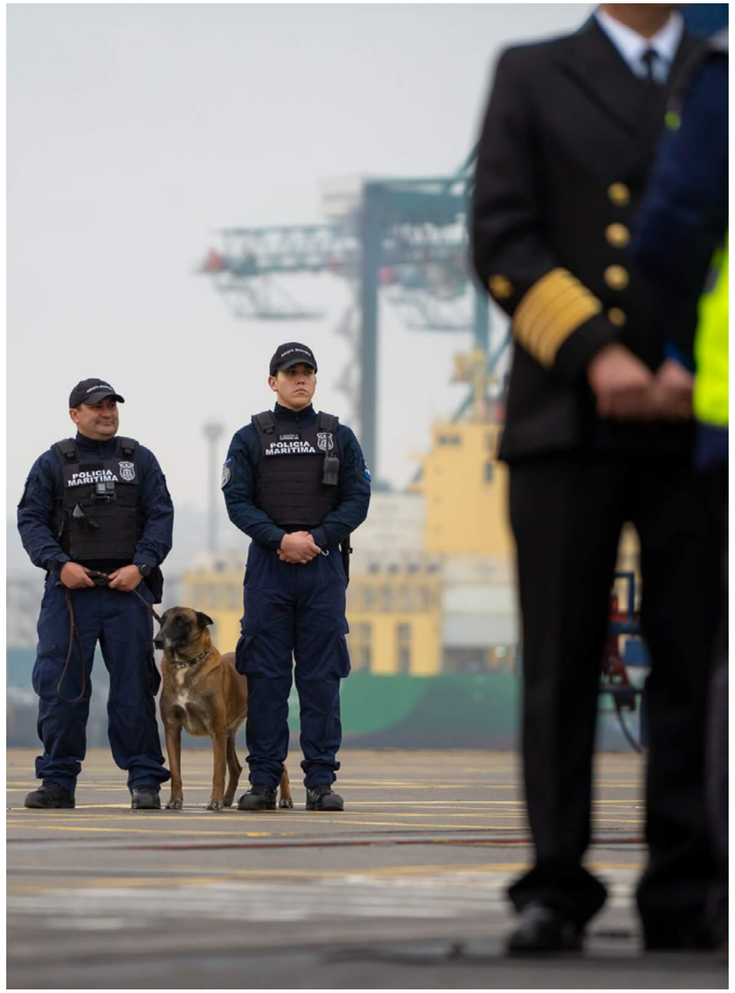
En Puerto San Antonio, nuestra visión es liderar la industria portuaria nacional, estableciendo estándares de excelencia en seguridad, salud ocupacional y medio ambiente. Como el principal puerto estatal de Chile, reconocemos la importancia de nuestra responsabilidad hacia nuestros colaboradores, contratistas, visitantes, y hacia la comunidad en general. Con un firme compromiso hacia la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad, nos esforzamos por asegurar un entorno de trabajo seguro y saludable, al tiempo que minimizamos nuestro impacto ambiental y contribuimos al desarrollo económico y social de la región.

En este contexto, nuestro Programa de Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente refleja nuestra determinación de alcanzar nuestros objetivos estratégicos y nuestro propósito de ser referentes en prácticas seguras, eficientes y sostenibles en el sector marítimo portuario. A través de una combinación de enfoques preventivos, colaboración con stakeholders y un enfoque centrado en la mejora continua, aspiramos a fortalecer nuestra posición como un puerto líder y respetado a nivel nacional e internacional.

El enfoque de este programa se basa en la integración de la seguridad, la salud ocupacional y la protección del medio ambiente en todas nuestras operaciones, así como en la promoción de una cultura organizacional que valore la prevención, la innovación y la responsabilidad social y valor compartido. Su objetivo es posicionar a nuestro puerto como referente nacional en seguridad.

LOS EJES EN LA LABOR DE PUERTO SAN ANTONIO EN MATERIA DE SEGURIDAD SON:

- **INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD, SALUD Y MEDIO AMBIENTE EN LA GESTIÓN PORTUARIA:** Implementar una estrategia de gestión integrado que abarque seguridad, salud ocupacional y protección ambiental, asegurando la alineación con las mejores prácticas internacionales y la legislación local.



- **LIDERAZGO Y COMPROMISO:** Fomentar el liderazgo y el compromiso en todos los niveles organizacionales, desde la dirección hasta los operadores en terreno, incluyendo a concesionarios, contratistas y proveedores que presten servicios operativos en instalaciones de Puerto San Antonio, para asegurar una cultura de seguridad, salud y respeto por el medio ambiente.
- **COLABORACIÓN CON STAKEHOLDERS:** Establecer mecanismos de colaboración efectiva con la Armada de Chile, organismos públicos, mutualidades, concesionarios, contratistas y proveedores, para promover iniciativas conjuntas que mejoren la seguridad, la salud ocupacional y la sostenibilidad ambiental.
- **INNOVACIÓN Y MEJORA CONTINUA:** Incorporar la innovación tecnológica y la mejora continua en los procesos portuarios para aumentar la eficiencia operativa, reducir los riesgos laborales y minimizar el impacto ambiental.
- **FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN:** Desarrollar programas de formación y capacitación continua para todos los trabajadores de Puerto San Antonio y partes interesadas, centrados en la prevención de riesgos, prácticas de trabajo seguras y conciencia ambiental
- **GESTIÓN DE RIESGOS Y RESPUESTA A EMERGENCIAS:** Fortalecer los sistemas de gestión de riesgos y la capacidad de respuesta ante emergencias, asegurando una rápida y efectiva actuación para proteger a las personas, las instalaciones y el medio ambiente.

SEGURIDAD: UN ACTIVO DE LA CADENA PORTUARIA

PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS

NCG 461 3.2.xi; 3.6.viii

La preparación y respuesta ante emergencias en el Puerto San Antonio es una parte fundamental de la gestión de riesgos y seguridad en un entorno portuario. Dado el alto nivel de actividad y la complejidad de las operaciones, es crucial contar con planes y procedimientos sólidos para hacer frente a situaciones de emergencia y garantizar la seguridad de las personas, la protección del medio ambiente y la continuidad de las operaciones portuarias.

- Brigada de Acción inmediata (BRAI). Grupo capacitado y entrado para ejecutar acciones que aseguren el área portuaria, controlen emergencias y desarrollen planes de respuesta.
- Brigada de emergencias portuarias (BREP). Grupo de apoyo que se encarga de prevenir y controlar situaciones de riesgo, coordinado por Puerto San Antonio y vinculado con las inspecciones técnicas de equipamiento para el control de emergencias de cada terminal.

En este ámbito, Puerto San Antonio coordina con BREP Bomberos y Embarcación de rescate, la ejecución de las siguientes capacitaciones y entrenamientos en carácter de transversal:

- Sistema de Comando de incidentes (SCI)
- Soporte vital básico (SVB) y uso de Desfibrilador externo automático (DEA).
- Primera respuesta en incidentes con materiales peligrosos (PRIMAP).
- Acciones iniciales ante caída de hombre al mar.

CLÚSTER DE SEGURIDAD

Adicionalmente, el clúster de seguridad está compuesto por los lideres de departamentos SSOMA de cada una de las empresas concesionadas y nuestra empresa, reuniéndose periódicamente para coordinar y revisar novedades, accidentes ocurridos y las medidas de control adoptados.

INTERACCIÓN CON ORGANISMOS PÚBLICOS

La gestión con organismos públicos en materias de seguridad implica establecer relaciones sólidas y colaborativas con las autoridades gubernamentales, cumplir con las regulaciones y normativas establecidas, participar en programas de capacitación y colaborar en la elaboración de políticas para promover un entorno laboral seguro y saludable. Destacan: actividades con la Autoridad Marítima y actividades con el Comité de Organismos Públicos.



COLSA: LA FUERZA DE LA COMUNIDAD LOGÍSTICA

NCG 461 3.1.iv; 6.1.v

La Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) fue creada en septiembre de 2010, impulsada por Puerto San Antonio como una instancia permanente de diálogo entre los actores que participan de los servicios marítimos, portuarios, logísticos y regulatorios.

Con más de 30 socios activos, socios colaboradores e invitados permanentes, hoy congrega a los principales actores de la cadena logística de Puerto San Antonio convirtiéndose en un espacio de reunión para compartir materias comunes que se puedan potenciar a través de un trabajo colaborativo, respetando la libre competencia y las funciones de fiscalización de los organismos públicos.

Tiene como objetivo trabajar en forma mancomunada e implantar 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.

Entre sus principales logros está el Acuerdo de Producción Limpia; creación del consejo logístico portuario; estándar de servicios de depósitos de contenedores vacíos; estándar de servicio de almacenes extraportuarios; desarrollo periódico de comités técnicos en materias de logística, sostenibilidad, infraestructura y seguridad.

ENTRE SUS DESAFÍOS DE CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO ESTÁN:

- Aumentar la eficiencia de la cadena logística asociada a Puerto San Antonio.
- Digitalización de la cadena Logística-Portuaria.
- Desarrollar estándares operacionales en la cadena Logística-Portuaria.
- 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.
- Definir un Plan Comunicacional y de Relacionamiento con la Comunidad.
- Potenciar el sentido de pertenencia a COLSA: el Compromiso de los socios visualizando el bien común del sistema portuario.
- Lograr una relación virtuosa entre Puerto y Ciudad.
- Gestionar los requerimientos de infraestructura a nivel gubernamental.



COLSA: LA FUERZA DE LA COMUNIDAD LOGÍSTICA

HITOS DESTACADOS 2024

NCG 461 3.1.iv; 3.1.vii; 6.1.vi; 8.1.ii

APORTE A DAMNIFICADOS POR INCENDIOS

COLSA junto a sus empresas socias, se hizo presente en la ceremonia de entrega de aportes a las familias portuarias de Valparaíso damnificadas en los incendios del pasado mes de febrero 2024, hito que concretó a través de Folovap.

ASAMBLEA ANUAL

Más de 100 asistentes fueron parte de la asamblea anual de COLSA, en la que estuvieron socios, navieras, autoridades y representantes del Ministerio de Transportes. En la ocasión se presentó oficialmente el Port Community System (PCS), iniciativa que permitirá digitalizar y automatizar distintos procesos de la cadena logística.

SEMINARIO POR DÍA DEL RECICLAJE

Una concurrida asistencia tuvo el seminario “Construyendo un ecosistema de economía circular en el clúster portuario de la provincia de San Antonio”, organizado por COLSA, Puerto San Antonio y la Plataforma Industria Circular de la Universidad de Valparaíso, actividad enmarcada en el Día Mundial del Reciclaje para promover prácticas sostenibles.

ENCUENTRO DE COMUNIDADES LOGÍSTICAS

Conecta Logística, COLSA, Corfo y el MTT organizaron un encuentro que reunió a más de 80 representantes de las Comunidades Logísticas, Portuarias y Foros Logísticos de Arica, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt y Chacabuco, para discutir sobre las brechas y desafíos en su operación, y fomentar la colaboración para relevar la industria marítimo-portuaria.



COLSA: LA FUERZA DE LA COMUNIDAD LOGÍSTICA

HITOS DESTACADOS 2024

NCG 461 3.1.iv; 3.1.vii; 6.1.vi; 8.1.ii



RENOVACIÓN APL NCG 461 8.1.iii

En julio, COLSA renovó su compromiso sostenible con la certificación bajo el Acuerdo de Producción Limpia (APL), destacando su enfoque en la eficiencia operativa y ambiental. La ceremonia contó con la participación de autoridades gubernamentales, representantes municipales, empresas asociadas y la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático (ASCC).

ACUERDO PARA OPTIMIZAR PROCESOS

Un importante acuerdo impulsado por COLSA entre los almacenes extraportuarios, las agencias de aduanas y los gremios de transportistas permitirá ejecutar un plan de mejoras operacionales en dichos recintos, agilizando trámites y aumentando la eficiencia de la cadena.

RECONOCIMIENTO COMO AGENTE DE CAMBIO

En agosto COLSA recibió el reconocimiento por el "Sello Agente de Cambio por el Desarrollo Logístico 2024", donde Conecta Logística destacó a las organizaciones que contribuyen al desarrollo logístico del país y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU.

SEGUNDA FERIA EMPRESARIAL

Con una amplia convocatoria, COLSA y el CFT Estatal de Valparaíso, sede San Antonio, realizaron la segunda versión de la Feria Empresarial de logística portuaria. La actividad convocó a 18 empresas y más de 500 estudiantes que pudieron conocer la oferta den sector logístico y portuario.

ENCUENTRO WISTA Y COLSA

Destacar y promover la participación de mujeres en el sector marítimo y portuario fue el objetivo de un encuentro promovido por COLSA y WISTA Chile, jornada que permitió compartir experiencias, fortalecer redes y dar visibilidad a los avances en equidad de género

NUESTRO MODELO LOGÍSTICO

COMITÉ DE COORDINACIÓN DE ORGANISMOS PÚBLICOS

NCG 461 6.2.viii

El Decreto Supremo N° 105/1999 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones crea el Comité de Coordinación de Organismos Públicos.

Su objetivo es coordinar acciones entre los órganos de la Administración del Estado para mejorar la eficiencia y seguridad en la prestación de servicios portuarios, por tanto, su ámbito se centra en la operación del puerto.

El Comité de Coordinación de Organismos Públicos (CCOP) está conformado por la Empresa Portuaria San Antonio, Seremi de Salud, Aduana, Gobernación Marítima, PDI y SAG. Además, son invitados: la Delegación Provincial, Carabineros de Chile, la Dirección del Trabajo y las Seremías de Transportes y Obras Públicas.

En su agenda de trabajo predominan temas de índole operativa: Fiscalización / revisión; Acciones en contingencia; Simulacros y emergencia; Funcionamiento de Brigadas y comités paritarios, además de algunas coordinaciones de nivel estratégico, en lo cual se avanzó durante 2024.

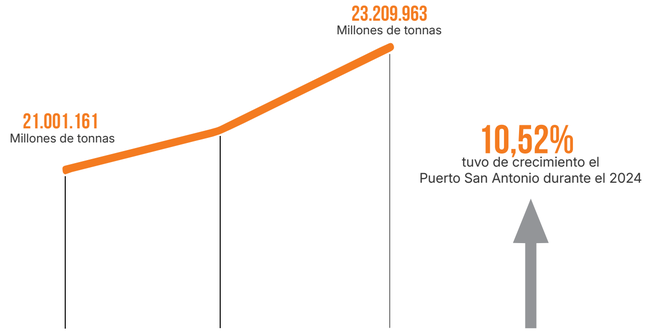
SU PROGRAMA DE TRABAJO FUE EL SIGUIENTE:

DETALLE ACTIVIDAD	RESPONSABLES	MES DESARROLLO	LUGAR ACTIVIDAD
Reunión con SAG, procedimiento de tratamiento polilla Ecuatoriana en Terminales	SAG, TerminaL DPW, Puerto San Antonio	Noviembre	Oficinas SAG San Antonio
Simulacro de Emergencia en Terminales de acuerdo a requerimientos Armada	Puerto San Antonio, Bomberos, IMSA, AAMM, QCPT, Puerto Panul, BRAI, BREP	De acuerdo con programa	Terminales Marítimos Concesionados
Reuniones bimensuales de Brigadas de Acción Inmediata (BRAI) y Brigada de Emergencia de Puerto (BREP)	Terminales, Bomberos, AAMM, Puerto San Antonio, Embarcación de rescate y BRAI	Bimensual	Audiotorio Empresa Portuaria San Antonio
Reunión con Terminales tema asperjado en Naves en Terminales	Terminales, Puerto San Antonio, AAMM, SNS, SAG	Julio	Reunión presencial y zoom
Coordinación terrestre días festivos y coordinación flujos logísticos Fiestas Patrias	Concesionarias ruta 78, Carabineros, Puerto San Antonio, COLSA, AAMM, Aduana, Transportistas, Servicios Salud	Septiembre	Auditorio Empresa Portuaria San Antonio
Reunión de coordinación por inicio Temporada de Cruceros 2024-2025	PDI, Carabineros, Puerto San Antonio, AAMM, DPW.	Octubre	Reunión presencial y zoom
Simulacros gestión de crisis de Tsunami	Armada, Terminales, Jefe de Gestión de riesgos de desastres IMSA, COLSA, Puerto San Antonio	Diciembre	Academia de Guerra de la Armada y Auditorio de Puerto San Antonio
Reuniones Comité Paritario de Puertos	Puerto San Antonio, Terminales, ACHS, AAMMA	Mensual	Audiotorio Empresa Portuaria San Antonio

CIFRAS DE LA OPERACIÓN PORTUARIA 2024

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

Un crecimiento del 10,52% en la transferencia total de carga durante el año marcó el cierre de 2024 para Puerto San Antonio, lo que se expresa en que 23.209.963 toneladas se movilizaron a través de sus distintos terminales.

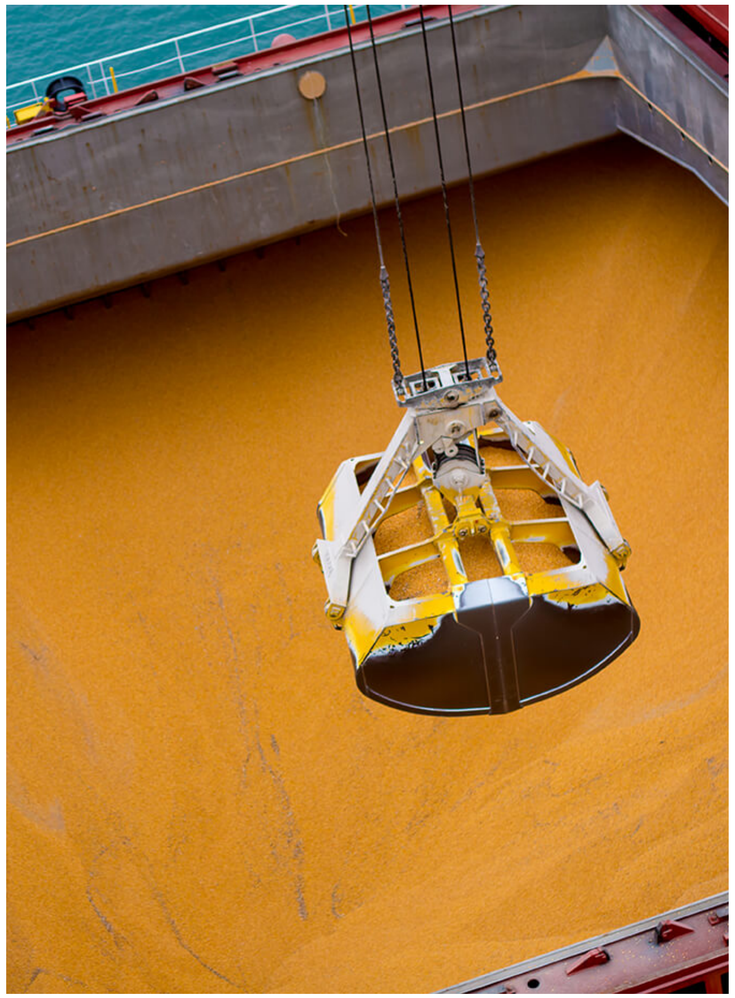


Esta cifra representó un aumento significativo respecto del 2023, periodo en el cual se transfirieron 21.001.161 toneladas, marcado por un incremento en el movimiento de carga por contenedor y fraccionada.

Especialmente positiva fue la transferencia de carga por contenedores: fueron 1.814.488 TEU los que se importaron y exportaron en el año, muy cerca del récord de 2021.

Otro punto destacado fue el desembarque de vehículos motorizados a través de Puerto San Antonio, que pasó de 224.375 unidades (2023) a 232.107 unidades en el último año, un incremento superior al 3%.

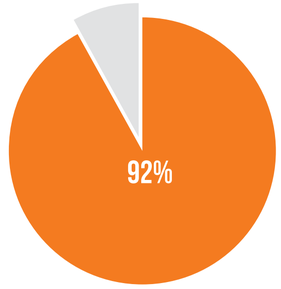
Además, por segundo año consecutivo, el puerto superó las mil naves atendidas. Fueron 1.024, doce más que en 2023.



Importante fue la variación que tuvo la transferencia de contenedores durante diciembre, mes en el cual los terminales sanantoninos movilizaron 1.919.519 toneladas y 183.756 TEU, completando así 2,3 millones de toneladas, la cifra más alta desde marzo del 2021, cuando se habían transferido 2,25 millones de toneladas.

Este buen desempeño está vinculado a una mayor productividad de los terminales portuarios, complementado por una reducción en los cierres operativos debidos a las condiciones climáticas. En este sentido, la disponibilidad de puerto mejoró significativamente, pasando del 87% en 2023 al 91,8% en 2024, lo que espera siga mejorando con el avance de los estudios de maniobras para que naves de 367 metros de eslora puedan operar con altura de ola de 2,5 metros.

Estos 23,2 millones de toneladas superan -en 529 mil toneladas- al volumen de carga de 2019, lo que significa que el Puerto San Antonio retoma los niveles prepandemia.



La disponibilidad del puerto mejoró significativamente en 2024, pasando de un 87 al 92%.

CIFRAS DE LA OPERACIÓN PORTUARIA 2024

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

TRANSFERENCIA POR FRENTE DE ATRAQUE (TONELADAS)

AÑO 2024	TIPO DE CARGA				
TERMINAL	CONTENEDOR	FRACCIONADA	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
STI	10.120.677	9.729	52.802	566.349	10.749.558
DPW	7.479.397	431.214	831.934	275.480	9.018.024
PANUL	-	-	3.324.803	-	3.324.803
QCPT	-	-	-	117.577	117.577
Total	17.600.074	440.943	4.209.539	959.407	23.209.963

TRANSFERENCIA POR TIPO DE CARGA (TONELADAS)

TRANSFERENCIA POR TIPO DE CARGA (TONELADAS)				
TIPO CARGA	AÑO 2024	PART. (%)	AÑO 2023	PART. (%)
Contenedores	17.600.074	83,8%	14.995.488	71,4%
Fraccionado	440.943	2,1%	426.769	2,0%
Granel Líquido	959.407	4,6%	1.130.174	5,4%
Granel Sólido	4.209.539	20,0%	4.448.730	21,2%
Total Puerto	23.209.963	111%	21.001.161	100%

TRANSFERENCIA POR TIPO DE OPERACIÓN (TONELADAS)

TIPO OPERACIÓN	CARGA CONTENEDOR	CARGA FRACCIONADA	GRANEL	TOTAL CARGA	CANTIDAD TEUS
Importación	9.279.795	421.146	4.239.802	13.940.743	915.001
Exportación	7.209.702	14.013	31.763	7.255.479	707.537
Cabotaje	468.511	-	897.381	1.365.892	110.180
Tránsito	376.384	2.495	-	378.879	36.803
Falsos	265.682	3.288	-	268.970	44.967
TOTAL	17.600.074	440.943	5.168.946	23.209.963	1.814.488



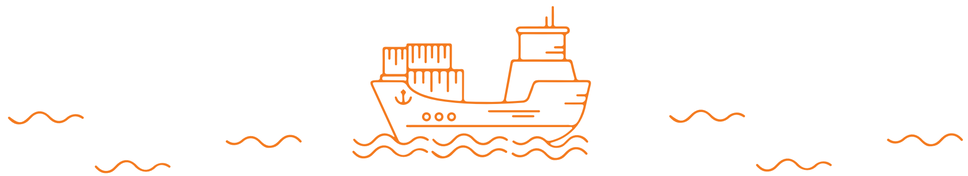
CIFRAS DE LA OPERACIÓN PORTUARIA 2024

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

TRANSFERENCIA DEL TEU REGIÓN DE VALPARAÍSO (EN UNIDADES)

TRANSFERENCIA DE TEU´S V REGIÓN (EN UNIDADES)					
AÑOS	SAN ANTONIO	VALPARAÍSO	V REGIÓN	VARIACIÓN (%)	PARTICIP. SAI
2000	373.236	271.739	644.975	14,3%	58%
2001	415.001	255.687	670.688	4,0%	62%
2002	374.945	278.142	653.087	-2,6%	57%
2003	455.604	256.386	711.990	9,0%	64%
2004	413.900	291.403	705.303	-0,9%	59%
2005	438.585	300.031	738.616	4,7%	59%
2006	524.376	319.368	843.744	14,2%	62%
2007	639.762	388.353	1.028.115	21,9%	62%
2008	773.048	375.744	1.148.792	11,7%	67%
2009	676.300	613.889	1.290.189	12,3%	52%
2010	650.697	845.217	1.495.914	15,9%	43%
2011	687.864	946.837	1.634.701	9,3%	42%
2012	729.033	677.432	1.406.465	-14,0%	52%

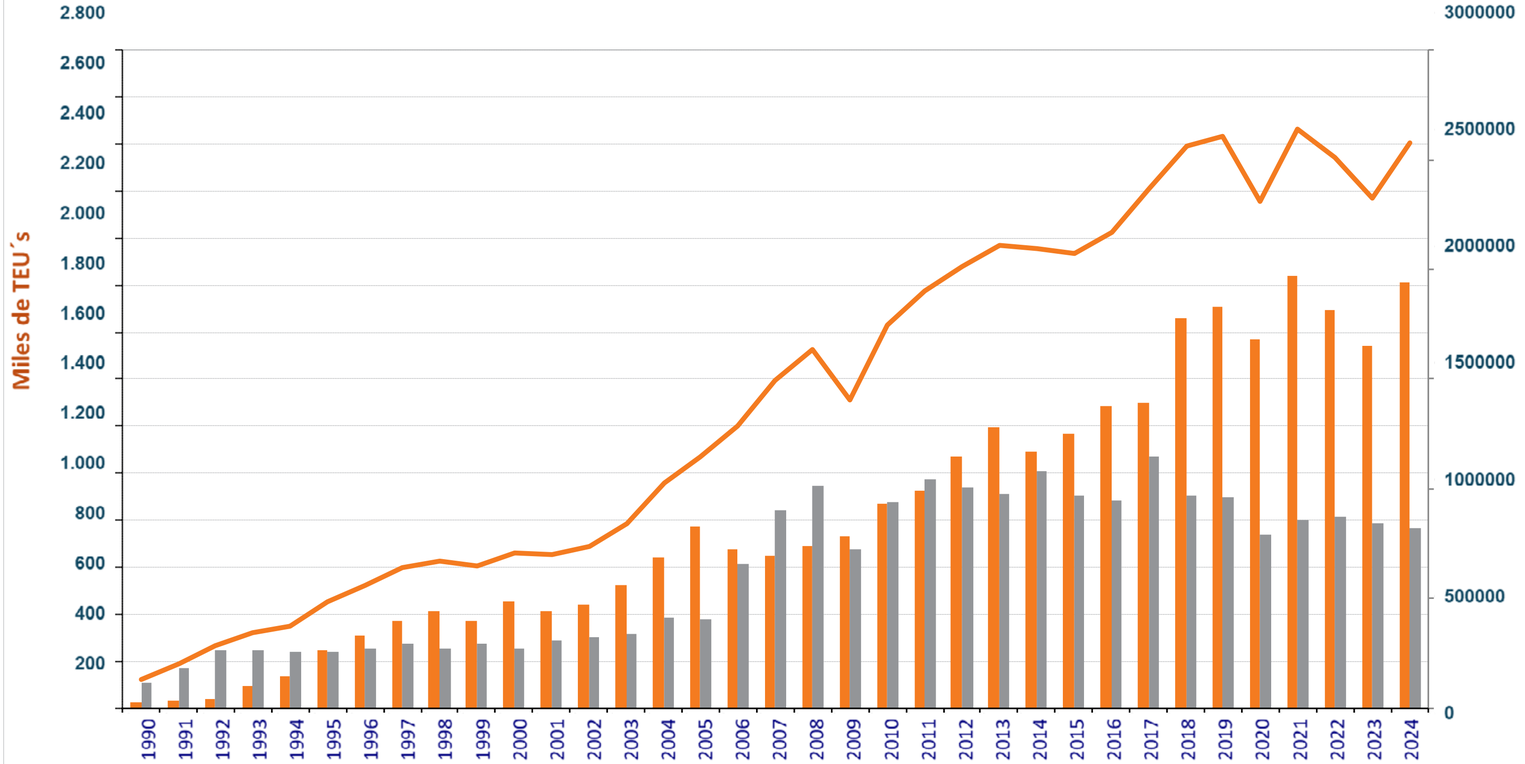
TRANSFERENCIA DE TEU´S V REGIÓN (EN UNIDADES)					
AÑOS	SAN ANTONIO	VALPARAÍSO	V REGIÓN	VARIACIÓN (%)	PARTICIP. SAI
2013	870.719	878.787	1.749.506	24,4%	50%
2014	928.432	973.012	1.901.444	8,7%	49%
2015	1.069.271	942.647	2.011.918	5,8%	53%
2016	1.196.844	910.780	2.107.624	4,8%	57%
2017	1.089.303	1.010.202	2.099.505	-0,4%	52%
2018	1.170.184	902.542	2.072.726	-1,3%	56%
2019	1.287.658	884.030	2.171.688	4,8%	59%
2020	1.296.890	1.073.464	2.370.354	9,1%	55%
2021	1.660.832	903.313	2.564.145	8,2%	65%
2022	1.709.639	898.715	2.608.354	1,7%	66%
2023	1.571.274	738.323	2.309.597	-11,5%	68%
2024	1.840.458	800.538	2.640.996	14,3%	70%



CIFRAS DE LA OPERACIÓN PORTUARIA 2024

EVOLUCIÓN TEUS REGIÓN VALPARAÍSO Y PARTICIPACIÓN PUERTO SAN ANTONIO

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



PUERTO SAN ANTONIO	2023	2024	VARIACIÓN
Horas de Cierre de Puerto	1.137	724	-36%
Disponibilidad de Muelle	87%	92%	+5%
Recaladas de Naves	1.012	1.024	1%
Transferencia de carga (millones de toneladas)	21,0	23,2	+10,5%



04

GOBERNANZA

BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

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

En Puerto San Antonio la gobernanza corporativa se fundamenta en principios claros que promueven la transparencia e integridad, el uso eficiente de los recursos, y la responsabilidad. Como empresa bajo la supervisión del Sistema de Empresas SEP, Puerto San Antonio es gestionada de acuerdo con lineamientos de excelencia en materia de Gobierno Corporativo, conforme con lo establecido en el Código SEP. Este código, que sistematiza principios éticos, normativas y mejores prácticas, guía la conducta esperada en la dirección y administración de las empresas estatales.

El Gobierno Corporativo de Puerto San Antonio está estructurado alrededor de su Directorio, órgano superior encargado de definir la estrategia empresarial, aprobar planes y presupuestos, evaluar la gestión y monitorear la implementación de decisiones estratégicas en la búsqueda permanente de creación de valor sostenible. El Directorio ejerce además un control efectivo sobre la dirección ejecutiva, asegurando el cumplimiento de los objetivos y la adecuada gestión de riesgos mediante mecanismos robustos de auditoría interna y externa.

El Estado de Chile, al ser único accionista, designa mediante el Consejo Directivo del SEP a las personas integrantes del Directorio y a su presidente. Esta atribución permite al Estado velar por que la gestión se alinee rigurosamente con los principios de integridad, eficiencia y compromiso con el interés público, asegurando además que la actividad empresarial se mantenga conforme al marco regulatorio y normativo establecido.

La estructura del Gobierno Corporativo de Puerto San Antonio incorpora, además, comités especializados del Directorio que contribuyen al control interno, la prevención del fraude y la gestión eficiente de recursos. Todos estos elementos se encuentran claramente definidos en lineamientos y políticas que reflejan las mejores prácticas y estándares establecidos en el Código SEP, asegurando así la excelencia en la gestión de la compañía.

En el proceso de crecimiento y transformación en que hoy se encuentra Puerto San Antonio, la gobernanza es un pilar clave que nos permitirá robustecer la manera de hacer las cosas bien, en un sector donde ésta es clave ya que de su futuro depende parte la economía Chile, por ende a todos los chilenos.



BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

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; 3.6.iii; 3.6.viii; 3.6.xiii



El Gobierno Corporativo de nuestra empresa es liderado por un Directorio compuesto de cinco miembros designados por acuerdo del Consejo Directivo del Sistema de Empresas – SEP, el que además está integrado por 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 de la empresa le corresponde al gerente general, quien es de exclusiva confianza del directorio.

La compañía adhiere al Código SEP-Estándares de Buenas Prácticas, que corresponde a un documento sistemático creado en abril de 2008 que reúne un conjunto de principios éticos, buenas prácticas de gobierno corporativo, normativas y políticas aplicables a quienes forman parte del Sistema de Empresas Públicas (SEP). Este código concentra lineamientos tanto nacionales como internacionales, incorporando materias atingentes de organismos públicos como DIPRES, CGR, CMF y ministerios, entre otros, y organismos internacionales como la OCDE y la ONU.

En este marco, a través de planes y mecanismos de inducción y capacitación, se nivela a los directores en materias como:

- Modelo de negocios, procesos claves, riesgos relevantes y herramientas de gestión.
- Estrategia de la empresa y políticas de sostenibilidad, inclusión, diversidad, principales impactos y grupos de interés.
- Marco jurídico vigente y relevante
- Modelo de gobierno corporativo y prácticas de mercado, relación con el SEP y transparencia.
- Modelo de prevención de delitos y sistemas de integridad.

DIRECTORIO

NCG 461 3.2.i; 3.2.ii

EL DIRECTORIO DE LA EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO ESTÁ COMPUESTO POR LOS SIGUIENTES MIEMBROS:



EDUARDO ABEDRAPO BUSTOS

Presidente

Abogado, Universidad de Chile.
Programa de Magíster mención en Derecho Económico.
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: 01/08/2025
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.

DIRECTORIO

NCG 461 3.2.i; 3.2.ii



ALEJANDRA GALLEGOS MONTANDÓN

Directora

Ingeniera Comercial de la 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: 01/10/2025
Directora Titular

Posee amplia experiencia y trayectoria directiva centrada en la gestión financiera y de riesgos. Fue directora de la Empresa Portuaria de 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 de la Pontificia Universidad Católica de Chile
Magister 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

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 de 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.



CÉSAR NORAMBUENA URBINA

Representante de los Trabajadores

Constructor Civil, Universidad Técnica Federico Santa María
Rut: 12.775.142-0
Fecha inicio de cargo: 03/2022
Fecha término cargo: 02/2025

Es parte del equipo de la Gerencia de Explotación e Infraestructura, siendo parte de la Empresa Portuaria San Antonio desde noviembre 2012. Anteriormente, se desempeñó en el nivel central de la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas.

*Mediante oficio N°255, de 31 de julio de 2024, el Sistema de Empresas – SEP informó el acuerdo de su Consejo Directivo de esa misma fecha, aceptando la renuncia presentada por la Directora Sra. Ana María Montoya Squif y el Director Sr. Alexis Michea Acevedo, designando en su reemplazo a las Sras. Paola Tapia Salas y Alejandra Gallegos Montandon, respectivamente, desde el 31 de julio de 2024 al 1 de octubre de 2025.

DIRECTORIO

COMITÉS DE DIRECTORIO

NCG 461 3.2.xii.a; 3.2.xii.b; 3.2.xii.c; 3.2.xii.d; 3.3; 3.3.i; 3.3.ii; 3.3.vi; 3.3.iii; 3.3.iv; 3.3.v; 3.3.vii; 3.1.iii; 3.2.ix.c; 3.6.iii; 3.6.v; 3.6.ii.b

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

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

Durante el periodo 2024 el Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio, adoptó tres acuerdos en relación al funcionamiento de los comités, los dan 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.

El último de estos acuerdos señala los Comités vigentes al 31 de diciembre de 2024:

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.

Según los parámetros requeridos en el Código SEP, los Comités de Auditoría y Riesgos presentan al Directorio un balance anual de sus principales actividades. Para el período 2024, estos comités continuaron reportando sus actividades al Directorio, generando todos los meses un acta consolidada de las tareas ejecutadas.

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

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 el calendario referencial de inversiones. Otro de sus ámbitos es abordar, de manera coordinada con la Administración, acciones y estrategias tendientes a proteger a la empresa de ciberataques y asegurar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los activos de información. El Comité se apoya por el auditor interno de la empresa y por la oficial de Riesgos.

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 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.



DIRECTORIO

ACTIVIDADES DE LOS COMITÉS

NCG 461 3.1.ii; 3.1.iii; 3.2.ix.c; 3.2.x; 3.2.xi; 3.3.ii; 3.3.vi



También, a su alero, se da 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 vela por 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, el Comité controla el avance del plan logístico para Puerto San Antonio, con iniciativas como el Port Community System (PCS) y el Regulador de Frecuencia Alto San Antonio Tránsito. También analiza las propuestas relacionadas con las operaciones terrestres y marítimas que apunten a mejorar la disponibilidad del puerto. Sobre estos temas, la Gerencia levanta y realiza su recomendación para que cada caso sea estudiado y resuelto.

Según los parámetros requeridos en el Código SEP, el Comité de Auditoría, Cumplimiento, Riesgos y Ciberseguridad presenta al Directorio un balance anual de sus principales actividades. Para el período 2024, los Comités antes descritos continuaron reportando sus actividades al Directorio, generando todos los meses un acta consolidada de las tareas ejecutadas.

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

DIRECTORIO

POLÍTICA DE CONTRATACIÓN DE ASESORÍAS

NCG 461 3.2.iii; 6.a.iv;3.2.ix.c; 3.3.v

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.

Para las asesorías, nuestra empresa implementa las normas dispuestas en la Ley N° 19.542, que estipula que la adquisición de bienes y la contratación de servicios deben ser efectuados mediante propuesta pública. No obstante, la ley autoriza al Directorio a omitir este procedimiento tratándose de bienes o servicios cuyo monto sea inferior a UTM 1.000, por lo que se pueden efectuar procedimientos de licitación o cotización privados, con al menos tres invitados, en operaciones cuyo monto no supere dicha cifra. Asimismo, el Gerente General está facultado a contratar directamente bienes o servicios no superiores a 500 UTM.



DIRECTORIO

REMUNERACIONES/INGRESOS DE LOS DIRECTORES

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, 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.

NOMBRE / CARGO	HONORARIOS BRUTOS M$	HONORARIOS LÍQUIDOS M$	HONORARIOS BRUTOS BONO GESTIÓN AÑO 2022 M$	HONORARIOS LÍQUIDOS BONO GESTIÓN AÑO 2022 M$	OBSERVACIONES
Eduardo Abedrapo Bustos Presidente	6.134	5.337	-	-	Inicio de funciones el 02-10-2023
Sally Bendersky Schanner Presidenta	18.076	15.726	16.421	14.286	Cese de funciones el 01-10-2023
Renato Silva Becerra Vicepresidente	12.105	10.531	8.211	7.143	Inicio de funciones el 23-05-2022
Verónica Bilbao Solar Directora	12.105	10.531	8.211	7.143	Inicio de funciones el 23-05-2022
Ana María Montoya Squif Directora	12.105	10.531	8.211	7.143	Inicio de funciones el 23-05-2022
Alexis Michea Acevedo Director	12.105	10.531	8.211	7.143	Inicio de funciones el 23-05-2022

NOMBRE / CARGO	HONORARIOS BRUTOS M$	HONORARIOS LÍQUIDOS M$	HONORARIOS BRUTOS BONO GESTIÓN AÑO 2023 M$	HONORARIOS LÍQUIDOS BONO GESTIÓN AÑO 2023 M$	OBSERVACIONES
Eduardo Abedrapo Bustos Presidente	25.245	21.774	5.162	4.452	Inicio de funciones el 02-10-2023
Sally Bendersky Schanner Presidenta	-	-	15.486	13.357	Cese de funciones el 01-10-2023
Renato Silva Becerra Vicepresidente	12.623	10.887	10.324	8.905	Inicio de funciones el 23-05-2022
Verónica Bilbao Solar Directora	12.623	10.887	10.324	8.905	Inicio de funciones el 23-05-2022
Ana María Montoya Squif Directora	6.771	5.840	10.324	8.905	Cese de funciones el 19-07-2024
Alexis Michea Acevedo Director	6.771	5.840	10.324	8.905	Cese de funciones el 24-07-2024
Alejandra Gallegos Montandon Directora	3.208	2.767	-	-	Inicio de funciones el 31-07-2024
Paola Tapia Salas Directora	5.324	4.592	-	-	Inicio de funciones el 31-07-2024

INGRESO DE MIEMBROS DEL DIRECTORIO NCG 461 – 3.2.ii

Mediante oficio N°255, de 31 de julio de 2024, el Sistema de Empresas – SEP informó el acuerdo de su Consejo Directivo de esa misma fecha, aceptando la renuncia presentada por la Directora Sra. Ana María Montoya Squif y el Director Sr. Alexis Michea Acevedo, designando en su reemplazo a las Sras. Paola Tapia Salas y Alejandra Gallegos Montandon, respectivamente, desde el 31 de julio de 2024 al 1 de octubre de 2025.

DIRECTORIO

CARACTERIZACIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 461 3.2.xiii.a; 3.2.xiii.b; 3.2.xiii.c; 3.2.xiii.d; 3.2.xiii.e

DIRECTORES POR SEXO

DIRECTORES	MUJERES	HOMBRES
Directores	Mujeres	Hombres
Directores Titulares	3	2
Directores suplentes	-	-

DIRECTORES POR NACIONALIDAD

DIRECTORES	MUJERES	HOMBRES
Nacionalidad Chilena	3	2
Otras nacionaliades	-	-

DIRECTORES CON DISCAPACIDAD

DIRECTORES CON DISCAPACIDAD		
	mujeres	Hombres
Con discapacidad	-	-



DIRECTORES POR ANTIGÜEDAD

ANTIGÜEDAD DE DIRECTORES	MUJERES	HOMBRES
Menor a 3 años	3	2
Entre 3 y 6 años	-	-
Más de 6 y menos de 9	-	-
Entre 9 y 12	-	-
Más de 12 años	-	-
Más de 70	-	-

DIRECTORES POR EDAD

DIRECTORES	MUJERES	HOMBRES
Menor a 30	-	-
Entre 30 y 40	-	-
Entre 41 y 50	1	1
Entre 51 y 60	1	-
Entre 61 y 70	1	1
Más de 70	-	-

PRINCIPALES EJECUTIVOS/REMUNERACIONES

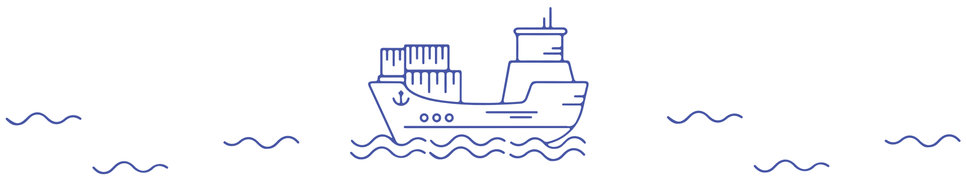
NCG 461 3.4; 3.4.i; 3.4.ii; 3.4.iii; 3.4.iv; 3.6.xii

NOMBRE / CARGO	PROFESIÓN	RUT	FECHA DE INGRESO A LA EMPRESA
Ramón Castañeda Ponce Gerente General	Ingeniero Civil de Industrias con mención en Electricidad	10.485.198-3	02/012024
María Consuelo Cánaves Martínez Gerente de Gestión y Desarrollo de Personas	Ingeniero Civil Industrial	8.216.595-9	01/07/2023
Fernando Gajardo Vásquez Gerente General de Explotación e Infraestructura	Ingeniero Civil	9.599.420-2	15/06/1995
Cristian Puga Parraguez Gerente de Valor Compartido y Asuntos Públicos	Ingeniero Forestal	12.292.511-0	01/08/2023
Daniel Ruz Araneda Gerente de Puerto Exterior	Ingeniero Civil	13.465.035-4	01/11/2005
Pablo Suckel Ayala Fiscal	Abogado	9.212.006-6	01/04/2000
Pedro Díaz Garrido Gerente de Finanzas y Servicios	Contador Auditor Universidad Católica Silva Henríquez	12.501.544-1	09/08/1998
Rodrigo Urzúa Álvarez Gerente de Planificación y Desarrollo	Ingeniero Civil de Industrias	9.586.145-8	04/03/2024

REMUNERACIONES DE EJECUTIVOS

NOMBRE / CARGO	RENTA BRUTA ANUAL (CIFRAS EN MILES DE PESOS)		RENTA LÍQUIDA ANUAL (CIFRAS EN MILES DE PESOS)	
	RENTA FIJA	RENTA VARIABLE	RENTA FIJA	RENTA VARIABLE
Gerente General	196.853	-	139.612	-
Gerente de Planificación y Desarrollo	132.277	-	96.348	-
Gerente de Explotación e Infraestructura	167.321	16.037	113.837	10.357
Gerente de Sostenibilidad y Asuntos Públicos	109.393	3.377	82.438	2.195
Fiscal	134.079	10.036	96.789	6.523
Gerente de Gestión y Desarrollo de Personas	111.876	4.136	85.670	2.689
Gerente de Puerto Exterior*	87.392	12.852	62.311	8.354
Gerente de Puerto Exterior**	61.906	7.114	41.327	4.764

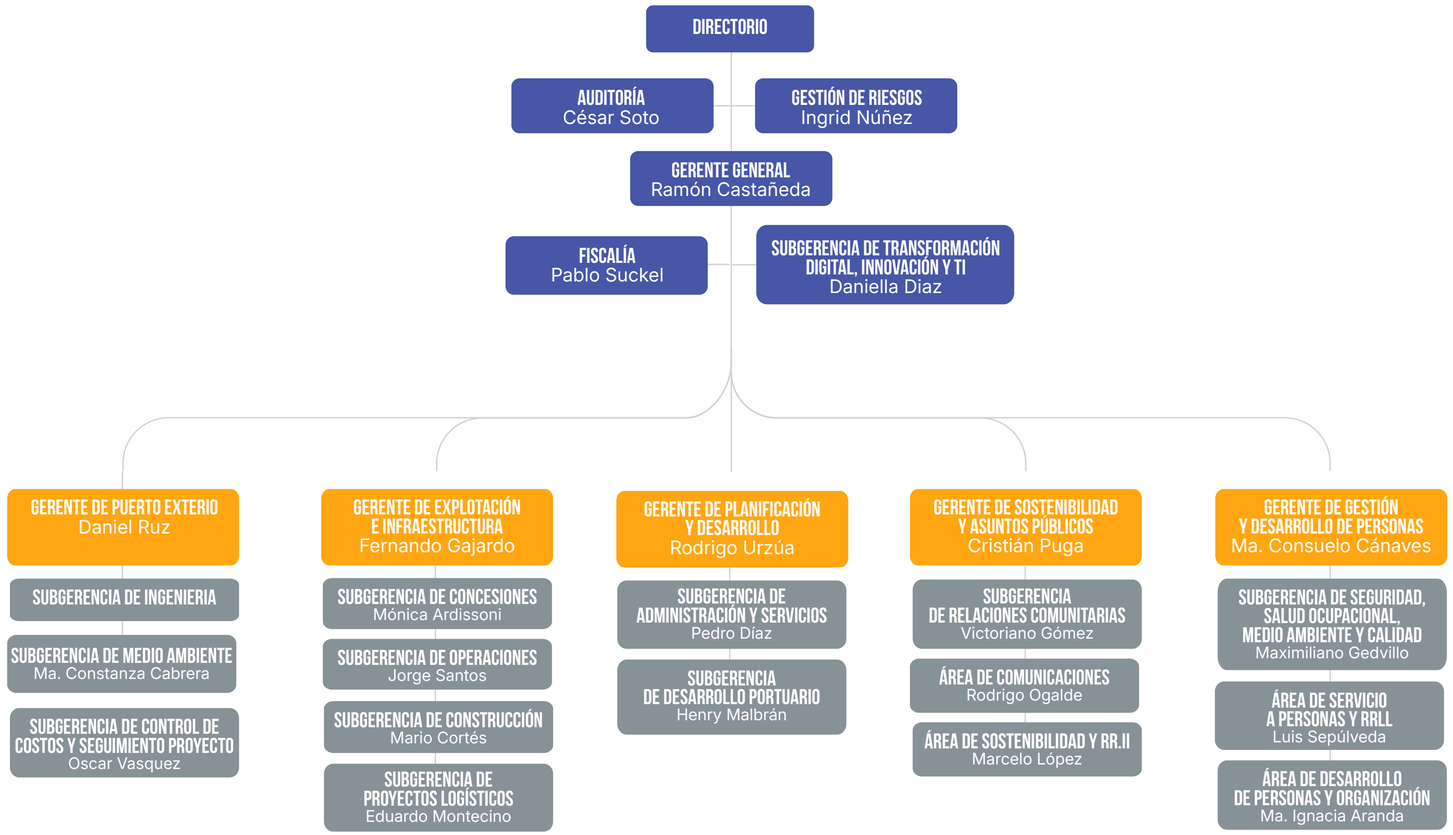
* Renta Variable constituida por el Bono Cumplimiento de Metas devengado el año 2021, pagado el 2022 / y devengado en 2020 y pagado en 2021
** No incluye indemnizaciones por término de contratos
** No incluye Bono cierre Negociación colectiva por M$ 260.000 (octubre 2023)



PRINCIPALES EJECUTIVOS/REMUNERACIONES

ORGANIGRAMA

NCG 461 3.1; 3.1.viii



POLÍTICAS

NCG 461 3.6.x

Puerto San Antonio cuenta con una política de sucesión que busca identificar las posiciones claves al interior de la Empresa 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.

ETAPAS DEL PROCESO

1. IDENTIFICAR CARGOS CLAVES

Se definen como cargos claves aquellas funciones que son estratégicas en la continuidad administrativa y operacional, impactan en los resultados de la empresa y tienen altos costos de reemplazo.

Se definen como cargos claves los siguientes:

A. Gerente General
B. Gerente Puerto Exterior
C. Gerente de Operaciones
D. Fiscal
E. Gerente de Gestión y Desarrollo de Personas
F. Gerente de Explotación e Infraestructura
G. Gerente de Sostenibilidad y Asuntos Públicos
H. Gerente de Planificación y Desarrollo



2. PREPARAR EL CUADRO SUCESIÓN

El cuadro de sucesión es el proceso a través del cual se identifica a aquellos colaboradores con potencial de asumir posiciones de mayor responsabilidad para suplir cargos ejecutivos y cargos claves.

La identificación del potencial se hace sobre la base de combinar la habilidad profesional, las aspiraciones profesionales y el compromiso del profesional con la empresa.

Para identificar los sucesores se tendrá a la vista las siguientes consideraciones:

- Potencial/Desempeño
- Competencias de Liderazgo
- Conocimiento Técnico que requiera el cargo

En el cuadro de sucesión deberá indicarse quién es el sucesor en caso de emergencia y quién es el sucesor en caso de requerir renovarse el cargo, quien está preparado de forma inmediata o una estimación del plazo de tiempo en que lo estará.

Si no hay un sucesor preparado para la renovación del cargo deberá iniciarse un proceso de búsqueda del ejecutivo en cuestión acorde a los lineamientos establecido en el Código SEP.
El cuadro de sucesión deberá ser validado con el Directorio o con el Comité que se designe para tales efectos.

Será responsabilidad del Directorio mantener actualizadas, al menos anualmente, las cualidades necesarias que debe tener el gerente general, las que estarán identificadas en el perfil del cargo.

POLÍTICAS

POLÍTICA DE EQUIDAD,COMPENSACIONES Y BRECHAS SALARIALES

NCG 461 5.4.1; 5.4.2; 3.4.3

La equidad es un valor y todos los esfuerzos deben estar en lograr cambios sustantivos que eviten brechas y en esto buscamos ser líderes en nuestra industria.

Por lo mismo y como dice nuestra política, buscamos evitar toda disparidad entre hombres y mujeres, un trabajo que partió en 2020.

Ejemplo de esto ha sido la Política de Compensaciones que se elaboró durante el año 2024 y que entrará en vigencia el año 2025, lo que permitirá definir remuneraciones acordes al aporte de cada cargo a la organización, la equidad interna y la competitividad con el mercado.

Esta Política buscará el equilibrio entre todos los trabajadores sobre los beneficios y retribuciones, sin discriminación, bajo criterios objetivos.

BRECHA MEDIANA

NCG 461 5.4.2

CATEGORÍAS	PROMEDIO BRUTO X HORA M$		BRECHA
	F	M	F
Administrativo	10.969	17.176	156,58%
Alta Gerencia	98.806	-	N/A
Gerencia	66.589	56.835	85,35%
Jefatura	33.213	38.046	114,55%
Otros Profesionales	20.866	23.429	112,28%
Técnico	16.841	18.146	107,75%



POLÍTICAS

POLÍTICA DE DERECHOS HUMANOS

NCG 461 2.1.vi; 3.1.vi; 3.1.vii; 3.2.ix.b; 3.5; 5.5; 3.6.xiii; 8.1.2

En Puerto San Antonio contamos con una Política de Derechos Humanos que otorga un guía para orientar la actuación de sus directivos, ejecutivos, trabajadores y colaboradores en un marco de respeto y protección de los derechos fundamentales.

Entendemos que toda persona, independiente de su nacionalidad, género, origen racial, nacionalidad, religión, idioma o cualquier otra condición, tiene derechos fundamentales que además dan valor a nuestra vida, con los cuales estamos comprometidos en todos los niveles de nuestra organización.

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.

CUENTA CON LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES:

1. **Integridad de la persona**
   Protegemos la integridad física, psicológica e individual de cada persona, promoviendo el respeto de la dignidad humana en cada una de nuestras interacciones.
2. **Rechazo a la discriminación**
   Rechazamos cualquier tipo de discriminación arbitraria basada en consideraciones de raza, religión, género, edad, estado civil, nacionalidad, orientación sexual, nivel socioeconómico o cualquier otra expresión de diversidad, o que sea perjudicial para una persona o sus convicciones.
3. **Buen trato y rechazo al acoso**
   Promovemos el buen trato como norma de convivencia entre nuestros equipos y de éstos con cualquier miembro de la sociedad, por lo cual, no toleramos ninguna forma de acoso físico, verbal, psicológico, sexual o de otra naturaleza.
4. **Contra el trabajo forzoso e infantil**
   Rechazamos el uso de cualquier forma de trabajo forzoso, esclavitud y trata de personas, así como el uso de mano de obra infantil a todo evento, considerando a niños, niñas y jóvenes como merecedores de la máxima protección por parte de la sociedad.
5. **Buenas prácticas laborales**
   Promovemos buenas prácticas laborales, equidad de género y condiciones justas y favorables para el desempeño de nuestros trabajadores, permitiendo que cada miembro de nuestros equipos tenga igualdad de condiciones para su desarrollo profesional y promoción dentro de la organización.
6. **Cultura de seguridad y salud**
   Garantizamos el desarrollo de una cultura de seguridad y su adecuada gestión para minimizar o eliminar riesgos para la salud de nuestros equipos y las personas con las que interactuamos, considerando la seguridad como un valor esencial de nuestra actividad y a nuestros colaboradores como agentes de cambio en sus espacios laborales y personales.
7. **Libertad de asociación y negociación colectiva**
   Protegemos los derechos fundamentales de nuestros trabajadores según la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, respetando la libertad de asociación, la libertad sindical y el derecho de negociación colectiva.
8. **Protección al Medio Ambiente**
   Promovemos la protección al medio ambiente, como señala nuestra Política de Sostenibilidad, a través de prácticas de eficiencia energética, tratamiento y disposición final de residuos industriales y el uso de tecnologías que contribuyan a la disminución de emisiones, respondiendo a los compromisos-país en estas materias.
9. **Prevención del delito**
   Cumplimos con todas exigencias legales existentes, promovemos la prevención de todo tipo de conductas impropias y rechazamos la corrupción en todas sus formas.

Su alcance

Esta Política de Derechos Humanos aplica para todas las personas que forman parte de la Empresa Portuaria San Antonio en sus distintos niveles organizativos, incluyendo a nuestro Directorio, plana ejecutiva, trabajadores y estudiantes en práctica.
Del mismo modo, promovemos a que nuestros concesionarios portuarios, así como contratistas, proveedores, clientes, prestadores de servicios y otros socios con los que se relaciona nuestra empresa, adopten los principios que se declaran en esta política.

PREVENCIÓN DEL ACOSO LABORAL (NCG 461 3.1.VI)

Durante 2024 se realizaron capacitaciones en el marco de la entrada en vigencia de la Ley N° 21.643, también conocida como “Ley Karin”, que fortalece la legislación contra el acoso laboral, acoso sexual y violencia en ámbito laboral.

Como parte de esa instrucción al equipo de Puerto San Antonio, se entregó información sobre los protocolos internos implementados en el marco de esta ley y sobre el procedimiento de Investigación de Acoso y Violencia.

- % de Personas capacitadas en materias de acoso: 85%
- N° denuncias por acoso sexual en 2024 por Ley 20.005: 0
- N° denuncias de acoso laboral en 2024 por Ley 20.607: 0

Durante 2024 no hubo sanciones relativas a incumplimientos regulatorios referidos a derechos de los trabajadores.

POLÍTICAS
CUMPLIMIENTO DEL SCORECARD SEP

SCORECARD DE GOBIERNO CORPORATIVO:
Herramienta clave que permite evaluar el cumplimiento de las metas, normativas y buenas prácticas para el Directorio y empresas establecidas en el Código SEP, entre ellas nuestra empresa.

En 93 preguntas cubre todos los capítulos del Código que deben ser respondidas en una escala del 1 al 5 y el resultado se traduce luego en un cumplimiento porcentual. Es de carácter obligatorio y luego de ser respondidas por las empresas, y un capítulo 18 adicional dirigido a la gestión de las buenas prácticas de gobierno corporativo, son revisados por auditores externos.

Con esto, se busca que las empresas logren una gestión eficiente, eficaz y respondan a los principios de probidad, transparencia y responsabilidad empresarial. Con el resultado de cada evaluación, el Sistema de Empresas – SEP puede colaborar respecto a las temáticas que deban ser mejoradas y monitorear que las que tengan un buen resultado lo mantengan con el tiempo.



POLÍTICAS

CÓDIGO DE CONDUCTA/ÉTICA

NCG 461 3.5; 3.6.vii; 5.5



En el Puerto San Antonio nos regimos por un Código de Conducta incorporado en el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad, el cual se basa en la guía de gobierno corporativo del Sistema de Empresas Públicas (SEP). Este código aplica a todos los trabajadores con contratos vigentes, abarcando toda la estructura organizacional y busca mantener un entorno laboral caracterizado por la integridad, el respeto y el apego a la legalidad, reflejando nuestros valores y promoviendo la responsabilidad social en todas nuestras actividades comerciales y operacionales.

Nuestra administración se compromete a establecer procedimientos que faciliten el cumplimiento efectivo del Código de Conducta. En este sentido, hemos implementado un canal de denuncias para reportar situaciones que violen los principios establecidos en esta normativa. Además, contamos con procedimientos e instancias para investigar posibles infracciones a las normas contempladas en dicho reglamento.

Ante la posibilidad de ocurrencia de acoso laboral y sexual, contamos con un canal de denuncias abierto a todos los colaboradores y público en general, que permite denunciar en esta materia.

POLÍTICAS

CONFLICTOS DE INTERÉS: CÓDIGO DE CONDUCTA

NCG 461 3.6.ix

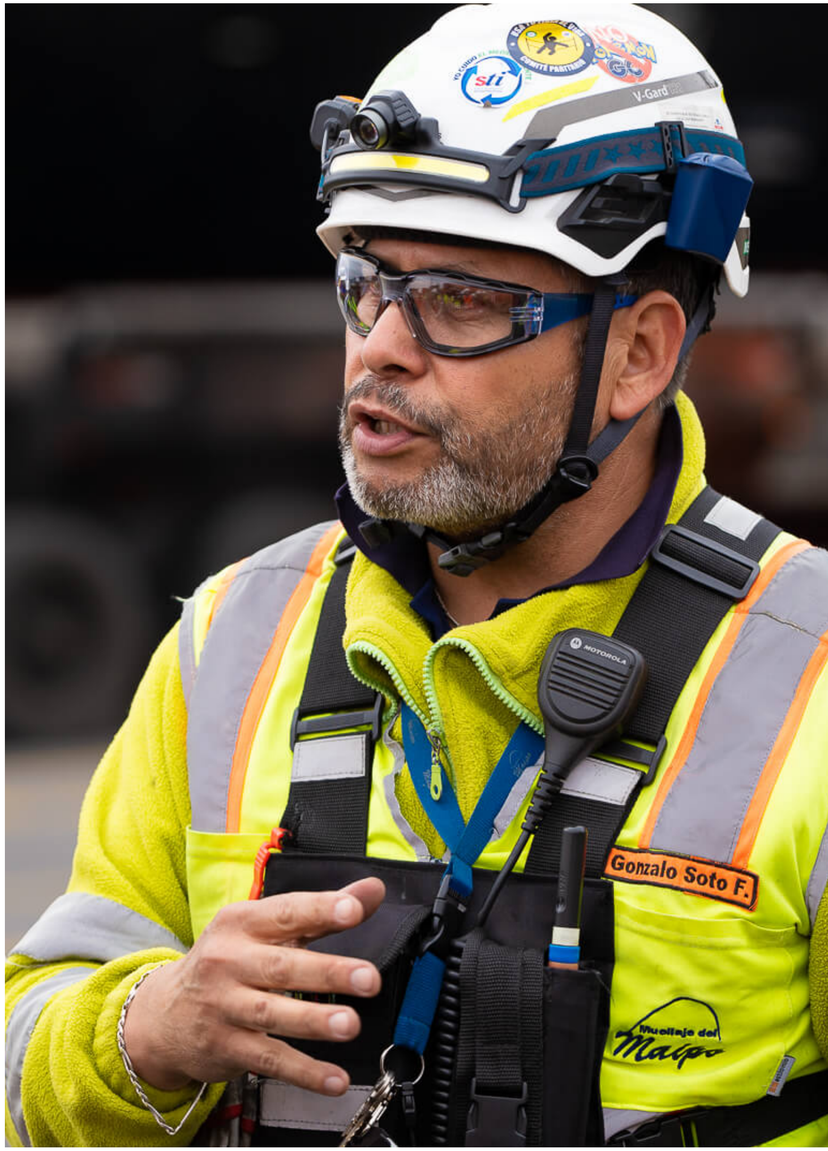
Además, el Código establece procedimientos claros para prevenir y gestionar situaciones que podrían generar conflictos de interés, detallando obligaciones específicas para que los empleados revelen oportunamente cualquier circunstancia potencialmente comprometedora. Asimismo, En Puerto San Antonio se enfatiza la importancia del manejo cuidadoso y ético de la información confidencial, asegurando que ningún empleado utilice dicha información en beneficio propio o de terceros, protegiendo así los intereses de la empresa y de sus partes interesadas.

TABLA CON LOS TÓPICOS QUE IMPULSAN EL CÓDIGO DE CONDUCTA

1	GOBIERNO CORPORATIVO Y ORIENTACIÓN PREFERENTE A LA GENERACIÓN DE VALOR
2	PROBIDAD Y CONFIABILIDAD
3	APERTURA Y TRANSPARENCIA
4	RESPETO POR LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA Y LA LEY
5	RESPETO POR LOS DERECHOS HUMANOS
6	RESPETO POR LOS TRABAJADORES Y SUS ORGANIZACIONES
7	RESPETO POR EL MEDIO AMBIENTE
8	RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL

ARTÍCULOS DEL CÓDIGO DE CONDUCTA:

79	ALCANCE DEL CÓDIGO
80	RELACIONES LABORALES ENTRE SUS MIEMBROS
81	CONFLICTO DE INTERESES
82	INFORMACIÓN PRIVILEGIADA Y CONFIDENCIALIDAD
83	EJERCICIO DE AUTORIDAD
84	PROTECCIÓN Y USO APROPIADO DE ACTIVOS
85	CUMPLIMIENTO DE LEYES, NORMAS Y REGULACIONES
86	REVELACIONES DE COMPORTAMIENTOS ILEGALES O NO ÉTICOS
87	CONDICIONES LABORALES JUSTAS
88	RESGUARDO DE ARCHIVOS Y REPORTES
89	PREOCUPACIONES O QUEJAS
90	CONSTITUCIÓN Y FUNCIONES DE COMISIÓN CÓDIGO CONDUCTA
91	CÓDIGO SEP Y GUÍAS DE GOBIERNO CORPORATIVO



GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

NCG 461 3.6; 3.6.i; 3.6.ii; 3.6.ii.a; 3.6.ii.b; 3.6.ii.c; 3.6.ii.d; 3.6.ii.e; 3.6.iii; 3.6.iv; 3.6.v; 3.6.vi; 3.6.vii; 3.6.viii

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 y que cuenta con el apoyo de la oficial de Riesgos, quienes supervisan el GIR de manera conjunta según las disposiciones del Capítulo 7 de la Guía de Riesgos del Sistema de Empresas Públicas (SEP) y del Consejo de Auditoría Interna General de Gobierno (CAIGG).

Además, disponemos de una Matriz de Riesgos que identifica más de 30 eventos, priorizando los de carácter crítico y estratégico. Estos 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. Esa matriz, que busca aportar al cumplimiento de la Planificación Estratégica de la empresa, es revisada 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.



GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

NCG 461 3.6.v



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:

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

PUERTO EXTERIOR: Responsabilidad se sitúa en acciones de 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: Responsabilidad en 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 distintas gerencias y ejecutivos Puerto San Antonio. Su probabilidad es baja, no obstante, su impacto es viral, significativo e incierto. Acciones de control revisadas por organismos externos: SEP, MTT, Contraloría, Armada.

GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

NCG 461 3.6.i; 3.6.ii; 3.6.ii.a; 3.6.ii.b; 3.6.ii.c; 3.6.ii.d; 3.6.ii.e; 3.6.iii; 3.6.iv; 3.6.v; 3.6.vii; 3.6.viii

(3E) LOS PRINCIPALES RIESGOS IDENTIFICADOS SON:

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).

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 96,8% de sus ingresos se encuentran indexados en dólares y un 3,20% 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 y/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 2024, 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.
- **RIESGO DE CRÉDITO:** El riesgo de crédito se refiere a 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 35,93% del total de los ingresos. La siguiente corresponde a ingresos por el uso de aguas abrigadas y representan un 47,54% del total de los ingresos. Los ingresos diferidos de los Concesionarios representan un 13,33%. El 3,2% 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 2024 y 31 de diciembre 2023 las inversiones de acuerdo con su clasificación de riesgo son las siguientes:

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%

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023 M$	EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS
Inversiones financieras	10.514.234	-

CLASIFICACIÓN DE RIESGO	EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS
N1+	100%	0%



GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

NCG 461 3.6i; 3.6ii; 3.6iia; 3.6iib; 3.6iic; 3.6iid; 3.6iie; 3.6iii; 3.6iv; 3.6.v; 3.6.vii; 3.6.viii

- **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 administración y finanzas 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.

	31/12/2024	31/12/2023
Liquidez corriente (veces)	0,90	0,88
Razón ácida (veces)	0,51	0,64

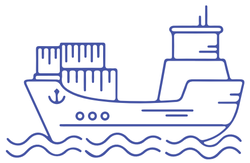
Este índice considera el saldo en efectivo y equivalentes al efectivo y deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes, sobre el total pasivo corriente en cada ejercicio.

- **RIESGO OPERACIONAL:** Cabe señalar, que producto de la pandemia y la importancia de los servicios prestados, no se está exento de riesgos de que la autoridad pueda tomar medidas regulatorias que afecten algunos de estos servicios, las cuales crean riesgos que son mitigados con la diversificación y el tamaño relativo de los servicios que se prestan, reduciendo en parte las consecuencias de una eventual regulación, el riesgo agregado de la operación, de sus flujos, de la creación de valor y de su aporte a la comunidad.

CUMPLIMIENTO NORMATIVO

En Puerto San Antonio implementamos el proceso de Due Diligence en cada nuevo proyecto a desarrollar, con un diagnóstico y evaluación de sus impactos sociales, ambientales y económicos, como también de los riesgos asociados a su implementación, a partir de los cuales se construyen acciones de mitigación. Durante 2023 no se recibieron sanciones ejecutoriadas del Registro Público de Sanciones de la Superintendencia de Medio Ambiente.

El Capítulo XII del Reglamento de Coordinación de la empresa, denominado “Reclamos de los Usuarios y Aplicación de Sanciones”, contiene un procedimiento para que los usuarios del Puerto sometan al conocimiento y resolución de Puerto San Antonio sobre las controversias que se produzcan con los Concesionarios y Empresas de Muellaje respecto de la prestación de los servicios establecidos en los respectivos Manuales de los Servicios. Durante 2024 no se registraron reclamos en virtud de esta norma.



GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

RELACIÓN CON PROVEEDORES

NCG 461 7.1; 7.1.i; 7.1.ii; 7.1.iv; 7.1.v; 7.2

NÚMERO DE PROVEEDORES FACTURAS PAGADAS

NCG 461 – 7.1.iv

Puerto San Antonio tuvo 223 proveedores en 2024, todos con facturas pagadas. Esta es su distribución geográfica.

TIPO CONTRATO	(TODAS)
IV Región	2
Metropolitana	108
V Región	109
VI Región	1
X Región	3
Total general	**223**

POLÍTICA DE PAGOS

Aun cuando no existe una política como tal se aplica el marco legal que señala la Ley 21.131 sobre pagos a 30 días, es la base para la definición de los plazos de pago a proveedores por parte de la empresa.

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.

EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

Puerto San Antonio cuenta con procedimientos implementados con el objetivo de conocer y evaluar para sus propios fines la calidad del gobierno corporativo, sistema de gestión de riesgos y otros aspectos de sostenibilidad de sus proveedores y las prácticas de los proveedores.

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 2025 se avanzará en incorporarlos en la matriz de riesgos de la compañía, así como en la consolidación de una política específica, asociada al desarrollo de proveedores.

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	2448	145	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	22037	1072	0
Número de proveedores que corresponden a las facturas pagadas durante el año en cada uno de los rangos ya señalados	337	71	0

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	3	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	20496	0	0
Número de proveedores que corresponden a las facturas pagadas durante el año en cada uno de los rangos ya señalados	2	0	0

GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

CUMPLIMIENTO NORMATIVO Y CANAL DE DENUNCIAS

NCG 461 3.6.ix; 8.1; 8.1.5; 3.2.xii.c

En Puerto San Antonio implementamos el proceso de Due Diligence en cada nuevo proyecto a desarrollar, con un diagnóstico y evaluación de sus impactos sociales, ambientales y económicos, como también de los riesgos asociados a su implementación, a partir de los cuales se construyen acciones de mitigación. Durante 2024 no se recibieron sanciones ejecutoriadas del Registro Público de Sanciones de la Superintendencia de Medio Ambiente.

El Capítulo XII del Reglamento de Coordinación de la empresa, denominado "Reclamos de los Usuarios y Aplicación de Sanciones", contiene un procedimiento para que los usuarios del Puerto sometan al conocimiento y resolución de Puerto San Antonio sobre las controversias que se produzcan con los Concesionarios y Empresas de Muellaje respecto de la prestación de los servicios establecidos en los respectivos Manuales de los Servicios. Durante 2014 no se registraron reclamos en virtud de esta norma.

MODELO DE PREVENCIÓN DE DELITOS

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

Durante el curso de su 623° sesión ordinaria, de 10 de enero de 2025, el Directorio acordó actualizar el Modelo de Prevención de Delitos de la empresa a contar de esa fecha, reemplazando y dejando sin efecto el que fuera implementado a contar de septiembre de 2010, con el objeto de adecuarlo a las normas de ley 21.595, sobre Delitos Económicos y Atentados Contra el Medio Ambiente, estableciendo una nueva estructura de gobernanza y mecanismo de ejecución.

En Puerto San Antonio hemos creado un canal en nuestro sitio web corporativo www.puertosanantonio.com, para recoger denuncias realizadas por cualquier persona respecto a algún hecho, circunstancia o situación irregular que pudiese tener relación con alguno de los delitos indicados en la Ley Nº 20.393 y en los que eventualmente pudiere haber participación de nuestros ejecutivos o colaboradores en el ejercicio de sus funciones. En 2024 no hubo sanciones en estas materias.





05

NUESTRO EQUIPO

FOCO DE TRANSFORMACIÓN

NCG 461 5.1



La magnitud de los desafíos que enfrenta Puerto San Antonio ha requerido también reforzar las capacidades de gestión y fortalecer a nuestros equipos. En ese marco hemos diseñado una estrategia y un plan, basado en nuestro propósito de colaborar en el desarrollo sostenible, tendiente a modernizar, readecuar y fortalecer la estructura organizacional. Este plan incluye la gestión de procesos y la adopción de nuevas herramientas tecnológicas, poniendo en el centro la generación de una cultura de alto desempeño, innovación, transparencia y seguridad.

Clave en ello ha sido el trabajo de comunicación interna, el diálogo abierto y la construcción de confianza entre todos los niveles de la organización. Durante 2024 promovimos espacios de interacción que permitieron el intercambio de ideas y la participación activa de los colaboradores, lo que contribuyó a consolidar relaciones laborales sólidas y transparentes; de esa forma, Puerto San Antonio se posicionó también como referente en la creación de un entorno laboral que fomenta el compromiso, la colaboración y el desarrollo integral de nuestro equipo.

DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DEL CAPITAL HUMANO

NCG 461 5.8

Tal y como se ha mencionado al inicio de este capítulo un valor prioritario de trabajo en esta área ha estado en el diálogo abierto y el trabajo participativo, algo que se da de forma constante e institucional, para esto las diversas entidades que representan a los trabajadores y trabajadoras en los procesos de toma de decisión y construyendo soluciones en base al principio de la sostenibilidad. En Puerto San Antonio tenemos una tradición de trabajo participativo que debemos siempre honrar.

LAS ORGANIZACIONES QUE ACTUALMENTE EXISTEN EN LA EMPRESA SON:

- 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.

Sindicatos activos (3) en la empresa, los cuales agrupan en total a 38 trabajadores, lo que corresponde al 47% de la dotación general de nuestra organización.

Para la detección y reducción de barreras organizacionales, sociales o culturales, la Gerencia de Gestión y Desarrollo de Personas presentó en el ejercicio la Política de Gestión de Personas. Esta declaración 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.

El objetivo de esta Política es establecer los principales lineamientos de los procesos de Gestión de Personas con el propósito de atraer y reclutar a los mejores, promover el máximo desempeño y compromiso de nuestros colaboradores, así como potenciar el talento interno, mediante la aplicación de buenas prácticas orientadas a mejorar la eficacia y eficiencia organizacional.

Empresa Portuaria San Antonio enfrenta 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).

Esta política incluye una gestión del desempeño, gestión de las comunicaciones, gestión de capacitación y desarrollo, gestión de selección y reclutamiento de personal, gestión de mejora del clima laboral, sucesión de ejecutivos principales, prevención de riesgos, gestión de la innovación, política de relaciones laborales, política de buenas prácticas laborales con equidad de género y conciliación de vida laboral, familiar y personal.



DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DEL CAPITAL HUMANO

PLAN DE CAPACITACIÓN

NCG 461 3.1.iii; 5.8.i; 5.8.ii; 5.8.iii; 5.8.iv

Política de Gestión de Capacitación y Desarrollo la capacitación está orientada a emplear todo el potencial de los colaboradores y forma parte integral del desarrollo de las personas, con el fin de obtener de ellas un desempeño eficiente y un compromiso con los objetivos estratégicos de la empresa. Las acciones de capacitación deben responder a necesidades reales, orientadas al mejoramiento de la productividad. Estas necesidades pueden tener relación con los cargos actuales o aquellos que las personas identificadas previamente, puedan ocupar en el futuro.

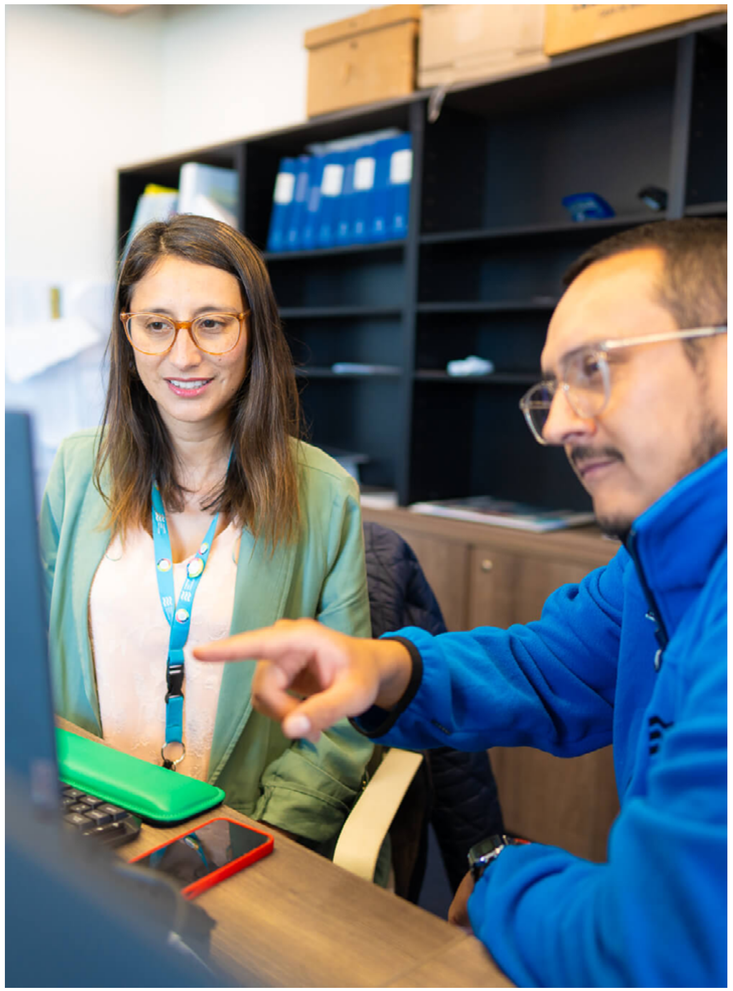
Se garantizará el acceso a la capacitación a todos los trabajadores acorde al análisis que se realiza de sus competencias laborales y se prohíbe la discriminación en la elección de los trabajadores a capacitar por motivos de sexo, edad, condición social, religión orientación sexual, raza, color, estado civil, sindicalización, opinión política, discapacidad, nacionalidad, grupo étnico o cualquier otra condición protegida por la ley.

CAPACITACIÓN 2024

	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Horas capacitación	2.980	1.237	4.217
% de horas de capacitación por género	70,60%	29,30%	100%

CICLO DE CHARLAS Y TALLERES LEY KARIN		
ACTIVIDAD	N°PARTICIPANTES	% DEL TOTAL
Taller 1: Principales elementos de la Ley 21.643: Prevención del acoso sexual, laboral y violencia en el trabajo	68	85%
Taller 2: Dimensión Violencia y Acoso en el Trabajo	60	75%
Taller 3: Acoso Sexual en Ambientes Laborales: Consecuencias, Detección y Respuestas Oportunas	66	82%

	CAPACITACIÓN Y DESARROLLO 2024
Número total de horas de capacitación	4.217
Monto invertido en capacitación desarrollo	$52.957.826



INFORMACIÓN RELEVANTE

NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO

NCG 461 5.1.1

TIPO DE CARGO	HOMBRES	MUJERES	TOTAL GENERAL
Administrativo	1	2	3
Alta Gerencia	1		1
Gerencia	5	2	7
Jefatura	20	4	24
Otros Profesionales	25	16	41
Técnico	4	1	5
Total general	**56**	**25**	**81**

NÚMERO DE PERSONAS POR ANTIGÜEDAD LABORAL

NCG 461 5.1.4

ANTIGÜEDAD	ADMINISTRATIVO		ALTA GERENCIA	GERENCIA		JEFATURA		OTROS PROFESIONALES		TÉCNICO		TOTAL GENERAL
	F	M	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
3 a 6	--	--	--	--	--	--	7	6	3	--	--	**16**
6 a 9	--	--	--	--	--	--	2	1	4	--	--	**7**
9 a 12	--	--	--	--	--	--	1	1	3	--	--	**5**
Más de 12	2	1	--	--	3	1	6	3	7	1	3	**27**
Menos de 3	--	--	1	2	2	3	4	5	8	--	1	**26**
Total general	2	1	1	2	5	4	20	16	25	1	4	**81**

NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD

NCG 461 5.1.2

CATEGORÍAS	ARGENTINA	CHILENA	TOTAL GENERAL
Administrativo	-	3	3
Femenino	-	2	2
Masculino	-	1	1
Alta Gerencia	-	1	1
Masculino	-	1	1
Gerencia	-	7	7
Femenino	-	2	2
Masculino	-	5	5
Jefatura	1	23	24
Femenino	-	4	4
Masculina	1	19	20
Otros Profesionales	-	41	41
Femenino	-	16	16
Masculino	-	25	25
Técnico	-	5	5
Femenino	-	1	1
Masculino	-	4	4
Total general	**1**	**80**	**81**

INFORMACIÓN RELEVANTE

NÚMERO DE PERSONA POR RANGO DE EDAD

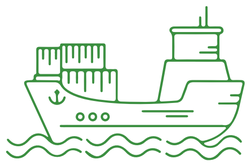
NCG 461 5.1.3

RANGO EDAD	ADMINISTRATIVO		ALTA GERENCIA	GERENCIA		JEFATURA		OTROS PROFESIONALES		TÉCNICO		TOTAL GENERAL
	F	M	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
31-40	-	-	-	-	-	1	-	3	7	-	-	11
41-50	1	-	-	1	1	2	9	8	10	-	-	32
51-60	-	-	1	1	3	1	7	4	4	1	3	25
61-70	1	1	-	-	1	-	3	1	3	-	1	11
Más de 70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Menos de 30	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1

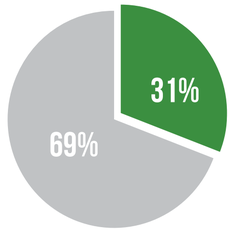
NÚMERO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

NCG 461 5.1.5

CATEGORÍAS	PERSONAS SIN DISCAPACIDAD		PERSONAS CON DISCAPACIDAD
	F	M	M
Administrativo	2	1	-
Alta Gerencia	-	1	-
Gerencia	2	5	-
Jefatura	4	20	-
Otros Profesionales	16	24	1
Técnico	1	4	-
Total general	**25**	**55**	**1**



INFORMACIÓN RELEVANTE
FORMALIDAD LABORAL
NCG 461 5.2



31% Mujeres con contrato a plazo indefinido
69% Hombres con contrato a plazo indefinido
Todos los trabajadores tienen contratos indefinidos.

NÚMERO DE TRABAJADORES POR JORNADA

CATEGORÍAS	ART. 22		CONTROL HORARIO		TOTAL GENERAL
	F	M	F	M	
Administrativo	-	-	2	1	3
Alta Gerencia	-	1	-	-	1
Gerencia	2	5	-	-	7
Jefatura	4	20	-	-	24
Otros Profesionales	16	17	-	8	41
Técnico	-	2	1	2	5
Total general	**22**	**45**	**3**	**11**	**81**

BRECHA MEDIA
NCG 461 5.4.2

CATEGORÍAS	PROMEDIO BRUTO X HORA M$		BRECHA
	F	M	F
Administrativo	10.969	17.176	156,58%
Alta Gerencia	98.806	-	N/A
Gerencia	66.589	56.835	85,35%
Jefatura	33.213	38.046	114,55%
Otros Profesionales	20.866	23.429	112,28%
Técnico	16.841	18.146	107,75%

PERMISO POSTNATAL
NCG 461 5.7

CATEGORÍAS	NO USO DE POSTNATAL		USO DEL POSTNATAL
	F	M	F
Administrativo	2	1	-
Alta Gerencia	-	1	-
Gerencia	2	5	-
Jefatura	4	20	-
Otros Profesionales	14	25	2
Técnico	1	4	-

PROPORCIÓN DEL SUELDO BRUTO SEGÚN SEXO			
TIPO DE CARGO	SUELDO BRUTO HOMBRES M$	SUELDO BRUTO MUJERES M$	PROPORCIÓN
Alta Gerencia	17.595.027	-	-
Gerencia	10.808.292	9.280.109	86%
Jefaturas	5.831.146	5.148.355	93%
Operarios	-	-	-
Fuerza de venta	-	-	-
Administrativos	1.540.456	2.142.585	157%
Auxiliar	-	-	-
Otros profesionales	3.360.031	3.518.721	105%
Otros técnicos	2.565.733	-	-

NOTA:
Información de remuneraciones brutas y líquidas de los responsables de la Gestión y Administración de la Empresa Portuaria San Antonio para el periodo comprendido entre el 1 de enero y 31 de diciembre 2024.
(3.4iii; 6c.iii) Nuestra empresa no cuenta con planes de compensación o beneficios especiales dirigidos a sus ejecutivos principales.
(6b) Los ejecutivos principales y directores no participan de la propiedad de la Empresa.
(3.6.xii) Con respecto a las estructuras salariales y políticas de compensación e indemnización, estas son de información pública.

POLÍTICA DE GESTIÓN Y MEJORA DEL CLIMA LABORAL

Puerto San Antonio busca alcanzar un clima laboral que permita el desarrollo integral y armónico de todas las personas que trabajan en la empresa, creando un entorno de confianza y compromiso, aumentando el empoderamiento de los equipos.

Gerencia de Gestión y Desarrollo de Personas será la responsable de la aplicación cada 2 años de una evaluación externa de clima laboral.

ESTA EVALUACIÓN DEBERÁ CONTENER AL MENOS LAS SIGUIENTES ETAPAS:

- Encuesta de evaluación de clima laboral
- Definición de fortalezas y debilidades
- Plan de acción, que deberá ser aprobado por la Gerencia General.

Durante noviembre de 2024 nuestra empresa aplicó la Encuesta Confianza Organizacional (elaborada por Almabrands junto con OTIC Sofofa). Sus resultados y plan de acción a partir del índice, serán parte de la Gestión de Personas 2025.



POLÍTICA DE COMUNICACIONES

NCG 461 3.7.ii

Política de Gestión de las Comunicaciones Empresa Portuaria San Antonio, se compromete a sostener una Política de Comunicaciones veraz, oportuna y responsable hacia todas sus Personas, con la finalidad que éstos conozcan y se adhieran a los objetivos estratégicos de la empresa. Para lograr este compromiso la Compañía orienta su gestión a: a. Garantizar espacios de participación y canales de comunicación.

SE BUSCA:

Garantizar espacios de participación y canales de comunicación efectivos que permitan al personal expresar sus opiniones, inquietudes y sugerencias. Promover un diálogo constructivo entre la administración y las personas, cuyo resultado esperado es un ambiente de trabajo donde se valoran la equidad, la participación, el respeto y la comunicación efectiva.

Aplicar mecanismos que permitan una adecuada comunicación entre la administración y los trabajadores de la empresa, con el fin de asegurar la transparencia, veracidad y oportunidad de los mensajes que permitan fortalecer los valores de la Compañía para que sean aplicados en el desempeño de las múltiples funciones del trabajo.

Informar sobre aquellos asuntos de interés para orientar los objetivos establecidos en el Plan Estratégico de la empresa; aportar a un mejor clima laboral; reconocer los logros de la organización, las áreas, los equipos humanos y las personas, y reforzar el conocimiento sobre normas, políticas y reglamentos internos, con el fin de entregar las herramientas necesarias para apoyar el desempeño.

Adicionalmente, la presente política busca asegurar coherencia de los mensajes que se emiten al exterior de la empresa en concordancia con los internos, aportando así a la disminución de ruido comunicacional.

POLÍTICA DE GESTIÓN Y MEJORA DEL CLIMA LABORAL

LA SEGURIDAD COMO UN VALOR

NCG 461 5.6

En Puerto San Antonio nos focalizamos en identificar riesgos, peligros laborales y aplicamos controles que minimicen o eliminen riesgos para la salud y seguridad de nuestros trabajadores y los demás integrantes de la cadena logística, manteniendo operativo y actualizado nuestro Plan de Prevención de Riesgos, de forma coherente y conectado con la Política de Gestión de Personas.

En ésta se establece una política de seguridad, salud ocupacional y gestión ambiental. En este documento se indica, entre otros aspectos, que 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". Esta política fue la base para el diseño del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional y Medioambiente.

Para Puerto San Antonio la base de gestión en el ámbito de Prevención de Riesgos, que se centra en tres principales ámbitos: Identificación, evaluación y control de riesgos laborales: Donde se establecen los requisitos legales, de otra índole; objetivos y metas; y finalmente el programa de prevención de riesgos laborales y variables medioambientales.

En la implantación y funcionamiento se definen las estructuras y responsabilidades; control de documentos y datos, control operacional; y plan de emergencia y capacidad de respuesta.

En la comprobación de acción correctora se realizan seguimientos y medición preventiva; incidentes, no conformidades, enfermedades, acciones correctoras y acciones preventivas, para finalmente aplicar los registros y controles correspondientes.
Asimismo, en nuestro rol de autoridad portuaria controlamos el cumplimiento de los compromisos de los concesionarios en relación con:

- La calidad de los servicios.
- La seguridad de las operaciones.
- La no discriminación con los usuarios.
- La coordinación de las operaciones en las áreas marítimas y terrestres de uso común y otras actividades.

PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DE ACCIDENTES Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

A través de nuestra área de Seguridad y Salud Ocupacional y Medio Ambiente (SSOMA) como Puerto San Antonio lideramos la implementación de un Programa de Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente, vigente desde enero de 2024, 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.

Al alero de este programa se han establecido también indicadores, por ejemplo, en materia de accidentabilidad y siniestralidad, fijando una meta de reducción anual de 5% respecto al año anterior.

FORMACIÓN DE CAPACIDADES ORIENTADO A LA SEGURIDAD

Como parte de la ejecución de nuestro Programa de Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente, se ha definido entre sus objetivos específicos la necesidad de desarrollar programas de formación y capacitación continua para todos los trabajadores de Puerto San Antonio y partes interesadas, centrados en la prevención de riesgos, prácticas de trabajo seguras y conciencia ambiental, siendo además uno de los focos preventivos del Plan. En ese sentido, a través de distintas actividades se capacitó a la totalidad de la dotación en materia de seguridad y salud durante el año.

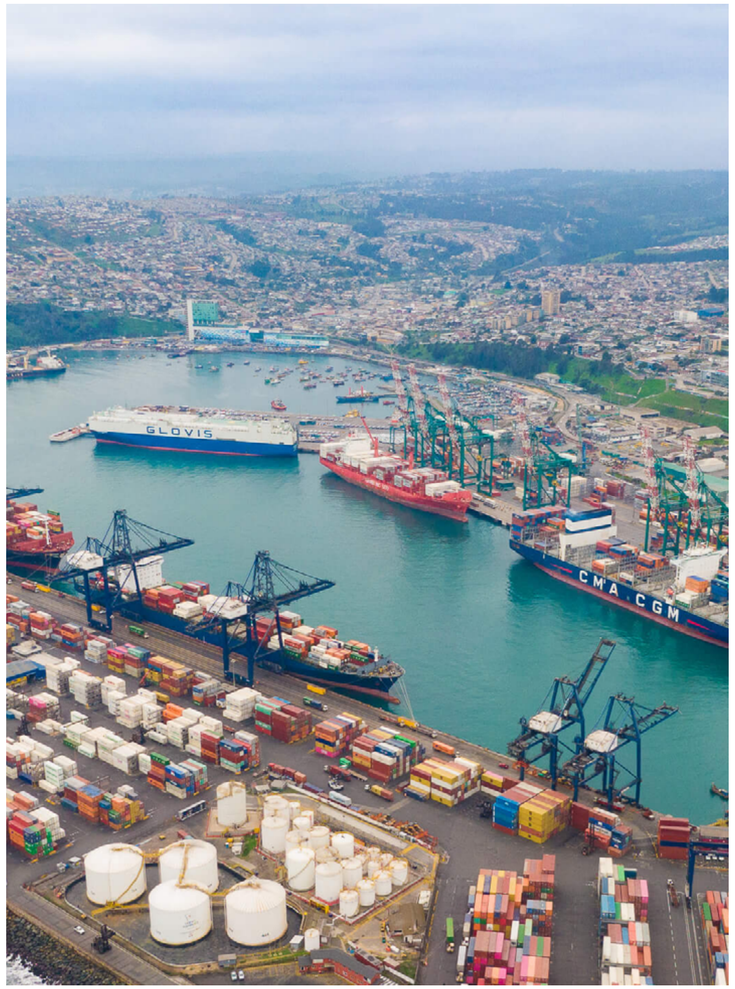


POLÍTICA DE GESTIÓN Y MEJORA DEL CLIMA LABORAL

TRABAJO INTEGRADO CON CONCESIONARIOS

Parte fundamental de desarrollo portuario del Puerto San Antonio es a través de sus concesionarios, quienes tienen las capacidades técnicas para lograr el transporte de carga por cada una de las capacidades. En este contexto, es que el trabajo de prevención de riesgos y gestión de cultura de la prevención debe estar integrada. Sólo a través información compartida de forma oportuna y un lenguaje común se puede trabajar colaborativamente. El resultado, en los últimos dos años se han visto notables mejoras en los indicadores económicos y sociales, respaldando niveles sostenibles de productividad y competitividad.

El criterio implementado se ha enfocado en aspectos clave como la cultura organizacional, el liderazgo transformacional y la prevención de situaciones con potencial de causar lesiones graves o fatales.



ACCIDENTABILIDAD EN PUERTO SAN ANTONIO

0%

Tasa de accidentabilidad por cada cien colaboradores
Tasa de fatalidad cada cien mil colaboradores
Tasa de enfermedades profesionales cada cien colaboradores
Promedio de días perdidos por accidente durante el año

POLÍTICA DE GESTIÓN Y MEJORA DEL CLIMA LABORAL

POLÍTICA DE BUENAS PRÁCTICAS LABORALES CON EQUIDAD DE GÉNERO Y CONCILIACIÓN DE VIDA LABORAL, FAMILIAR Y PERSONAL

NCG 461 5.3; 5.7; 8.1.2

Aspiramos a ser una empresa donde trabajadoras y trabajadores complementan altos niveles de eficiencia y calidad de vida, mediante la promoción del diálogo constructivo y la oportuna implementación de políticas públicas que aporten al fortalecimiento organizacional.

Declaramos que nuestro éxito se fundamenta en la labor de un equipo de personas que contribuye con sus habilidades personales y profesionales a nuestros objetivos estratégicos que contemplan un ambiente de trabajo donde se valoran la equidad, el respeto y la comunicación.

Promovemos las relaciones de confianza y de respeto mutuo entre trabajadoras y trabajadores, impulsando iniciativas dirigidas a promover buenas prácticas laborales con equidad de género y conciliación de los ámbitos laboral, familiar y personal.

PARA ALCANZAR ESTOS OBJETIVOS, NOS COMPROMETEMOS A:

A. Cumplir con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes y homologarlas adecuando nuestra normativa interna.
B. Promover la equidad de género y evitar todo tipo de discriminación y maltrato, así como la generación de estereotipos y sesgos.
C. 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 y a la vez, buscar, diseñar e implementar las estrategias que permitan superarlas.
D. Promover la igualdad de oportunidades y equidad salarial, eliminando toda clase de sesgos por razones de género, garantizando la incorporación y retención de personas responsables y talentosas que se desarrollen en un ambiente laboral sano y armonioso.
E. Generar instancias que permitan consolidar un clima laboral positivo, impulsando prácticas en los líderes que mejoren el ambiente, potencien nuestros valores corporativos y fortalezcan nuestra cultura.
F. Promover el bienestar integral de trabajadoras y trabajadores.
G. Promover la conciliación de la vida laboral, familiar y personal, así como la corresponsabilidad parental y familiar en materia de cuidados.
H. Aportar a la mejora continua del sistema y programa de gestión de buenas prácticas laborales con equidad de género, impulsando estas medidas en nuestra organización y entre concesionarios, proveedores y contratistas.

ALGUNAS ACCIONES:

Aunque ha sido complejo para un sector como el portuario, en el contexto de la transición sostenible hemos implementado un modelo de adaptabilidad laboral, algo del que todos aprendimos en pandemia.

Por esto y frente una creciente demanda de mejor compatibilidad hogar-empresa, junto a los trabajadores y sus sindicatos, mediante conversaciones con cada unidad, implementamos un acuerdo conocido como “4x1”, lo que permite que cada trabajador pueda realizar sus tareas bajo el sistema de “trabajo a distancia” un día a la semana.

Este beneficio, estipulado en el contrato colectivo de los tres sindicatos, se extiende a todos nuestros colaboradores. La organización y asignación de estos días de teletrabajo son responsabilidad de cada gerencia, la cual coordina qué día y qué personal se acoge a este beneficio en caso de solicitud.

PERSONAS CON JORNADA ORDINARIA DE TRABAJO: 81

- Con control horario: 14
- Sin limitación horaria: 67
- Con jornada parcial: 0

No existen pactos de adaptabilidad para trabajadores con responsabilidades familiares, sí criterios de flexibilidad atendiendo situaciones especiales. Toda la dotación de la empresa pueda acogerse a un día de trabajo a distancia. Un 25% no lo aplica.





06

RELACIÓN CIUDAD-PUERTO

BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

NCG 461 3.7

En una etapa de transición y consolidación clave para su futuro, como Puerto San Antonio tenemos hoy la necesidad de seguir profundizando y enriqueciendo la relación con la ciudad y sus distintos actores, a partir de la creación de valor en el territorio; la gestión de instancias de colaboración para generar relaciones positivas con las comunidades de su entorno; y el constante aporte al país y a la provincia mediante el desarrollo de nueva infraestructura portuaria, como el proyecto Puerto Exterior. Esto lo hemos denominado generación de valor compartido.

Adicionalmente, promovemos la mejora en la percepción sobre el quehacer del sistema logístico-portuario local, a partir de la difusión de los beneficios y alcances de nuestra operación y la de los terminales concesionados; e impulsamos instancias de diálogo y relacionamiento con las diversas organizaciones sociales, gremiales, medioambientales y autoridades presentes en el territorio.

Desde esa perspectiva, nuestro desafío clave es lograr conectar los intereses de la operación actual y del desarrollo portuario futuro con los de la ciudad, construyendo así una base de entendimiento, valoración y mutuo apoyo que sostenga el desafío de ser y seguir siendo el Puerto que acompañe el crecimiento actual y futuro de Chile.

A partir de distintos diagnósticos, y en directa conexión con el Código SEP, Capítulo 12 “Responsabilidad Social y Generación de Valor Compartido”, la Empresa Portuaria hoy enfoca la relación con distintos grupos de interés de la ciudad desde una perspectiva de convergencia, diálogo y valoración, impulsando durante 2024 una serie de programas, acciones e hitos conducentes a seguir profundizando estos lazos.



BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

CREACIÓN DE VALOR COMPARTIDO: DESARROLLO LOCAL EN EL CENTRO

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 3.7.1

Uno de los seis ejes centrales de la Política de Sostenibilidad de Puerto San Antonio es el Desarrollo Local, desde el cual nos comprometemos a participar activamente en el desarrollo de la comuna de San Antonio, promoviendo la calidad de vida de la comunidad y la relación Ciudad-Puerto.

Esta declaración corporativa conecta con la Política de responsabilidad social y generación de valor compartido que el Sistema de Empresas SEP ha promovido entre los principios éticos y buenas prácticas de gobierno corporativo, a partir del Código SEP de aplicación en las empresas del sector estatal bajo su injerencia.

Esta política, construida desde la visión de "ser promotor y gestor de la creación de valor, la gestión eficiente y la transparencia", mandata a las empresas públicas a generar valor compartido, es decir, lograr que la actividad central de la organización (en nuestro caso la administración del Puerto San Antonio) genere valor beneficiando tanto a la propia compañía como a sus grupos de interés relacionados con su operación.

Entre los pilares que propone la Política de responsabilidad social y generación de valor compartido SEP se plantea el "Aporte al desarrollo local", en cuyo marco, nos comprometemos a favorecer el relacionamiento con nuestros grupos de interés para la creación de valor compartido y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida y el progreso local.



BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

ESTRATEGIA DE VALOR COMPARTIDO

NCG 461 6.3; 3.6.ii.e; 6.1.v; 3.1.iv; 3.7.i

Como empresa, a partir de los lineamientos antes señalados, construimos una Estrategia de Valor Compartido para el periodo 2024-2026, la cual fija 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, hemos fijado los siguientes principios rectores que deben aplicar los miembros y áreas de la empresa cuando interactúan con la comunidad:

- Colaboración
- Confianza
- Responsabilidad
- Coherencia

Territorialmente la estrategia prioriza la comuna de San Antonio, y en segundo término, se incluyen las comunas que integran la Asociación de Municipalidades de la Provincia de San Antonio (AMPSA).

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:

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

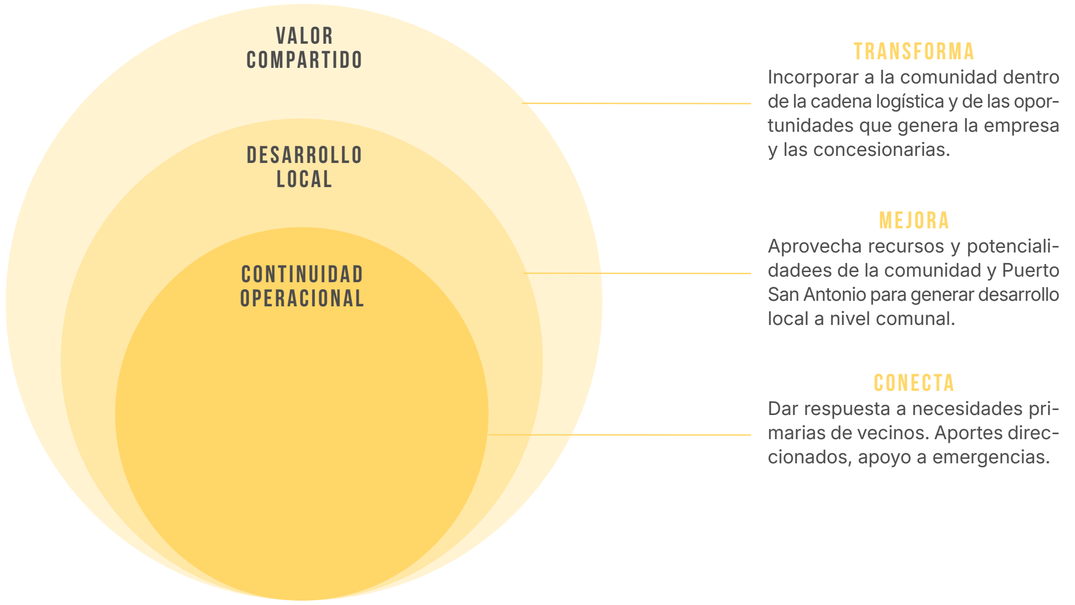
LA ESTRATEGIA BUSCA DAR RESPUESTA EN TRES NIVELES:

1. **CONECTA:** Aportes específicos a la comunidad y fondos de emergencia
2. **MEJORA:** Aprovecha recursos y oportunidades en el trabajo colaborativo con la comunidad.
3. **TRANSFORMA:** Incorpora a la comunidad dentro de la cadena logística generando beneficio para la empresa, concesionarios y la comunidad .

EJES DE LA ESTRATEGIA

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

1. Diálogo permanente
2. Gestión de impactos.
3. Inversión social.



BUEN GOBIERNO CORPORATIVO

ACUERDOS BILATERALES

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 3.7.i

Una manera concreta de establecer mecanismos de diálogo, y a partir de allí avanzar en el reconocimiento mutuo y definición de agendas de trabajo colaborativas con actores claves de la ciudad, fue la generación de acuerdos bilaterales con entidades territoriales de la comuna de San Antonio. A partir de la firma de convenios, se formalizan alianzas estratégicas que involucran a nuestra empresa con acciones concretas en pos del desarrollo local.

DURANTE 2024 SE GENERARON CINCO ACUERDOS ESTRATÉGICOS CON DISTINTOS ACTORES LOCALES:

1. Cámara de Comercio e Industria (CCISA) y Cámara de Comercio Detallista y Turismo. Con estas dos instituciones de amplia representatividad de la actividad económica comercial, turística y de los servicios en la comuna, se firmaron sendos acuerdos que permitirán construir una hoja de ruta sobre tres ejes concretos:

- Plan de Desarrollo de Proveedores Locales. Nuevas oportunidades para el comercio y fomento de la economía.
- Capacitación para el cumplimento de estándares para postular en licitaciones públicas de Puerto San Antonio.
- Metas en un plazo de 3 años.

2. Sindicato de Maestros de la Construcción

Este acuerdo busca materializar un programa de capacitación sobre nuevas tecnologías de construcción, alfabetización digital y dominio de AutoCAD, para así dotar a los integrantes del sindicato de las habilidades necesarias para enfrentar los nuevos retos del sector. Además, después de su capacitación y certificación, los trabajadores serán incluidos en nuestro Programa de Proveedores.

3. Unión Comunal de Adultos Mayores

El cuarto "acuerdo bilateral" aspira a mejorar la calidad de vida de los adultos mayores de nuestra comuna, implementando iniciativas en su beneficio: programa de alfabetización digital y un plan de capacitación para la formulación, desarrollo y postulación a proyectos regionales, son los ejes.

4. Unión Comunal de Juntas de Vecinos

Desarrollo de competencias, alfabetización digital, capacitaciones para la postulación a proyectos y apoyo en la conmemoración de actividades vecinales, entre ellas la celebración del Día del Dirigente Vecinal, son la base del acuerdo celebrado entre nuestra empresa y la UNCOSAN.

5. Acuerdo por la Sostenibilidad de la Pesca

Dos años de diálogo y trabajo conjunto permitieron concretar el histórico "Acuerdo por la Sostenibilidad de la Pesca Artesanal", suscrito entre nuestra empresa y dirigentes de 8 sindicatos y dos cooperativas de pescadores artesanales de las caletas Puertecito y Pacheco Altamirano, de la comuna de San Antonio.

Una amplia mesa de trabajo constituida por los pescadores y representantes del puerto, con 18 reuniones de trabajo, el rol de la Delegación Presidencial Provincial como garante y una amplia representatividad de 950 hombres de mar, fueron la base de este convenio que permitirá seguir avanzando con el desarrollo portuario futuro.

Mediante este acuerdo, las partes convinieron abordar las observaciones que hicieron los pescadores al proyecto Puerto Exterior en el proceso de evaluación ambiental, lo que permitió establecer, sobre la base de estudios científicos, los márgenes de la afectación socioeconómica que tendrán estas caletas en el marco del proyecto para, desde ese punto, proyectar medidas para la construcción del marco para garantizar la sostenibilidad del recurso.

FIRMANTES DEL ACUERDO:

Caleta Pacheco Altamirano

- Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales San Pedro.
- Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales Nueva Generación.
- Sindicato de Trabajadores Independientes de Buzos Mariscadores Semi Autónomos y de Pescadores Artesanales Cartagena y Las Cruces

Caleta Puertecito

- Sindicato de Trabajadores Independientes de Pescadores Montemar de San Antonio, V Región.
- Sindicato de Buzos Mariscadores Embarcados Puertecito San Antonio.
- Cooperativa de Pescadores San Antonio Limitada.
- Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales Rincón de Puertecito.
- Sindicato de Trabajadores Independientes Botes Fleteros.
- Cooperativa de la Comunidad Pesquera de San Antonio por la
- Innovación y el Desarrollo Sustentable.
- Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales Mediana Altura.

EXPECTATIVAS DESDE LA CIUDAD: EL APORTE DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 3.7.i

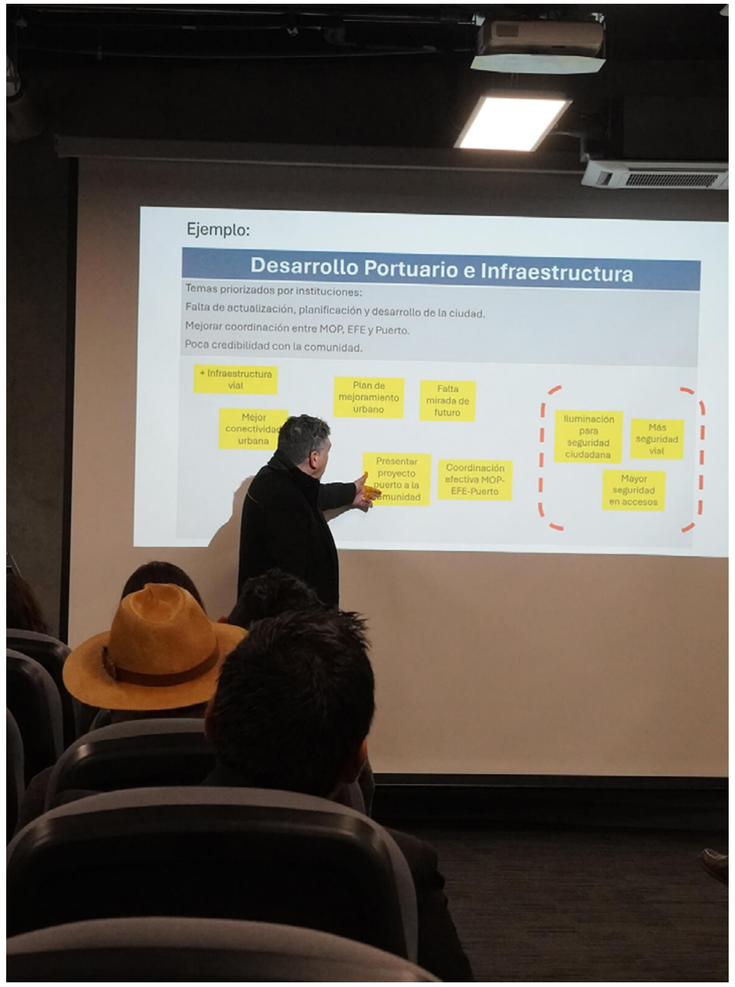
En el marco de las actividades impulsadas por el Consejo de Coordinación Ciudad Puerto de San Antonio, presidido por el Gobierno Regional de la V Región de Valparaíso y donde, entre otros actores, confluyen también la Municipalidad de San Antonio y nuestra Empresa Portuaria San Antonio, se acordó definir acciones que permitieran -en el corto plazo- empujar la firma de un "Acuerdo por San Antonio Sostenible", como instrumento guía para materializar y agrupar diversas inversiones e iniciativas para un mayor desarrollo de la comuna y un mejor bienestar de sus habitantes, a partir de su actividad portuaria.

En ese marco, se definió la necesidad de desarrollar dos jornadas de diálogo ciudadano abiertas a toda la comunidad, organizaciones sociales y representantes las cuales, bajo el nombre "Diálogo ciudadano por el acuerdo amplio por un San Antonio Sostenible", permitieron sistematizar distintas percepciones desde la ciudadanía y actores claves del territorio. Este ejercicio, complementario a otros diagnósticos e instrumentos que nuestra propia compañía ha venido realizando en los últimos cinco años, permitió recopilar, a través de una metodología participativa, información valiosa sobre las opiniones y expectativas de la comunidad, y su visión del Puerto, del futuro del desarrollo portuario, y del rol de la empresa como actor preponderante en el crecimiento de la ciudad.

Estas necesidades y expectativas de la comunidad se expresaron en cuatro ejes principales que sintetizan las bases para un futuro Acuerdo por San Antonio, y que además han sido un insumo clave en la definición de nuestro nuevo Plan Estratégico y en la actualización de la Materialidad de este Reporte Integrado.

DESARROLLO ECONÓMICO Y EMPLEABILIDAD

En este ejercicio de escucha a la comunidad se ha mencionado como expectativa el mejoramiento en las condiciones de empleo a nivel local, el potenciamiento de la actividad turística local como otro de los motores para el desarrollo económico local y la existencia de una mayor oferta



académica universitaria en el territorio que permite formar capital humano competente y especializado al futuro.

Otra necesidad ciudadana es el fomento de estrategias de economía circular, apoyando emprendimientos locales en materia de pesca, cultura, vitivinicultura y gastronomía que respeten al medioambiente.

En este ámbito, además, se menciona la expectativa de avanzar hacia un mayor diálogo intersectorial entre las principales instituciones presentes en la comuna a nivel de Estado (municipio, gobierno regional y gobierno nacional), que incorpore además a las empresas y sectores privados más relevantes en el territorio. Finalmente, otro anhelo es impulsar un nuevo marco normativo que permita regular aportes económicos de la actividad portuaria a la comuna.

DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA

En distintas instancias de consulta a la ciudadanía se menciona la necesidad de fortalecer y avanzar en mejoras estructurales en servicios claves para la calidad de vida local, en materia de salud, educación, vivienda y transporte. Particularmente la renovación y mejora de la infraestructura vial, como el Mejoramiento de la Ruta 66 y la ampliación de la Ruta 78, se considera esencial, especialmente para mitigar el impacto vial asociado al tráfico de camiones en la ciudad.

Por otra parte, también una expectativa desde la ciudadanía es que exista una mayor planificación urbana, incluyendo una coordinación entre entes estatales que promueven iniciativas de infraestructura en la comuna, entre ellos: EFE, la empresa portuaria y el Ministerio de Obras Públicas, además de las autoridades municipales, provinciales y regionales.

EXPECTATIVAS DESDE LA CIUDAD: EL APORTE DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 3.7.i



PATRIMONIO Y CULTURA

En esta materia se considera que una mayor actividad turística orientada a rescatar el patrimonio, la identidad y la cultura local puede ser un motor económico relevante y complementario a la actividad portuaria, la pesca y los servicios.

En esa línea, expectativas concretas son una mayor difusión de la cultura popular local y estrategias de acercamiento a las nuevas generaciones; la consolidación de ejes patrimoniales en el centro histórico de San Antonio y la reconversión de algunos espacios de valor arquitectónico en la comuna; además de una estructura de aportes a actores claves en la generación de oferta artística a nivel local como la Corporación Cultural Municipal; el avance en mayor infraestructura cultural y el desarrollo de proyectos de valoración de la identidad cultural y el rescate de tradiciones de San Antonio.

CALIDAD DE VIDA Y SUSTENTABILIDAD

Un tema clave para la comuna es la protección de cuerpos de agua como las lagunas Ojos de Mar, el estero El Sauce y el Río Maipo, alentando a que la planificación y desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura consideren su protección y mitigaciones de sus impactos.

Otro aspecto relevante es mejorar la gestión de residuos y la limpieza de cerros y quebradas con el fin de mantener un entorno saludable. Asimismo, se considera crítica la actualización del sistema de transporte público. También en esta línea una materia sensible es la carencia de áreas verdes, no sólo desde una mirada de contemplación y recreo, sino además para potenciar un mayor acercamiento al deporte y la vida sana al aire libre por parte de los habitantes de la comuna. Desde esa perspectiva se aprecia con expectativa el aporte de nuevos espacios públicos que Puerto San Antonio, a partir del desarrollo de Puerto Exterior, comprometerá para la comuna (Paseo Molo, Parque Lagunas de Llolleo, Parque DyR).

Un eje de trabajo relevante en nuestra Estrategia de Valor Compartido como Puerto San Antonio es la denominada “Inversión Social”, entendida como el impulso, diseño, implementación y gestión de proyectos que tengan como propósito aportar en el desarrollo del territorio local y sus comunidades.

Bajo ese prisma, ya sea a través del impulso, esfuerzo e inversión propia o a partir de las sinergias generadas con otros actores públicos y privados presentes en la comuna y la región, procuramos impulsar iniciativas que colaboren en mantener relaciones de largo plazo y cumplir en distintos ámbitos las aspiraciones de San Antonio, una ciudad de vocación profundamente marcada por su puerto.

En materia de desarrollo y mantención de espacios públicos claves para la comuna o la activación de iniciativas de apoyo a dimensiones fundamentales en la vida de los ciudadanos, Puerto San Antonio canaliza importantes aportes para el bienestar de la comunidad, superando los 3 mil millones de pesos en inversiones.

INVERSIÓN SOCIAL:APORTANDO AL BIENESTAR LA COMUNIDAD

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 3.7.i

PASEO BELLAMAR: PUNTO TURÍSTICO POR EXCELENCIA

El Paseo Bellamar es el recinto turístico más importante de San Antonio, punto de encuentro de la comunidad sanantonina y atractivo imperdible para sus visitantes, entre ellos los pasajeros que llegan a bordo de cruceros en cada temporada y los centenares de turistas que mensualmente arriban en el "Tren del recuerdo", que una nuestra ciudad con la capital.

En este espacio de uso público, construido y administrado por nuestra empresa, conviven una serie de actividades claves para el esparcimiento y recreación de los vecinos y vecinas: la contemplación de la actividad marítimo-portuaria y pesquera del borde costero, al acceso a artesanías y actividades culturales, artísticas y deportivas que tienen lugar en este céntrico lugar.

Este espacio referencial para la ciudad y los visitantes tiene una extensión de 716 metros de longitud y 17.000 metros cuadrados con 52 locales de artesanía.

Durante el último año hemos invertido más de 600 millones de pesos en aseo, seguridad y mantención, destacando además la implementación de un circuito cerrado de cámaras de alta definición para mayor seguridad en la Caleta Puertecito.



PASEO BORDE COSTERO NORTE

Durante 2024 se dieron pasos sustantivos hacia la finalización de las obras de construcción del Paseo Borde Costero Norte, proyecto que contempla 1.300 metros de extensión y que implica una inversión de 2.420 millones de pesos por parte de la empresa en beneficio de la comunidad, en el marco de un plan impulsado en conjunto entre Puerto San Antonio y el municipio local para cambiarle la cara a la zona norte de la comuna.

Las 13 manzanas del proyecto contemplan un diseño paisajístico que incluye un área verde con siembra de especies nativas y preservará un tramo de vía férrea como pieza histórica, además de estacionamientos, miradores, senderos peatonales, pista deportiva, juegos infantiles y espacios para hacer capacitaciones, junto con servicios higiénicos y vigilancia durante todo el día.

La construcción real comenzó en mayo de 2021 con el primero de los tres hitos del proyecto; es decir, 450 metros con franja peatonal, franja deportiva, mirador, área de juegos infantiles, estacionamientos y baños públicos.

INVERSIÓN SOCIAL:APORTANDO AL BIENESTAR LA COMUNIDAD

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 3.7.i

EDUCACIÓN

El Programa "Conoce Tu Puerto", con inversión de 30 millones de pesos, ha buscado conectar a las nuevas generaciones con nuestra empresa, permitiendo que estudiantes de distintos niveles (educación primaria, secundarios y alumnos de entidades de educación superior) tengan la oportunidad de reconocer la importancia del principal puerto de Chile.

Más de 500 estudiantes de 18 instituciones beneficiadas, entre colegios, institutos y universidades, fueron parte de la iniciativa el último año, la cual incluye recepciones y charlas en nuestro edificio corporativo y recorridos en terreno a los terminales portuarios para conocer cómo se lleva a cabo la operación portuaria.

También en esta línea de trabajo fuimos parte activa de la "Feria Laboral" organizada por la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) y el CFT Estatal, permitiendo a más de 500 estudiantes de esa casa de estudios y de distintos recintos educativos, acercarse a las oportunidades laborales que el sector logístico-portuario podría ofrecer en el futuro.

DEPORTE

Por cuarto año nuestra empresa generó una alianza de colaboración con el Club Deportivo San Antonio Unido (SAU), en cuyo marco se desarrollaron clínicas deportivas con integrantes del plantel profesional del equipo del timón y la gaviota, en las que participaron más de 100 niños de cinco colegios de la provincia.

Como parte de esta alianza, que implicó una inversión de 38 millones de pesos, también se entregó indumentaria deportiva a las 86 jóvenes promesas del fútbol joven del SAU.

CULTURA

Más de 30 mil personas fueron parte de la amplia parrilla de eventos que en 2024 se desarrollaron al alero del programa "San Antonio Puerto Mío", el cual busca acercar la cultura a la comunidad sanantonina. Conciertos de música, actividades como la Fiesta de San Pedro, exhibiciones de cine, actividades deportivas y charlas sobre temas como tenencia responsable fueron parte.

Nuestro aporte a la cultura, que implicó una inversión de 75 millones de pesos, además, se expresa en iniciativas como el apoyo a la Big Band Puerto San Antonio, dirigida por el profesor Patricio Baos desde 2023; y el aporte anual que se realiza a la Corporación Cultural de San Antonio que permite potenciar las actividades que se llevan a cabo en el Centro Cultural de la ciudad.

OTROS APORTES

También en el ámbito de la inversión de iniciativas sociales, a través de un convenio colaborativo entre la Cuarta Compañía de Bomberos y nuestra empresa, se logró concretar la adquisición de una torre de comunicaciones de 15 metros de altura en el sector de San Juan, la cual permitirá apoyar el combate de incendios rurales y mejorar la comunicación radial en zonas alejadas, contribuyendo a más de 5 mil vecinos.

Este y otros tipos aportes solicitados desde la comunidad se analizan a través del Comité de Aportes, órgano de la administración que busca garantizar la adecuada asignación de recursos, aprobando iniciativas mediante lineamientos de la Política de Sostenibilidad, en base a criterios como: Calidad de Vida, Medio Ambiente, Educación, Cultura y Deporte.



INVERSIÓN SOCIAL:APORTANDO AL BIENESTAR LA COMUNIDAD

FONDOS CONCURSABLES PUERTO SAN ANTONIO

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 3.7.i

Desarrollado por segundo año consecutivo en 2024, el Programa de Fondos Concursables es una iniciativa clave para impulsar el desarrollo local, promoviendo la participación ciudadana y mejorando la calidad de vida de los habitantes de la comuna.

Se trata de un programa dirigido a organizaciones comunitarias rurales y urbanas con personalidad jurídica y sin fines de lucro, específicamente juntas de vecinos, clubes de adulto mayor y clubes deportivos.

Este programa comunitario tiene por objetivo fomentar relaciones de largo plazo con las personas y sus organizaciones, comprender sus necesidades e impulsar la acción creativa y sostenible de proyectos que aumenten el bienestar de grupos organizados, con el propósito de dar el mayor alcance posible a los recursos destinados para estos fines.

GANADORES

En su segunda edición, el programa duplicó su aporte, pasando de 30 a 60 millones de pesos disponibles para apoyar diversos proyectos comunitarios en nuestra ciudad puerto.

Lo anterior permitió, además, que más organizaciones pudieran participar, registrando un total de 107 proyectos presentados durante el periodo abierto en la convocatoria, un 60% más de iniciativas que en su versión previa.

Fueron 46 organizaciones comunitarias las que recibieron el financiamiento comprometido para llevar a cabo sus iniciativas: 20 juntas de vecinos, 18 clubes deportivos y 8 clubes de adulto mayor. Importante fue la constitución de una comisión evaluadora, compuesta por representantes del CFT Estatal sede San Antonio, la Delegación Presidencial Provincial de San Antonio, Corfo y nuestra empresa portuaria, la que ayudó a dirimir las iniciativas ganadoras.



INVERSIÓN SOCIAL:APORTANDO AL BIENESTAR LA COMUNIDAD

FONDOS CONCURSABLES PUERTO SAN ANTONIO

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 3.7.i



ORGANIZACIONES GANADORAS

Nº	NOMBRE ORGANIZACIÓN	NOMBRE REPRESENTANTE LEGAL
1	JJVV Las Dalias	Paulina Zúñiga Montoya
2	JJVV Llanos de Bellavista	José Soto Inostroza
3	JJVV Pelancura	Lucia Astete Torres
4	CAM Las No Me Olvides	Aurelia Rosa Orozco Araos
5	CAM Vida Plena	Luisa Gonzalez Quinchel
6	CD Unión Placilla	Ricardo Piñeiro Muñoz
7	CD Colinas del Mar	Ana Castro Espinoza
8	CD San Luis	Romina fredes Araya
9	JJVV Sor Teresa de los Andes	Jessica Bahamondes Barrera
10	JJVV Las Cooperativas	María Araya Barahona
11	JJVV Barros Luco	Marianela Martinez Abarca
12	CD San Juan	Juan Manzo Celis
13	JJVV Bello Horizonte	Patricia Osorio Valladares
14	JJVV El Sauce	Marcela Farias Vargas
15	CAM Las Abejitas	Victor Vera Alvarez
16	JJVV El Trigal	Barbara Ampuero Díaz
17	JJVV Cerro La Virgen	Solange Guerra Zelada
18	JJVV Bruselas I	Rubén Baeza Díaz
19	JJVV Los Claveles	Carmen Molina Orellana
20	JJVV Victor Domingo Silva	Makarena Pinto Arce
21	JJVV Todo Es Posible	Mario Celedón
22	CAM Cristo del Maipo	María Díaz Herrera
23	CAM de los Sesenta	Clodomira Ramírez Catalán
24	CD Guillermo Garcia Huidobro	Eduardo Hernández Farias
25	CD Villa Las Dunas	Vicente Valdés Guajardo
26	JJVV Cristo Rey	Nora Tapia Ureta
27	CD Llolleo	Juliet fuentes González
28	CD San Antonio Atletico	Cesar Orellana Talamilla
29	CD Independiente de Cuncumén	Rene Meléndez Gómez
30	JJVV Villa El Mirador	María Ávila Vargas
31	CAM Deportivo Social y Cultural San Antonio	Héctor Hernández
32	CD Unión Católica	Andres González Rubio
33	CD Leyda	Angel Carreño González
34	CD Pedro Aguirre Cerda	Rogelia Alcaino
35	CD Español	Luz Carrasco Abarca
36	JJVV El Coral	Marlene Leiva Díaz
37	CAM Bella Esperanza	Ester Yáñez Muñoz
38	CD Rojo y Negro	Aldo Vidal Fernández
39	JJVV Huracan La Boca	María Duarte Duarte
40	CD Huracán	Hernán Hernández
41	CD Circulo Atletico Master	Juan Jofré Riquelme
42	CAM Bello Atardecer	Fidelisa Vargas Huala
43	CD Cerro Alegre	Luis Lecaros Plaza
44	CD Río Maipo	David Duarte Echeverria
45	JJVV San Juan El Tranque	Juan Carlos Tapia
46	JJVV Villa Italia Los Pinos	Ernestina Álvarez Nuñez

NUESTRA LICENCIA SOCIAL

NCG 461 6.3; 3.1.iv; 3.2.viii; 3.7.i

A través de nuestro Directorio, principalmente en la figura del presidente Eduardo Abedrapo, y de las distintas gerencias que componen la administración, Puerto San Antonio ha establecido mecanismos de diálogo con diversas autoridades, líderes locales y la Región de Valparaíso.

De esa forma, la compañía ha buscado promover una estrategia de conversación permanente y de colaboración, en un marco de transparencia y cercanía, con el fin de identificar áreas específicas de colaboración institucional, pero también para promover las iniciativas de crecimiento futuro del puerto como parte de la agenda estratégica de la región.

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
- 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
- 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
- Consejeros regionales Provincia de San Antonio



NUESTRA LICENCIA SOCIAL

CONSEJO DE COORDINACIÓN CIUDAD PUERTO SAN ANTONIO

NCG 461 6.3; 3.7.i

El Consejo de Coordinación de la Ciudad Puerto de San Antonio (CCCP) es un organismo técnico, creado por ley, y cuya principal finalidad es aportar en la armonización de la relación entre la ciudad y el puerto en la comuna donde se emplaza.

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, alineando estas actividades 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.

INTEGRANTES

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, durante 2024 se determinó consolidar al grupo de instituciones y entidades del territorio que tienen un rol como invitados permanentes:

- Seremi de Vivienda y Urbanismo
- Delegación Presidencial Provincial San Antonio
- Asociación de Municipalidades de la Provincia de San Antonio
- Gobernación Marítima de San Antonio
- Empresa de Ferrocarriles del Estado
- Comunidad Logística San Antonio (COLSA)
- Terminales concesionados: Puerto Panul, San Antonio Terminal (STI), DP World San Antonio, Terquim y 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
- Asociación Gremial Empresarios Camioneros San Antonio (AGEC)
- Consejo Ciudadano Ciudad Puerto
- San Antonio Ambiental
- Corporación Puertecito
- CFT Estatal San Antonio
- Unión Comunal de Junta de Vecinos San Antonio
- AGTSAI
- Estibadores y Trabajadores Portuarios Federados (ESTRAPORFED)
- Federación de Trabajadores Portuarios STI (FETRAPORSATI)
- Consejeros Regionales

COMISIONES

Como parte de los ajustes realizados a esta importante instancia en 2024, el CCCP decidió fusionar algunas de las comisiones de trabajo establecidas, con el objetivo de optimizar su funcionamiento y coordinar de mejorar forma sus actividades. De esa forma, las comisiones se organizaron de la siguiente forma:

- Comisión de Seguridad y Emergencias, fusionada con la Comisión de Transportes.
- Comisión de Ordenamiento Territorial, fusionada con la Comisión de Medio Ambiente.
- Comisión de Difusión, Comunidad y Educación (sin modificaciones).
- Comisión de Trabajadores y Trabajadoras (sin modificaciones).

Esta reestructuración permitió fortalecer la colaboración entre distintos ámbitos de trabajo, promoviendo un enfoque más integrado para abordar los desafíos del entorno Ciudad-Puerto.

NUESTRA LICENCIA SOCIAL

RELACIÓN CON OTROS ACTORES

NCG 461 6.1.vi

Además de relacionarnos con autoridades y entidades públicas, a través de las membresías y afiliaciones como Puerto San Antonio buscamos mantener asociaciones inclusivas (internacionales, mundiales, regionales o locales) de manera de que nuestros objetivos se interrelacionen positivamente con otros organismos involucrados en el desarrollo portuario.

NUESTRAS MEMBRESÍAS Y AFILIACIONES DURANTE 2024 FUERON:

- **Comunidad Logística de San Antonio (COLSA)**, instancia permanente de diálogo entre los actores partícipes de los servicios marítimos, portuarios, logísticos y regulatorios en el puerto de San Antonio, lo que nos permite coordinar acciones en conjunto. Nuestra empresa tiene la presidencia, a través de su gerente general.
- **Comité de Coordinación Organismos Públicos (CCOP)**, cuyo objetivo es coordinar acciones para mejorar la eficiencia y seguridad en la prestación de servicios portuarios, por tanto, su ámbito se centra en la operación del puerto. Puerto San Antonio desempeña el rol de secretaría ejecutiva.
- **Consejo de Coordinación Ciudad Puerto San Antonio (CCCP)**, según se describió en el acápite anterior.
- **Comisión Regional de Uso de Borde Costero (CRUB)**, que preside el gobernador regional, es una instancia de gestión costera cuyo objetivo es aplicar territorialmente la Política Nacional de Uso de Borde Costero. Participamos junto a municipalidades, seremis, autoridades regionales y otras organizaciones territoriales.
- **Corporación de Desarrollo Estratégico de la Provincia de San Antonio**, organización sin fines de lucro que promueve y fomenta las condiciones necesarias para facilitar las inversiones públicas y privadas que aceleren el desarrollo económico y social de la provincia. Su actual presidente es el gerente general de nuestra empresa.
- **Corporación Municipal de la Cultural y las Artes de San Antonio (CMSA),** organismo a través del cual aportamos al 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.** Como empresa tenemos representación en el directorio de esta entidad, estableciendo un fuerte lazo con el fin de apoyar en la toma de decisiones que vayan en mejora de las alternativas de educación para los habitantes de la provincia de San Antonio.
- **Consejo Asesor para la Formación Técnica Profesional en el Sector Logístico Portuario de la Provincia de San Antonio**, instancia en la que aportamos al desarrollo de carreras y perfeccionamiento de mallas curriculares, conforme a las exigencias de la actividad portuaria local. Puerto San Antonio ocupa la presidencia.
- Mediante el **Consejo Asesor Empresarial (CAE)**, supervisamos la implementación de prácticas profesionales, charlas, visitas a terreno y pasantías para el desarrollo académico de docentes y estudiantes, y a través de este presidimos el Consejo Asesor del Liceo Bicentenario Poeta Vicente Huidobro.
- Ocupamos la vicepresidencia de la **Cámara de Comercio de Industria, Servicios y Turismo de San Antonio (CCISA)**, manteniendo una estrecha colaboración con sus empresas socias en favor del desarrollo de la comuna.
- Somos parte de la **Asociación Logística de Chile AG (ALOG Chile)**, mecanismo de relacionamiento empresarial que organiza comisiones de trabajo, seminarios y otras iniciativas ligadas a la actividad logística.
- Somos miembro de la **Corporación de Puertos del Cono Sur**, que reúne a los puertos de Chile que reciben cruceros y a empresas privadas del sector. Su objetivo es promover el progreso de esta industria a través del estudio de los factores que influyen en su desarrollo. Son miembros de esta organización los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt y Castro, Puerto Chacabuco y Puerto Austral (Punta Arenas, Puerto Natales y Puerto Williams) junto a Inchcape y DMC Chile.
- Somos asociados y parte del **Consejo de Administración de la Red Mundial de Ciudades Portuarias**, AIVP (del francés Association Internationale Villes et Ports), organismo internacional que congrega a actores públicos y privados responsables del desarrollo de las ciudades portuarias. En ella accedemos a cooperación para implementar estrategias de cambio de aspectos económicos, sociales y medioambientales de la ciudad puerto.
- Conformamos el Directorio del **Centro de Desarrollo de Negocios de Sercotec San Antonio**, lo que nos permite tener incidencia en la definición de los planes de apoyo que este organismo del Estado les entrega a las pequeñas y microempresas de la zona.

NUESTRA LICENCIA SOCIAL

COORDINACIÓN CON NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS

NCG 461 3.7.i; 6.3

La Gerencia de Sostenibilidad y Asuntos Públicos ha buscado gestionar de manera efectiva la relación con los grupos de interés y engloba las siguientes unidades especializadas:

- Valor Compartido
- Sostenibilidad
- Relaciones Institucionales
- Comunicaciones
- Relacionamiento Comunitario

La Gerencia de Explotación e Infraestructura se enfoca en la gestión y coordinación con los concesionarios de frentes de atraque, mientras que la Gerencia de Operaciones se ocupa de mantener una comunicación activa con las empresas logísticas y gremios de transporte. A su vez, la Gerencia de Gestión y Desarrollo de Personas mantiene una relación directa con sindicatos de trabajadores portuarios. Estas interacciones se canalizan a través de mesas de trabajo, que permiten abordar asuntos operacionales de manera colaborativa.

Adicionalmente, disponemos de canales de comunicación digitales para el público en general, a través de nuestro sitio web corporativo (www.puertosanantonio.com) y presencia en las principales redes sociales, donde profesionales especializados responden consultas y solicitudes. También proporcionamos un canal de denuncias conforme a la Ley Nº 20.393 en nuestra página web.



NUESTRA LICENCIA SOCIAL

NUESTROS PRINCIPALES GRUPOS DE INTERÉS

NCG 461 3.7.i

GRUPO DE INTERÉS	TEMÁTICAS ABORDADAS	INSTITUCIONES Y ORGANIZACIONES
Autoridades	• Desarrollo ciudad-puerto. • Desarrollo de proyectos. • Operación del puerto e impacto en la comunidad. • Operaciones portuarias. • Relaciones laborales.	• Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones • Sistema de Empresas Públicas (SEP) • Armada de Chile • PDI • Carabineros de Chile • Bomberos de San Antonio • Parlamentarios • Gobierno Regional • Consejeros Regionales • Delegación Presidencial Provincial de San Antonio • Delegación Presidencial Regional de Valparaíso • Alcaldía y Concejo Municipal de San Antonio • Alcaldía y Concejo Municipal de Cartagena • Alcaldía y Concejo Municipal de Santo Domingo • Dirección de Desarrollo Comunitario de la Municipalidad de San Antonio • Oficina de Asuntos Indígenas de la Municipalidad de San Antonio
Desarrollo Local	• Desarrollo ciudad-puerto. • Desarrollo de proyectos. • Operaciones portuarias. • Seguridad.	• Comunidad Logística de San Antonio (COLSA) • Servicio Nacional de Aduanas • Agencias de aduana • Comité de Coordinación de Organismos Públicos • Corporación para el Desarrollo Estratégico de la Provincia de San Antonio • Concesionarios de Puerto San Antonio • Concesionarios Plataforma Logística Internacional (PLISA) • Federación de Dueños de Camiones de la Región de Valparaíso (FEDEQUINTA) • Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) • Ministerio de Obras Públicas • Ministerio de Vivienda y Urbanismo • Consejo de Monumentos Nacionales • Cámara de Comercio Detallista y Turismo de San Antonio • Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Turismo de San Antonio • Cámara Chilena de la Construcción (CChC) • Asociación Gremial de Empresarios Camioneros de San Antonio (AGEC) • Asociación Gremial de Porteadores de San Antonio • Asociación Gremial de Transportistas de San Antonio • Consejo de Coordinación Ciudad Puerto San Antonio

NUESTRA LICENCIA SOCIAL

NUESTROS PRINCIPALES GRUPOS DE INTERÉS

NCG 461 3.7.i

GRUPO DE INTERÉS	TEMÁTICAS ABORDADAS	INSTITUCIONES Y ORGANIZACIONES
Educación	• Desarrollo ciudad-puerto. • Desarrollo de proyectos. • Operaciones portuarias. • Relaciones laborales.	• Universidad de Valparaíso • Consejo Asesor para la Formación Técnico Profesional en el Sector Logístico Portuario de la Provincia de San Antonio • CFT Estatal • AIEP • Liceo Bicentenario de Excelencia Poeta Vicente Huidobro • Instituto Comercial Marítimo Pacífico Sur • Liceos técnicos • Museo de Historia Natural e Histórico de San Antonio
Org. Territoriales	• Desarrollo ciudad-puerto. • Desarrollo de proyectos. • Operación del puerto e impacto en la comunidad.	• Unión Comunal de Juntas de Vecinos de San Antonio (UNCOSAN) • Junta de Vecinos Lo Gallardo • Junta de Vecinos San Juan • Junta de Vecinos San Juan-El Tranque • Junta de Vecinos Bosques de San Juan • Junta de Vecinos Huracán La Boca • Junta de Vecinos Alto Cerro Alegre • Junta de Vecinos Pelancura • Junta de Vecinos Tejas Verdes • Junta de Vecinos Alto Faro Panul • Junta de Vecinos Ampliación El Diamante • Junta de Vecinos 21 de Mayo • Junta de Vecinos Colonias Veraniegas y Canteras • Junta de Vecinos Villa Mar de Chile • Junta de Vecinos Villa Las Dunas • Junta de Vecinos Barros Luco • Junta de Vecinos Colinas del Mar • Junta de Vecinos El Coral • 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 • Directiva Unión Comunal de Adultos Mayores • CAC San Antonio

NUESTRA LICENCIA SOCIAL

NUESTROS PRINCIPALES GRUPOS DE INTERÉS

NCG 461 3.7.i

GRUPO DE INTERÉS	TEMÁTICAS ABORDADAS	INSTITUCIONES Y ORGANIZACIONES
Organizaciones	• Desarrollo ciudad-puerto. • Desarrollo de proyectos. • Operación del puerto e impacto en la comunidad.	• Clubes deportivos ligados al uso del Parque DyR (Club Deportivo Las Dunas, Club Deportivo Río Maipo, Club Deportivo San Antonio Bicicross, Asociación de Béisbol y Sóftbol de San Antonio, Club de Tenis Tejas Verdes, Asociación de Atletismo, Club Social y Deportivo Español) • Agrupaciones indígenas • Comunidad Lafkenche • Comunidad Carimán Pinto Guerra • Comunidad Antipán Saihueque • Asociación Red de Microemprendedoras (es) de la Provincia de San Antonio • Asociación Rayén Mapu Carimán • Asociación Pangui Newen • Asociación Calaucán
Sindicatos de pescadores	• Desarrollo ciudad-puerto. • Desarrollo de proyectos. • Operación del puerto e impacto en la comunidad. • Operaciones portuarias.	• Sindicato Caleta Pacheco Altamirano • Sindicato de trabajadores independientes pescadores artesanales San Pedro • Sindicato de trabajadores independientes pescadores artesanales Nueva Generación • Sindicato Caleta Puertecito • Sindicato de trabajadores independientes pescadores artesanales Montemar • Sindicato de trabajadores independientes pescadores artesanales Mediana Altura Miguel Ángel Hernández • Sindicato de trabajadores independientes pescadores artesanales Buzos Mariscadores • Cooperativa de Pescadores Artesanales San Antonio • Sindicato de trabajadores independientes pescadores artesanales El Rincón • Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales San Pedro • Cooperativa de la Comunidad Pesquera de San Antonio por la Innovación y el Desarrollo Sustentable (COOPCOMPESAN) • Corporación de Fomento y Desarrollo de la Pesca Artesanal Puertecito de San Antonio • Sindicato de Trabajadores Independientes, Pequeños Comerciantes, Establecimientos, Pescados y Mariscos Esfuerzo y Trabajo • Mercado Hijos de Pescadores: Centro Agrupación Hijos de Pescadores de Productos del Mar
Org. 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 (FETRAPORSATI) • Federación de Trabajadores Portuarios de DP World San Antonio • Sindicato de Maestros Calificados de la Construcción • Agrupación de Extrabajadores Portuarios Raíces del Puerto • Sindicato de Trabajadores de Aduanas • Sindicatos de la Construcción • Armadores Artesanales
Org. Ambientales	• Desarrollo ciudad-puerto. • Desarrollo de proyectos. • Operación del puerto e impacto en la comunidad.	• Fundación Ojos de Mar • San Antonio Ambiental • Fundación Cosmos • Comité Ambiental Comunal de Cartagena • Organización Chile Ambiental • Agua Río Maipo • Fundación Ñamku

CANAL DE DENUNCIAS: PROTOCOLO DE ATENCIÓN A PÚBLICOS Y RECLAMOS

NCG 461 3.6.ix



Puerto San Antonio desarrolló 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. Este protocolo identifica mecanismos, plazos de evaluación y respuestas, a fin de mantener una relación positiva con el entorno y asegurar la continuidad operacional de la empresa.

En línea con Código Sistema de Empresas Públicas (en adelante SEP) por Código de Empresas SEP declara que la generación de un mecanismo de consultas y reclamos para comunidades, clientes y otros grupos de interés externos a la organización, con su debido proceso de gestión, contribuye a la creación de valor compartido, en la medida en que constituye un aporte al desarrollo local en el pilar de Iniciativas de redefinición de productividad en la cadena de valor.

El objetivo es definir medios y canales de consultas, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias asociadas a la gestión de la Empresa Portuaria San Antonio.

ESPECÍFICOS

1. Promover accesibilidad, eficacia, imparcialidad y transparencia en los procesos de consulta, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias de la comunidad, respecto a las acciones desarrolladas por la empresa.
2. Estandarizar los medios y canales de consultas, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias de la comunidad.
   Se considerará que la presentación quejas, consulta, reclamos, sugerencias y denuncias podrá realizarse en formato físico y/o digital, a través de sitios electrónicos de la Compañía que permitan transmitir información por medio de computadores, líneas telefónicas o mediante el empleo de publicaciones digitales.



07

PUERTO EXTERIOR

MIRANDO A LOS PRÓXIMOS 100 AÑOS

NCG 461 3.1.ii; 4.1; 4.2; 4.3; 6.2.viii

El proyecto Puerto Exterior es sin duda uno de los principales proyectos de infraestructura portuaria en la historia de Chile. Significa una decisión de Estado mirando a los próximos 100 años más con una visión sostenible y junto a la ciudad, ya que el proyecto determinará la vida de la comuna, su medioambiente y la región por muchas décadas.

Puerto Exterior es parte crucial de la Política de Desarrollo Logístico Portuario del Gobierno de Chile y busca aportar resiliencia portuaria, un valor fundamental para enfrentar el futuro del comercio chileno hacia y desde el extranjero, con todos los desafíos nacionales e internacionales que vienen.

A nivel técnico busca asegurar la calidad operativa y la modernización de la infraestructura pública fundamental del país, prestando servicio a la macrozona central, donde vive más del 60% de la población y se produce el 60% del PIB de Chile. Es un proyecto que además conectará con las principales rutas de importación y exportación con Asia, Europa y América.

Esta iniciativa es un proyecto país impulsado con el liderazgo de los últimos cuatro gobiernos e implicará una inversión pública de más de USD 1.500 millones, garantizará el futuro portuario de Chile y asegurará el comercio exterior del país en el largo plazo, beneficiando directamente a los chilenos y chilenas al ofrecer acceso a productos de importación a menores costos.



MIRANDO A LOS PRÓXIMOS100 AÑOS

PRESIDENTE GABRIEL BORIC ENTREGA APOYO A GESTIÓN DE PUERTO SAN ANTONIO

NCG 461 2.1; 3.1.ii; 3.1.iv



El Presidente de la República, Gabriel Boric Font, visitó San Antonio para inaugurar el CFT Estatal, presentar el proyecto de Ley de Salud Mental Integral y conocer los principales avances e inversiones del desarrollo portuario.

Tras su recorrido por las instalaciones del concesionario San Antonio Terminal Internacional (STI), el Mandatario subrayó la relevancia estratégica de San Antonio para Chile y el papel crucial que tiene en el abastecimiento nacional, siendo el punto de entrada de gran parte de las mercancías consumidas diariamente en todo el país.

Así también, el Presidente resaltó las inversiones públicas y privadas que se han concretado en infraestructura y tecnología en el puerto de San Antonio, entre las que mencionó la implementación del regulador del tránsito de camiones Alto San Antonio, además del proyecto del Terminal Intermodal de Barrancas, que incrementará significativamente la capacidad de transporte ferroviario de carga desde y hacia el puerto, descongestionando de camiones los accesos a los terminales e impactando positivamente en la comunidad local.

“El Puerto Exterior de San Antonio tiene máxima prioridad para nuestro país. Cuando todas sus obras finalicen este puerto va a ser el terminal portuario semiautomatizado más moderno del Pacífico Sur y una pieza clave para defender nuestra posición como puerta de entrada y salida del continente”, afirmó el Presidente Gabriel Boric.

El Mandatario dijo que estos proyectos se deben concretar en armonía con el desarrollo de la comunidad y la protección ambiental de San Antonio. “Estamos comprometidos no solo con el crecimiento económico, sino también con el bienestar de las comunidades y la preservación ambiental”, afirmó.

DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE EMPLEABILIDAD

NCG 461 3.1.iv

Puerto San Antonio y su proyecto exterior Puerto Exterior deben estar basados en el desarrollo sostenible y, por lo mismo, avanzar junto con la comunidad. Esto implica trabajar con ciudadanía como parte fundamental de las decisiones y acciones, donde el bienestar de los habitantes y trabajadores sean prioridad.

Esta iniciativa se sostiene en una visión futura de un puerto integrado con su ciudad, que se siente a conversar con sus distintos líderes, autoridades y vecinos, construyendo las bases para que San Antonio y su actividad portuaria puedan avanzar de la mano, resolviendo conjuntamente las problemáticas actuales y consensuando las necesidades de desarrollo del territorio. Una ciudad-puerto que sea el gran centro neurálgico de todo el comercio exterior de Chile, promoviendo un desarrollo importante de sus servicios y calidad de vida.

Un proyecto que traiga más carga, más empleo, más ingresos a la ciudad, más progreso a los sanantoninos, pero que también resguarde y proteja el medio ambiente. Nos motiva mucho continuar siendo el principal puerto de Chile, pero también que esa condición se haga en un marco de equilibrio social, económico y ambiental, manteniendo y profundizando iniciativas que el puerto promueve en la actualidad, entre ellos los Fondos Concursables; el Programa San Antonio Puerto Mío; el Programa de Apoyo a la Sostenibilidad de la Pesca Artesanal o el involucramiento activo en instancias como el Consejo de Coordinación Ciudad Puerto o el Consejo Asesor Empresarial del Liceo Poeta Vicente Huidobro, entre otras.

OPERACIÓN SOSTENIBLE NCG 461 3.1.ii; 4.1; 4.2; 4.3

- Puerto Exterior establecerá un nuevo estándar de operación portuaria en Chile, siguiendo las mejores prácticas de la industria mundial.
- Las grúas, que corresponden a la mayor parte del equipamiento, serán 100% eléctricas.
- Sistema Shore Connection Energy, innovadora tecnología que permite que las naves apaguen sus motores durante su estadía en Puerto, evitando así la quema de combustibles fósiles.
- Sistemas de recolección y plan de tratamiento de residuos de naves.
- Reutilización de la totalidad del material dragado.
- Facilidades para el transporte ferroviario.

A NIVEL AMBIENTAL NCG 461 3.6.ii.e

La ampliación portuaria futura de San Antonio, expresada en su proyecto Puerto Exterior, se ha sometido a un profundo análisis durante su trámite ambiental, lo que ha permitido a esta iniciativa robustecerse y mejorar ambientalmente a medida que avanza, incorporando observaciones que aseguren que la actividad portuaria, cuidado ambiental y comunidad vayan de la mano.

Actualmente el proyecto está en proceso del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEA), en el proceso de respuesta a la Adenda Complementaria, la cual dará respuesta al segundo Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y Ampliaciones (ICSARA), en cuyo marco se recibieron observaciones de la comunidad y de los organismos públicos para robustecer los lineamientos técnicos y ambientales del proyecto.

Esta Adenda Complementaria presentará optimizaciones al diseño original del proyecto, las cuales van en directo beneficio de las comunidades locales, considerando las observaciones planteadas por los vecinos. Por ejemplo, se evita el tránsito de camiones cargados con rocas por zonas habitadas en la localidad de San Juan, al conectar el sector de extracción de rocas (canteras) con la Ruta 66. Además, la empresa propondrá el reasentamiento de la comunidad de la población Juan Aspeé, proceso desarrollado junto a sus residentes y que permitirá ofrecer una alternativa de vivienda fuera del área industrial donde viven, mejorando así su calidad de vida. El compromiso de Puerto San Antonio es abordar este trabajo desde una visión integral que contempla no solo dar respuesta a las consultas de los organismos técnicos y de la ciudadanía. En este contexto, se han revisado todas las alternativas para lograr el mejor proyecto y garantizar que las medidas de mitigación y compensación son las requeridas para la aprobación del proyecto mediante la obtención de su Resolución de Calificación Ambiental.

DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE EMPLEABILIDAD

DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE EMPLEABILIDAD

MITIGACIONES Y COMPENSACIONES NCG 461 3.6.ii.e

Una obra de esta magnitud, en el corazón de San Antonio, busca, además, transformar positivamente la calidad de vida de los sanantoninos.

Por ello, considera la construcción del Paseo El Molo, un espacio de recreación de un kilómetro y medio, destinado a ser un polo de atracción turística y de esparcimiento de la comunidad local y los visitantes.

Por otra parte, y bajo una metodología de diseño participativo, se presentará la nueva infraestructura deportiva y social que tendrá el Parque Deportes y Recreación, mejorando y ampliando la infraestructura deportiva, en coordinación con los clubes que hoy lo utilizan, con un beneficio directo para más de seis mil personas en la comunidad.

Adicionalmente, se incluyen medidas de protección y conservación ecológica para el humedal que conforma el Parque Lagunas de Llolleo, que incluye infraestructura que protegerá adecuadamente este valioso ecosistema e incorporará instalaciones que lo transforman en un paseo familiar. Esta iniciativa enriquecerá el hábitat de Ojos de Mar con la renaturalización de las zonas intervenidas, manteniendo la conectividad ecológica a través de pasos para la fauna silvestre.

Este punto en particular, la protección total de los Ojos de Mar, resguardando la vegetación y fauna que vive en este especial ecosistema, complementa las acciones y compromisos que Puerto San Antonio ha adoptado en el marco de la Mesa de Conciliación aprobada en diciembre de 2023, con el fin de aportar en el equilibro del desarrollo de infraestructura y la protección de la naturaleza; entre otras las acciones son: financiamiento de estudios de investigación y divulgación científica; medidas de control de acceso a animales; reemplazo de luminarias en favor de evitar la perturbación a la fauna; labores de aseo y ornato en las lagunas y sus alrededores; instalación de letreros informativos; desarrollar sistemas de segregación de residuos y habilitación de sistemas de rescate de fauna.

Otro aspecto clave será la eliminación de vertimiento de dragado, contemplado inicialmente en el proyecto, en base a un modelo de Economía Circular, reutilizándose así su totalidad como relleno en las obras de construcción de rompeolas y terminales portuarios.

Finalmente, Puerto Exterior incorpora un programa de apoyo a la sustentabilidad de la pesca artesanal, con medidas dirigidas a mejorar la comercialización de sus productos, la infraestructura y seguridad de los pescadores.



DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE EMPLEABILIDAD

INFRAESTRUCTURA Y PLANIFICACIÓN URBANA

NCG 461 3.7.i; 6.1.v

El diseño del proyecto Puerto Exterior tiene una capacidad de transferencia de carga total de 6 millones de contenedores anuales con dos frentes de atraque, denominados Terminal Mar y Terminal Tierra de 1.730 metros cada uno, preparados para recibir naves portacontenedores de última generación, de hasta 400 metros de eslora.

Los frentes de atraque serán desarrollados en etapas de forma progresiva, de acuerdo con las proyecciones de demanda, mediante concesiones portuarias. Se comenzará por el Terminal Mar, a cuya licitación se llamará públicamente ya avanzada la construcción del molo de abrigo, en el año 2030.

Hoy, Puerto de San Antonio tiene la capacidad de movilizar anualmente hasta 2,5 millones de TEUs, la medida que se usa en comercio exterior y que equivale a contenedores de 20 pies. El objetivo es ampliar hacia 2036 la capacidad del embarcadero hasta cuatro millones de TEUs al año, llegando a un total de 6 millones de TEUs adicionales en el 2050.

El total de la obra, con financiación pública y privada, supondrá una inversión de 4.000 millones de dólares.

El proyecto contempla iniciar en 2026 las obras de infraestructura vial y ferroviaria que darán soporte a la construcción del rompeolas y el dragado. Posteriormente comenzarán las obras de construcción del molo de abrigo (rompeolas), que tendrá una extensión de aproximadamente 4 kilómetros, y el dragado para la dársena, las cuales se ejecutarán entre 2027 y 2033.



DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE EMPLEABILIDAD

COLABORACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y TERRITORIAL

NCG 461 3.7.i; 6.1.v

Por su magnitud, esta iniciativa se está trabajando coordinadamente con el Ministerio de Obras Públicas, la Empresa de Ferrocarriles del Estado y autoridades regionales y locales, quienes impulsan distintos proyectos como el mejoramiento de caminos, líneas férreas, ampliación de los accesos viales.

En este contexto y para la eficiencia en la coordinación se ha constituido un Consejo Asesor del Puerto Exterior es una instancia liderada directamente por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz. Este Consejo será de gran ayuda para integrar visiones, reforzar su condición de proyecto país y darle solidez y continuidad en el tiempo.

Adicionalmente, en el marco de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog), se firmó en 2024 un importante acuerdo entre autoridades de Gobierno, en cuyo marco se ratificó la prioridad del desarrollo de Puerto Exterior como proyecto estratégico para el sistema portuario de Chile.

Los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones; Hacienda; Economía; la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas; y el Sistema de Empresas Públicas (SEP) relevaron los alcances de la obra de infraestructura portuaria, la que permitirá ampliar de manera considerable la capacidad logística del Puerto San Antonio, así como aportar a la configuración de la Red Logística de la Macrozona Central, la que también incluye la ampliación de Puerto Valparaíso.

“Gracias a este proyecto, así como los que en paralelo lideran EFE y la Dirección General de Obras Públicas con los concesionarios de las dos rutas, nuestro país tendrá una cadena logística mucho más eficiente, ya que involucra el mejoramiento y ampliación de la red ferroviaria, pero también una mejor gestión en el transporte de carga que realizan los camiones”, afirmó el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz.

“Nuestro compromiso es impulsar estas obras estratégicas para estar preparados para la demanda futura aumentando la capacidad de carga de importación y exportación, y apoyar el turismo con una zona preferente para la llegada de cruceros, lo que, sin lugar a duda, elevará la competitividad del país y la calidad de vida de sus habitantes”, dijo el ministro de Hacienda, Mario Marcel. En otra línea, y con el fin de potenciar la relación ciudad-puerto se está trabajando en una mesa colaborativa con MOP, EFE y autoridades locales, para así mejorar los accesos a la comuna no solo desde la perspectiva de las necesidades del puerto, sino que de toda la población, fijando focos como nuevos accesos vehiculares y vías férreas, para hacer más eficiente el traslado de carga de manera sostenible y disminuir la congestión vial, la ampliación de la Ruta 78, la nueva concesión de la Ruta de la Fruta, el denominado “Corredor Ferroportuario” y el nuevo puente Lo Gallardo.



DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE EMPLEABILIDAD

EMPLEOS

La historia de San Antonio está ligada estrechamente a la actividad portuaria. No solamente quienes trabajan directamente en el puerto dependen de él, sino que existen servicios que generan miles de puestos de trabajo, en transportes, agencias de aduanas, bodegaje, servicios mecánicos, entre otros. También aporta al comercio, desde aquellos emprendedores que venden colaciones o café a los trabajadores, hasta las tiendas y el comercio establecido.

Un puerto más grande, con una mejor infraestructura vial que permita minimizar los impactos viales, va a significar un mayor dinamismo de la economía local. Y esto va a suceder desde la etapa de construcción, abriendo cientos de nuevos puestos de trabajo, hasta la etapa de operación, con plazas laborales en los nuevos terminales.

El número de trabajadores y trabajadoras que esperamos se beneficien directamente del proyecto Puerto Exterior se aproxima a las 2.000 personas. Eso sólo en lo que se refiere a mano de obra contratada directamente, que esperamos sea en gran parte de San Antonio y la provincia. Pero también habrá una dinamización de la economía local, generando nuevas oportunidades de trabajo o emprendimiento, por ejemplo, en servicios de comida o alojamiento. Así que el efecto positivo para la zona ir mucho más allá de las 2.000 personas que trabajarán en las obras directamente de construcción.

Esperamos que en los contratos que se generen con quienes se hagan cargo de las obras se pueda privilegiar la contratación de mano de obra local. Y para eso, como Puerto San Antonio, en conjunto con otros organismos públicos y privados, estamos trabajando para que los jóvenes tengan las habilidades y capacidades para asumir este desafío, capacitándolos en diferentes áreas, tanto para la etapa de construcción como para la futura operación de Puerto Exterior.



ESTADO ACTUAL: MANIFESTACIÓN DE INTERÉS

NCG 461 6.2.viii



El 2 de abril se inició el proceso de Manifestación de Interés de las obras de Puerto Exterior, proceso en cuyo marco se invitó a empresas especializadas y con experiencia en proyectos portuarios y marítimos de gran envergadura a solicitar información sobre el mayor proyecto portuario desarrollado en Chile. A esta convocatoria respondieron 59 compañías de distintas naciones.

En la segunda etapa, que se llevó a cabo del 1 al 15 de junio, 36 empresas presentaron sus antecedentes y acreditaciones de experiencia mediante un formulario.

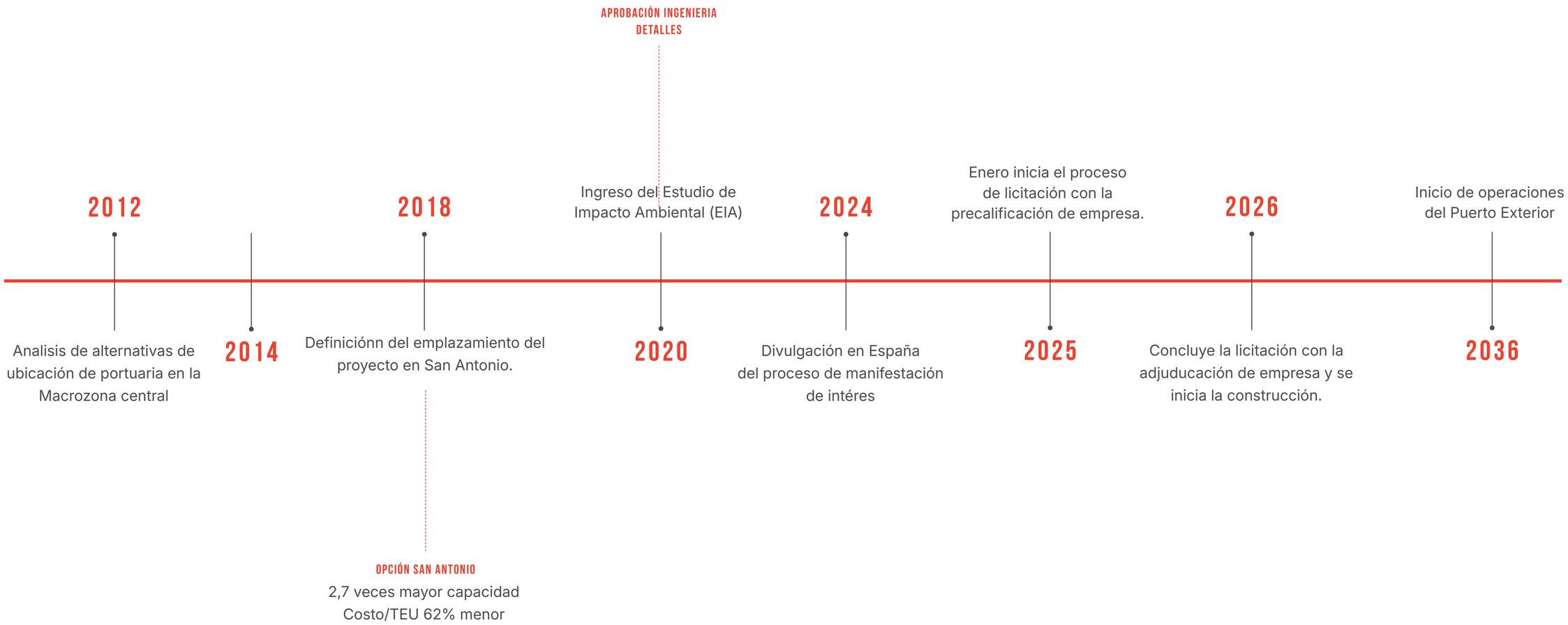
Durante la tercera fase, Puerto San Antonio seleccionó y conformó un listado de 34 empresas que avanzaron a la cuarta etapa del procedimiento formal y sistemático. Esta etapa consistió en compartir información técnica detallada sobre las características de todas las obras de Puerto Exterior, los estudios desarrollados y el diseño general del proceso de licitación, con el objetivo de que puedan expresar sus observaciones y sugerencias antes del llamado a licitación pública.

Compañías de Chile, Europa, Asia y América avanzaron a esta etapa que les permitió acceder a información detallada sobre las obras de Puerto Exterior. A través de la interacción con el equipo de la estatal, estas empresas pudieron expresar observaciones y sugerencias antes del llamado a licitación pública.

“La alta convocatoria de empresas de distintos países demuestra el gran interés que ha generado el desarrollo de Puerto Exterior San Antonio, un proyecto estratégico para el país en el que estamos trabajando intensamente con el respaldo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Esperamos seguir avanzando para concretar este proyecto de gran relevancia nacional, que dotará a Chile de la infraestructura portuaria necesaria para mantener su competitividad.”, explicó Eduardo Abedrapo, presidente del Directorio de Puerto San Antonio.

CRONOLOGÍA DEL PROYECTO

NCG 461 6.2.viii



PROYECCIONES

Su desarrollo aportará a la necesidad de resiliencia portuaria y de asegurar la calidad operativa y la modernización de la infraestructura pública fundamental del país, prestando servicio a la macrozona central, donde vive el 60% de la población y se produce el 60% del PIB de Chile y conectará, además, con las principales rutas de importación y exportación con Asia, Europa y América.

Puerto Exterior de San Antonio contará con dos nuevos terminales portuarios de 1.730 metros de largo y 450 metros de ancho, sumando ocho sitios de atraque que estarán preparados para recibir naves portacontenedores de última generación de 400 metros de eslora, los que permitirán mover 6 millones de contenedores por año en pleno funcionamiento; esto es más del doble de la capacidad actual.

FINANCIAMIENTO

Este conjunto de obras tendrá un costo estimado de 1.500 millones de dólares que serán financiados por Puerto San Antonio e incluyen las obras de mitigación y compensación ambiental. A ello se sumarán otros 2.500 millones de dólares que invertirán las empresas concesionarias que desarrollarán los terminales, completando así más de 4 mil millones de dólares. Un 35% de inversión pública por parte del Estado de Chile con aportes de Puerto San Antonio y 65% de inversión privada mediante concesiones.

PERMISOS

Puerto Exterior es un proyecto que ha mejorado a medida que avanza, incorporando observaciones que aseguren que la actividad portuaria, cuidado ambiental y comunidad vayan de la mano. Actualmente está en proceso del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEA) a través del ICSARA ciudadano, en el cual se recibieron observaciones de la comunidad y de los organismos públicos para robustecer los lineamientos técnicos y ambientales del proyecto.

ETAPAS

2020 -2025

- Desarrollo Estudios Ambientales
- Tramitación RCA
- Prospecciones para Financiamiento
- Acuerdos de Financiamiento

2025 -2026

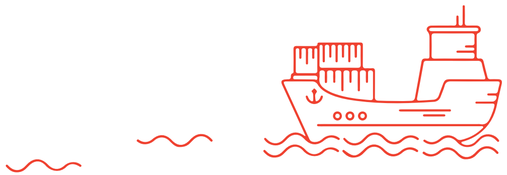
- Contratación e inicio de obras preliminares
- Licitación de obras del Molo de Abrigo

2027 -2033

- Construcción Molo de Abrigo
- Licitación para Concesión Primer Terminal Mar

2033 -2036

- Construcción e inicio de Operación Primer Terminal Mar



PERMISOS SECTORIALES

El compromiso de Puerto San Antonio es resolver las dudas de la comunidad, para lo cual estamos realizando 55 nuevos estudios técnicos del proyecto.

Actualmente el Proyecto PE se encuentra en el proceso de SEA para así tener la RCA, proyectándose que las obras previas comiencen en 2025, con el objetivo de iniciar operaciones en 2036 y estar completamente funcional en el año 2046.

Respecto a Puerto Exterior, éste fijará un nuevo estándar portuario de nivel mundial, siendo una obra comprometida con el medioambiente y los sanantoninos. En el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental (ADENDA) se han considerado diversas mejoras al proyecto:

1. La protección total de los Ojos de Mar resguardando la vegetación y fauna que allí vive. En diciembre de 2023 el segundo Tribunal Ambiental aprobó la Conciliación por la gobernanza. Es el primer acuerdo de este tipo, que permite conciliar el desarrollo económico con la protección de la naturaleza, teniendo todos los actores que asumir sus responsabilidades.
   Responsabilidades Puerto San Antonio – Ojos de Mar:
- Financiar la realización de estudios de investigación y divulgación científica.
- Implementar medidas de control de acceso a animales.
- Reemplazar las luminarias para evitar la perturbación a la fauna del humedal.
- Realizar labores de aseo y ornato en las lagunas y sus alrededores de manera conjunta con la comunidad y la municipalidad.
- Instalar letreros informativos dirigidos a la comunidad visitante.
- Poner en marcha un sistema de segregación de residuos y soportará un sistema de rescate de fauna para lo cual ya existe una alianza con Fundación Ñamku.

2. Eliminación de vertimiento de dragado en base a un modelo de Economía Circular, reutilizándose así su totalidad como relleno en las obras de construcción de rompeolas y terminales portuarios.
3. La remodelación del Parque DyR así como su infraestructura deportiva de uso comunitario.
4. Nuevas áreas de esparcimiento sobre el molo.
5. Apoyo directo para la sostenibilidad de la pesca local y caletas.
6. Otras en el marco del programa “Buen Vecino”, desarrollo de proveedores e incentivo a la economía regional.

Para potenciar la relación ciudad-puerto se está trabajando en una mesa colaborativa con MOP, EFE y autoridades locales, para así mejorar los accesos a la comuna no solo desde la perspectiva de las necesidades del puerto, sino que de toda la población.



08

SOSTENIBILIDAD

LIDERAZGO SOSTENIBLE

NCG 461 6.2.viii

Como Puerto San Antonio, el mayor puerto de Chile en términos de volumen de carga y uno de los principales puntos de conectividad marítima del país, desempeñamos junto a nuestros cinco concesionarios un papel fundamental en la economía nacional. Este rol de liderazgo nos impulsa, además, a convertirnos en un motor de bienestar para nuestro territorio, creando valor a parir de la administración, el desarrollo y la operación de infraestructura portuaria.

Ello nos lleva a imponernos un marco de actuación que permita a 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.

De allí que, en la última década, el Puerto San Antonio hatransitado hacia un enfoque proactivo hacia la sostenibilidad fijando una política mediante la cual se plantean los lineamientos centrales que tendrá su acción en la materia y luego desplegando una serie de acciones para abordar aspectos medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG) en su actividad, además de promover entre sus concesionarios portuarios la adopción de medidas en el ámbito de la sostenibilidad.

Una de las principales ha sido la adhesión, junto a la totalidad del sistema portuario, al Acuerdo de Producción Limpia (APL) de la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA), instrumento pionero en la industria logística e impulsado en 2017 junto a la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático (ASCC) con el fin de desarrollar acciones concretas en materia de protección medioambiental, eficiencia energética, manejo de residuos e incorporación de tecnologías para disminuir gases de efecto invernadero, entre otros. Este APL recibió, en junio de 2024, la certificación que acredita su vigencia por otros dos años.



Asimismo, el directorio de Puerto San Antonio se encuentra desarrollando su nuevo Plan Estratégico 2025-2027, hoja de ruta que posibilitará el logro de sus objetivos estratégicos en el mediano plazo y que incorpora a la sostenibilidad como uno de los pilares transversales.

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.

LIDERAZGO SOSTENIBLE

NUESTRA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD

NCG 461 3.1.ii; 3.1.iv; 3.2.vii

En Puerto San Antonio comprendemos lo clave que es promover la creación de valor compartido como marco para la generación de bienestar a las personas y nuestro entorno, incorporando la sostenibilidad como eje estratégico en todas nuestras acciones y abordando una adecuada gestión para reducir los impactos negativos de la operación portuaria.

Desde la puesta en vigencia de nuestra Política de Sostenibilidad hemos asumido el compromiso de no solo ser agentes activos de cambio, sino también de generar un impacto positivo y cada vez mayor en nuestras actividades y en el bienestar de la comunidad.

Así, el tenemos el desafío permanente de lograr un equilibrio virtuoso entre todos los componentes y compromisos que caracterizan los pilares económico, ambiental, social y de gobernanza de nuestra organización. Como una manera de materializar el compromiso de la compañía con la sostenibilidad, suscribimos en 2017 la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, para contribuir al logro de sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), compromiso integrado como insumo clave y eje transversal para el Plan Estratégico 2022 – 2026 en sus líneas de acción: Capacidad logístico-portuaria; Potenciar el rol de la autoridad portuaria; Desarrollo puerto y ciudad y Organización institucional.

Con el objetivo responder a las expectativas y necesidades socioambientales, en 2023 se actualizó la Política de Sostenibilidad (presentada en 2015) que sirve de guía para responder a la expectativas y necesidades de vinculación con los diferentes actores del entorno, y así promover la creación de valor compartido económico, social y ambiental.

Mediante la Política de Sostenibilidad adoptamos seis compromisos, los que junto a nuestros proveedores, concesionarios y clientes, así como todos quienes trabajan en Puerto San Antonio, buscan promover e implementar en nuestras iniciativas.
:



COMPROMISOS

1. **DESARROLLO LOCAL:** Participar activamente en el desarrollo de la provincia de San Antonio, promoviendo la calidad de vida de la comunidad y la relación Ciudad-Puerto.
2. **ASPECTOS NORMATIVOS:** Cumplir con estándares éticos esperados de una autoridad portuaria, así como la normativa y los compromisos vigentes, fomentando el mismo actuar en sus concesionarios.
3. **PRODUCCIÓN LIMPIA:** Asumir y promover la protección al medio ambiente, a través de prácticas de eficiencia energética, tratamiento y disposición final de residuos industriales y uso de las mejores tecnologías disponibles que contribuyan a la disminución de gases de efecto invernadero, respondiendo así a los compromisos país sobre estas materias.
4. **BIENESTAR LABORAL:** Fomentar el desarrollo, bienestar y seguridad de todos nuestros trabajadores, proveedores y concesionarios, promoviendo y manteniendo prácticas laborales justas en un ambiente seguro y amable, respondiendo adecuadamente al rol de autoridad portuaria dentro del sistema de la Comunidad Logística de San Antonio.
5. **INNOVACIÓN:** Desarrollar proyectos e iniciativas innovadoras que permitan diferenciarnos y mejorar la competitividad del puerto, aportando modernidad a la empresa.
6. **GOBIERNO CORPORATIVO:** Asegurar la implementación de mecanismos adecuados que permitan trabajar con transparencia y lealtad, promoviendo la creación de valor compartido y el uso eficiente de los recursos.

En el marco de ese plan y como parte de los proyectos transversales del nuevo Plan Estratégico de la compañía, durante 2024 se definió la pertinencia de avanzar hacia el mejoramiento de los estándares de sostenibilidad de la compañía, lo que se materializará en 2025, abordando temas como la actualización de la Política de Sostenibilidad, la definición del Plan Estratégico en la materia y la adopción de directrices de cumplimiento y reportabilidad según marcos internacionales.

LIDERAZGO SOSTENIBLE

MATERIALIDAD

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

En lineamiento con nuestro proceso de transición hacia una empresa más sostenible, desarrollamos un análisis de materialidad integral y participativa, llevado a cabo con el apoyo de consultores externos, lo que aportó objetividad y rigor metodológico. La evaluación combinó diversas fuentes internas, tales como el "Autodiagnóstico sobre Sostenibilidad PSA", la "Estrategia de valor compartido Puerto San Antonio 2024-2026" y el "Plan estratégico 2025-2027", con información proveniente de actividades, talleres y evaluaciones directo de los de los grupos de interés (talleres con la comunidad CFT y propuestas de actualización estratégica comunicacional).

Durante el proceso, se identificaron y priorizaron temas clave en materia ambiental, social y de gobernanza (ESG). La consolidación de la información interna y de las expectativas externas permitió evidenciar que los aspectos críticos para la sostenibilidad de Puerto San Antonio coincidían con las principales preocupaciones de sus grupos de interés. La validación mediante benchmarks nacionales e internacionales y la inclusión de requerimientos normativos (NCG 461) reforzaron la credibilidad y solidez del análisis.

De esta manera logramos identificar las inquietudes materiales de nuestros grupos de interés. Este enfoque asegura que las preocupaciones clave se integren de forma adecuada en la estrategia global de la empresa y se aborden de manera efectiva, reafirmando nuestro compromiso a la creación de valor compartido y a la mejora de nuestra gestión ante los desafíos de la sostenibilidad.

RELACIÓN Y CALCE ENTRE LA MATERIALIDAD INTERNA DE PUERTO SAN ANTONIO

TEMAS MATERIALES PUERTO SAN ANTONIO				
1	Sostenibilidad / Ambiental	Biodiversidad y protección ambiental	Medioambientales	Medio ambiente y calidad de vida
		GEI gestión de emisiones y calidad de aire (materiales particulados y ruido)		
		Gestión de residuos y sustancias peligrosas		
		Eficiencia y transición energética		
		Cambio climático (adaptación)		
2	Gobernanza y transformación estratégica	Transición y cambio	Gobernanza	Coordinación intersectorial
		Digitalización y tecnología		
		Eficiencia operacional y logística		
3	Grupos de interés / Relacionamiento comunitario	Creación de valor compartido e inversión social	Relaciones comunitarias	Patrimonio cultural e identidad local
		Relación con la comunidad y licencia social (legitimidad y percepción)		Comunicación, diálogo y construcción de confianza.
		Colaboración interinstitucional y territorial		
		Relación ciudad-puerto (diálogo y participación)		
4	Capital Humano	Desarrollo y fortalecimiento del capital humano	Económicos	Desarrollo económico y empleabilidad
		Transformación cultural y adopción de valores		
5	Puerto Exterior	Integración operacional / Financiamiento / Permisos		Infraestructura y planificación urbana

Validación por parte de los Benchmarks

Inclusión de los requerimientos de los NCG 461

LIDERAZGO SOSTENIBLE

ACUERDO DE PRODUCCIÓN LIMPIA DE LA COMUNIDAD LOGÍSTICA DE SAN ANTONIO

NCG 461 3.1.iv; 6.1.vi

Uno de los asuntos importantes en materia de sostenibilidad 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. 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.

Las empresas que suscribieron el APL se han comprometido a gestionar insumos, productos y procesos para disminuir los impactos al medio ambiente, lograr mejores indicadores en residuos sólidos, emisiones derivadas de transporte y manejo de graneles 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.



LIDERAZGO SOSTENIBLE

PRINCIPALES INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

NCG 461 3.1.iv; 6.1.vi; 8.1.3

INDICADORES ECONÓMICOS

TEMATICA	INDICADOR	2024	
Indicadores económicos	Productividad	Producción anual en unidad de medida física TRG (Tonelaje de Registro Grueso)	59.400.314
		Número total de trabajadores	81
	Crecimiento de la empresa	% de variación de ventas o ganancias con respecto al año anterior	19,39%
		% de variación de producción de Tarifa Uso Puerto (TUP) con respecto al año anterior	7,3%

PRINCIPALES INDICADORES AMBIENTALES

TEMATICA		INDICADOR	2024
Agua	Consumo	Volumen de agua sanitaria (m3)	17.816
Energía	Electricidad y calefacción	Consumo de la red (kWh)	261.102,5
	Equipos y maquinarias	Consumo de petróleo (L)	7.919
Residuos Sólidos	Residuos no peligrosos	Residuos domésticos [ton]	2,947
		Otros residuos no peligrosos [ton]	1,054
	Valorización de residuos	Residuos reciclados (Kg)	1.054
Emisiones atmosféricas	Estimación de emisiones	Emisiones de CO2 [tonCO2eq/año]	74,4624

PRINCIPALES INDICADORES SOCIALES

TEMATICA	INDICADOR	2024
Capacitación	Número de personas capacitadas en incorporación de buenas prácticas de producción limpia durante el año	83
	Número de personas capacitadas en materia de seguridad y salud durante el año	83
Equidad	Porcentaje de empresas proveedoras de servicios procedentes de San Antonio y/o Región	36%
	% de empresas proveedoras de servicios procedentes de San Antonio y/o la región de Valparaíso	26/57
Seguridad y Salud Operacional	Tasa de cotización que paga la empresa por seguro de accidentes de trabajo	0,93



LIDERAZGO SOSTENIBLE

CONSTRUYENDO EL MARCO DE LA SOSTENIBILIDAD EN NUESTRO PUERTO

Durante 2024 establecimos un compromiso con el Estándar de Sostenibilidad para los Puertos de Chile, un Acuerdo de Producción Limpia (APL) que busca establecer lineamientos para que los puertos del país integren la sostenibilidad como una variable clave en sus estrategias de negocio con miras al año 2030. Este estándar aborda aspectos medioambientales, sociales y económicos, promoviendo la adopción de prácticas que minimicen el impacto ambiental, fomenten relaciones positivas con las comunidades locales y aseguren la viabilidad económica de las operaciones portuarias.



LIDERAZGO SOSTENIBLE

AUTODIAGNÓSTICO

NCG 461 3.1.ii; 3.6.ii.e

En ese marco, en coherencia con la política y con las metas del Acuerdo de Producción Limpia (APL) de COLSA, realizamos un exhaustivo autodiagnóstico sobre nuestro desempeño en materia de sostenibilidad y de nuestros concesionarios, como socios estratégicos en la operación portuaria, identificando áreas de materialización actual, áreas de avance significativo, así como oportunidades claras para continuar mejorando en dimensiones clave como la eficiencia energética, la gestión de emisiones atmosféricas, la conservación de la biodiversidad, y el manejo integral de residuos y sustancias peligrosas.

Este potente instrumento permitió determinar los niveles de cumplimiento, por parte de Puerto San Antonio y de nuestros concesionarios con operación de terminales portuarios, de cada una de las 27 acciones y 10 metas que forman parte de la Propuesta, y que se resumen en el siguiente cuadro.

META	ACCIÓN
Proteger la biodiversidad en el área de influencia ambiental establecida por la empresa.	1.1. Caracterización de la biodiversidad e implementación de programas de protección.
Realizar una correcta gestión de las emisiones atmosféricas que apunte a su reducción.	2.1. Disminución de las emisiones de GEI.
	2.2. Disminución de emisiones del transporte vial en los terminales.
	2.3. Plan de medición, control y disminución del material particulado (MP10 y MP2,5).
	2.4. Plan de medición, control y reducción de emisión de ruido.
Gestionar los residuos y realizar un manejo apropiado de sustancias y mercancías peligrosas	3.1. Plan de prevención ante derrames.
	3.2. Procedimientos y protocolos para tratamiento de las sentinas.
	3.3. Medidas para evitar la contaminación por agua de lluvia o ingreso de aguas provenientes de mareajadas que escurran.
	3.4. Plan de manejo de residuos de carácter no peligroso y de reciclaje.
	3.5. Medidas y protocolos especiales de seguridad para el manejo y almacenamiento de sustancias peligrosas.
Realizar acciones que apunten a gestionar la energía de manera eficiente e incorporar fuentes de energías renovables	4.1. Plan de Gestión Energética.
	4.2. Incorporación de fuentes renovables para la diversificación de la matriz energética.
Perfeccionar los sistemas internos para cumplimiento de normativa ambiental, seguridad laboral y social	5.1. Institucionalizar la fiscalización o auditoría interna constante para garantizar cumplimiento normativo.
	5.2. Mecanismos de gestión de reclamos y denuncias.
Implementar mejoras en el desarrollo de infraestructuras y conectividad	6.1. Sistemas para trámites de forma digital de forma previa al ingreso al puerto.
	6.2. Tecnología para conectar al puerto con los camiones más allá del área portuaria.
Promover y mejorar las relaciones con sus grupos de interés internos y externos	7.1. Funcionamiento de Comunidades Logístico Portuarias, con participación representativa de la actividad del puerto.
	7.2. Medidas para fomentar el respeto a los trabajadores en todas las esferas.

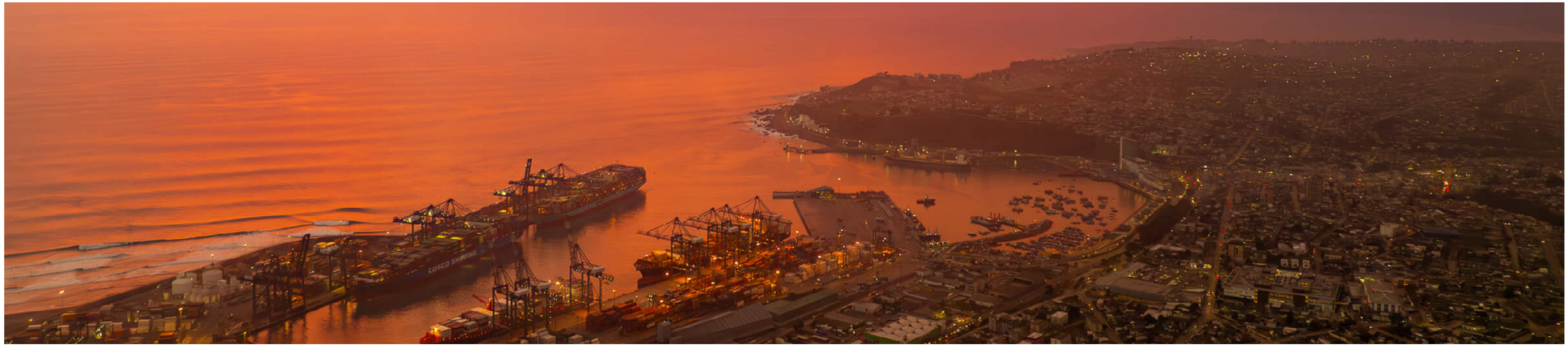
AUTODIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD

NCG 461 3.1.ii

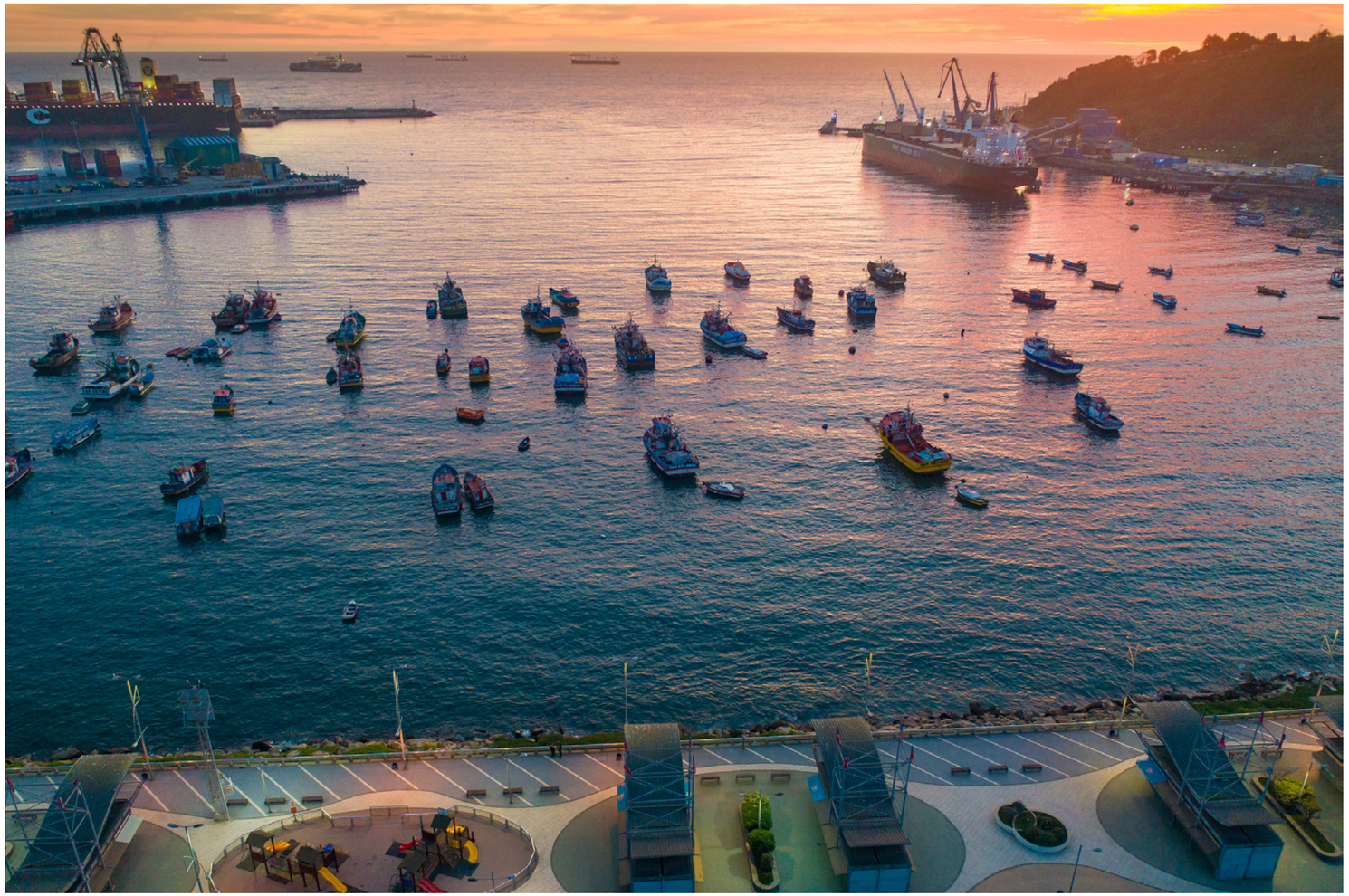
META	ACCIÓN
Gestionar de manera eficiente la salud, seguridad ocupacional y protección de las y los trabajadores	8.1. Plan de prevención de riesgos de accidentes y enfermedades profesionales.
	8.2. Programa de formación de capacidades orientado a la seguridad y la salud ocupacional.
	8.3. Planes de continuidad operacional ante emergencias naturales, terremotos, tsunamis y otros fenómenos.
Crear valor compartido (económico y también social y cultural) para la ciudad, sus habitantes y demás grupos de interés	9.1. Plan de acción para impulsar la creación de valor económico, sostenible en el tiempo.
	9.2. Promoción de contratación de mano de obra local.
	9.3. Transparencia en las licitaciones para la prestación de servicios.
Generar acciones que apunten a mejorar la gestión y eficiencia operativa	10.1. Levantamiento de procesos para la digitalización de los procesos.
	10.2. Mecanismos y sistemas de monitoreo y control de datos.
	10.3. Sistemas de información para la eficiencia del flujo físico y documental de las cargas.

TABLA N° 1: Resumen propuesta "Estándar de Sostenibilidad para los Puertos de Chile" (2022).

Dicho diagnóstico tuvo por fin revisar y comprender las acciones de sostenibilidad implementadas hasta la fecha por Puerto San Antonio y nuestros concesionarios. Hemos considerado que, por la relevancia de los datos, la credibilidad del trabajo y la información estratégica clave, en este capítulo será parte fundamental de análisis.



AUTODIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD



Este análisis se desarrolló en conjunto con los terminales concesionados, como parte de una metodología de informantes claves, incorporando -además de los elementos de análisis de la empresa portuaria- su experiencia y conocimiento, teniendo así una visión valiosa sobre aspectos importantes en la gestión de la sostenibilidad, como el desempeño ambiental, la eficiencia operativa y la responsabilidad social. No obstante, solo entregaremos la información propia.

CARACTERIZACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

En Puerto San Antonio, como parte de su Plan de Manejo de Fauna 2023-2024 para la zona de las lagunas de Llolleo y la desembocadura del Río Maipo, área en la que se ejecutará el proyecto Puerto Exterior, impulsamos un monitoreo semanal con el fin de 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. Este monitoreo es desarrollado por profesionales de Fundación Ñamku.

Adicionalmente, a través del Centro de Ecología Aplicada (CEA elab), y como parte del levantamiento de la línea de base ambiental del proyecto de ampliación portuaria Puerto Exterior, realizamos en forma mensual -desde septiembre de 2023- muestreo y medición en agua superficial en las lagunas de Llolleo.

AUTODIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD

GESTIÓN DE EMISIONES

8.1.3

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 -y siendo una de las dimensiones del APL COL-SA- hemos promovido junto a los distintos actores realizar la medición de la Huella de Carbono de sus actividades, de acuerdo con la metodología del Programa Huella Chile.

Disminuir emisiones del transporte vial en interior de terminales Puerto San Antonio lleva un registro de caracterización de las emisiones asociadas a camiones dentro del recinto portuario, proyectando –en el marco de la iniciativa mejoramiento de estándares de sostenibilidad- incorporar planes para su gestión.

PLANES DE MEDICIÓN, CONTROL Y DISMINUCIÓN DE MP10 Y MP2,5

En lo referente a la medición, control y disminución de material particulado originado por actividades en el área portuaria, en el sistema portuario se verifican grados diversos de cumplimiento.

En el caso de Puerto San Antonio, a través de la empresa Servicios y Proyectos Ambientales S.A. (SERPRAM), viene desarrollando un plan de monitoreo y análisis de la calidad del aire entre 2023 y 2025, mediante el cual ha establecido dos estaciones de monitoreo de aire y parámetros meteorológicos en la comuna de San Antonio: Llolleo y Pudeto. En ese marco, monitorea parámetros como Material Particulado respirable (MP10), Material Particulado fino respirable (MP2,5), Monóxido de Carbono (CO), Dióxido de Azufre (SO2), Humedad relativa, Radiación solar y otros.

PLANES DE MEDICIÓN, CONTROL Y REDUCCIÓN DE RUIDO NCG 461 3.2.ix.c

En cuanto a la medición, control y reducción de ruido por parte de la empresa portuaria se desarrolló una Actualización de Línea de Base Ruido y Línea Base de Vibraciones, mediante una campaña en terreno que buscó realizar mediciones sobre los asentamientos humanos y la fauna en las inmediaciones del proyecto Puerto Exterior, de lo que da cuenta un estudio ejecutado por Jaime Illanes & Asociados.



AUTODIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD

GESTIÓN DE RESIDUOS

8.1.3

MANEJO DE RESIDUOS DE CARÁCTER NO PELIGROSO Y DE RECICLAJE

En el ámbito del manejo de residuos no peligrosos y de reciclaje, el sistema portuario de San Antonio tiene experiencia relevante, al alero del Acuerdo de Producción Limpia (APL) COLSA, el cual ha generado avances significativos.

Como Puerto San Antonio hemos diseñado e implementado un plan de gestión de residuos que contempla 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; y la incorporación en los contratos de provisión de servicios de aseo las acciones para la separación en origen.

USO EFICIENTE DE ENERGÍA Y USO DE ENERGÍAS RENOVABLES

PLANES DE GESTIÓN ENERGÉTICA

La primera versión del APL COLSA estableció la obligación a las empresas adherentes, entre ellas Puerto San Antonio y sus concesionarios, de desarrollar un Programa de Gestión y Eficiencia Energética (PGEE) adaptado a las condiciones de cada empresa adherida.

En esa línea, hemos implementado este plan en etapas sucesivas: incorporación en el diseño del nuevo edificio institucional de un sistema de iluminación LED; un programa de mantención y recambio por estándares iguales y/o superiores a luces LED; y el levantamiento de información y mediciones, definiendo -en su hoja de ruta- nuevas fases como la ejecución de su Programa de Gestión y Ahorro de Energía; lista de mejoras y evaluación de su viabilidad; y una propuesta de implementación de energías renovables.

FUENTES RENOVABLES PARA DIVERSIFICAR LA MATRIZ ENERGÉTICA

En materia de incorporación de fuentes renovables para diversificar la matriz energética, como Empresa Portuaria San Antonio tenemos experiencias recientes en la búsqueda de innovación para aprovechar las nuevas oportunidades, principalmente en materia de hidrógeno verde. Así, en 2021, firmó un protocolo de acuerdo con la empresa SOLEK para explorar la provisión de H2V en espacios del puerto, desarrollando en 2022 la Etapa 1 de un estudio de prefactibilidad sobre usos y consumos en el Puerto y potencial de reemplazo por H2V.

Adicionalmente, en 2022 se firmó un acuerdo entre Puerto San Antonio y EDF / Air Liquide (Francia) con el fin de evaluar una red de abastecimiento de H2V para camiones que operan en el puerto, aunque todavía se está en fases preliminares de implementación. Durante 2024 se reactivaron algunas mesas de trabajo en el marco de una iniciativa que incorpora a otros actores, como el Aeropuerto de Santiago y el Puerto Valparaíso.



AUTODIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD

CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA AMBIENTAL, SEGURIDAD LABORAL Y SOCIAL

NCG 461 3.6.vi; 3.6.ix; 8.1.3

FISCALIZACIÓN O AUDITORÍA INTERNA CONSTANTE

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 Nº 20.393 de Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas, cuyo ámbito de acción abarca todos los contratos y licitaciones de las cuales participamos, siendo el encargado de cumplimiento -de dependencia del área de Auditoría Interna- responsable de su correcta aplicación.

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.

MECANISMOS DE GESTIÓN DE RECLAMOS

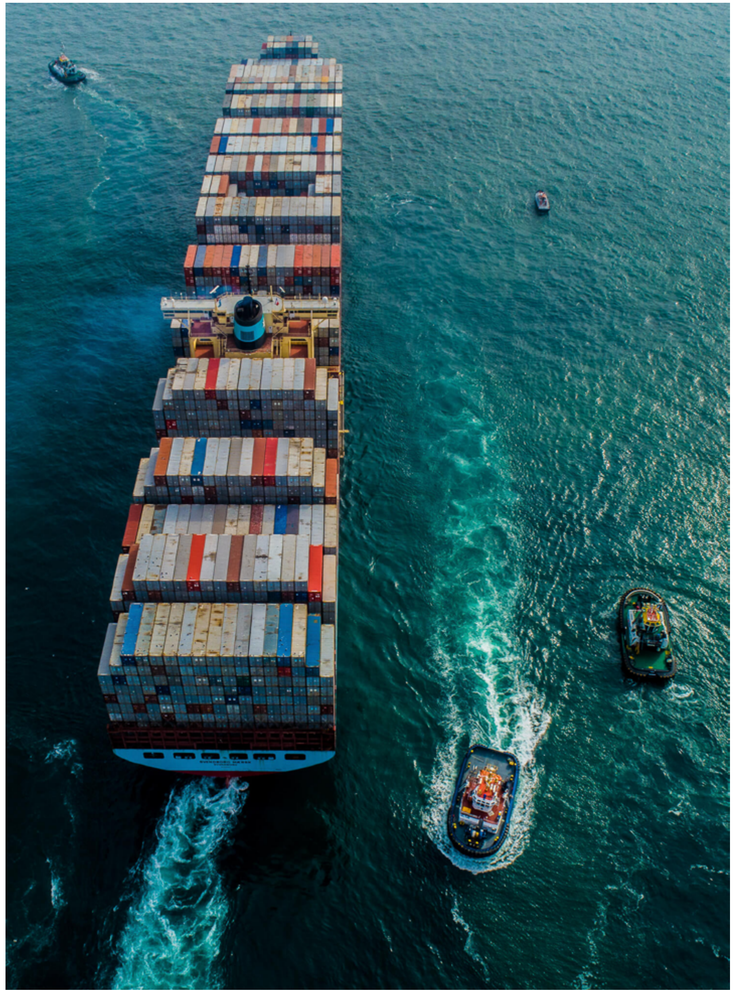
En el caso de la Puerto San Antonio, de acuerdo con su Reglamento de Coordinación (Capítulo XII "Reclamos de los Usuarios y Aplicación de Sanciones"), define un procedimiento para que los usuarios del Puerto puedan someter a conocimiento y resolución de Puerto San Antonio controversias con los concesionarios y empresas de muellaje en lo relativo a la prestación de servicios que establecen los respectivos Manuales de Servicios. Adicionalmente, dispone -en el marco de su Modelo de Prevención de Delitos de un canal en su sitio web corporativo para recoger denuncias realizadas por personas sobre hechos, circunstancias o situaciones relacionadas con los delitos indicados en la Ley 20.393 en los que eventualmente pudiera haber participación de ejecutivos o miembros del equipo de la empresa.

Finalmente, en esta materia y acogiendo las recomendaciones que en esta dimensión estipula el Código del Sistema de Empresas Públicas (SEP), la empresa portuaria actualizó 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. Este protocolo identifica mecanismos, plazos de evaluación y respuestas, a fin de mantener una relación positiva con el entorno y asegurar la continuidad operacional de la empresa.



RELACIONAMIENTO CON STAKEHOLDERS INTERNOS Y EXTERNOS

NCG 461 5.8



FUNCIONAMIENTO DE COMUNIDADES LOGÍSTICO-PORTUARIAS

Puerto San Antonio ha sido la principal institución impulsora de la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA), creada formalmente en septiembre de 2010 como una instancia permanente de diálogo entre los actores que participan de los servicios marítimos, portuarios, logísticos y regulatorios en Puerto San Antonio, congregando -entre otros- a los servicios públicos y fiscalizadores con injerencia en la actividad, a los concesionarios, terminales extraportuarios, gremios del comercio exterior y otros organismos. Su propósito es generar, de forma mancomunada, soluciones para una operación eficiente y un desarrollo sostenible del puerto.

Nuestro gerente general preside el directorio de COLSA, formando parte de su Comité Ejecutivo y de los comités de trabajo del organismo. Desde esa posición hemos liderado hitos en materia de logística, como la definición de estándares operacionales, protocolos de coordinación, sistemas de agendamiento y mesas técnicas de trabajo con diferentes actores; y además en sostenibilidad, como el APL de COLSA y la creación del Consejo Logístico Portuario que vincula la industria portuaria con la academia y el estado.

MEDIDAS PARA FOMENTAR EL RESPETO A LOS TRABAJADORES

En Puerto San Antonio hemos abordado nuestro compromiso con los trabajadores en primera instancia desde la promoción de la buena fe en las relaciones laborales, basado en el respeto absoluto a los derechos fundamentales, entre ellos, Derecho a la integridad física y psíquica; Derecho a la igualdad y no discriminación; Respeto a la libertad de conciencia y religión; Derecho al honor y la intimidad personal y Derecho a la libertad de opinión, definiendo protocolos de actuación y sanciones para quienes vulneren estos derechos en su Código de Conducta y Reglamento Interno de Orden Higiene y Seguridad de Puerto San Antonio.

Asimismo, en concordancia con el Segundo Plan de Acción Nacional de Derechos Humanos (2022-2025) así como con los capítulos 12 y 13 del Código SEP, se ha avanzado en la propuesta de actualización de una Política de Derechos Humanos, sancionada por nuestro Directorio a fines de 2024.

Salud, seguridad ocupacional de trabajadores Descrito en profundidad en capítulo de personas.

PLANES DE CONTINUIDAD OPERACIONAL ANTE EMERGENCIAS NATURALES

En Puerto San Antonio contamos con un Plan de Continuidad del Negocio que tiene por objetivo asegurar una respuesta rápida y oportuna a través de la generación de distintas estrategias que permitan la continuidad operacional, el control y recuperación de los posibles impactos que puedan afectar la cadena logística y su entorno, garantizando que se preserven las actividades esenciales sin interrupciones o que se restablezcan en el menor tiempo posible, abarcando actividades asociadas a la logística terrestre y marítima. Este plan determina roles y responsabilidades; incorpora un análisis de impacto de amenazas; identifica tiempos máximos de suspensión y levanta un programa y estrategias de continuidad, que ayudarán al puerto a prepararse y disminuir el impacto de eventuales interrupciones en sus operaciones.

RELACIONAMIENTO CON STAKEHOLDERS INTERNOS Y EXTERNOS

CREANDO VALOR COMPARTIDO

NCG 461 3.2.vii; 3.1.iv; 7.1

PLAN DE ACCIÓN PARA CREAR DE VALOR ECONÓMICO SOSTENIBLE EN EL TIEMPO

Como se describe en el capítulo 6 de este Reporte, y en conexión con las disposiciones del Código SEP sobre "Responsabilidad Social y Generación de Valor Compartido", enfocamos la relación con distintos grupos de interés desde una perspectiva de convergencia en iniciativas que consideran cuatro aspectos claves: Mejorar la percepción del aporte de la actividad logístico-portuaria; Promover instancias de diálogo con organizaciones sociales, gremiales, medioambientales y autoridades; Gestionar instancias de colaboración para generar relaciones positivas con organizaciones sociales y Aportar al país mediante el proyecto Puerto Exterior.

Esta estrategia de Valor Compartido, la cual se conecta con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 3, 8, 9, 11, 12, 13, 15 y 17, se enfoca en cuatro áreas claves: Educación y Cultura; Deporte y Recreación; Medio ambiente y salud; Trabajo y emprendimiento, para las cuales se desarrollan y priorizan distintos proyectos. Durante este año, además, se ha habilitado la segunda edición de Fondos Concursables que han convocado la participación de 171 organizaciones comunitarias, entregando en sus dos versiones apoyo financiero a 78 de ellas, con una inversión total de $90 millones.

DESARROLLAR Y PROMOVER LA CONTRATACIÓN DE MANO DE OBRA LOCAL

Hemos sido activos promotores de e acciones que faciliten la contratación de mano de obra local. En esa línea, en enero de 2021 suscribimos un acuerdo con la Seremi de Educación de la Región de Valparaíso, COLSA y el CFT Estatal Región de Valparaíso para conformar un Consejo de Formación Técnico Profesional en el Sector Portuario -conformado por Resolución Exenta N° 1251- que fija el objetivo de trabajar en el desarrollo de la formación de capital humano a través de la generación de valor compartido; y que entre sus funciones señala el asesoramiento en la definición de programas para fortalecer el desarrollo de competencias para el trabajo en la educación formal y no formal del Sector Logístico Portuario; y confeccionar una propuesta para la Estrategia Regional de Formación Técnico Profesional en el sector.

Otra acción concreta en la materia ha sido la suscripción de una serie de acuerdos con instituciones de la comuna, entre ellas la Cámara de Comercio Detallista y Turismo de San Antonio, que explicita la voluntad de "fortalecer la economía y la empleabilidad local presente y futura para los habitantes de San Antonio", comprometiendo la creación conjunta de un Plan de Desarrollo de Proveedores (PdP).

TRANSPARENCIA EN LAS LICITACIONES

Como empresa hemos definido procesos de compra, estableciendo la modalidad de licitaciones públicas para la adquisición de bienes o servicios por un valor superior a UTM 1.000, cumpliendo hitos como la publicación del llamado a licitación a través de avisos en periódicos de cobertura nacional y venta de antecedentes de la licitación, consultas de aclaraciones a los antecedentes de la licitación, recepción, apertura de los antecedentes y oferta económica, evaluación de las ofertas y adjudicación de la licitación. Para el caso de las licitaciones privadas (para bienes o servicios de valor inferior a UTM 1.000) se invita al menos a tres proveedores. A través de la sección Licitaciones en curso, en nuestro sitio web corporativo, mantenemos información sobre los procesos de licitación desarrollados desde 2022 a la fecha.



PANORAMA GENERAL



DIAGNÓSTICO GENERAL DEL SISTEMA PORTUARIO

A nivel integral, el sistema portuario de San Antonio se encuentra en un nivel intermedio en cuanto a sus estándares de Sostenibilidad, quedando de manifiesto la necesidad de asumir con compromiso la mejora en la gestión los diversos indicadores.

Debe destacarse el alto grado de avance del sistema portuario en materias importantes de su gestión en sostenibilidad con avances en metas como Gestión de las emisiones atmosféricas; Gestión de residuos; y Gestión eficiente de la Salud, Seguridad Ocupacional y Protección de las y los trabajadores.

Existen desafíos en temas como Caracterización de la biodiversidad o Gestión Energética, así como la necesidad profundizar los ámbitos de gestión relacionados con la Promoción de contratación de proveedores locales, un aspecto hoy clave en la vinculación de la actividad portuaria con la comunidad local.



09

ESTADOS FINANCIEROS

ESTADOS FINANCIEROS
INFORME DE REVISIÓN DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

bakertilly

www.bakertilly.cl

INFORME DE REVISIÓN DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

A los señores Presidente y Directores de
Empresa Portuaria San Antonio

Informe sobre la auditoría de los estados financieros

Opinión

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros de **Empresa Portuaria San Antonio**, que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2024 y los correspondientes estados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha y las correspondientes notas a los estados financieros.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de **Empresa Portuaria San Antonio**, al 31 de diciembre de 2024 y los resultados de sus operaciones y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera.

Base para la opinión

Efectuamos nuestra auditoría de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile. Nuestras responsabilidades de acuerdo a tales normas se describen, posteriormente, en los párrafos bajo la sección "Responsabilidades del auditor por la auditoría de los estados financieros" del presente informe. De acuerdo a los requerimientos éticos pertinentes para nuestra auditoría de los estados financieros se nos requiere ser independientes de **Empresa Portuaria San Antonio** y cumplir con las demás responsabilidades éticas de acuerdo a tales requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

Otros asuntos – Estados financieros al 31 de diciembre de 2023

Los estados financieros de Empresa Portuaria San Antonio al 31 de diciembre de 2023, fueron auditados por otros auditores, quienes emitieron una opinión sin salvedades sobre los mismos con fecha 28 de marzo de 2024.

Responsabilidades de la Administración por los estados financieros

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de los estados financieros de acuerdo con *Normas Internacionales de Información Financiera*. 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.
Al preparar los estados financieros, la Administración es requerida que evalúe si existen hechos o circunstancias, que considerados como un todo, originen una duda sustancial acerca de la capacidad de **Empresa Portuaria San Antonio** para continuar como una empresa en marcha durante al menos los doce meses posteriores al final del período informado, sin limitarse únicamente a ese período.

Baker Tilly Chile trading as Baker Tilly is a member of the global network of Baker Tilly International Ltd., the members of which are separate and independent legal entities.

bakertilly

www.bakertilly.cl

Responsabilidades del auditor por la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros como un todo, están exentos de representaciones incorrectas significativas, debido a fraude o error, y emitir un informe del auditor que incluya nuestra opinión. Una seguridad razonable es un alto, pero no absoluto, nivel de seguridad y, por lo tanto, no garantiza que una auditoría realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile siempre detectará una representación incorrecta significativa cuando ésta exista. El riesgo de no detectar una representación incorrecta significativa debido a fraude es mayor que el riesgo de no detectar una representación incorrecta significativa debido a un error, ya que el fraude puede involucrar colusión, falsificación, omisiones intencionales, ocultamiento, representaciones inadecuadas o hacer caso omiso de los controles por parte de la Administración. Una representación incorrecta se considera significativa sí, individualmente, o en su sumatoria, éstas podrían influir el juicio que un usuario razonable realiza a base de estos estados financieros.
Como parte de una auditoría realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile, nosotros:

- ✓ Ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos nuestro escepticismo profesional durante toda la auditoría.
- ✓ Identificamos y evaluamos los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros, ya sea, debido a fraude o error, diseñamos y realizamos procedimientos de auditoría en respuesta a tales riesgos. Tales procedimientos incluyen el examen, a base de pruebas, de la evidencia con respecto a los montos y revelaciones en los estados financieros.
- ✓ Obtenemos un entendimiento del control interno pertinente para una auditoría con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de **Empresa Portuaria San Antonio.** En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión.
- ✓ Evaluamos lo apropiado que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como evaluamos lo apropiado de la presentación general de los estados financieros.
- ✓ Concluimos si a nuestro juicio existen hechos o circunstancias, que considerados como un todo, originen una duda sustancial acerca de la capacidad de **Empresa Portuaria San Antonio** para continuar como una empresa en marcha por un período de tiempo razonable.

Se nos requiere comunicar a los responsables del Gobierno Corporativo, entre otros asuntos, la oportunidad y el alcance planificados de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo, cualquier deficiencia significativa y debilidad importante del control interno que identificamos durante nuestra auditoría.

ANDRÉS MAGNA GONZÁLEZ
Socio
BAKER TILLY CHILE

San Antonio, Marzo 28 de 2025

AUDITORÍA · CONSULTORÍA · ASESORÍAS TRIBUTARIAS

Baker Tilly Chile trading as Baker Tilly is a member of the global network of Baker Tilly International Ltd., the members of which are separate and independent legal entities.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

ACTIVOS	NOTA	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Activos Corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	4	9.456.046	11.153.039
Otros activos financieros, corrientes	5	7.413.463	6.539.844
Otros activos no financieros, corrientes	6	6.490.654	861.177
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7	9.005.414	8.814.617
Activos corrientes totales		**32.365.577**	**27.368.677**
Activos no Corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	5	35.499.254	31.407.525
Otros activos no financieros, no corrientes	6	42.434.426	35.322.492
Activos intangibles distintos de la plusvalía, neto	9	37.990	46.501
Propiedades, planta y equipo, neto	10	332.525.324	336.401.976
Activos por derecho de uso	11	218.079	607.214
Activos por impuestos diferidos, neto	12	68.640.869	50.505.929
Activos no corrientes totales		**479.355.942**	**454.291.637**
Total de activos		**511.721.519**	**481.660.314**

PATRIMONIO Y PASIVOS	NOTA	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Pasivos Corrientes			
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	14	618.387	552.988
Provisiones por beneficios a los empleados, corrientes	15	823.305	715.410
Pasivos financieros, corrientes	17	228.603	420.254
Pasivos por impuestos, corrientes	13	17.334.925	13.495.951
Otros pasivos no financieros, corrientes	18.2	16.857.560	15.938.995
Pasivos corrientes totales		**35.862.780**	**31.123.598**
Pasivos no Corrientes			
Pasivos financieros, no corrientes	17	-	218.878
Otros pasivos financieros, no corrientes	18.1	131.987.523	111.831.157
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	15	30.849	29.542
Otros pasivos no financieros, no corrientes	18.2	85.339.356	90.357.741
Pasivos no corrientes totales		**217.357.728**	**202.437.318**
Total pasivos		**253.220.508**	**233.560.916**
Patrimonio			
Capital emitido	20	103.235.302	103.235.302
Otras reservas		(2.254.397)	(2.254.397)
Ganancias acumuladas		157.520.106	147.118.493
Patrimonio total		**258.501.011**	**248.099.398**
Total de patrimonio y pasivos		**511.721.519**	**481.660.314**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

		ACUMULADO		TRIMESTRE	
	NOTA	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$	01/07/2024 30/09/2024 M$	01/07/2023 30/09/2023 M$
Ganancia (pérdida)					
Ingresos por actividades ordinarias	21.1	68.329.905	59.112.727	16.623.327	15.077.688
Otros ingresos, por naturaleza	21.2	137.832	259.714	37.520	160.492
Materias primas y consumibles utilizados		(57.228)	(20.650)	(13.617)	(8.187)
Gastos por beneficios a los empleados	21.3	(4.936.777)	(4.494.307)	**(1.275.256)**	**(1.078.025)**
Gastos por depreciación y amortización		(9.588.616)	(9.626.705)	(2.417.688)	(2.435.225)
Otros gastos, por naturaleza	21.4	(11.544.611)	(9.443.245)	(2.646.973)	(2.239.575)
Ingresos financieros	21.5	2.680.931	8.859.252	(4.031.266)	5.072.979
Gastos financieros	21.6	(6.274.193)	(5.413.427)	(1.629.610)	(1.358.297)
Diferencias de cambio	21.7	(15.230.385)	(8.296.105)	6.144.783	(11.479.941)
Resultados por unidades de reajuste		42.706	(107.841)	47.773	9.948
Ganancia antes de impuestos		**23.559.564**	**30.829.413**	**10.838.993**	**1.721.857**
Gasto por impuestos a las ganancias	13	(8.157.952)	(11.931.563)	(5.426.541)	(596.569)
Ganancia		**15.401.612**	**18.897.850**	**5.412.452**	**1.125.288**

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$	01/10/2024 31/12/2024 M$	01/10/2023 31/12/2023 M$
Ganancia	**15.401.612**	**18.897.850**	**5.412.452**	**1.125.288**
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	**15.401.612**	**18.897.850**	**5.412.452**	**1.125.288**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

	CAPITAL EMITIDO M$	OTRAS RESERVAS M$	GANANCIAS (PÉRDIDAS) ACUMULADAS M$	PATRIMONIO TOTAL 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 Período Actual 31/12/2024	**103.235.302**	**(2.254.397)**	**157.520.105**	**258.501.010**

	CAPITAL EMITIDO M$	OTRAS RESERVAS M$	GANANCIAS (PÉRDIDAS) ACUMULADAS M$	PATRIMONIO TOTAL M$
Saldo Inicial Período Actual 01/01/2023	**103.235.302**	**(2.254.397)**	**133.220.643**	**234.201.548**
Incremento (disminución) por cambios en criterios contables	-	-	-	-
Incremento (disminución) por correcciones de errores	-	-	-	-
Saldo Inicial	**103.235.302**	**(2.254.397)**	**133.220.643**	**234.201.548**
Cambios en patrimonio				
Resultado Integral				
Ganancia (pérdida)	-	-	13.048.910	13.048.910
Resultado integral	-	-	13.048.910	13.048.910
Dividendos (retiros de utilidades) (Nota 20.2)	-	-	(5.000.000)	(5.000.000)
Total de cambios en patrimonio	**-**	**-**	**8.048.910**	**8.048.910**
Saldo Final Período Actual 31/12/2024	**103.235.302**	**(2.254.397)**	**141.269.553**	**242.250.458**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	NOTA	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 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		69.372.709	59.216.605
Cobros procedentes de regalías, cuotas, comisiones y otros ingresos de actividades ordinarias		289.456	29.650
Clases de pagos:			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(14.543.657)	(14.350.731)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(4.578.238)	(4.326.400)
Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)		(22.613.805)	(22.323.055)
Otras entradas (salidas) de efectivo		(8.347.451)	(7.739.869)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		**19.579.014**	**10.506.200**
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Compra de propiedades, planta y equipo		(17.383.069)	(5.242.599)
Compra de otros activos a largo plazo			
Intereses recibidos		1.106.644	1.223.145
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		**(16.276.424)**	**(4.019.454)**
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		**(1.697.410)**	**1.486.746**
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		417	287
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo		**(1.696.993)**	**1.487.033**
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	4	11.153.039	9.666.006
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	4	**9.456.046**	**11.153.039**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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 "Puerto San Antonio" 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 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 y su composición accionaria es la siguiente:

	DICIEMBRE 2024	
ACCIONISTAS	N°ACCS.	%
SSA Holding Internacional Chile Ltda.	860	50,00
SAAM Puertos 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 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 y su composición accionaria es la siguiente:

	DICIEMBRE 2024	
ACCIONISTAS	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 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 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 y su composición accionaria es la siguiente:

	DICIEMBRE 2024	
ACCIONISTAS	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 QC 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:

	DICIEMBRE 2024
ACCIONISTAS	% PART. CAPITAL
QC Terminales S.A.C.	99,99
Quimpac Corp. S.A.C.	0,01
Total	**100,00**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

Los términos de las concesiones mencionadas se representan en el siguiente cuadro:

CONCESIÓN	FECHA DE TÉRMINO
San Antonio Terminal S.A.	01-01-30
DP World San Antonio S.A.	06-11-31
Puerto Panul S.A.	31-12-29
QC Policarpo Toro S.A.	31-12-29

1.1 OBJETO DE LA EMPRESA

El objeto de la empresa, establecido en el artículo 4° de la Ley N° 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 su sesión ordinaria N°626 de fecha 28 de marzo de 2025.

Estos Estados Financieros reflejan fielmente la situación financiera de Empresa Portuaria San Antonio al 31 de diciembre de 2024 y 2023 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 2023 y los estados de resultados, de patrimonio neto y de flujos de efectivo por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2024 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 2024 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.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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:

ESTADO	FECHA DE TÉRMINO
Estados de Situación Financiera	Al 31 de diciembre de 2024 y 2023.
Estados de Resultados Integrales por Naturaleza	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023.
Estados de Cambios en el Patrimonio Neto	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023.
Estados de Flujos de Efectivos – Método Directo	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023.

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 N°1.581, 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 Intermedios
- Estados de Resultados por Naturaleza Intermedios
- Estados de Resultados Integrales Intermedios
- Estados de Cambios en el Patrimonio neto Intermedios
- Estados de Flujos de Efectivo - Método Directo Intermedios
- Notas a los Estados Financieros Intermedios.

3.4 EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE

El efectivo y efectivo equivalente reconocido en los estados financieros comprende los saldos bancarios y las inversiones en depósito a plazo que califiquen como efectivo equivalente conforme a NIC 7.

3.5 PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPOS

Los bienes de Propiedad, 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 propiedad, 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 Propiedad, planta y equipos.

Los costos incurridos en mantenciones mayores son reconocidos como Propiedad, 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 Propiedad, 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 Propiedad, 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 Propiedad, 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 Propiedad, planta y equipos:

VIDAS ÚTILES	INTERVALO DE VIDAS ÚTILES (MESES)			
	31-12-24		31-12-23	
	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

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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, por 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 (Propiedad, 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 desarrollan 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 la cancelación 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)			
	31-12-24		31-12-23	
	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 solo 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 desconocidas.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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.

1. Clasificación y medición

La Administración de la empresa evaluó que 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.

3.10.1 ACTIVOS 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:

1. 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.
2. 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 reviso 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 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 las concesionarias, 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”.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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 de 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 que se han generado por el registro de aporte de infraestructura que Puerto San Antonio recepcionará al término de las concesiones, amortizados en 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 años 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 propiedad, planta y equipo una vez finalice su etapa de construcción.

Además, se registran aquellos proyectos tecnológicos, que una vez finalizados, formaran 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.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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.

	31/12/2024	31/12/2023
Dólar estadounidense	996,46	877,12

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:

	31/12/2024	31/12/2023
Unidad de Fomento	38.416,69	36.789,36

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:

1. **Flujos de efectivo:** Entradas y salidas de efectivo o de otros medios equivalentes, entendiendo por estos las inversiones a plazo inferior a tres meses de gran liquidez y bajo riesgo de alteraciones en su valor.
2. **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.
3. **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.
4. 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 RECLASIFICACIONES

Para efectos comparativos se efectuaron reclasificaciones desde el rubro Propiedad, Planta y Equipos (Obras en ejecución) al rubro Otros Activos No Financieros no corrientes, de los proyectos tecnológicos que desarrolla la empresa reflejados en la Nota 6.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

3.23 CAMBIOS EN LAS NORMAS INTERNACIONALES DE INFORMACIÓN FINANCIERA (NIIF)

3.23.1 Las siguientes Enmiendas a NIIF han sido adoptadas en estos estados financieros

ENMIENDAS A NIIF	FECHA DE APLICACIÓN OBLIGATORIA
"Presentación de estados financieros" (Enmienda a la NIC 1). Sobre clasificación de pasivos. Esta enmienda, aclara que los pasivos se clasifican como corrientes o no corrientes dependiendo de los derechos que existan al cierre del período de reporte. La clasificación no se ve afectada por las expectativas de la entidad o los eventos posteriores a la fecha del informe (por ejemplo, la recepción de una renuncia o un incumplimiento del pacto). La enmienda también aclara lo que significa la NIC 1 cuando se refiere a la "liquidación" de un pasivo. La enmienda deberá aplicarse retrospectivamente de acuerdo con NIC 8. **Emisión: Julio 2020**	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2024.
Pasivos no corrientes con covenants (enmienda a NIC 1) la enmienda tiene como objetivo mejorar la información que una entidad entrega cuando los plazos de pago de sus pasivos pueden ser diferidos dependiendo del cumplimiento de covenants dentro de los doce meses posteriores a la fecha de emisión de los estados financieros. **Emisión: Octubre 2022**	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2024.
Ventas con Arrendamiento posterior (enmienda a NIIF 16). esta enmienda explica como una entidad debe reconocer los derechos por uso del activo y como las ganancias o pérdidas producto de la venta y arrendamiento posterior deben ser reconocidas en los estados financieros. **Emisión: Septiembre 2022**	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2024.
Estado de flujos de efectivo e Instrumentos Financieros: Información a Revelar (enmiendas a la NIC 7 y a la NIIF 7) sobre acuerdos de financiamiento de proveedores. Publicada en mayo de 2023, estas enmiendas requieren revelaciones para mejorar la transparencia de los acuerdos financieros de los proveedores y sus efectos sobre los pasivos, los flujos de efectivo y la exposición al riesgo de liquidez de una empresa. **Emisión: Mayo 2023**	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2024.

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.

3.23.1 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), 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.
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.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

ENMIENDAS A NIIF	FECHA DE APLICACIÓN OBLIGATORIA
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.
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

ENMIENDAS A NIIF	FECHA DE APLICACIÓN OBLIGATORIA
Modificaciones a la NIIF 9 Instrumentos financieros • 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: • designe un volumen variable de transacciones de electricidad previstas como la partida cubierta si se cumplen los criterios especificados; y • 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.	Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2026. Se permite la aplicación anticipada.

La Administración no ha efectuado una evaluación formal de estas nuevas NIIF ni modificaciones, sin embargo, no se espera que estos pronunciamientos contables emitidos, vigentes y no vigentes, tengan un impacto significativo sobre los estados financieros de la empresa.

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.
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.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

4. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

El efectivo y equivalentes al efectivo está compuesto de acuerdo con el siguiente detalle:

	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Saldos en bancos	692.777	638.805
Depósitos a plazo	8.763.269	10.514.234
Totales	**9.456.046**	**11.153.039**

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.

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:

BANCOS	31/12/2024 M$			31/12/2023 M$		
	CAPITAL INICIAL	INTERÉS DEVENGADO	CAPITAL FINAL	CAPITAL INICIAL	INTERÉS DEVENGADO	CAPITAL FINAL
Banco de Crédito e Inversiones	2.802.000	411	2.802.411	2.940.000	1.313	2.941.313
Banco de Chile	-	-	-	404.800	180	404.980
Banco Estado	2.802.000	406	2.802.406	1.363.200	3.653	1.366.853
Banco Santander	934.000	131	934.131	2.642.000	7.081	2.649.081
Banco Security	2.224.000	321	2.224.321	3.150.000	2.006	3.152.006
Totales	**8.762.000**	**1.269**	**8.763.269**	**10.500.000**	**14.233**	**10.514.234**

La composición del efectivo y equivalentes al efectivo por monedas se detalla a continuación

	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Efectivo y equivalentes al efectivo en $	9.452.562	11.149.972
Efectivo y equivalentes al efectivo en US$	3.484	3.067
Totales	**9.456.046**	**11.153.039**

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

5. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES

El detalle del rubro Otros activos financieros corriente y no corriente es el siguiente:

CORRIENTES	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Canon mínimo Concesionarios	7.413.463	6.539.844
Totales	**7.413.463**	**6.539.844**

NO CORRIENTES	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Canon mínimo Concesionarios	35.499.254	31.407.525
Totales	**35.499.254**	**31.407.525**

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 2024, los valores han sido descontados a una tasa del 5,58% al 31 de Diciembre de 2024 y de 5,35% para el 31 de diciembre de 2023 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 2024 y 2023 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	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Seguros pagados por anticipado (*)	1.387.013	790.483
Otros gastos pagados por anticipado (**)	5.082.296	49.348
Costos de concesión	21.346	21.346
Totales	**6.490.655**	**861.177**

(*) Corresponde principalmente a la póliza por bienes portuarios, desde el 31/08/2024, cuya vigencia es de 18 meses con amortización lineal, hasta el 28/02/2026, por un monto de 75.502,17 UF.
(**) Corresponde al pago anticipado a la Inmobiliaria los Laureles por la compra del terreno del Proyecto Antepuerto San Antonio Transitorio - ASAT-, cuya propiedad se entenderá traspasada una vez ocurra la inscripción en el Conservador de Bines Raíces de San Antonio, conforme se establece en el respectivo contrato, lo que se refleja en nota 11, por un monto de M$5.040.000.

NO CORRIENTES	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Costo de concesión Panul	85.385	106.731
Proyecto Puerto Exterior (1)	41.170.742	34.919.433
Proyectos Sistemas en Proceso (2)	1.178.299	296.328
Totales	**42.434.426**	**35.322.492**

(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 por la ejecución del Proyecto.
En el año presupuestario 2024, Puerto San Antonio para el proyecto PE San Antonio en su etapa de factibilidad, tiene vigente en el SNI 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, dentro de los principales podemos mencionar, Sistema Financiero Contable, Port Community System (PCS).

En el periodo 2024, para una mejor entrega de información, se generó una cuenta específica para su registro, efectuando para efectos comparativos la reexpresión respectiva con el periodo 2023, según se indica en el siguiente cuadro:

	01/01/2023 31/12/2023 M$	RECLASIFICACIONES	01/01/2023 31/12/2023 M$
Propiedad, planta y equipo, neto	336.698.304	(296.328)	336.401.976
Otros activos no finacieros, no corrientes	35.026.164	296.328	35.322.492
Totales	**371.724.468**	**-**	**371.724.468**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Deudores por servicios operacionales (1)	3.281.422	3.330.847
Deudores por concesiones portuarias (2)	5.875.917	5.447.760
Estimacion deudores Incobrables (3)	(183.152)	-
Deudores varios	31.227	36.010
Totales	**9.005.414**	**8.814.617**

(1) Los principales deudores por servicios operacionales de la Empresa son: Somarco Ltda., Maersk Chile S.A, MSC Chile S.A. P/C MSC Ginebra S.A., Agencias Universales S.A., Ocean Network Express (Chile) SpA, Hapag-Lloyd Chile Spa, Ian Taylor y Cía. S.A., entre otras.

(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) Se estiman límites de exposición al riesgo que buscan proteger el patrimonio de la empresa estableciendo un monto máximo permitido para la cartera en deuda

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 bruto se detalla a continuación:

VALOR NETO	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Deudores no vencidos	8.111.177	8.644.941
Deudores 31 a 60 días de vencidos	873.060	6.377
Deudores 61 a 90 días de vencidos	4.692	4.796
Deudores sobre 91 días de vencidos (1)	199.637	158.503
Estimacion deudores Incobrables	(183.152)	-
Totales	**9.005.414**	**8.814.617**

(1) El saldo de este monto son principalmente deudores por tarifas asociadas a los estacionamientos en el Sector Sur por cobros asociados al Nodo Logístico y arriendo de planta y ducto a Terquim en sector Molo Sur.

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 2024 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 y oficio N°255 de 31 de julio de 2024, en el que participa un representante elegido por los trabajadores, quien a la fecha es César Norambuena Urbina. El directorio designado es representado por las siguientes personas:

DIRECTORES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024	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 2024 existe una provisión ascendente a M$61.944.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

A continuación, se detallan las retribuciones del Directorio por los años 2024 y 2023:

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024	CARGO	DIETA M$	PARTICIPACIÓN M$	TOTAL M$
Sally Bendersky Schachner	(Ex Presidenta)	-	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**

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023	CARGO	DIETA M$	PARTICIPACIÓN M$	TOTAL M$
Eduardo Abedrapo Bustos	Presidente	6.134	-	6.134
Renato Silva Becerra	Vicepresidente	12.105	8.211	20.316
Alexis Michea Acevedo	Director	12.105	8.211	20.316
Ana María Montoya Squif	Directora	12.105	8.211	20.316
Verónica Bilbao Solar	Directora	12.105	8.211	20.316
Sally Bendersky Schachner	(Ex Presidenta)	18.076	16.421	34.497
Raimundo Cruzat Correa	(Ex Presidente)	-	8.211	8.211
Mónica Ríos Brehm	(Ex Vicepresidenta)	-	4.105	4.105
Ignacio Ossandón Irarrázabal	Director	-	4.105	4.105
Raquel Galarza Ossa	Directora	-	4.105	4.105
Matías Purcell Echeverría	Director	-	4.105	4.105
Total		72.630	73.896	146.526

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 2024, 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 Urzua Álvarez	Gerente de Planificación y desarrollo
Daniel Ruz Araneda	Gerente de Puerto Exterior
María Cánaves Martínez	Gerente de Gestión y Desarrollo de Personas
Cristian Puga Parraguéz	Gerente de Sostenibilidad y Asuntos Públicos
Pablo Suckel Ayala	Fiscal

Las remuneraciones recibidas por el personal clave de la Empresa ascienden a M$1.047.535 para el periodo finalizado al 31 de diciembre de 2024, las cuales incluyen remuneraciones variables por M$46.438. Las remuneraciones recibidas por el ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2023 ascendieron a M$1.000.242, las cuales incluyen remuneraciones variables por M$61.312.

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.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

f) Otra información

La distribución del personal de la Empresa es la siguiente:

NOMBRE	31/12/2024 NÚMERO DE PERSONAS	31/12/2023 NÚMERO DE PERSONAS
Gerentes y Ejecutivos	18	12
Profesionales y Técnicos	61	53
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:

	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Clases de Activos Intangibles, Neto	-	-
Programas infomáticos, Neto	37.990	46.501
Trabajadores	2	2
Total Activos Intangibles, Neto	**37.990**	**46.501**
Clases de Activos Intangibles, Bruto	-	-
Programas infomáticos, Bruto	120.977	111.354
Total Activos Intangibles, Bruto	**120.977**	**111.354**
Clases de Amortización Acumulada y Deterioro de Valor, Activos Intangibles	-	-
Amortización Acumulada y Deterioro de Valor, Programas informáticos	(82.987)	(64.853)
Total Amortización Acumulada y Deterioro de Valor, Activos Intangibles	**(82.987)**	**(64.853)**

El detalle de los intangibles por clase de vidas útiles es el siguiente:

	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Clases de Activos Intangibles, Neto	-	-
Activos Intangibles de Vida Finita, Neto	37.990	46.501
Total Clases de Activos Intangibles, Neto	**37.990**	**46.501**

En los estados financieros al 31 de diciembre de 2024 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 01/01/2024	46.501	46.501
Adiciones	9.622	9.622
Amortización	(18.133)	(18.133)
Deterioro	-	-
Saldo final 31/12/2024	**37.990**	**37.990**
Saldo inicial 01/01/2023	64.062	64.062
Adiciones	-	-
Amortización	(17.561)	(17.561)
Deterioro	-	-
Saldo final 31/12/2023	**46.501**	**46.501**

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

10. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPOS, NETO

A continuación, se presenta el detalle de los saldos del rubro:

ACTIVOS	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Clases de Propiedades, Planta y Equipo, Neto		
Construcción en Curso, Neto	8.515.303	3.525.782
Terrenos, Neto	81.865.571	81.865.571
Edificios, Neto	4.526.841	4.617.663
Planta y Equipo, Neto	28.965	30.144
Equipamiento de TI, Neto	64.947	88.549
Obras de Infraest. y Const. Portuarias, Neto	237.245.147	246.056.633
Vehículos de Motor, Neto	117.029	34.440
Otras Propiedades, Planta y Equipo, Neto	161.521	183.194
Total Clases de Propiedades, Planta y Equipo, Neto	**332.525.324**	**336.401.976**
Clases de Propiedades, Planta y Equipo, Bruto		
Construcción en Curso, Bruto	8.515.303	3.525.782
Terrenos, Bruto	81.865.571	81.865.571
Edificios, Bruto	5.202.480	5.202.520
Planta y Equipo, Bruto	233.785	233.786
Equipamiento de TI, Bruto	283.868	278.434
Obras de Infraest. y Const. Portuarias, Bruto	332.996.212	332.923.488
Vehículos de Motor, Bruto	188.051	101.086
Otras Propiedades, Planta y Equipo, Bruto	1.032.022	992.223
Total Clases de Propiedades, Planta y Equipo, Bruto	**430.317.292**	**425.122.890**

ACTIVOS	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Propiedades, Planta y Equipo		
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Edificios	(675.638)	(584.857)
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Planta y Equipo	(204.821)	(203.642)
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Equipamiento de TI	(218.920)	(189.885)
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Obras de Infraest. y Const. Portuarias	(95.751.065)	(86.866.855)
Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Vehículos de Motor	(71.023)	(66.646)
Otras Propiedades, Planta y Equipo	(870.502)	(809.029)
Total Depreciación Acumulada y Deterioro de Valor, Propiedades, Planta y Equipo	**(97.791.968)**	**(88.720.914)**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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 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**

b) Por el año terminado al 31 de diciembre de 2023.

	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	**3.713.297**	**81.852.207**	**3.903.454**	**31.322**	**67.962**	**72.840.352**	**56.842.870**	**1.207.141**	**121.523.413**	**38.019**	**190.719**	**342.210.756**
Adiciones	3.985.873	13.364	804.429	-	58.600	2.612.516	-	-	-	-	98.924	7.573.706
Retiros (Castigo)	(151.203)	-	-	-	(397)	(202)	-	-	-	-	(155)	(151.957)
Gastos por Depreciación		-	(90.220)	(1.178)	(37.616)	(2.029.228)	(1.901.307)	(61.209)	(4.977.713)	(3.579)	(106.294)	(9.208.344)
Gastos por Deterioro		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros Incrementos (Decrementos)	(4.022.185)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4.022.185)
Saldo Final, Neto	**3.525.782**	**81.865.571**	**4.617.663**	**30.144**	**88.549**	**73.423.438**	**54.941.563**	**1.145.932**	**116.545.700**	**34.440**	**183.194**	**336.401.976**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

10. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPOS, NETO

Empresa Portuaria San Antonio ha definido las siguientes unidades generadoras de efectivo:

- Concesiones: (Puerto Panul, DP World, STI, QC Policarpo Toro)
- 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 se registra un activo correspondiente a un contrato de arrendamiento de área e infraestructura habilitante para el Antepuerto Transitorio San Antonio, el cual fue suscrito 25 de julio de 2022 por un monto total de UF 36.279,72, el cual se amortizará por un periodo de 36 meses, plazo establecido en el contrato.

A continuación, se presenta el detalle de los saldos:

	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Activo por Derecho de Uso, Bruto	1.219.899	1.202.400
Amortización del Periodo	(406.634)	(297.901)
Amortización acumulada al inicio del periodo	(595.186)	(297.285)
Activo por Derecho de Uso, Neto	**218.079**	**607.214**

Los montos registrados corresponden al valor actual de la obligación total, descontados a una tasa del 5,5% anual al 31 de diciembre de 2024 menos la amortización correspondiente a cada periodo. Su contraparte se registra en el pasivo al inicio por los mismos montos y estos están 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 autorizo 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 se firmó contrato de compraventa por un monto de 239.639,7 UF, cuya propiedad se entenderá traspasada una vez ocurra la inscripción en Conservador de Bienes Raíces de San Antonio, conforme se establece en el respectivo contrato. Dentro del año en curso se pagó la primera cuota por un monto de M$5.040.916, según se indica en nota N°6.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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	
	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Deudores incobrables	-	-	119.049	-
Provisión bonos	258.750	218.692	-	-
Provisión vacaciones	276.398	246.325	-	-
Ingresos diferidos de concesión	123.916.426	3.418.174	-	-
Propiedad, planta y equipos, neto	-	-	(56.277.413)	(67.013.924)
Propiedad, planta y equipos, por aporte de infraestructura	-	-	-	-
Activo por derecho de uso	-	-	-	-
Otros eventos	-	380.978	-	-
Gastos diferidos concesión	-	-	(69.374)	(83.250)
Diferidos aportes concesionarios	410.193	113.318.188	-	-
Pasivo financiero	6.840	20.746	-	-
Subtotal	**124.868.607**	**117.603.103**	**(56.227.738)**	**(67.097.174)**
Reclasificación Pasivos por impuestos diferidos				
Propiedad, planta y equipos, neto	-	-	-	-
Propiedad, planta y equipos, por aporte de infraestructura	-	-	-	-
Reclasificación Pasivos	(56.227.738)	(67.097.174)	56.227.738	67.097.174
Total Neto	**68.640.869**	**50.505.929**	**-**	**-**

13. IMPUESTOS A LAS GANANCIAS

Al 31 de diciembre de 2024 la Empresa determinó una Renta líquida imponible de M$40.450.603 y M$32.860.162 al 31 de diciembre de 2023.

a) El detalle de los Activos y Pasivos por impuestos corrientes y otros impuestos por pagar es el siguiente:

	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Pagos provisionales mensuales	9.821.693	8.448.222
Crédito por gastos de capacitación	20.000	23.585
Impuesto a la renta de primera categoría e impuesto único	(10.110.509)	(8.212.899)
Impuesto renta D.L. 2398	(16.171.038)	(13.134.862)
Totales Impuesto a la renta por pagar	**(16.439.854)**	**(12.875.954)**
IVA por pagar	(182.215)	(6.264)
Otros impuestos por pagar	(712.856)	(613.733)
Totales otros impuestos por pagar	**(895.071)**	**(619.997)**
Totales pasivos por impuestos corrientes	**(17.334.925)**	**(13.495.951)**

b) Conciliación tasa efectiva de impuestos

A continuación, presentamos la conciliación de la tasa efectiva de impuestos a la renta:

	31/12/2024		31/12/2023	
	M$	%	M$	%
Gasto teórico por impuesto a las ganancias (Utilidad antes de impuesto por tasa legal)	(15.313.717)	65,0	(20.039.119)	65,0
Efecto impositivo por corrección monetaria de Patrimonio	7.681.842	(34,6)	8.300.770	(38,7)
Efecto impositivo por otras diferencias permanentes y ajustes	(526.077)	2,2	(193.215)	0,6
(Gasto) contable y tasa efectiva de impuesto a las ganancias	**(8.157.952)**	**32,6**	**(11.931.564)**	**26,9**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

c) La siguiente es la composición del resultado por Impuesto a las ganancias:

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$
Resultado por impuestos corriente	(26.292.892)	(21.359.106)
Resultados por impuestos diferidos	10.504.081	10.882.959
Resultados por impuestos diferidos por Aportes de Infraestructura	7.630.859	(1.455.417)
Gasto por impuesto a las ganancias	**(8.157.952)**	**(11.931.564)**

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:

	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Proveedores de operación (1)	523.384	491.368
Personal	95.003	61.620
Totales	**618.387**	**552.988**

(1) Los principales proveedores que conforman el rubro Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar de la Empresa son: Esval S.A. y Central Restaurantes Aramark, entre otros.

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:

CORRIENTE	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Provisión por bono ejecutivos (1)	79.463	67.259
Provisión por bono Directores (2)	74.293	73.977
Provisión por bono trabajadores (3)	244.322	195.213
Provisión por vacaciones	425.227	378.961
Totales	**823.305**	**715.410**
Provisión por indemnización años de servicios (4)	30.849	29.542
Totales	**30.849**	**29.542**

(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 establecidas en el 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 establecidas en el 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.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

El siguiente es el detalle de movimiento de las provisiones por beneficios a los empleados al 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre 2023:

	PROVISIÓN BONO EJECUTIVOS M$	PROVISIÓN BONO DIRECTORES M$	PROVISIÓN BONO TRABAJADORES M$	PROVISIÓN VACACIONES M$	TOTAL
Saldo inicial 01/01/2024	67.259	73.977	195.213	378.961	715.410
Incremento (decremento) en prov. Existentes	79.463	78.915	244.322	317.852	720.552
Provisión utilizada	(67.259)	(78.599)	(195.213)	(271.586)	(612.657)
Saldo final 31/12/2024	**79.463**	**74.293**	**244.322**	**425.227**	**823.305**

	PROVISIÓN BONO EJECUTIVOS M$	PROVISIÓN BONO DIRECTORES M$	PROVISIÓN BONO TRABAJADORES M$	PROVISIÓN VACACIONES M$	TOTAL
Saldo inicial 01/01/2023	65.550	69.964	169.278	388.947	693.739
Incremento (decremento) en prov. Existentes	82.453	78.863	195.213	287.491	644.020
Provisión utilizada	(80.744)	(74.850)	(169.278)	(297.477)	(622.349)
Saldo final 31/12/2023	**67.259**	**73.977**	**195.213**	**378.961**	**715.410**

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 96,8% de sus ingresos se encuentran indexados en dólares y un 3,20% 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 2024, 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.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

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 35,93% del total de los ingresos. La siguiente corresponde a ingresos por el uso de aguas abrigadas y representan un 47,54% del total de los ingresos. Los ingresos diferidos de los Concesionarios representan un 13,33%. El 3,2% 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 2024 y 31 de diciembre 2023 las inversiones de acuerdo con su clasificación de riesgo son las siguientes:

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 M$	EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS
Inversiones financieras	8.763.269	-
Personal	95.003	61.620

CLASIFICACIÓN DE RIESGO	EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS
N1+	100%	0%

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023 M$	EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS
Inversiones financieras	10.514.234	-

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 administración y finanzas 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.

	31/12/2024	31/12/2023
Liquidez corriente (veces)	0,90	0,88
Razón ácida (veces)	0,51	0,64

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 producto de la pandemia y la importancia de los servicios prestados, no se está exento de riesgos de que la autoridad pueda tomar medidas regulatorias que afecten algunos de estos servicios, las cuales crean riesgos que son mitigados con la diversificación y el tamaño relativo de los servicios que se prestan, reduciendo en parte las consecuencias de una eventual regulación, el riesgo agregado de la operación, de sus flujos, de la creación de valor y de su aporte a la comunidad.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

17. PASIVOS FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES

En este rubro se registra el pasivo corriente y no corriente correspondiente al Contrato de arrendamiento de área e infraestructura habilitante para el Antepuerto Transitorio San Antonio, el cual fue suscrito en julio de 2022 por un monto total de UF 36.279,72, el cual se amortizará por un periodo de 36 meses, plazo establecido en el contrato.

Con fecha 30 de diciembre se firmó contrato de compraventa por un monto de 239.639,7 UF, cuya propiedad se entenderá traspasada una vez ocurra la inscripción en Conservador de Bienes Raíces de San Antonio, conforme se establece en el respectivo contrato.

A continuación, se presenta el detalle de los saldos:

CORRIENTE	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Contrato arrendamiento ASAT	228.603	420.254
Totales	**228.603**	**420.254**

CORRIENTE	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Contrato Arrendamiento ASAT	-	218.878
Totales	**-**	**218.878**

Los montos registrados corresponden al valor actual de la obligación total, descontados a una tasa del 5,5% anual al 31 de diciembre de 2024. Su contraparte se registra en el activo al inicio por los mismos montos y estos están señalados en la Nota 11.

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:

CORRIENTE	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Aporte de infraestructura STI (1)	49.172.198	41.522.443
Aporte de infraestructura DP World (1)	81.793.967	69.347.926
Aporte de infraestructura Puerto Panul (1)	1.021.358	960.788
Totales	**131.987.523**	**111.831.157**

(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 5,58% al 31 de diciembre de 2024 y 5,35% anual al 31 de diciembre de 2023.

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:

CORRIENTE	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Ingresos anticipados varios (1)	631.066	586.120
Ingresos anticipados concesión Panul	144.755	144.755
Ingresos anticipados concesión DP World	548.775	548.775
Ingresos diferidos por aportes de infraestructura (3)	8.119.500	8.119.500
Canon mínimo Concesionarios (2)	7.413.464	6.539.844
Totales	**16.857.560**	**15.938.995**

NO CORRIENTE	31/12/2024 M$	31/12/2023 M$
Ingresos anticipados concesión Panul	579.021	723.776
Ingresos anticipados concesión DP World	3.292.649	3.841.423
Ingresos diferidos por aportes de infraestructura (3)	45.968.433	54.385.016
Canon mínimo Concesionarios (2)	35.499.253	31.407.525
Totales	**85.339.356**	**90.357.741**

(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 corto y 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 5,58% al 31 de diciembre de 2024 y 5,35% al 31 de diciembre de 2023, 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 2024 y de diciembre 2023 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 aporte de infraestructura que Puerto San Antonio recepcionará al término de las concesiones. Estos ingresos diferidos son amortizados en el plazo de la concesión de cada contrato.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

19. CONTINGENCIAS Y RESTRICCIONES

19.1 JUICIOS EN QUE ESTÁ INVOLUCRADA LA EMPRESA

Los otros pasivos financieros no corrientes para cada uno de los ejercicios informados se detallan a continuación:

JUICIOS CIVILES

1. TRIBUNAL: PRIMER JUZGADO DE LETRAS DE SAN ANTONIO.

Causa: Causa Rol N° C – 503 – 2016, caratulada "Sociedad Inmobiliaria Ponce e Hijo Limitada con Empresa Portuaria San Antonio".
Origen: Demandante solicita demarcación y cerramiento de inmueble ubicado en el sector norte del recinto portuario.
Etapa procesal: Con fecha 25 de octubre de 2023 se dictó sentencia negando lugar a la demanda en todas sus partes. Demandante dedujo recursos de casación en la forma y apelación, para ante la Corte de Apelaciones de Valparaíso, encontrándose en relación (Libro Civil 3354 – 2023)
Instancia: Segunda.
Cuantía: Indeterminada.
Evaluación de posible resultado: Se estima razonable que la acción sea rechazada.

2. 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.
Instancia: Primera.
Cuantía: Indeterminada.
Evaluación de posible resultado: Se estima razonable que la acción será rechazada también en segunda instancia, en caso de que se deduzca recurso de apelación, por no existir antecedentes que avalen la pretensión.

3. 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: Con fecha 7 de marzo de 2025 se citó a las partes para oír sentencia
Instancia: Primera.
Cuantía: $733.588.890
Evaluación de posible resultado: Se estima razonable que la acción será rechazada, por no existir antecedentes que avalen la pretensión.

4. TRIBUNAL: SEGUNDO JUZGADO DE LETRAS DE SAN ANTONIO.

Causa: Causa ROL: V-129-2023, caratulada Empresa Portuaria San Antonio.
Origen: Manifestación minera solicitada por la empresa que se convirtió en contenciosa pues Alberto Eduardo Núñez Ponce, en representación de Amalthea Mining SpA. (ver causa N°1), solicitó su nulidad.
Etapa procesal: Con fecha 14 de marzo de 2024 el Tribunal rechazó el incidente. Articulista dedujo apelación, que conocerá la I. Corte de Apelaciones de Valparaíso en causa Libro: Civil - 1024 – 2024.
Instancia: Segunda
Cuantía: Indeterminada.
Evaluación de posible resultado: Se estima razonable que la acción será rechazada, por no existir antecedentes que avalen la pretensión.

JUICIOS DEL TRABAJO.

5. 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. Puerto San Antonio 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 Tribual.
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.

6. 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. Puerto San Antonio 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. Puerto San Antonio 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.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

Instancia: Cobranza.
Cuantía: $3,6 millones.
Evaluación de posible resultado: El resultado fue el esperado.

7. 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 Puerto San Antonio, 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 recurso 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.

8. 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. Puerto San Antonio 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 Puerto San Antonio, 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 Puerto San Antonio fue condenada subsidiariamente.

9. 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. Puerto San Antonio 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 recurso 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.

10. 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. Puerto San Antonio 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. Puerto San Antonio 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.

11. 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. Puerto San Antonio 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.
Instancia: Primera.
Cuantía: $13,5 millones
Evaluación de posible resultado: Para Puerto San Antonio se espera que se declare responsabilidad subsidiaria, por el período trabajado en obras en esta empresa.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

12. TRIBUNAL: SEGUNDO JUZGADO DE LETRAS DE SAN ANTONIO.

Causa: "Soto Salvatierra, María Paz con Empresa Portuaria San Antonio", RIT O-46-2024.
Origen: Demandante solicita declaración de improcedencia de despido y pago de prestaciones por $7.397.044, reajustes, intereses y costas.
Etapa procesal: Se citó a las partes a la audiencia preparatoria, para el día 19 de agosto de 2024. En audiencia de juicio de 12 de diciembre de 2024 las partes acordaron poner término al juicio mediante avenimiento que implicó el pago de $6.000.000.
Instancia: Causa terminada.
Cuantía: $7.397.044.
Evaluación de posible resultado: Causa terminada.

CAUSA AMBIENTAL

13. 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. Puerto San Antonio actúa como tercero independiente.
Etapa procesal: El Tribunal fijó como fecha para la vista de la causa el martes 25 de marzo de 2025.
Instancia: Primera.
Cuantía: Indeterminada.
Evaluación de posible resultado: No existen antecedentes técnicos que sustenten la pretensión de los reclamantes.

LIBRE COMPETENCIA.

14. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA.

Causa: NC-533-2024 D
Origen: Solicitud de Informe de la Empresa Portuaria Valparaíso sobre modificación de la forma de cálculo de porcentajes de participación en la carga establecidos para los agentes de naves en el Informe N°20/2021, que permitió la adjudicación del Terminal 2 de Valparaíso. Puerto San Antonio aportó antecedentes para contribuir a mantener la modalidad actual de cálculo, correspondiente a toda la nave y no sólo a la carga agenciada.
Etapa procesal: El Tribunal fijó como fecha para la audiencia pública el 13 de noviembre de 2024.
Instancia: Primera.
Cuantía: Indeterminada.
Evaluación de posible resultado: Se estima que el Tribunal debería mantener la modalidad de cálculo actual.

15. 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.
Puerto San Antonio 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.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

Al cierre del periodo terminado al 31 de diciembre 2024 y del ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023, 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		31-12-24	31-12-23
Puerto San Antonio	STI S.A.	Cliente	Garantías Directas (1)	17.837.452	19.338.508
Puerto San Antonio	Puerto Panul S.A.	Cliente	Garantías Directas (2)	673.771	656.858
Puerto San Antonio	DP World San Antonio S.A.	Cliente	Garantías Directas (3)	3.645.837	3.650.862
Puerto San Antonio	QC Terminales	Cliente	Garantías Directas (4)	398.170	400.476

(1) Corresponde a cuatro boletas de garantía, que respaldan el fiel cumplimiento de contrato de concesión del Molo Sur, por la suma de US$4.967.653,17 cada una con vigencia hasta el 30 de abril de 2025.

(2) Corresponde a cuatro boletas de garantía, que garantizan el fiel cumplimiento de contrato de concesión del Sector Norte, por la suma de US$187.642,27 cada una con vigencia hasta el 31 de marzo de 2025.

(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$940.349,93 cada una con vigencia hasta el 13 de septiembre de 2025, 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 una boleta de garantía, que garantiza el fiel cumplimiento de contrato de concesión por Frente de atraque Sitio 9, por la suma de US$443.555 y con vigencia hasta el 30 de noviembre de 2025.

(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 terminados al 31 de diciembre de 2024 y del ejercicio terminado al 31 de diciembre 2023, la Empresa no mantiene garantía.

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. Con fecha 7 de marzo de 2024, se recibió decreto exento N°45, que establece el monto de traspaso de anticipos y/o utilidades para el año 2024 por la suma de M$5.000.000. Para el periodo 2023 se estableció a través del Decreto exento N°90 que establece el monto de traspaso de anticipos y/o utilidades para el 2023 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.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

La Empresa al 31 de diciembre de 2024 y al 31 de diciembre 2023, 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 periodos informados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se detallan a continuación:

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$
Canon por concesiones portuarias STI	18.860.689	18.133.450
Canon por concesión portuaria DP World	4.643.096	4.124.970
Canon por concesión portuaria Puerto Panul	712.421	615.926
Canon por concesión portuaria QC	336.924	340.423
Reconocimiento de ingresos diferidos concesiones Panul - DP World	693.530	693.530
Reconocimiento de ingresos diferidos aporte de infraestructura	8.416.583	8.416.583
Tarifa uso de puerto	32.481.371	24.341.199
Otras concesiones menores	1.819.878	1.739.705
Otros ingresos	365.412	706.941
Total ingresos ordinarios	**68.329.904**	**59.112.727**

21.2 OTROS INGRESOS, POR NATURALEZA

Los otros ingresos por naturaleza para los periodos informados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se detallan a continuación:

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$
Arriendo de casas	10.800	10.800
Ingresos por intereses penales	64.949	58.429
Ingresos por multas concesion	4.521	-
Venta de bases	9.130	21.670
Otras entradas	8.939	122.858
Ingresos Paseo Bellamar	39.493	45.957
Totales	**137.832**	**259.714**

21.3 GASTOS POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

Los gastos por beneficios a los empleados para los periodos informados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se detallan a continuación:

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$
Sueldo base	(3.647.143)	(3.129.256)
Aportes patronales diversos	(178.743)	(158.642)
Gratificación	(146.935)	(122.975)
Bono ejecutivos	(79.463)	(58.601)
Indemnización años de servicio	(41.907)	(62.455)
Vacaciones personal	(306.509)	(279.961)
Otros bonos pagados	(235.117)	(442.281)
Alimentación del personal	(94.282)	(96.332)
Otros gastos en personal	(206.678)	(143.805)
Totales	**(4.936.777)**	**(4.494.308)**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

21.4 OTROS GASTOS, POR NATURALEZA

Los Otros gastos, por naturaleza para los periodos informados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se detallan a continuación:

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$
Dieta de directorio	(85.186)	(84.735)
Bono de gestión directorio	(62.261)	(77.909)
Otros gastos de directorio	(58.427)	(66.453)
Servicios de Outsourcing contratados	(3.534.524)	(2.575.976)
Mantención y reparaciones, Obras infraestructura, equipos, instalaciones y otras	(522.999)	(692.582)
Primas de seguros	(1.329.424)	(1.184.232)
Servicios básicos (agua, electricidad, teléfono, internet)	(228.095)	(188.167)
Contribuciones	(2.136.692)	(1.984.358)
Patentes	(519.978)	(493.322)
Arriendo edificio, equipos computacionales y maquinarias	(83.856)	(185.794)
Asesorías y estudios	(669.128)	(810.777)
Servicios varios	(381.815)	(270.823)
Gastos de publicidad, difusión, RSE	(749.613)	(562.042)
Pérdida por crédito de impuestos	(128.955)	(82.511)
Otros gastos	(821.532)	(188.944)
Baja de Activos	(45.609)	14.713
Gastos rechazados	(3.364)	(9.333)
Perdida por Deudores Incobrables (1)	(183.152)	-
Totales	**(11.544.611)**	**(9.443.245)**

(1) En el periodo 2024 se realizó una asesoría para poder determinar los factores que ayudaran a realizar una determinación de una provisión de incobrabilidad. Esta información se aplicó a la cartera de clientes vencidos que se tenia a la fecha.

21.5 INGRESOS FINANCIEROS

Los Ingresos Financieros para los periodos informados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se detallan a continuación:

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$
Intereses por inversión (DAP)	1.093.680	1.197.853
Variación tasa de descuento valor residual	1.587.251	7.661.399
Totales	**2.680.931**	**8.859.252**

21.6 GASTOS FINANCIEROS

Los gastos financieros para los periodos informados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se detallan a continuación:

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$
Gastos Financieros	(25.082)	(46.221)
Gasto Variación Tasa Valor Residual Aporte Infraestructura	(6.249.111)	(5.367.206)
Totales	**(6.274.193)**	**(5.413.427)**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
CORRESPONDIENTES A LOS PERIODOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y 2023

21.7 DIFERENCIAS DE CAMBIO

Las Diferencias de cambio para los periodos informados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se detallan a continuación:

	01/01/2024 31/12/2024 M$	01/01/2023 31/12/2023 M$
Correción monetaria Cta Cte USD Bco Santander	420	168
Diferencia de cambio canon concesiones	263.700	175.401
Diferencia de cambio valor residual	(15.494.505)	(8.471.674)
Totales	**(15.230.385)**	**(8.296.105)**

22. HECHOS POSTERIORES

Con fecha 01 de enero de 2025, comenzó la implementación del sistema ERP SAP Business One, como parte de su estrategia de transformación digital y optimización de procesos.

Con fecha 05 de febrero de 2025, se firmó finiquito del contrato de arrendamiento del Antepuerto San Antonio Transitorio- ASAT-, indicado en las notas 11 y nota 17, donde se estableció que con fecha 07 de enero de 2025 se inscribieron bajo propiedad de Puerto San Antonio los inmuebles individualizados. Dándose término al contrato por derecho de uso, efectuando el pago del arriendo por los siete días devengados de ese mes.

Con fecha 17 de febrero de 2025 Puerto Panul S.A. renovó las cuatro boletas de garantías, que garantizan el fiel cumplimiento del contrato del sector Molo Norte, por la suma de US$194.978,71 con vigencia hasta el 31 de marzo de 2026. Indicada en nota 19.2. “Garantías Directas Recibidas”.

La audiencia indicada en nota 19.1.13 del Segundo Tribunal Ambiental, Rol R-467-2024, Causa Ambiental en que está involucrada la empresa, fue suspendida de común acuerdo, fijando el tribunal como nuevo día y hora el jueves 22 de mayo de 2025 a las 10:00 horas.

23. MEDIO AMBIENTE

Al cierre de los periodos 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 73,600.78.

24. HECHOS RELEVANTES

En el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, 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 dicto 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.

2.- Con fecha 28 de noviembre de 2024, por la unanimidad de sus miembros, el Directorio acuerda dar por cumplidas las condiciones acordadas con el concesionario San Antonio Terminal Internacional S.A. para extender el plazo de la concesión hasta el 1 de enero de 2030 y autoriza la modificación del contrato de concesión en este sentido, mediante la suscripción de una escritura pública que dé cuenta de dicha extensión, sin perjuicio de la concurrencia de otras causales de extinción.

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.

ESTADOS FINANCIEROS
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

PUERTO SAN ANTONIO

DECLARACION DE RESPONSABILIDAD

Durante el curso de la 628° sesión ordinaria del Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio, celebrada el día viernes 28 de marzo de 2025, 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 2024 y 2023, 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	
Renato Silva Becerra	Vicepresidente	12.605.179-4	
Verónica Bilbao Solar	Directora	9.973.584-8	
Alejandra Gallegos Montandon	Directora	8.481.258-7	
Paola Tapia Salas	Directora	13.191.081-9	
Ramón Castañeda Ponce	Gerente General	10.485.198-3	

R.U.T. de la Sociedad : **61.960.100-9**

Razón Social : **EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO**

Registro de entidades informantes N° : **41**

Las notas adjuntas 1 a la 24 forman parte integral de los presentes estados financieros.



10

TABLA DE CUMPLIMIENTO NCG 461

TABLA DE CUMPLIMIENTO NCG 461

CATEGORIA	CONTENIDOS			PÁGINA
2. Perfil de la entidad	**2.1**	**Misión, visión, propósito y valores**		**18, 19, 116,**
	2.2	**Información histórica**		**18**
	2.3	**Propiedad**		**26**
		2.3.1	Situación de control	18, 26
		2.3.2	Cambios importantes en la propiedad o control	No aplica
		2.3.3	Identificación de socios o accionistas mayoritarios	18, 16
		2.3.4 i	Descripción de las series de acciones:	No aplica
		2.3.4 ii	Política de dividendos	18, 26
		2.3.4 iii a	Información estadística: Dividendos	18, 26
		2.3.4 iii b	Información estadística: Transacciones en bolsas	No aplica
		2.3.4 iii c	Información estadística: Número de accionistas	26
		2.3.5	Otros Valores	No aplica
3. Gobierno Corporativo	**3.1**	**Marco de gobernanza**		**32, 61, 62, 71**
		3.1.i	Buen funcionamiento gobierno corporativo	61
		3.1.ii	Enfoque de sostenibilidad estratégico	66, 115, 116, 117, 128, 129, 133, 134
		3.1.iii	Detección y prevención de conflictos de interés y otras prácticas	65, 66, 87
		3.1.iv	Identificación y relación con grupos de interés	50, 52, 53, 54, 97, 98, 99, 100, 101,102, 103, 104, 105, 106, 116, 117, 128, 130, 131, 140
		3.1.v	Promoción e innovación de I+D	32
		3.1.vi	Detección y reducción de barreras de diversidad e inclusión	8, 74
		3.1.vii	Preservación de la diversidad a lo largo de la organización	53, 54, 74
		3.1.viii	Organigrama	71

CATEGORIA	CONTENIDOS			PÁGINA
3. Gobierno Corporativo	**3.2**	**Directorio**		**61**
		3.2.i	Identificación de Directorio	61, 63, 64
		3.2.ii	Ingresos de miembros	63, 64, 68
		3.2.iii	Política de contratación de asesorías	67
		3.2.iv	Matriz de habilidades	No disponible
		3.2.v	Inducción	62
		3.2.vi	Reunión con unidades clave	62
		3.2.vii	Información sobre asuntos ambientales y sociales	9, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 128, 140
		3.2.viii	Visitas a terreno	11, 12, 106
		3.2.ix	Evaluación de desempeño	No disponible
		3.2.ix.a	Áreas de perfeccionamiento	62
		3.2.ix.b	Barreras de diversidad	74
		3.2.ix.c	Asesorías independientes para definir mejoras o áreas de perfeccionamiento	65, 66, 67, 136
		3.2.x	Número de reuniones	66
		3.2.xi	Situaciones de crisis	47, 51, 66,
		3.2.xii.a	Acceso a las actas de las sesiones	65
		3.2.xii.b	Minutas de las sesiones	65
		3.2.xii.c	Canal de denuncias	65, 83
		3.2.xii.d	Texto definitivo de cada acta	65
		3.2.xiii.a	Directores, por sexo	69
		3.2.xiii.b	Directores, por nacionalidad y sexo	69
		3.2.xiii.c	Directores, por rango de edad y sexo	69

TABLA DE CUMPLIMIENTO NCG 461

CATEGORIA	CONTENIDOS			PÁGINA
3. Gobierno Corporativo		3.2.xiii.d	Directores, por antigüedad y sexo	69
		3.2.xiii.e	Directores en situación de discapacidad, por sexo	69
		3.2.xiii.f	Brecha salarial del Directorio	No aplica
	3.3	**Comités del Directorio**		**61, 65, 66**
		3.3.i	Descripción de comités	65, 66
		3.3.ii	Integrantes de comités	65, 66
		3.3.iii	Ingresos por comité	65,66
		3.3.iv	Principales actividades	65, 66
		3.3.v	Asesorías	66, 67
		3.3.vi	Reunión con unidades clave	65, 66
		3.3.vii	Reporte al Directorio	65, 66
	3.4	**Ejecutivos principales**		**70**
		3.4.i	Identificación de ejecutivos principales	70
		3.4.ii	Remuneraciones de ejecutivos	70
		3.4.iii	Planes de compensación	70, 90
		3.4.iv	Participación en la propiedad	No aplicable
	3.5	**Adherencia a códigos nacionales o internacionales**		**61, 62, 74, 76**
	3.6	**Gestión de riesgos**		**78, 81**
		3.6.i	Directrices de gestión de riesgos	81
		3.6.ii.a	Riesgos y oportunidades inherentes de la actividad	47, 78, 81
		3.6.ii.b	Riesgos relacionados a la seguridad de información	65, 78, 80, 81
		3.6.ii.c	Riesgos relacionados a la libre competencia	24, 44,78, 80, 81
		3.6.ii.d	Riesgos relacionados a la salud y seguridad	50, 78, 80, 81
		3.6.ii.e	Otros riesgos medioambientales o sociales	78, 80, 81, 98, 117, 118, 133

CATEGORIA	CONTENIDOS			PÁGINA
3. Gobierno Corporativo		3.6.iii	Rol del directorio en monitoreo de riesgos	61, 81
		3.6.iv	Detección de riesgos	78, 80, 81
		3.6.v	Unidad de gestión de riesgos	65, 78, 79, 80, 81
		3.6.vi.	Unidad de auditoría interna	44, 61, 78, 80, 138
		3.6.vii	Código de ética	76, 78, 80, 81
		3.6.viii	Información y capacitación sobre la gestión de riesgos	50, 51, 62, 78, 80, 81
		3.6.ix	Canal de denuncias	77, 83, 113, 138
		3.6.x	Plan de sucesión	
		3.6.xi	Revisión de estructuras salariales	No disponible
		3.6.xii	Revisión de políticas de compensación	70, 90
		3.6.xiii	Modelo de prevención del delito (Ley. 20.393)	62, 74, 83
	3.7	**Relación con los grupos de interés y el público en general**		**96**
		3.7.i	Relaciones con los grupos de interés	97,98, 99, 100, 101,102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 119, 120
		3.7.ii	Procedimiento de mejoramiento en la elaboración y difusión de la información	91, 129
		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**		**18, 25, 34, 37, 115, 117**
	4.2	**Objetivos estratégicos**		**18, 25, 37, 115, 117**
	4.3	**Planes de inversión**		**18, 30, 115, 117**

TABLA DE CUMPLIMIENTO NCG 461

CATEGORIA	CONTENIDOS			PÁGINA
5. Dotación de personal	**5.1**	**Personas**		85
		5.1.1	Número de personas por sexo	88
		5.1.2	Número de personas por nacionalidad	88
		5.1.3	Número de personas por rango de edad	89
		5.1.4	Antigüedad laboral	88
		5.1.5	Número de personas con discapacidad	89
	5.2	**Formalidad laboral**		**90**
	5.3	**Adaptabilidad laboral**		**94**
	5.4	**Equidad salarial por sexo**		**73**
		5.4.1	Política de equidad	73
		5.4.2	Brecha salarial	73, 90
	5.5.	**Acoso laboral y sexual**		**74, 76**
	5.6	**Seguridad laboral**		**50, 92**
	5.7	**Permiso postnatal**		**94**
	5.8	**Capacitación y beneficios**		**86, 139**
		5.8.i	Recursos monetarios para capacitación	87
		5.8.ii	Número de personal capacitado	87
		5.8.iii	Promedio anual de horas de capacitación	87
		5.8.iv	Temas de las capacitaciones	87
		5.8	Beneficios por vínculo laboral	No disponible

CATEGORIA	CONTENIDOS			PÁGINA
6. Modelo de negocios	**6.1**	**Sector industrial**		**18, 37, 41, 42**
		6.1.i	Naturaleza de productos y servicios	18, 22, 23, 24, 37, 38, 40, 46
		6.1.ii	Competencia	No aplica. Esto se explica en página 18.
		6.1.iii	Marco legal	18, 22, 23, 24, 29, 37, 43, 46
		6.1.iv	Entidades reguladoras	18, 22, 23, 24, 43
		6.1.v	Grupos de interés	52, 98, 111, 119, 120
		6.1.vi	Afiliación a gremios	29, 53, 54, 108, 130, 131
	6.2	**Negocios**		**22, 24, 36**
		6.2.i	Principales bienes y servicios	18, 22, 23, 24, 37, 38, 56, 57, 58, 59
		6.2.ii	Canales de venta y distribución	18, 22, 24, 37, 38, 39, 40, 56, 57, 58, 59
		6.2.iii	Proveedores que representan el 10% del total de compras	No Disponible
		6.2.iv	Clientes que representen el 10% del ingreso	22, 23, 24, 37, 38
		6.2.v	Marcas utilizadas	29
		6.2.vi	Patentes de propiedad	29
		6.2.vii	Licencias, franquicias, royalties y/o concesiones de propiedad	18, 22, 23, 24, 37, 38, 56, 57, 58, 59
		6.2.viii	Otros factores relevantes al negocio	22, 23, 24, 37, 55, 56, 57, 58, 59, 115, 122, 123, 127, 129,
	6.3	**Grupos de interés**		
	6.4	**Propiedades e instalaciones**		
	6.5	**Subsidiarias, asociadas e inversiones en otras sociedades**		No aplica
		6.5.1	Subsidiarias y asociadas	No aplica
		6.5.2.i	Inversión en otras sociedades	No aplica

TABLA DE CUMPLIMIENTO NCG 461

CATEGORIA	CONTENIDOS			PÁGINA
7. Gestión de proveedores	**7.1**	**Pago a proveedores**		**82, 140**
		7.1	Política de pago a proveedores	82, 140
		7.1.i	Número de facturas pagadas	82
		7.1.ii	Monto total	No disponible
		7.1.iii	Monto total mora	No aplica
		7.1.iv	Número de proveedores de las facturas pagadas	82
		7.1.v	Acuerdos inscritos Registro de Acuerdos con Plazo Excepcional	No disponible
	7.2	**Evaluación de proveedores**		**82**
8. Indicadores	**8.1**	**Cumplimiento legal y normativo**		83
		8.1.1	En relación con clientes	33, 38, 39,
		8.1.2	En relación con sus trabajadores	74, 94
		8.1.3	Medioambiental	131, 133, 136, 137, 138
		8.1.4	Libre Competencia	44
		8.1.5	Otros	No disponible
	8.2	**Indicadores de sostenibilidad por tipo de industria (SASB)**		Información disponible en CMF.
9. Hechos relevantes o esenciales	Tomar relación de los Hitos de la presente memoria integrada.			8 a 16
	Considerar los Hechos relevantes de los Estados Financieros			176
10. Comentarios de accionistas y del Comité de Directores	Declaración de responsabilidad			177
11. Informes financieros	Estados financieros completos			143 a 177



Cómo contactarnos

En caso de tener alguna inquietud, comentario, solicitud o sugerencia acerca de esta Memoria Integrada, favor contactar a nuestro equipo:

- **Marcelo López**
  Jefe de Sostenibilidad y Relaciones Institucionales
  Email: **mlopezm@puertosanantonio.com**
- **Rodrigo Ogalde Cofré**
  Jefe de Comunicaciones
  Email: **rogalde@puertosanantonio.com**

Del mismo modo, esta Memoria Integrada y las de años anteriores pueden encontrarse en nuestro sitio web: **www.puertosanantonio.com**