



# REPORTE INTEGRADO 2022





PUERTO  
**COQUIMBO**  
*Una puerta de la Región al Mar*



**RAZÓN SOCIAL**  
Empresa Portuaria Coquimbo



**NOMBRE DE FANTASÍA**  
Puerto Coquimbo



**DIRECCIÓN**  
Juan Melgarejo # 676, Coquimbo



**R.U.T.**  
61.946.300-5



**TELÉFONO**  
+56 512 560856  
+56 512 406471

# CONTENIDOS

01

SOBRE ESTE  
REPORTE INTEGRADO

02

SOMOS  
PUERTO COQUIMBO

03

NUESTRAS  
OPERACIONES

04

NUESTRO  
VALOR AGREGADO

05

NUESTROS  
COMPROMISOS  
CIUDAD - PUERTO

06

NUESTRO  
DESEMPEÑO  
FINANCIERO

GRI

ÍNDICE GRI



## 01. SOBRE ESTE REPORTE INTEGRADO

- 1.1 Sobre Nuestro Reporte Integrado
- 1.2 Carta del Directorio

## 02. SOMOS PUERTO COQUIMBO

- 2.1 Identificación de la Empresa
- 2.2 Nuestra Estrategia
- 2.3 Estructura Organizacional
- 2.4 Diversidad en la Organización
- 2.5 Nuestro Gobierno Corporativo

## 03. NUESTRAS OPERACIONES

- 3.1 Servicios de la Empresa
- 3.2 Hechos Históricos y Relevantes
- 3.3 Hitos 2022

## 04. NUESTRO VALOR AGREGADO

- 4.1 Elaboración del Reporte
- 4.2 Análisis de Materialidad
- 4.3 Política de Sostenibilidad
- 4.4 Relacionamiento con Grupos de Interés
- 4.5 Principios y Normas de Conductas
- 4.6 Gestión de Riesgos y Control Interno
- 4.7 Gestión de Capital Humano

## 05. NUESTROS COMPROMISOS CIUDAD - PUERTO

- 5.1 Gestión Social
- 5.2 Gestión Ambiental
- 5.3 Pilares Estratégicos
- 5.4 Desarrollo Armónico

## 06. NUESTRO DESEMPEÑO FINANCIERO

- 6.1 Desempeño Económico y Aporte Económico
- 6.2 Estados Financieros

## GRI. ÍNDICE GRI

01

# SOBRE ESTE REPORTE INTEGRADO

02 SOMOS  
PUERTO COQUIMBO

03 NUESTRAS  
OPERACIONES

04 NUESTRO  
VALOR AGREGADO

05 NUESTROS  
COMPROMISOS  
CIUDAD - PUERTO

06 NUESTRO  
DESEMPEÑO  
FINANCIERO

GRI ÍNDICE GRI

“En 2022 continuamos  
comprometidos por la Ciudad - Puerto”

## 1.1 Sobre Nuestro Reporte Integrado

Empresa Portuaria Coquimbo, en adelante Puerto Coquimbo, por medio del presente Reporte Integrado, presenta los resultados de su gestión en el año 2022, basados en su desempeño económico, social y ambiental en la Ciudad – Puerto de la Región de Coquimbo. En este año la empresa continuó profundizando el compromiso con los grupos de interés, además de asumir desafíos con su equipo de trabajo para responder a las instancias que plantea la industria portuaria en la actualidad.

Es importante destacar que Puerto Coquimbo durante los periodos de evaluación 2017 a 2019, realizó Reportes de Sostenibilidad bajo los lineamientos del estándar internacional Global Reporting Initiative (GRI), sin embargo, desde el año 2020 a la fecha, se definió la elaboración del Reporte Integrado. De esta forma por tercer año consecutivo, Puerto Coquimbo publica un documento con la metodología integrada, instancia liderada por el área de Sostenibilidad y Cumplimiento, quienes han trabajado en este informe, en conformidad con los estándares del Global Reporting Initiative 2021, presentando los temas materiales que fueron validados por el Directorio y los grupos de interés en el proceso de elaboración de la materialidad. El informe incluye antecedentes para dar cuenta de cómo la empresa aporta al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En cada capítulo de este reporte se entrega la contribución de Puerto Coquimbo en los impactos materiales, que fueron identificados con los grupos de interés de la organización, así como también se presenta información sobre los objetivos estratégicos y futuros desafíos, estos alineados con la estrategia organizacional, las buenas prácticas de gobierno corporativo -que

promueve el Sistema de Empresas – SEP- y la generación de valor compartido con los grupos de interés.

Con el fin de mejorar la reportabilidad de la información y la experiencia de lectura de los grupos de interés, se ha elaborado este reporte de la forma más concisa posible, presentando la información que es relevante para dar respuesta al tema material solicitado y que no afecte a la integridad y exhaustividad del ejercicio. Adicionalmente, la consistencia en el uso de estándares de sostenibilidad GRI, que son utilizados por la organización para dar a conocer la información, permitirá hacer comparaciones con otros reportes que se han presentado anualmente, siendo el último publicado en el mes de abril del año 2022, correspondiente al desempeño del año 2021, y el de este periodo siendo el primero documento que utiliza los estándares GRI 2021.

[GRI 1] [GRI 2-3] [GRI 2-4] [GRI 2-5] [GRI 2-6] [GRI 3-2]



¿DÓNDE PODRÉ VISUALIZAR  
EL REPORTE INTEGRADO 2022  
Y LAS VERSIONES ANTERIORES?

@PuertoCoquimbo\_  
www.PuertoCoquimbo.cl

www.linkedin.com/in/PuertoCoquimbo



## EN CASO DE DUDAS, ¿CÓMO NOS CONTACTAMOS?

Cualquier tipo de preguntas, consultas, sugerencias, comentarios o mayor información, sobre nuestro reporte integrado, serán atendidos por:

**Gonzalo Godoy Núñez**, Jefe de Sostenibilidad y Cumplimiento a través del correo electrónico [ggodoy@puertocoquimbo.cl](mailto:ggodoy@puertocoquimbo.cl)

**Francisca López Marambio**, Encargada de Comunicaciones y Asuntos Corporativos a través del correo electrónico [flopez@puertocoquimbo.cl](mailto:flopez@puertocoquimbo.cl)

## 1.2 Carta del Directorio

[GRI 2-22]

Estimados grupos de interés, en nombre del Equipo Directivo de Empresa Portuaria Coquimbo, nos complace presentarles nuestro Reporte Integrado 2022. En el presente documento compartimos nuestra visión de compromiso con la sostenibilidad y cómo estamos trabajando constantemente para vincular nuestra estrategia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Además, queremos destacar cómo nuestra contribución con la Ciudad-Puerto ha sido clave para el crecimiento y desarrollo armónico de nuestra Región de Coquimbo.

**“CONTRIBUIMOS CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE, APORTANDO EN LA INDUSTRIA PORTUARIA NACIONAL, EN ARMONÍA CON NUESTRA CIUDAD - PUERTO Y GRUPOS DE INTERÉS.”**

Uno de nuestros principales enfoques del año 2022 fue el fortalecimiento de las buenas prácticas corporativas. Hemos trabajado arduamente para mejorar nuestra gobernanza, fortaleciendo la transparencia activa y la rendición de cuentas a nuestros grupos de interés. Además, hemos implementado políticas y procesos para promover la ética empresarial, la sostenibilidad, el cumplimiento normativo, la prevención de la corrupción, la gestión del capital humano y el enfoque de género. Lo cual se suscribe al compromiso de este directorio a cumplir de manera irrestricta a lo que establece el Código SEP.

**“EN PUERTO COQUIMBO, LAS BUENAS PRÁCTICAS CORPORATIVAS SON LA BASE PARA LA CREACIÓN DE VALOR CON NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS.”**

En cuanto al desarrollo sostenible, nos hemos enfocado en la identificación y gestión de los impactos ambientales, sociales y económicos de nuestras operaciones. Hemos implementado medidas para calcular nuestra huella de carbono, mejorar el consumo de recursos y gestionar los residuos asimilables a domiciliarios de manera responsable en nuestras dependencias.

Durante el 2022 uno de los hitos más relevantes en nuestro periodo ha sido la actualización de nuestra Planificación Estratégica, guiados por el propósito de impulsar el crecimiento y desarrollo del puerto, no sólo desde la infraestructura y la innovación logística, sino también desde la vinculación con el medio y la comunidad, trabajamos en actualizar nuestra estrategia, acorde a los avances en la industria portuaria, integrando en el corazón de nuestra forma de trabajar a la Ciudad-Puerto, la comunidad, el medio ambiente y el desarrollo sostenible.

Nuestro compromiso con el puerto seguirá profundizándose gracias a nuestra estrategia, la que centramos principalmente en la creación y potenciación de valor compartido desarrollado entre el puerto y la comunidad, con el fin de afianzar los lazos con la ciudad. Además de potenciar la generación de valor económico dentro de la gestión empresarial, pues a partir de este crecimiento se establecerán las bases para aportar

al desarrollo económico y generar beneficios a nuestra Región de Coquimbo.

**“COMPROMETIDOS POR UNA GESTIÓN ECONÓMICAMENTE VIABLE, SOCIALMENTE RESPONSABLE Y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE.”**

Consideramos que las y los profesionales que conforman el equipo de Puerto Coquimbo son de gran valor para el desarrollo de nuestra gestión, por lo que hemos estado entregando seguimiento al desarrollo de personas y aprobado medidas para garantizar un ambiente laboral saludable y seguro, quienes han demostrado ser un elemento esencial e imprescindible para nuestra gestión en materias económicas, ambientales y sociales. Con su profesionalismo, esfuerzo y dedicación han hecho de la empresa una organización sólida, sostenible y responsable en su funcionamiento, puesto que las personas, como parte de un equipo de trabajo, son un elemento fundamental dentro de todo el proceso del crecimiento portuario, desde la estrategia hasta la operación, son ellos quienes, con su talento y trabajo en equipo, explican la calidad y el éxito de nuestro desempeño como Puerto Coquimbo, permitiéndonos alcanzar cada una de nuestras metas y objetivos organizacionales.

**“EN PUERTO COQUIMBO TRABAJAMOS CON PROFESIONALES QUE NOS INSPIRAN CON SU TALENTO Y DEDICACIÓN.”**

Actualmente, los temas relacionados con equidad de género toman cada vez más peso y relevancia al interior de las organizaciones, por ello es fundamental mantenerse a la vanguardia de los cambios, las iniciativas y mejores prácticas disponibles que promuevan la igualdad entre mujeres y hombres, con el fin de mitigar las brechas y barreras por motivos de género, sexo, identidad de género u orientación sexual, las cuales promovemos desde nuestra empresa a la red logística portuaria.

Para lograr esto, se requiere de un compromiso continuo y consecuente por todas y todos los integrantes de nuestra empresa. Integrando la perspectiva de género a nuestro día a día, no sólo en nuestra forma de pensar, sino también en nuestro actuar y en los distintos roles que desempeñamos, por ello trabajamos en fomentar la equidad de género, igualdad de oportunidades, el respeto hacia las diversidades y facilitar la conciliación de la vida laboral, familiar y personal de nuestras colaboradoras y colaboradores de forma transversal en nuestra cultura organizacional, además de potenciar lineamientos estratégicos, tanto en la toma de decisiones, como en las prácticas corporativas.

**“SE HA INTEGRADO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS PROCESOS DE RECLUTAMIENTO, SELECCIÓN Y EN DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN LA EMPRESA.”**

01

02

03

04

05

06

GRI

En relación con nuestra contribución con la Ciudad-Puerto, creemos que es fundamental trabajar de manera conjunta con las comunidades locales para promover el desarrollo sostenible. Por ello, hemos trabajado junto a autoridades regionales y nacionales en diversas instancias de coordinación, teniendo presente el relacionamiento constante con los grupos de interés con el objeto de generar diversas iniciativas para mejorar la calidad de vida de las personas que habitan en nuestra Ciudad-Puerto. Las instancias de coordinación generadas durante el 2022 fueron relevantes para el desarrollo de nuestro rol coordinador, y nos permitió acercar el quehacer del puerto y los desafíos que enfrentamos como único puerto público de la región a la comunidad y grupos de interés. Es así como se mantuvo el desarrollo del Comité de Coordinación de Servicios Públicos, la reactivación del Consejo de Coordinación Ciudad Puerto y el trabajo colaborativo con la Comunidad Logística Portuaria Coquimbo.

**“LLEVAMOS A CABO UNA GESTIÓN EFICIENTE CENTRADA EN LAS PERSONAS Y HABITANTES DE LA CIUDAD – PUERTO.”**

El desarrollo portuario ha sido uno de los principales desafíos que asumió este directorio, y la ejecución de la Obra Obligatoria es relevante para nuestra gestión, contar con un nuevo muelle, permitirá que el Puerto de Coquimbo sea más moderno y competitivo posicionándolo como una pieza clave en la red logística local.

Junto con ello mantenemos la iniciativa de generar un mejoramiento integral de nuestro Borde Costero, el cual contempla la recuperación de espacios públicos y recreacional para vecinos de la comuna y visitantes además de entregar una mejor experiencia en el sector para todos los usuarios del entorno, pero a la vez haciendo de este espacio un sector compatible con la accesibilidad al puerto por medio del proyecto “Corredor Bimodal”.

**“SOMOS UN LÍDER ACTIVO EN LA COORDINACIÓN DE LA RED LOGÍSTICA, EL DESARROLLO Y LA MEJORA CONTINUA DE LA ACCESIBILIDAD DEL PUERTO.”**

Estos proyectos, no podrían desarrollarse sin el Capital Humano de Puerto Coquimbo, por ello esperamos poder seguir contando con sus habilidades y talento en esta navegación hacia el desarrollo sostenible de nuestra Ciudad-Puerto, transformándonos en una puerta de la región al mar. Agradecemos su sólido compromiso con el desarrollo armónico y sostenible de nuestro Puerto durante el año 2022.

**“VELAMOS CONTINUAMENTE POR LAS BUENAS RELACIONES LABORALES EN LA ORGANIZACIÓN, ADEMÁS DE FOMENTAR EL TRABAJO COLABORATIVO, AL INTERIOR DE LA EMPRESA Y CON ACTORES DE NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS.”**

En conclusión, como equipo directivo de Puerto Coquimbo, nos enorgullece enormemente el progreso alcanzado en nuestra gestión hacia la sostenibilidad. Pero no nos detendremos ahí, estamos plenamente comprometidos a seguir impulsando nuestro compromiso con el desarrollo sostenible de la Región de Coquimbo, en beneficio de sus ciudadanos, residentes y visitantes. Continuaremos trabajando incansablemente para alcanzar nuestras metas de sostenibilidad, dar cumplimiento a los lineamientos corporativos y contribuir a la industria portuaria nacional.

**Atentamente,  
Directorio Puerto Coquimbo**

01

02

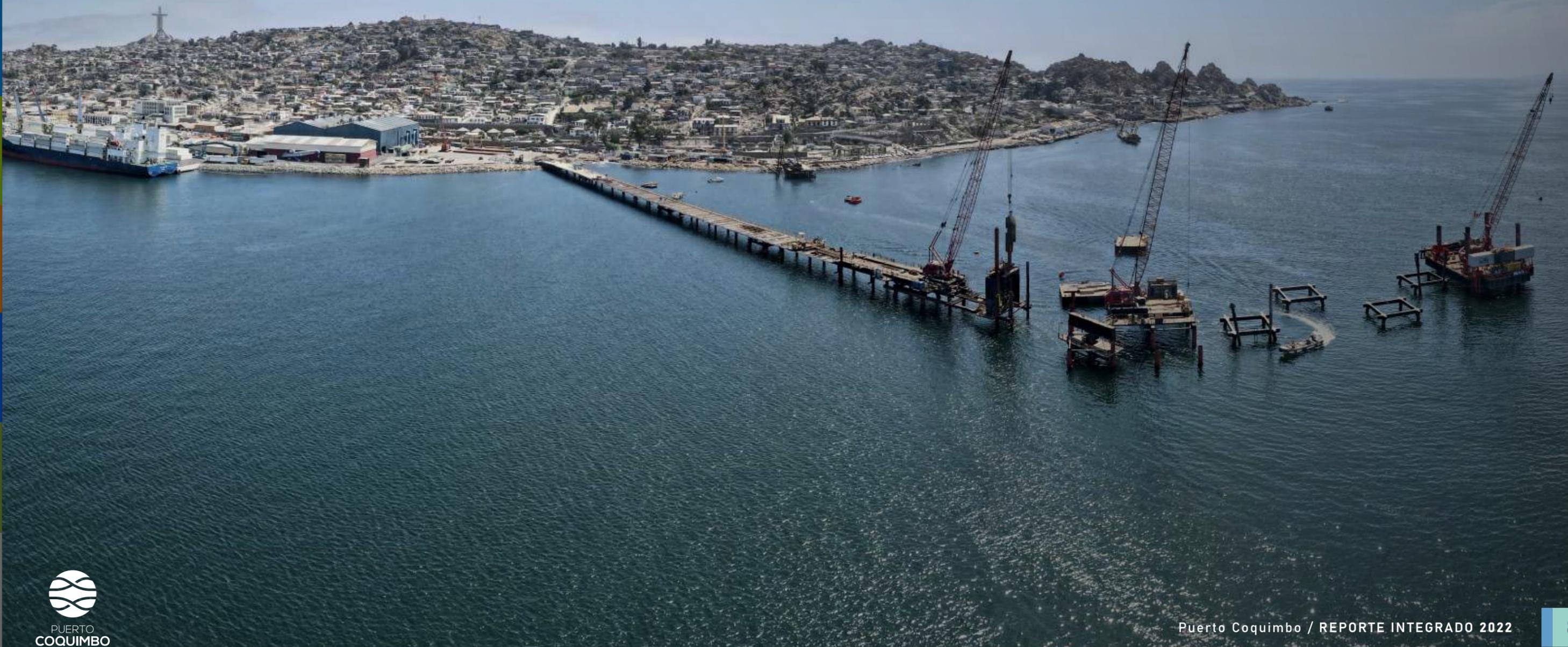
03

04

05

06

GRI



# 02 SOMOS PUERTO COQUIMBO

“Nuestro propósito es ser  
Una puerta de la Región al Mar”

## 2.1 Identificación de la Empresa

[GRI 2-1][GRI 2-2]

Puerto Coquimbo, es una empresa que fue 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, constituyéndose como una Empresa Autónoma del Estado, dotada de patrimonio propio, con autonomía administrativa y financiera, de duración indefinida y relacionada con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Sistema de Empresas - SEP.

**“EMPRESA AUTÓNOMA DEL ESTADO CON PATRIMONIO PROPIO.”**

El inicio de las actividades de Puerto Coquimbo, se remontan desde el 1° de octubre de 1998, fecha en la cual fue publicado en el Diario Oficial el D.S. N° 239 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de fecha 24 de septiembre de 1998, que completó la designación de su primer directorio.

**“NO POSEEMOS FILIALES Y/O PARTICIPACIÓN EN OTRAS SOCIEDADES.”**

Financieramente posee patrimonio propio, rigiéndose en materias presupuestarias por el Art. 11 de la Ley N°18.196, Normas Complementarias de Administración Financiera, Personal y de Incidencia Presupuestaria, publicada en el Diario Oficial N°31.453, de 29 de diciembre de 1982, debiendo además estar sujeta a las normas financieras, contables y tributarias que rigen para las Sociedades Anónimas Abiertas. Sus Estados Financieros deben ser sometidos a auditorías externas y aprobación por parte del Directorio de la organización. Estos aspectos quedan sujetos a la fiscalización de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), inscripción N°55, sin perjuicio que la Contraloría General de la República ejerza su función fiscalizadora.



-  **NOMBRE**  
Empresa Portuaria Coquimbo
-  **NOMBRE DE FANTASÍA**  
Puerto Coquimbo
-  **ROL ÚNICO TRIBUTARIO**  
61.946.300-5
-  **DOMICILIO LEGAL**  
Juan Melgarejo N° 676,  
Coquimbo, Chile.
-  **TELÉFONO**  
+56 512 560856  
+56 512 406471
-  **DIRECCIÓN PÁGINA WEB**  
[www.puertocoquimbo.cl](http://www.puertocoquimbo.cl)
-  **E-MAIL DE CONTACTO**  
[contacto@puertocoquimbo.cl](mailto:contacto@puertocoquimbo.cl)

01

02

03

04

05

06

GRI



**8,4**  
HECTÁREAS HABILITADAS

ZONA DE  
TRANSFERENCIA

01

02

03

04

05

06

GRI



**3,2**  
HECTÁREAS

BORDE COSTERO

EDIFICIO CORPORATIVO

## 2.2 Nuestra Estrategia

[GRI 2-23]

El equipo de Puerto Coquimbo internaliza diariamente la estrategia de la organización en sus actividades laborales, fortaleciendo el desarrollo sostenible.

Considerando los lineamientos de comportamiento ético que son fundamentales en el actuar del equipo de profesionales y directivos que integran la organización, con el objeto de crear valor y representar un factor generador de confianza para los grupos de interés. Así se direcciona la cultura de la empresa hacia la transparencia organizacional, para realizar una gestión de forma objetiva, clara y verificable buscando un impacto social positivo e inclusivo.



### Misión Puerto Coquimbo:

“Asegurar el desarrollo armónico, seguro y sostenible de la red logística, velando por la mejora continua, la modernización de la estructura portuaria y el desarrollo del Borde Costero, realizando una gestión eficiente centrada en las personas y habitantes de la Ciudad - Puerto, generando valor compartido en cada una de nuestras acciones”



### Visión Puerto Coquimbo:

“Ser reconocidos como una puerta de la Región al mar, siendo el único Puerto Estatal y multipropósito de Coquimbo, encargado de asegurar el desarrollo sostenible de la Ciudad - Puerto, manteniéndose a la vanguardia de la innovación logística en la industria marítimo-portuaria para garantizar la calidad de los servicios, y de vida de las personas, apoyando el crecimiento económico, social y urbano ambiental de la región y el país”



### Valores corporativos

**Excelencia en el servicio**, según las proyecciones de demanda y aporte en valor compartido a todos los grupos de interés.

**Respeto a la comunidad**, el medio ambiente, nuestra ciudad y el país.

**Fomento al trabajo colaborativo**, al interior de la empresa y con actores de nuestros grupos de interés.

**Compromiso**, con el desarrollo sostenible del puerto, la ciudad y la Región de Coquimbo.

## 2.2 Objetivos y Roles Estratégicos

[GRI 2-23]

Puerto Coquimbo tiene por objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación del puerto, sus terminales y los otros bienes que administre con miras a mejorar la logística en el eslabón portuario, procurando un trato objetivo y no discriminatorio a los usuarios de sus instalaciones. La explotación eficiente del puerto requiere que la empresa ejerza su rol de Autoridad Portuaria, liderando activamente la coordinación de la red logística y el desarrollo/mejora de la accesibilidad del Puerto.

La sostenibilidad entre el puerto y la ciudad es otro aspecto relevante que se debe desarrollar con énfasis en su entorno urbano y cuidado del medio ambiente. Del mismo modo, debe velar por ejercer una administración eficiente, dando cumplimiento a la normativa y buenas prácticas descritas tanto en el Código SEP, así como también en los instructivos del Ministerio de Hacienda.

Actualmente, el Recinto Portuario de la Empresa Portuaria se compone por un sector concesionado a Terminal Puerto Coquimbo S.A, único terminal portuario de uso público de la región, monooperador y licitado conforme las disposiciones que establece la Ley. Además, posee un área no concesionada, denominado Borde Costero, que alberga casi 500 emprendedores de carácter pesquero, turístico y comercial, asimismo, compartida con el acceso ferroviario al puerto y colindante con el acceso de camiones, que en su último tramo corresponde a terreno de la empresa portuaria, lo que implica responsabilidades para Puerto Coquimbo de administrar estas áreas comunes de acceso a puerto.

### OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Puerto Coquimbo ha definido los siguientes objetivos estratégicos para dar dirección y sentido a las labores que desempeña, integrando en ellos, la sostenibilidad, las buenas prácticas corporativas y la generación de valor compartido:

-  Potenciar el crecimiento y desarrollo portuario, desde su infraestructura hasta la vinculación con el medio y la comunidad.
-  Integrar nuevas tecnologías y avances tecnológicos del sector portuario priorizando la mejora continua de los procesos logísticos desempeñados por Puerto Coquimbo.
-  Crear y potenciar valor compartido, mediante el desarrollo de proyectos y actividades sostenibles, que afiancen el relacionamiento entre la comunidad y el puerto.
-  Promover el bienestar, crecimiento, igualdad de oportunidades y desarrollo continuo de las personas que conforman el equipo de trabajo de Puerto Coquimbo.
-  Garantizar el cumplimiento de los requerimientos, buenas prácticas corporativas y normativas que rigen el funcionamiento de Puerto Coquimbo en todas sus dimensiones.
-  Potenciar la generación de valor económico dentro de la gestión empresarial asegurando un crecimiento económico sostenible para la empresa.

## ROLES DE LA EMPRESA

A continuación, se describen los principales roles específicos de Puerto Coquimbo que se desprenden de la Ley N° 19.542, haciendo referencia a sus artículos, señalados a continuación:



01

Desarrollo del puerto, Art. 4.



03

Coordinación de actores que participan en el puerto Art. 8, a través de instancias como el Comité de Coordinación Ciudad Puerto (Art. 50), Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos, la Comunidad Logística y Portuaria y otros según corresponda.



05

Administración eficiente de la empresa con cumplimiento de varios marcos como: código SEP, instrucciones del Ministerio de Hacienda, leyes y normativa aplicable, con diversos y completos reportes periódicos, mapa de riesgos del negocio y de fraude y auditorías externas. Art. 4, 9, 13, 15, 30, 31, 33 y 50.



02

Control de contrato de concesiones, para otorgar servicios en condiciones no discriminatorias, Art. 14.



04

Relación ciudad puerto, Art. 13 y 50.



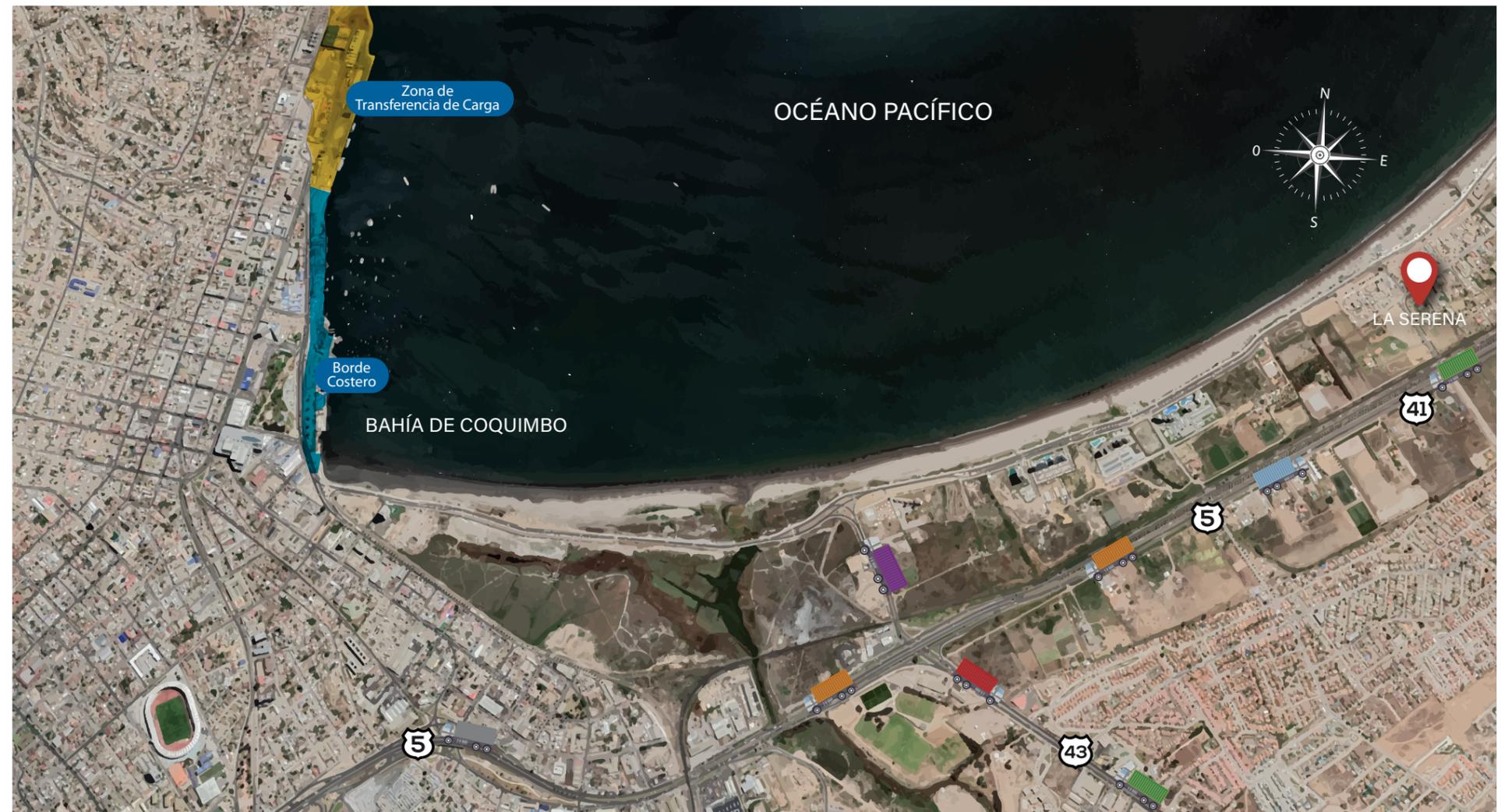
## 2.2 Gestión Responsable de la Cadena de Suministro

[GRI 2-6]

Para identificar los eslabones que componen la cadena de valor de Puerto Coquimbo, se analizó la red logística portuaria, la estrategia de la empresa y sus operaciones enfocadas en la administración del contrato de concesión y en los clientes del borde costero para un uso turístico-comercial. Dentro de la cadena de suministro se consideran los impactos internos y externos de la organización, tanto en su área directa e indirecta, asimismo el relacionamiento que tiene la empresa con sus grupos de interés.

### “Fortalecer el compromiso con el funcionamiento de la Red Logística Portuaria regional”.

-  RUTA 5 CONEXIÓN ENTRE REGIONES
-  RUTA 43 ACCESO PROVINCIA DE LIMARÍ
-  RUTA 41 ACCESO VALLE DEL ELQUI
-  COBRE, HIERRO EXPORTACIÓN
-  FRUTA EXPORTACIÓN
-  CEMENTO IMPORTACIÓN
-  TRIGO IMPORTACIÓN
-  CARGA PROYECTO IMPORTACIÓN
-  NITRATO IMPORTACIÓN
-  VEHÍCULOS/ MAQUINARIAS IMPORTACIÓN

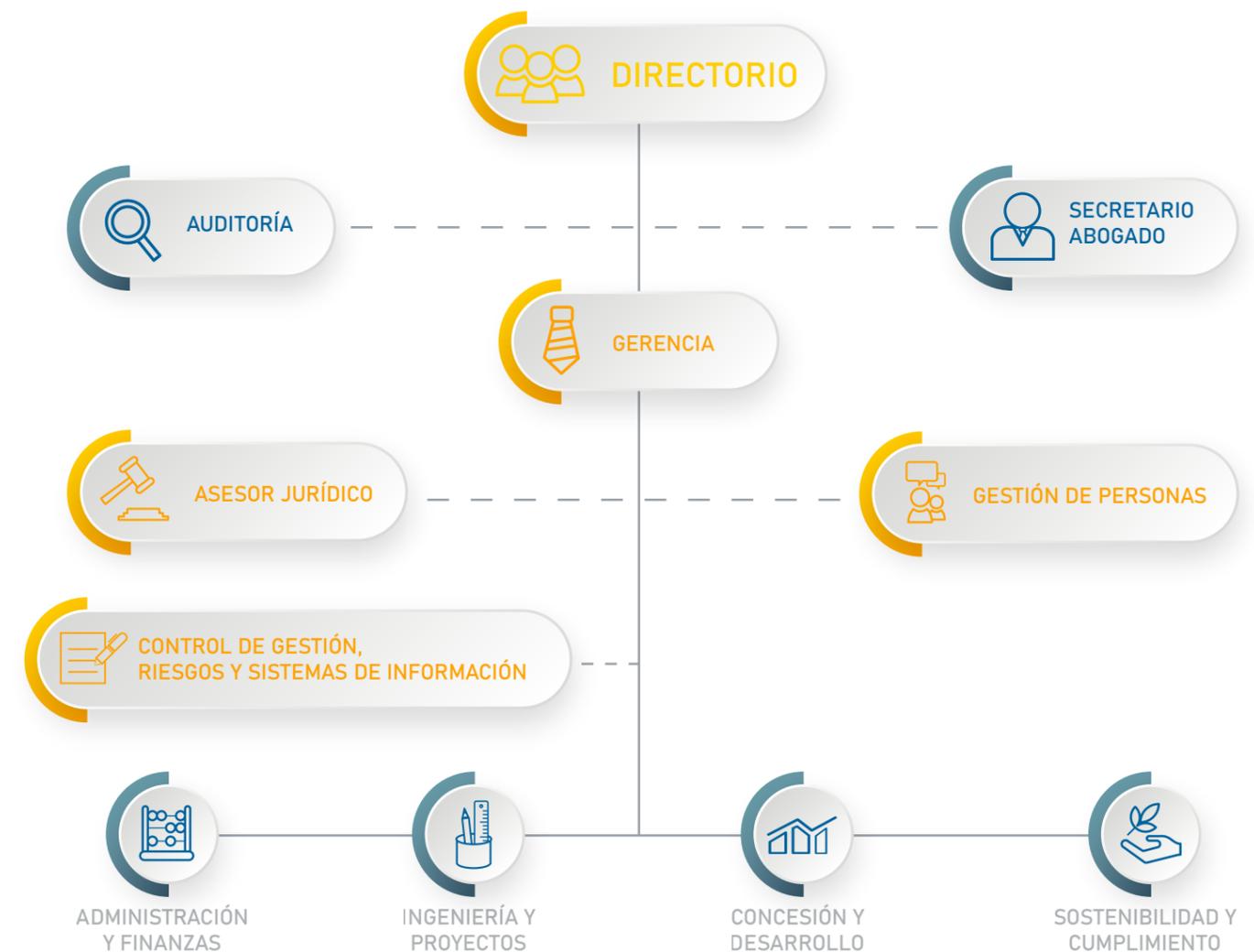


## 2.3 Estructura Organizacional

[GRI 2-6] [GRI 2-7] [GRI 2-8] [GRI 2-9]

Durante el año 2022, Puerto Coquimbo fue liderado por Aldo Signorelli Bonomo, quien asumió como Gerente General el 1 de diciembre de 2019 y presentó su renuncia el 31 de diciembre de 2022, el ejecutivo estuvo encargado de articular la gestión de Puerto Coquimbo, además de dar seguimiento a la estrategia y reportar constantemente al Directorio sobre los avances y desafíos de la administración. Durante el 2022 el Directorio en conjunto con el equipo de trabajo de la organización se distribuyó con la siguiente estructura organizacional:

**En Puerto Coquimbo se integran equipos de trabajo inclusivos y diversos, donde se brinda igualdad de oportunidades y crecimiento profesional.**



# NUESTRO EQUIPO



Aldo Signorelli Bonomo

Daniela Catalán Garrido

## GERENCIA GENERAL



Profesión:  
Ingeniero Civil Electricista

### Aldo Signorelli Bonomo

Ex Gerente General

Como representante legal de Empresa Portuaria Coquimbo y dentro de sus funciones estratégicas se puede desprender planificar, organizar, dirigir y controlar las diversas áreas de Puerto Coquimbo, acorde a la propuesta del directorio y al mandato estratégico, gestionando el desempeño de los colaboradores para lograr el cumplimiento de los objetivos propuestos.

Ingreso a la organización: 01/12/2019 >

Término de contrato: 31/12/2022 ✓

## GERENCIA GENERAL



Profesión:  
Ingeniera Civil Industrial

### Daniela Catalán Garrido

Encargada de Control de Gestión, Riesgos y Sistemas de Información

Encargada de dar seguimiento a la estrategia organizacional, al cumplimiento de Plan Maestro y Calendario Referencial de Inversiones, trazabilidad de acuerdos del Directorio y supervisión del cumplimiento de las metas del Plan de Gestión Anual. Además, como Oficial de Riesgos, dar seguimiento y supervisión a la Gestión Integral de Riesgos y como Oficial de Seguridad de la Información, liderar desarrollos tecnológicos de innovación logística del sistema portuario y ciberseguridad.

Ingreso a la organización: 25/02/2019 >

Tipo de Contrato: Indefinido ✓

# NUESTRO EQUIPO



Rodrigo Monárdez Díaz

Julio Vallejos Yañez

## ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



Profesión:  
Contador Público y Auditor

### Julio Vallejos Yañez

Jefe de Administración y Finanzas

Encargado de planificar y controlar los requerimientos en las áreas de finanzas y administración, con el fin de contribuir al funcionamiento de las actividades de la organización, optimizar recursos asociados y asesorar en la toma de decisiones a las jefaturas en el ámbito de su competencia, liderando los procesos contables y de remuneraciones de la empresa.

Ingreso a la organización: 01/07/2016 >

Tipo de Contrato: Indefinido ✓

## ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



Profesión:  
Contador Auditor

### Rodrigo Monárdez Díaz

Contador

Encargado de ejecutar los procesos contables y financieros, desarrollando estrategias para optimizar los métodos de creación, implementación, seguimiento, control técnico, financiero y administrativo de las actividades del área, acorde a normativas, plazos, y calidad establecida por la organización, con el objetivo de contribuir al logro de la misión y objetivos estratégicos de la Empresa Portuaria Coquimbo.

Ingreso a la organización: 01/12/2020 >

Tipo de Contrato: Indefinido ✓

# NUESTRO EQUIPO



## INGENIERÍA Y PROYECTOS



Profesión:  
Ingeniero Civil

**Ricardo Guita Parada**  
Jefe de Ingeniería y Proyectos

Encargado de liderar, planificar, gestionar, coordinar, desarrollar y controlar las actividades asignadas para la ejecución y desarrollo de proyectos de ingeniería e inversión ligados al desarrollo portuario, en la concesión y borde costero, velando por su cumplimiento en el tiempo establecido y con los costos presupuestados.

Ingreso a la organización: 01/08/2021 >  
Tipo de Contrato: Indefinido ✓

## INGENIERÍA Y PROYECTOS



Profesión:  
Arquitecta

**Hellen Bustillos Morales**  
Arquitecto Urbanista

Encargada de velar por el adecuado funcionamiento y desarrollo de proyectos de ingeniería de diversa envergadura, relacionados con la estrategia empresarial, desarrollo sostenible del espacio del borde costero y conectividad del recinto portuario, generando soluciones en el plano urbanístico e infraestructura adecuadas a las necesidades de la ciudad puerto.

Ingreso a la organización: 22/03/2021 >  
Tipo de Contrato: Indefinido ✓

## INGENIERÍA Y PROYECTOS



Profesión:  
Ingeniera Civil Industrial

**Valentina Vega Azolas**  
Ingeniera de Proyectos de Desarrollo

Encargada de desarrollar, gestionar, implementar, evaluar, controlar costos y analizar proyectos, acorde a los requerimientos estratégicos de la organización, considerando la información relevante de proyectos de inversión, y ser un apoyo al desarrollo del área de Ingeniería y Proyectos.

Ingreso a la organización: 15/11/2022 >  
Tipo de Contrato: Indefinido ✓

# NUESTRO EQUIPO



## CONCESIÓN Y DESARROLLO



Profesión:  
Ingeniero Industrial – Ingeniero  
en Transporte

### Claudio Villalobos Vega

Jefe de Concesión y Desarrollo

Encargado de asegurar el cumplimiento del Contrato de Concesión del Frente de Atraque, entre EPCO y el concesionario del recinto portuario, conforme al marco normativo aplicable, además de administrar, dirigir y controlar el Desarrollo Logístico de la organización, con el debido resguardo de la información que esto requiere.

Ingreso a la organización: 01/04/2022 >

Tipo de Contrato: Indefinido ✓

## CONCESIÓN Y DESARROLLO



Profesión:  
Ingeniera Civil Industrial

### Javiera Correa García

Analista de Concesiones

Encargada de apoyar en las labores de control en el contrato de concesiones, mediante la entrega de soporte en las labores operativas y administrativas del Departamento de Concesión y de la Organización, haciéndose cargo del informe de Auditoría del contrato y del proceso que este implica.

Ingreso a la organización: 01/04/2020 >

Tipo de Contrato: Indefinido ✓

# NUESTRO EQUIPO



## SOSTENIBILIDAD Y CUMPLIMIENTO



**Gonzalo Godoy Núñez**  
Jefe de Sostenibilidad y Cumplimiento

Encargado de liderar, administrar, implementar y coordinar las acciones de Sostenibilidad, Gobierno Corporativo y Cumplimiento en la organización, conforme a roles y objetivos organizacionales, estableciendo buenas prácticas y políticas organizacionales que aseguren el desarrollo sostenible de la empresa.

Ingreso a la organización: 01/03/2018 >  
Tipo de Contrato: Indefinido ✓

## SOSTENIBILIDAD Y CUMPLIMIENTO



**Francisca López Marambio**  
Encargada de Comunicaciones y Asuntos Corporativos

Encargada de dirigir las comunicaciones de la organización y garantizar la presencia efectiva de la empresa en la opinión pública, a través de los diferentes medios, preocupándose de planificar, gestionar e implementar el Plan de Comunicaciones, velando por una adecuada comunicación interna y con los stakeholders.

Ingreso a la organización: 02/11/2016 >  
Tipo de Contrato: Indefinido ✓

# NUESTRO EQUIPO



## SOSTENIBILIDAD Y CUMPLIMIENTO



### María Verónica Rivera

Encargada de Gestión Documental y Coordinación de Actividades Sostenibles

Profesión:  
Profesora de Estado en  
Castellano - Secretaria Ejecutiva

Encargada de participar en la implementación de la estrategia del área de Sostenibilidad y Cumplimiento, mediante la Coordinación de Actividades de Sostenibilidad en los ámbitos Ambiental, Económico y Social, en interacción con el equipo, con clientes y locatarios del Borde Costero, además se encarga de cumplir con las obligaciones que requiere la Gestión Documental Reglamentaria en plazos y forma, a través de la administración de la Plataforma de Gestión Documental.

Ingreso a la organización: 02/03/2015 >

Tipo de Contrato: Indefinido ✓

## SOSTENIBILIDAD Y CUMPLIMIENTO



### David Esquivel Esquivel

Encargado de Mantenimiento y Vinculación con Borde Costero

Profesión:  
Técnico en Administración de  
Empresas Mención Finanzas

Encargado de velar porque la infraestructura y activos de la organización se mantengan en condiciones óptimas para que los colaboradores ejerzan sus funciones, al mismo tiempo asegurar el adecuado mantenimiento de la estructura del Borde Costero y la vinculación entre Empresa Portuaria Coquimbo con los clientes y locatarios que allí se desenvuelven.

Ingreso a la organización: 27/10/2007 >

Tipo de Contrato: Indefinido ✓

## 2.4 Diversidad en la Organización

[GRI 2-6] [GRI 2-7] [GRI 2-8] [GRI 2-21] [GRI 2-30] [GRI 405-1]

En Puerto Coquimbo se integran equipos de trabajo inclusivos y diversos, donde se brinda igualdad de oportunidades y crecimiento profesional. La empresa toma el compromiso constante de promover el bienestar, crecimiento, igualdad de oportunidades y desarrollo continuo de las personas que conforman sus equipos de trabajo.

### ¿Quiénes conforman Puerto Coquimbo?

Las edades de los colaboradores de Puerto Coquimbo representan diversidad durante el año 2022, pues, el mayor porcentaje de personas se encuentran en el rango de 31 a 40 años. Por tanto, al analizar los números se verifica que la organización es una empresa regional importante para la generación de oportunidades laborales para personas de todas las edades.

| DIVERSIDAD EN EL EQUIPO DE TRABAJO | SEXO |   | RANGO ETARIO |         |         |         |         | ANTIGÜEDAD LABORAL |       |       |        |     |
|------------------------------------|------|---|--------------|---------|---------|---------|---------|--------------------|-------|-------|--------|-----|
|                                    | H    | M | <30          | 31 - 40 | 41 - 50 | 51 - 60 | 61 - 70 | <3 años            | 3 - 6 | 6 - 9 | 9 - 12 | 12+ |
| <b>FUNCIÓN</b>                     |      |   |              |         |         |         |         |                    |       |       |        |     |
| <b>ALTA GERENCIA</b>               | 1    | 0 | 0            | 0       | 0       | 1       | 0       | 0                  | 1     | 0     | 0      | 0   |
| <b>JEFATURAS</b>                   | 4    | 0 | 1            | 1       | 0       | 2       | 0       | 2                  | 1     | 1     | 0      | 0   |
| <b>PROFESIONALES</b>               | 1    | 6 | 1            | 6       | 0       | 0       | 0       | 4                  | 1     | 2     | 0      | 0   |
| <b>ADMINISTRATIVOS</b>             | 1    | 0 | 0            | 0       | 0       | 0       | 1       | 0                  | 0     | 0     | 0      | 1   |
| <b>TOTAL</b>                       | 7    | 6 | 2            | 7       | 0       | 3       | 1       | 6                  | 3     | 3     | 0      | 1   |

(\*) No se presentan personas en Situación de Discapacidad dentro del equipo de trabajo de Puerto Coquimbo.

| DIVERSIDAD POR ÁREA DE TRABAJO       | SEXO |   | RANGO ETARIO |         |         |         |         | ANTIGÜEDAD LABORAL |       |       |        |     |
|--------------------------------------|------|---|--------------|---------|---------|---------|---------|--------------------|-------|-------|--------|-----|
|                                      | H    | M | <30          | 31 - 40 | 41 - 50 | 51 - 60 | 61 - 70 | <3 años            | 3 - 6 | 6 - 9 | 9 - 12 | 12+ |
| <b>GERENCIA GENERAL</b>              | 1    | 1 | 0            | 1       | 0       | 1       | 0       | 0                  | 2     | 0     | 0      | 0   |
| <b>ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS</b>     | 2    | 0 | 0            | 2       | 0       | 0       | 0       | 1                  | 0     | 1     | 0      | 0   |
| <b>INGENIERÍA Y PROYECTOS</b>        | 1    | 2 | 1            | 1       | 0       | 1       | 0       | 3                  | 0     | 0     | 0      | 0   |
| <b>CONCESIÓN Y DESARROLLO</b>        | 1    | 1 | 0            | 1       | 0       | 1       | 0       | 2                  | 0     | 0     | 0      | 0   |
| <b>SOSTENIBILIDAD Y CUMPLIMIENTO</b> | 2    | 2 | 1            | 2       | 0       | 0       | 1       | 0                  | 1     | 2     | 0      | 1   |
| <b>TOTAL</b>                         | 7    | 6 | 2            | 7       | 0       | 3       | 1       | 6                  | 3     | 3     | 0      | 1   |

TRABAJADORES SINDICALIZADOS

92 % DEL TOTAL



NACIONALIDAD  
CHILENA

13



100%



Diversidad por nacionalidad

CONTRATOS INDEFINIDOS

MUJERES 46%



HOMBRES 54%



Diversidad por tipo de contrato

Renta Acumulada Año 2022

| Acumulado Año 2022<br>(01 Enero - 31 Diciembre 2022) |           | GÉNERO   |          | CONTRATO   |            | RENTA BRUTA        |                   |                    | RENTA LÍQUIDA            |
|--|-----------|----------|----------|------------|------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------------|
| Cargo  | Número    | Mujeres  | Hombres  | Indefinido | Plazo fijo | Fija 2022          | Variable 2022     | Total 2022         | Total Renta Líquida 2022 |
| Gerente General                                      | 1         | 0        | 1        | 1          | 0          | 82.641.872         | 7.568.898         | 90.210.770         | 67.977.464               |
| Trabajadores   | 12        | 6        | 6        | 12         | 0          | 289.065.442        | 26.822.132        | 315.887.574        | 252.345.484              |
| <b>Total Anual</b>                                   | <b>13</b> | <b>6</b> | <b>7</b> | <b>13</b>  | <b>0</b>   | <b>371.707.314</b> | <b>34.391.030</b> | <b>406.098.344</b> | <b>320.322.948</b>       |

## 2.5 Nuestro Gobierno Corporativo

[GRI 2-9] [GRI 2-10] [GRI 2-11] [GRI 2-12] [GRI 2-13] [GRI 2-15] [GRI 2-18]

La estructura de Gobierno Corporativo de Puerto Coquimbo está conformada por un directorio de cuatro integrantes, tres de estos escogidos por el Sistema de Empresas – SEP y el cuarto integrante elegido, mediante votación democrática, por el equipo de trabajo de Puerto Coquimbo, siendo denominado, representante de los trabajadores en el directorio.

Desde el 01 de enero al 22 mayo de 2022, el exequipo directivo estuvo compuesto por el Sr. Juan Manuel Gutiérrez Philippi, Expresidente, Sr. Mario Bertolino Rendic, Exvicepresidente y la Sra. María Ximena Alzérreca Luna, Exdirectora, quienes cesaron sus funciones, según lo informado mediante oficio por la Dirección Ejecutiva del SEP.

Con fecha 20 de mayo de 2022 y según lo establecido por el SEP, mediante oficio N° 141, se designó como presidente de directorio de Puerto Coquimbo al Sr. Carlos Galleguillos Carvajal, como vicepresidenta y directora de directorio a la Srta. Michell Vargas Sasmay y al Sr. Raúl Carrasco Silván como director, mientras que Francisca López Marambio, es la actual representante de los trabajadores, quien fue escogida democráticamente por el equipo de trabajo de la organización, asumiendo este cargo en noviembre de 2021.

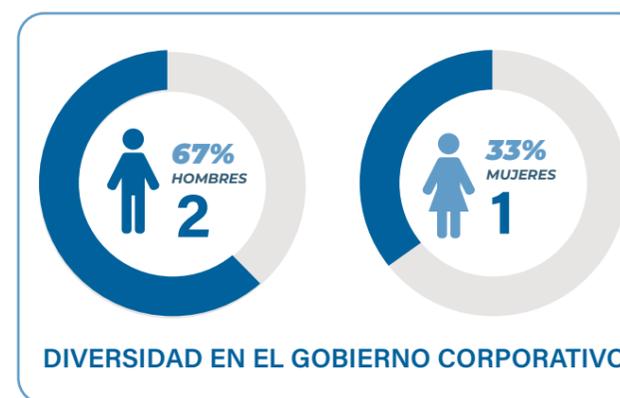
Al finalizar el periodo 2022, posterior a la renuncia del Sr. Carlos Galleguillos Carvajal, asumió desde el 28 de diciembre de 2022, como Presidente de Directorio de Puerto Coquimbo, el Sr. Raúl Saldivar Auger, esto según lo informado en Oficio SEP N° 396, de fecha 19 de diciembre de 2022.

El Directorio es el encargado de disponer políticas y la estrategia organizacional que guiará a cumplir los objetivos de Puerto Coquimbo, considerando los lineamientos de buenas prácticas corporativas establecidas por el Sistema de Empresas - SEP, las normas de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) y los lineamientos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Durante el año 2022, no ha ocurrido ninguna situación donde uno o más directores/as haya/n manifestado un potencial conflicto de interés dentro de la organización. A la vez, no han existido contratos ni operaciones con partes relacionadas que involucren a los ejecutivos de la organización, dando cumplimiento a la normativa legal vigente.

## ENCARGADO DE ESTABLECER POLÍTICAS Y LA ESTRATEGIA ORGANIZACIONAL QUE GUIARÁ A CUMPLIR LOS OBJETIVOS DE PUERTO COQUIMBO.

Sin perjuicio de las evaluaciones o mecanismos que instruya el SEP para medir el funcionamiento del equipo Directivo, el Directorio y Comité, bajo la supervisión de su presidente, realizaron durante el año 2022, una evaluación anual y bien estructurada de su desempeño, determinando brechas y realizando plan de trabajo con las oportunidades de mejora detectadas para que sean subsanadas en un próximo periodo de gestión. La evaluación propuesta por Puerto Coquimbo contuvo las siguientes dimensiones: composición y calidad, entender el negocio (incluidos los riesgos), procesos y procedimientos, supervisión del proceso y preparación de información, supervisión de las funciones de auditoría, y ética y cumplimiento.



| DIRECTORIO                   | SEXO |   | RANGO ETARIO |         |        |         |         | ANTIGÜEDAD LABORAL |       |       |        |     |
|------------------------------|------|---|--------------|---------|--------|---------|---------|--------------------|-------|-------|--------|-----|
|                              | H    | M | <30          | 31 - 40 | 41 -50 | 51 - 60 | 61 - 70 | <3 años            | 3 - 6 | 6 - 9 | 9 - 12 | 12+ |
| <b>ENERO - MAYO 2022</b>     | 2    | 1 | 0            | 0       | 0      | 1       | 2       | 0                  | 3     | 0     | 0      | 0   |
| <b>MAYO - NOVIEMBRE 2022</b> | 2    | 1 | 0            | 1       | 1      | 0       | 1       | 3                  | 0     | 0     | 0      | 0   |
| <b>DICIEMBRE 2022</b>        | 2    | 1 | 0            | 1       | 0      | 0       | 2       | 3                  | 0     | 0     | 0      | 0   |

## 2.5 Nuestro Gobierno Corporativo



**RAÚL SALDÍVAR AUGER**

CARGO: Presidente

RUT: 5.842.069-7

PROFESIÓN: Profesor de  
Estado en Artes

FECHA INICIO:  
28/12/2022

FECHA TÉRMINO:  
01/10/2023



**CARLOS GALLEGUILLOS  
CARVAJAL**

CARGO: Expresidente

RUT: 13.177.657-8

PROFESIÓN: Abogado

FECHA INICIO:  
23/05/2022

FECHA TÉRMINO:  
01/12/2022



**MICHELL VARGAS SASMAY**

CARGO: Vicepresidenta

RUT: 17.019.223-0

PROFESIÓN: Ingeniera  
Comercial

FECHA INICIO:  
23/05/2022

FECHA TÉRMINO:  
01/10/2025



**RAÚL CARRASCO SILVÁN**

CARGO: Director

RUT: 6.505.186-9

PROFESIÓN: Abogado

FECHA INICIO:  
23/05/2022

FECHA TÉRMINO:  
01/10/2025



**FRANCISCA LÓPEZ  
MARAMBIO**

CARGO: Representante de los  
trabajadores

RUT: 17.723.084-7

PROFESIÓN: Periodista, Rela-  
cionadora Pública

FECHA INICIO:  
19/11/2021

FECHA TÉRMINO:  
19/11/2024

**2.5** Los integrantes del directorio designados por el Sistema de Empresas SEP, son quienes conforman el Comité de Riesgos, Auditoría, Sostenibilidad, Seguridad de la Información y Transparencia de Puerto Coquimbo, instancia presidida por el presidente de Directorio de la empresa.

## RIESGOS

El objetivo principal del comité, es contribuir a mantener los negocios de la organización dentro de un perfil controlado de riesgos, recomendando políticas y criterios de mitigación de todos los riesgos a los que se encuentra expuesta la empresa.

## SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN

El comité se hace responsable de definir y establecer lineamientos generales de seguridad, trabajando para minimizar riesgos causados por colaboradores de la empresa.

# COMITÉ



## AUDITORÍA

El comité trabaja para asegurar el cumplimiento de las funciones y responsabilidades respecto a materias de auditoría interna de la empresa y también auditoría externa, generando garantías de un servicio independiente y de calidad profesional.

## TRANSPARENCIA

El comité potenciará mayores grados de transparencia activa en la organización, con el objeto de informar, dar cuentas y poner a disposición de sus grupos de interés información, útil, oportuna y relevante.

## SOSTENIBILIDAD

El comité se hace responsable de velar por el cumplimiento de las siguientes actividades:

- Actividades de Sostenibilidad de la institución.
- Actividades de Sostenibilidad con los clientes.
- Actividades de Sostenibilidad con la comunidad.
- Actividades de Sostenibilidad con el medio ambiente.

## 2.5 Nuestro Gobierno Corporativo

[GRI 2-19] [GRI 2-20] [GRI 2-21]

En relación con esta información, la dieta designada al directorio se establece por medio de la ley, están establecidas por la Ley N°19.542, en su Artículo N°33, el cual estipula que:

“Los integrantes del directorio percibirán una dieta en pesos equivalente a ocho unidades tributarias mensuales por cada sesión a que asistan, con un máximo de dieciséis unidades tributarias mensuales por mes calendario. El (La) presidente (a), o quien lo subrogue, percibirá igual dieta, aumentada en el 100%. Sin perjui-

cio de lo anterior, los directores podrán, además, percibir ingresos asociados al cumplimiento de las metas establecidas en el "Plan de Gestión Anual" (PGA), los que en ningún caso podrán exceder del 100% de su dieta”.

Es relevante destacar que no existe participación de los grupos de interés en el establecimiento y elaboración de la política de remuneraciones de Puerto Coquimbo, puesto que ésta es definida de forma interna y en mutuo acuerdo con el Directorio de la organización.

Sobre esta materia existen limitaciones de la confidencialidad y se resguarda la información del equipo de trabajo.

### NACIONALIDAD CHILENA

3



100%



Diversidad por nacionalidad

| NOMBRE                         | CARGO                             | PERIODO                | RENTA BRUTA       |                   |                    | RENTA LÍQUIDA            |
|--------------------------------|-----------------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------------|
|                                |                                   |                        | Fija 2022         | Variable 2022     | Total 2022         | Total Renta Líquida 2022 |
| Raúl Saldívar Auger            | Presidente                        | Diciembre 2022         | -                 | -                 | -                  | -                        |
| Carlos Galleguillos Carvajal   | Expresidente                      | Mayo - Noviembre 2022  | 12.278.912        | -                 | 12.278.912         | 10.774.745               |
| Michell Vargas Sasmay          | Vicepresidenta                    | Mayo - Diciembre 2022  | 8.096.480         | -                 | 8.096.480          | 7.104.661                |
| Raúl Carrasco Silván           | Director                          | Mayo - Diciembre 2022  | 7.117.968         | -                 | 7.117.968          | 6.246.017                |
| Francisca López Marambio       | Representante de los trabajadores | Enero - Diciembre 2022 | 11.101.040        | -                 | 11.101.040         | 9.741.163                |
| Juan Manuel Gutiérrez Philippi | Expresidente                      | Enero - Mayo 2022      | 7.965.593         | 23.484.288        | 31.449.881         | 27.597.271               |
| Mario Bertolino Rendic         | Exvicepresidente                  | Enero - Mayo 2022      | 3.983.072         | 11.742.144        | 15.725.216         | 13.798.877               |
| María Ximena Alzérreca Luna    | Exdirectora                       | Enero - Mayo 2022      | 3.983.072         | 11.252.888        | 15.235.960         | 13.369.555               |
| <b>TOTAL ANUAL</b>             |                                   |                        | <b>54.526.137</b> | <b>46.479.320</b> | <b>101.005.457</b> | <b>88.632.289</b>        |

01 SOBRE ESTE  
REPORTE INTEGRADO

02 SOMOS  
PUERTO COQUIMBO

# 03 NUESTRAS OPERACIONES

04 NUESTRO  
VALOR AGREGADO

05 NUESTROS  
COMPROMISOS  
CIUDAD - PUERTO

06 NUESTRO  
DESEMPEÑO  
FINANCIERO

GRI ÍNDICE GRI

“Buscamos desarrollar de manera armónica,  
segura y sostenible la Red Logística del Puerto”

## 3.1 Servicios de la Empresa

[GRI 2-6] [GRI 2-7]

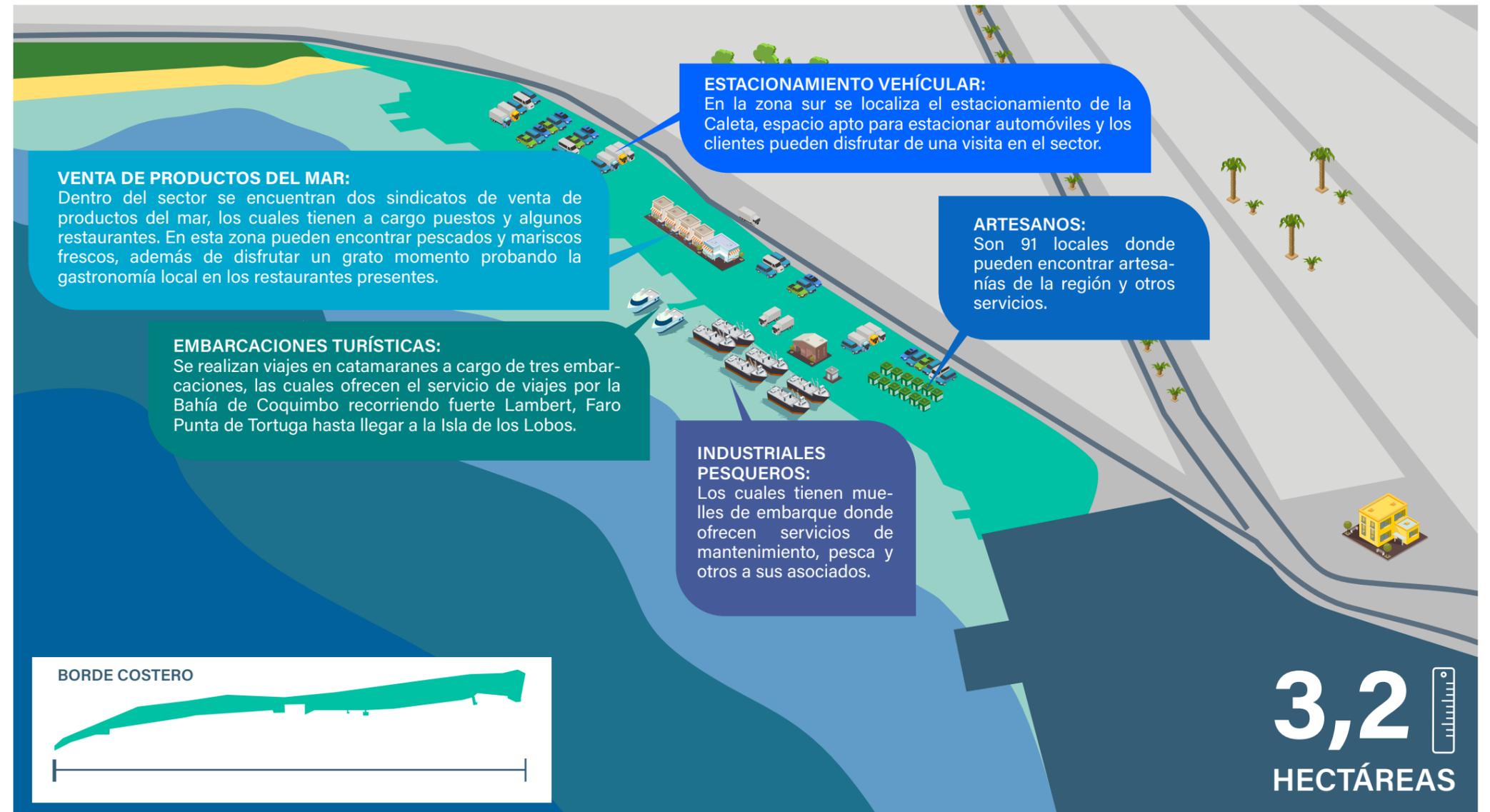
### BORDE COSTERO

Esta área es parte del Recinto Portuario y actualmente está destinada para el uso público y alberga aproximadamente a 600 emprendedores de carácter pesquero, turístico y comercial. Además comparte el acceso ferroviario al puerto y colinda con el acceso de camiones, que en su último tramo corresponde a terreno de la empresa portuaria, lo que implica responsabilidad para la empresa administrar estas áreas comunes de acceso a puerto.

El área de 3,2 hectáreas, está destinada a la realización de diversas actividades económicas como por ejemplo pesca industrial, paseos en embarcaciones turísticas, venta de artesanías, servicios de estacionamiento, restaurantes y venta de productos del mar. Los usos de cada zona están delimitados por contratos de arrendamientos de uso de área con cada tipo de cliente.

La infraestructura actual del Borde Costero cuenta con las siguientes zonas y áreas de uso:

- Paseo peatonal
- Embarcaderos turísticos
- Enrocado de protección
- Pesqueros industriales
- Vagones de artesanías
- Restaurantes y venta de productos del mar
- Pescaderías
- Estacionamientos vehiculares



01

02

03

04

05

06

GRI

DISTRIBUCIÓN DE ORGANIZACIONES

| Organización  | Encargado/a                       | Sector                                    |
|---|-----------------------------------|---|
| Sindicato de Productos del Mar – Los Delfines                 | Ricardo Ledezma                   | Venta de Productos del Mar y Restaurantes |
| Sindicato de Trabajadores Independientes Terminal Pesquero    | Lorena López                      |   |
| Sindicato Puerto Coquimbo                                     | Mónica Toledo                     |   |
| Sindicato Las Gaviotas  | Ondina Vásquez                    | Artesanos                                 |
| Sindicato Ebenezer  | Joana Muñoz                       |   |
| Sindicato Pukará  | Jasna Jara                        | Embarcaciones Turísticas                  |
| Catamarán Corsario  | Gabriel Araya                     |   |
| Catamarán Mistral   | Jorge Crovetto                    |   |
| Muelle Morgan   | Miltón Gloria                     | Pesqueros Industriales                    |
| BRACPESCA S.A.  | Claudio Velásquez<br>Hugo Órdenes |   |
| Asociación de Industriales Pesqueros – AIP                    | Héctor Téllez                     |   |
| Asociación Gremial de Pequeños Armadores Pesqueros – ASPEARPE | Mario Morozin                     | Estacionamiento                           |
| Corporación Bahía Coquimbo                                    | Luis Godoy                        |   |

### 3.1 Servicios de la Empresa

El 100% del comercio del sector Borde Costero lo integran asociaciones pesqueras, una corporación administrada por la Caleta de Coquimbo, microempresas y micro emprendedores, quienes se categorizan como PYMES; en estos casos la mayoría de los clientes presentes en el Borde Costero entran en la categoría de microempresas dada las ventas anuales por rubro.

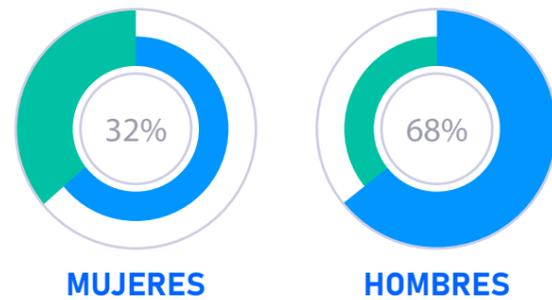
Las diversas actividades comerciales que se desarrollan en el sector Borde Costero han sido promovidas con el

propósito de brindar espacios de reactivación económica, además de potenciar el desarrollo y promoción del turismo local y crecimiento de la Ciudad – Puerto, apuntando a fomentar una relación armónica con los grupos de interés, promoviendo la sostenibilidad en sus operaciones, brindando la oportunidad a los locatarios de utilizar el sector para el desarrollo de sus emprendimientos comerciales.

El Proyecto de Mejoramiento del Borde Costero, es una iniciativa de recuperación de la zona del Recinto Portuario que ha impulsado la empresa con el propósito de generar un mejor espacio para usuarios, vecinos y visitantes del sector. Este, además integra un Corredor Bimodal, el que considera aspectos viales y férreos, impulsando la reactivación el ferrocarril como medio de transporte para el movimiento de futuras cargas portuarias.

Este trabajo ha sido socializado con autoridades locales y en particular abordado por medio de un Convenio de Colaboración con la Ilustre Municipalidad de Coquimbo el cual permitirá un mejor desarrollo para el sector y la Ciudad – Puerto.

#### REPRESENTACIÓN POR GÉNERO EN EL SECTOR



## 3.1 Servicios de la Empresa

### TARIFA DE USO PUERTO

El servicio de uso de puerto consiste en la provisión de obras de defensa, aguas abrigadas (ya sea de carácter natural o artificial); áreas comunes del recinto portuario; administración central y contractual; vigilancia; coordinación con organismos fiscalizadores, y otros elementos relacionados directa o indirectamente con la actividad portuaria.

Este servicio se inicia desde el momento en que la nave o artefacto naval, ingresa a las aguas abrigadas del Recinto Portuario y concluye cuando estas abandonan el límite de dicho recinto.

Puerto Coquimbo prestará este servicio en forma continua y permanente por todos los medios a su alcance y en la medida que sus esfuerzos razonables lo permitan, salvo en caso de ocurrencia de un Evento de Fuerza Mayor.

El cobro del servicio se hará efectivo a las naves por cada instancia de recalada; por todos, no corresponderá efectuar un nuevo cobro a aquellas naves o artefactos navales que cambien de sitio de atraque o salgan a la gira y reingresen para atracar nuevamente. Esta tarifa consiste en el cobro unitario, por Tonelada de Registro Grueso (TRG), y se aplica conforme a la siguiente estructura:

TARIFA  
**0,4**  
USD x TRG

### NAVE GENERAL



Aplicable a las naves de tráfico internacional y cabotaje.

TARIFA  
**0,2**  
USD x TRG

### NAVE PASAJEROS



Aplicables exclusivamente a las naves de tráfico internacional de pasajeros.

TARIFA  
**0,07**  
USD x TRG

### NAVE ESPECIALES



Aplicable a naves de la Armada Nacional, naves científicas, naves hospitales, naves de ayuda humanitaria, naves pertenecientes a organizaciones internacionales de carácter laboral o cultural y otros fines sociales.



## 3.1 Gestión Operacional

### ZONA DE OPERACIONES

Desde el 9 de marzo de 2012 Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC), se adjudicó la concesión de la zona de transferencia de carga de Puerto Coquimbo por un periodo de 20 años, dando inicio a sus operaciones el 1 de abril de 2012. Esta zona se encuentra subdividida como sitios 1 y 2, iniciando en noviembre de 2020 la construcción de la Obra Obligatoria, denominada Sitio 3. El proyecto de ampliación de Puerto de Coquimbo relevante para el desarrollo y reactivación de la economía local, tanto en su etapa de construcción como después en el proceso de explotación. Mejorando la competitividad del puerto, ya que se podrá brindar atención a naves de mayor envergadura y, de esa forma, ofrecer el servicio a exportadores del área de influencia del puerto, además de ser una alternativa para la recalada de servicios de línea regulares.

Dentro de las funciones que realiza el concesionario se encuentra la prestación de servicios de almacenamiento de carga, muellaje, transferencia de carga y atención de pasajeros a través de cruceros, realizando sus operaciones en 8,4 hectáreas, el Puerto de Coquimbo cuenta a la fecha con 2.500 metros cuadrados de áreas cubiertas y 40.000 metros cuadrados de áreas descubiertas, para el almacenamiento y acopio de cargas.

Puerto Coquimbo en conjunto a sus colaboradores, fortalecen su rol de autoridad portuaria a través de la administración del contrato de concesión, velando por la calidad del servicio prestado, generando instancias de coordinación con agencias navieras y Terminal Puerto Coquimbo para que las operaciones se realicen con excelencia, seguridad y compromiso en el marco del cumplimiento de la normativa de regulación vigente.

INICIO DE OPERACIONES

**1** de abril de **2012**

ADJUDICACIÓN CONCESIÓN

**9** de marzo de **2012**

OBJETO

Desarrollo, mantenimiento y explotación del frente de atraque multipropósito del Puerto de Coquimbo, incluyendo los servicios de muellaje y almacenamiento.

**20**  
AÑOS

PLAZO DE CONCESIÓN



CONCESIONARIO

Terminal Puerto Coquimbo S.A., sociedad formada por Neltume Ports S.A. 70% e Inversiones y Construcciones Belfi S.A. 30%.

**TPC**

La superficie total del puerto es de **14,5** hectáreas, las que se descomponen en **5** hectáreas marítimas y **9,5** hectáreas terrestres.



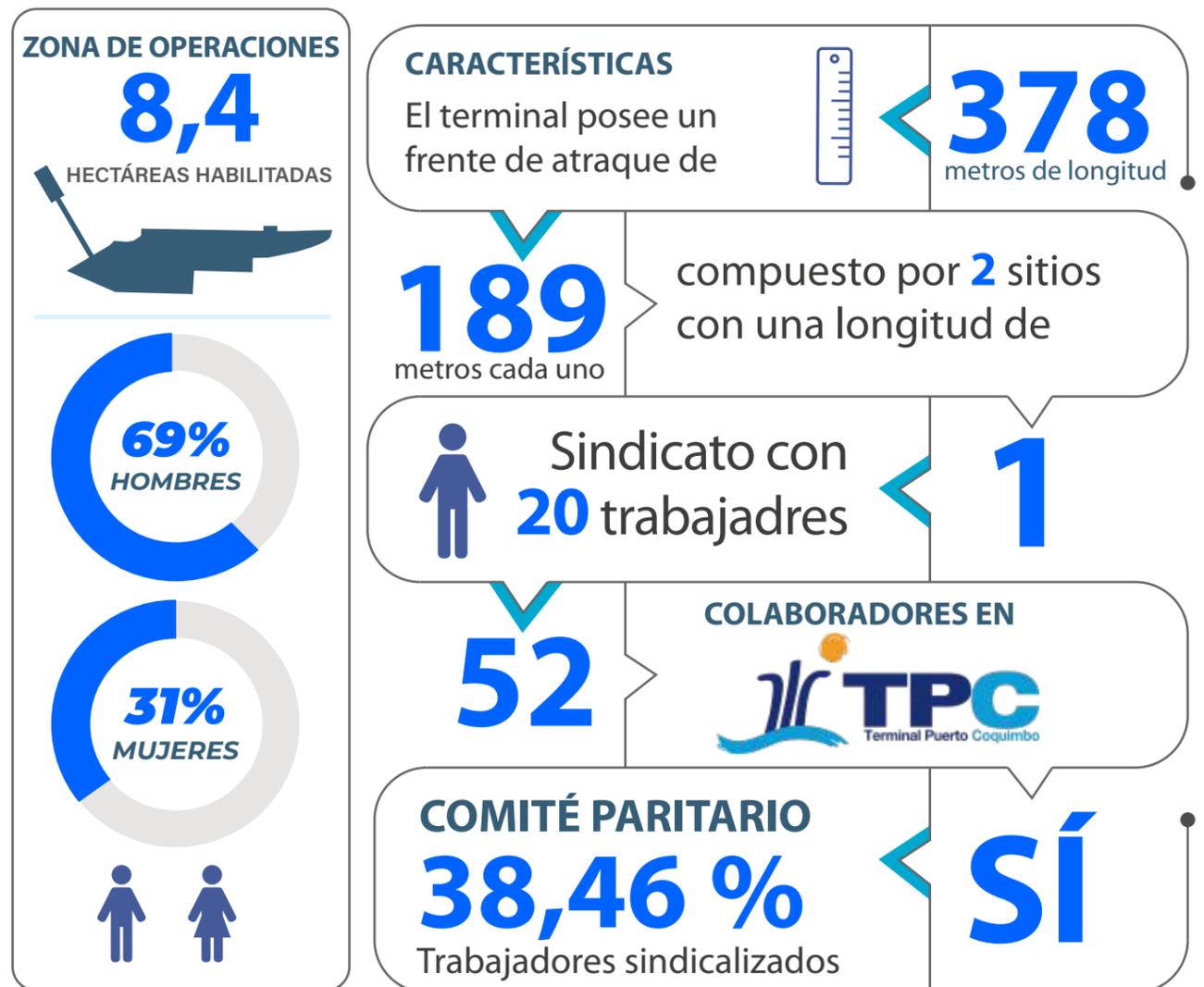
## 3.1 Gestión Operacional

### MODIFICACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN:

Tras el terremoto y tsunami ocurrido el 16 septiembre de 2015, el Puerto de Coquimbo perdió un 45% de su capacidad operativa. Es así como Puerto Coquimbo y Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC) suscribieron con fecha 06 de noviembre de 2017 una modificación al contrato de concesión firmado el 09 de marzo de 2012, de acuerdo con sesión de Directorio de fecha 24 de octubre de 2017, donde se acordó suscribir la modificación al contrato vigente. Esto fue informado a través de un hecho esencial enviado por Empresa Portuaria Coquimbo a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) el 07 de noviembre de 2017. Este proyecto de modernización del puerto contempla la construcción de un nuevo muelle multipropósito, la adquisición de 3 grúas de muelle y el reforzamiento de los sitios 1 y 2 para garantizar su operación.



Además, cuenta con **11.487** metros cuadrados para almacenamiento de minerales y **40.000** metros cuadrados para acopio de distintos tipos de cargas.



### 3.1 Gestión Operacional



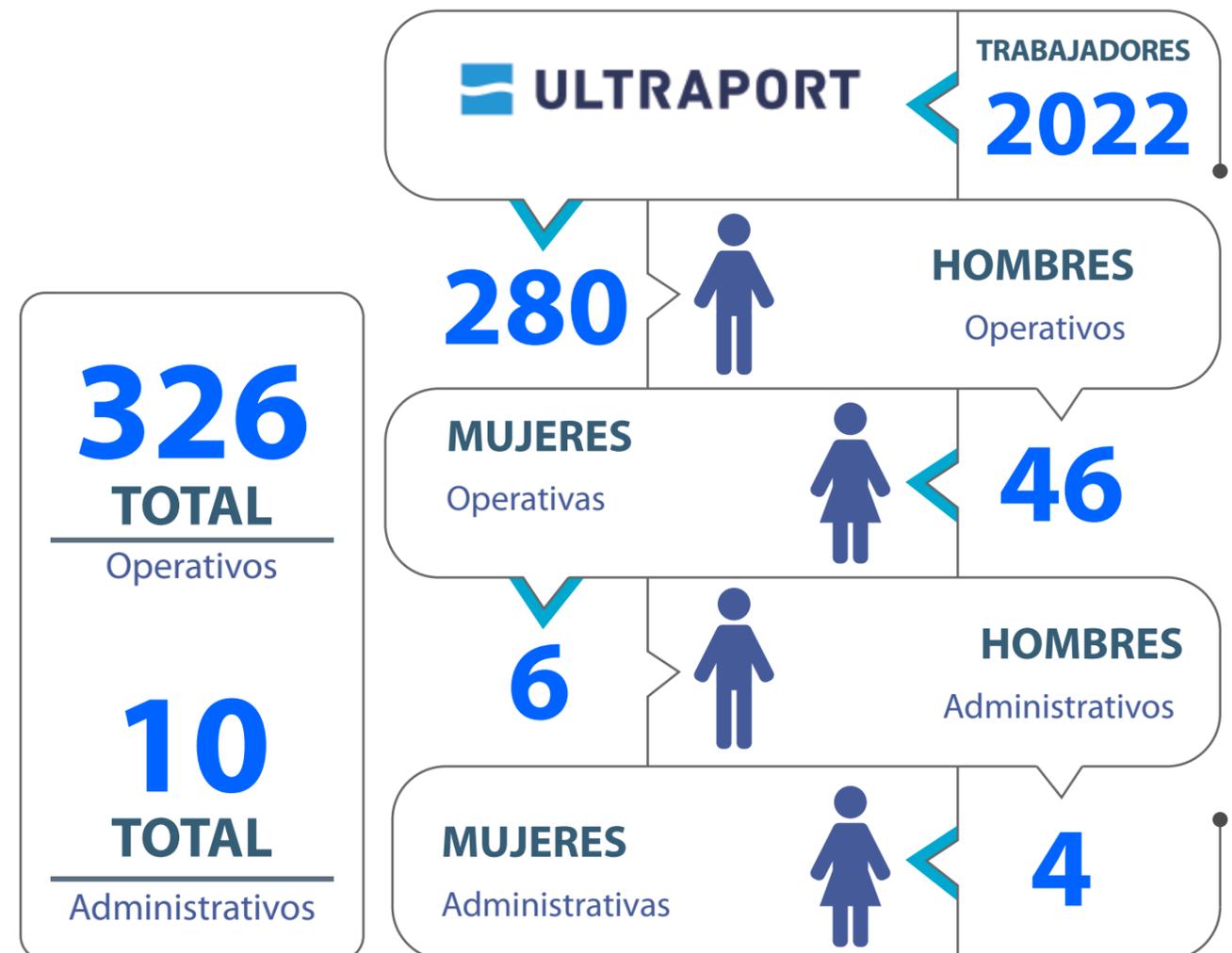
#### DATOS DOTACIÓN TPC

| RANGO DE EDAD | Contrato indefinido AÑO 2022 |           | Contrato plazo fijo AÑO 2022 |          |
|---------------|------------------------------|-----------|------------------------------|----------|
|               | HOMBRES                      | MUJERES   | HOMBRES                      | MUJERES  |
| -30           | 4                            | 5         | 0                            | 0        |
| 31 - 40       | 13                           | 7         | 0                            | 0        |
| 41 - 50       | 9                            | 4         | 0                            | 0        |
| 51 - 60       | 8                            | 0         | 0                            | 0        |
| 61 - 70       | 2                            | 0         | 0                            | 0        |
| 70 +          | 0                            | 0         | 0                            | 0        |
| <b>TOTAL</b>  | <b>36</b>                    | <b>16</b> | <b>0</b>                     | <b>0</b> |

**296.287** Turnos Realizados por ULTRAPORT 2022  
**39.505** Cantidad de Horas Trabajadas por ULTRAPORT 2022



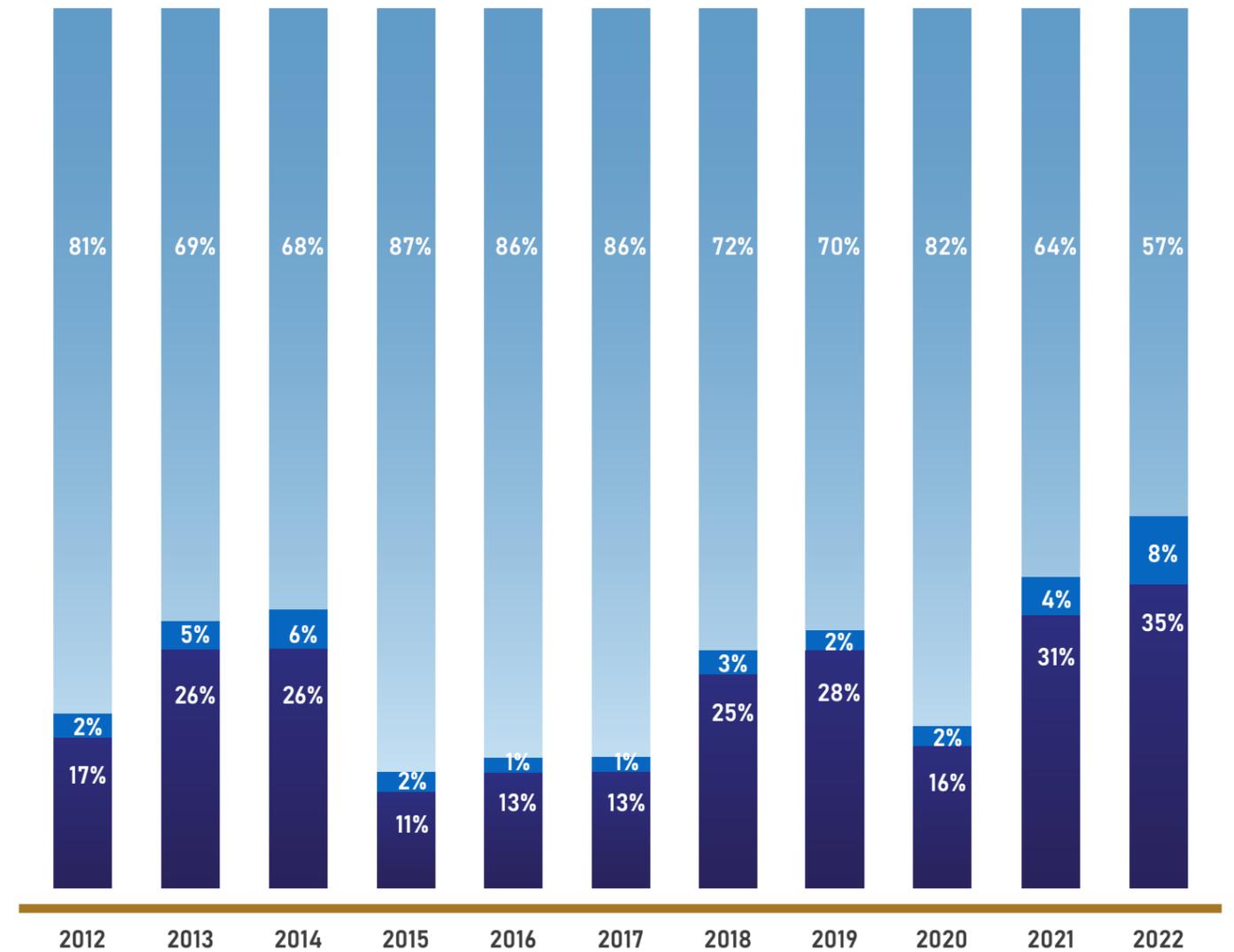
#### DATOS TRABAJADORES PORTUARIOS ULTRAPORT como subcontrato de TPC.



### 3.1 Gestión Operacional

#### TRANSFERENCIA DE CARGA HISTÓRICA (TON) 2012-2022

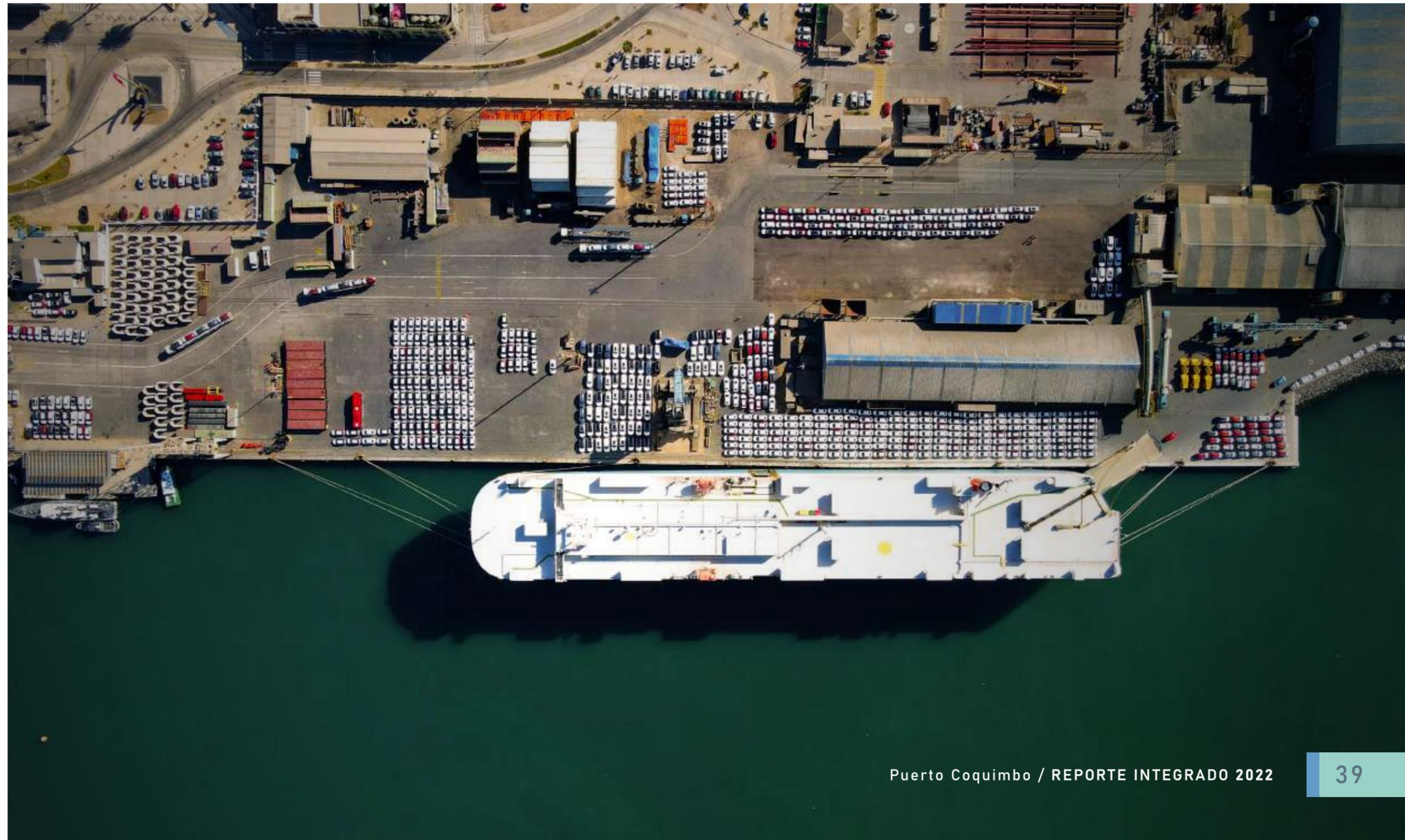
Durante el periodo 2022, Puerto Coquimbo movilizó un total de 526.900 toneladas, entre carga fraccionada, contenedorizada y granelera. En relación con el año anterior, se registró una variación positiva de un 1,44%, esto debido al aumento de carga general fraccionada y contenedorizada.



## 3.1 Gestión Operacional

### TIPO DE CARGA HISTÓRICA (TON) 2012-2022

Según indican los registros de Puerto Coquimbo, durante los últimos diez años, desde que se iniciaron las operaciones por parte del concesionario, Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC), la mayor cantidad de carga movilizada corresponde a la de tipo granelera, la que llegó a las 300.667 toneladas movilizadas durante el año 2022.



01

02

03

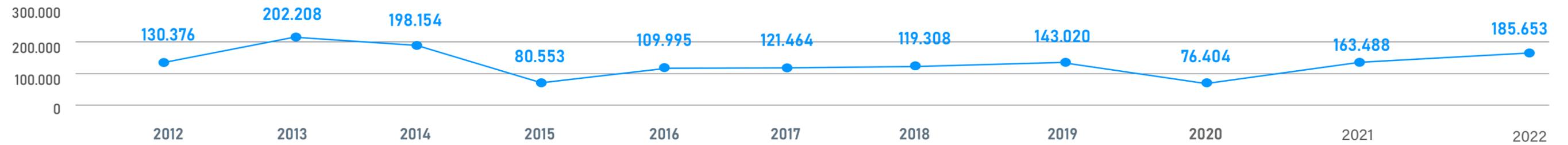
04

05

06

GRI

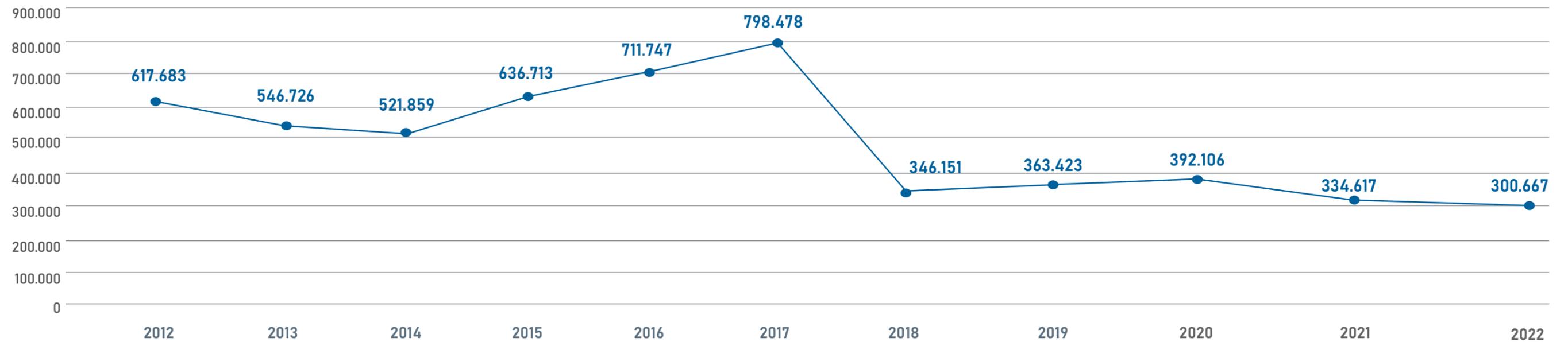
GENERAL FRACCIONADA



CONTENEDORIZADA



GRANELERA

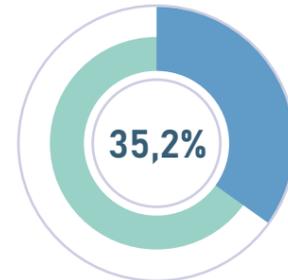


## 3.1 Gestión Operacional

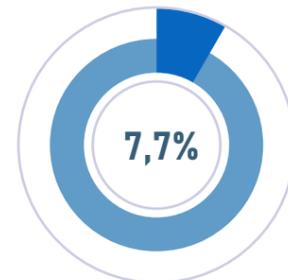
### TIPO DE CARGA TRANSFERIDA DURANTE EL AÑO 2022

Durante el 2022, predominó la carga granelera que representa el 57,1% del movimiento registrado en el periodo desde enero hasta diciembre, mientras que la carga fraccionada y contenedorizada registran un 35,2% y un 7,7% respectivamente.

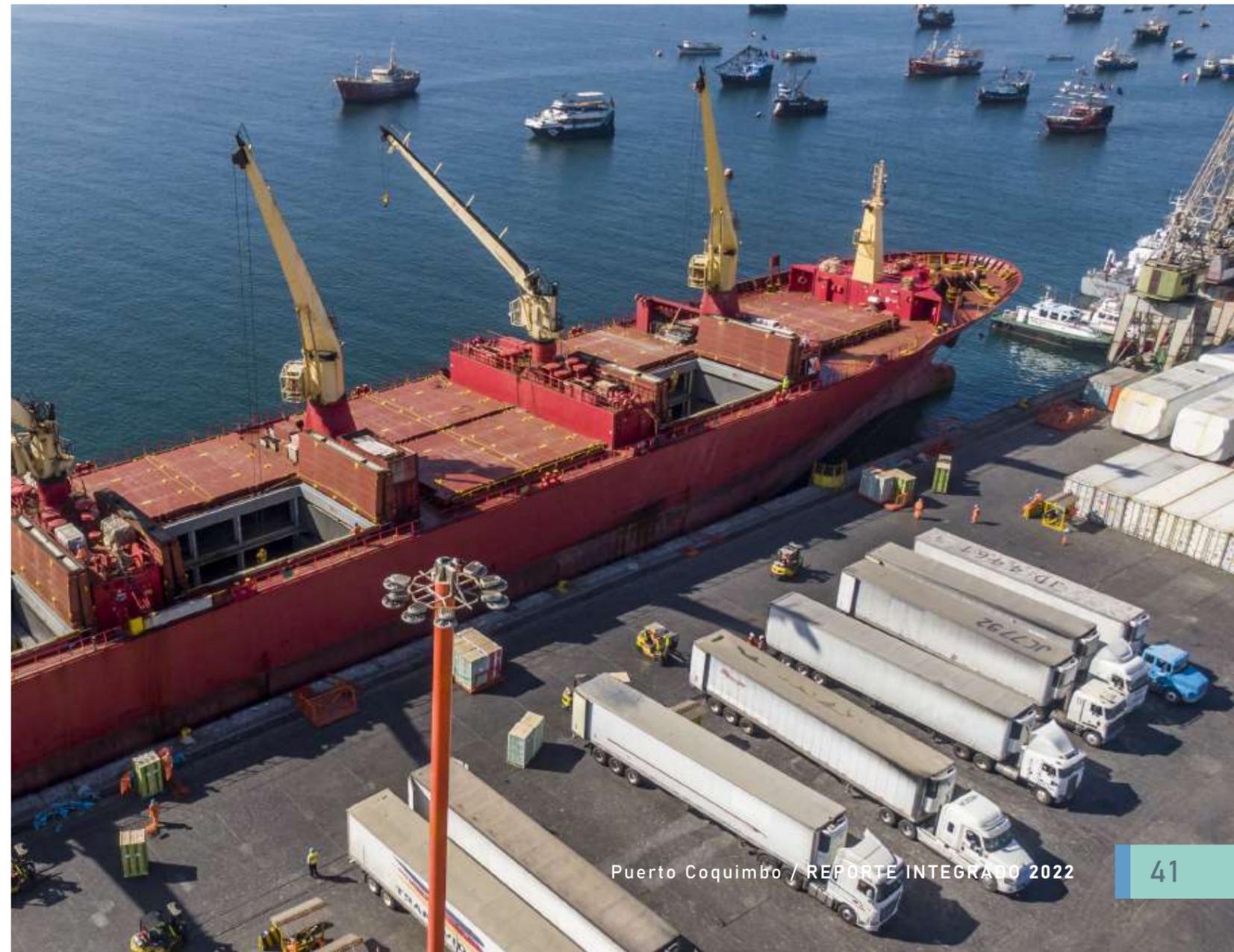
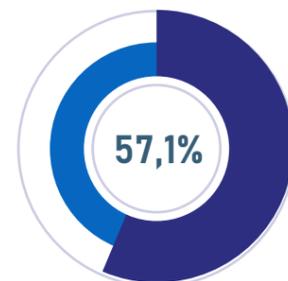
GENERAL FRACCIONADA



CONTENEDORIZADA



GRANELERA

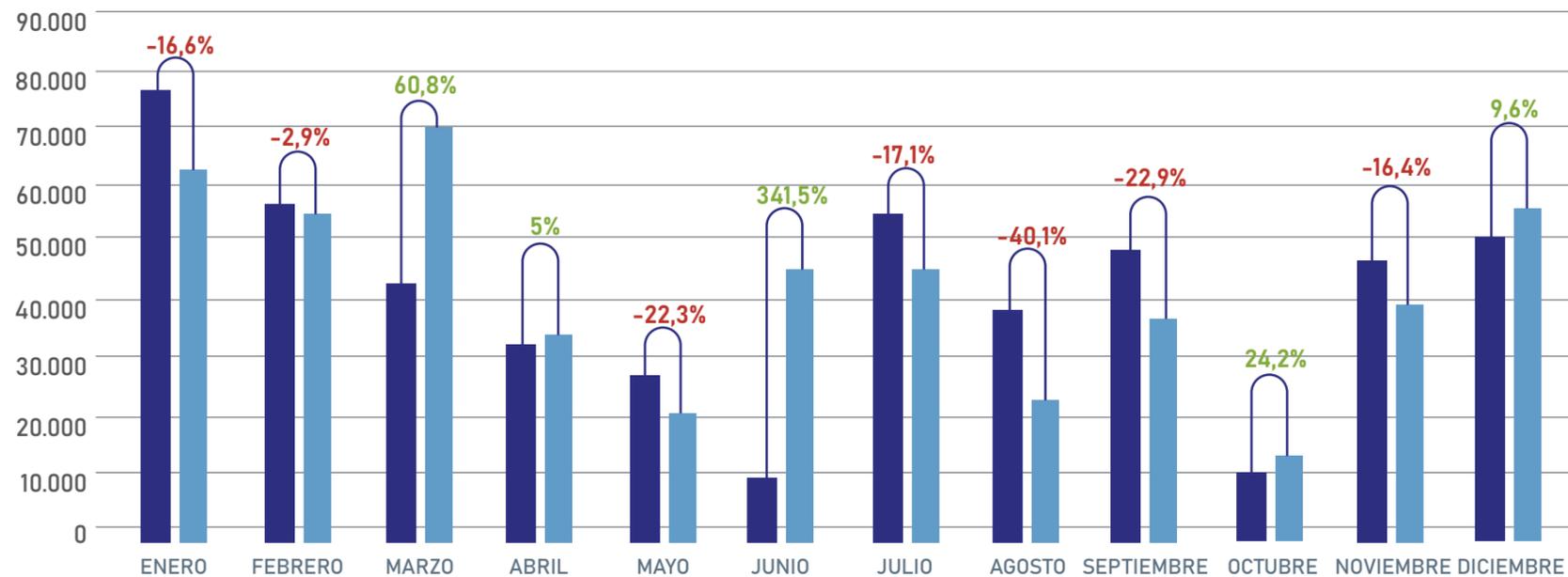


## 3.1 Gestión Operacional

### TRANSFERENCIA DE CARGA MENSUALIZADA 2021-2022

Al comparar los datos obtenidos de los años 2021 y 2022, se observa la mayor variación porcentual positiva en el mes de junio, aumentando un 341,5% la carga transferida, mientras que la mayor variación porcentual negativa se registró por 40,1% en el mes de agosto. El aumento de transferencia de carga al realizar la comparación del periodo 2022 con el 2021 es de 1,44%.

TRANSFERENCIA DE CARGA MENSUALIZADA 2021-2022



VARIACIÓN 2021- 2022  
↑ 1,44%

| MES                | 2021           | 2022           | VARIACIÓN %  |
|--------------------|----------------|----------------|--------------|
| ENERO              | 78.433         | 65.445         | -16,56%      |
| FEBRERO            | 59.250         | 57.510         | -2,94%       |
| MARZO              | 44.850         | 72.131         | 60,83%       |
| ABRIL              | 34.475         | 36.192         | 4,98%        |
| MAYO               | 28.722         | 22.304         | -22,34%      |
| JUNIO              | 10.900         | 48.129         | 341,54%      |
| JULIO              | 57.622         | 47.782         | -17,08%      |
| AGOSTO             | 40.327         | 24.167         | -40,07%      |
| SEPTIEMBRE         | 50.569         | 39.005         | -22,87%      |
| OCTUBRE            | 11.928         | 14.812         | 24,18%       |
| NOVIEMBRE          | 49.073         | 41.023         | -16,40%      |
| DICIEMBRE          | 53.271         | 58.400         | 9,63%        |
| <b>TOTAL ANUAL</b> | <b>519.421</b> | <b>526.901</b> | <b>1,44%</b> |

## 3.1 Gestión Operacional

### TRANSFERENCIA POR TIPO DE CARGA DURANTE EL AÑO 2022

A continuación, se indican los porcentajes de cada tipo de carga durante el año 2022. Las categorías que más transferencia otorgan son las cargas de Concentrado de Cobre, fruta y materiales de construcción, con un 52,97%, 25,59% y 9,08% respectivamente. En menores cantidades transferidas, se encuentran rodados (6,96%), maíz-trigo (4,09%) y carga de proyectos (1,31%). Durante el año no hubo carga de hierro, nitrato de amonio y cemento, al igual que el año 2021.

- CONCENTRADO DE COBRE
- CEMENTO
- HIERRO
- PROYECTO
- NITRATO DE AMONIO
- CONSTRUCCIÓN
- FRUTA
- MAIZ - TRIGO
- VEHÍCULOS

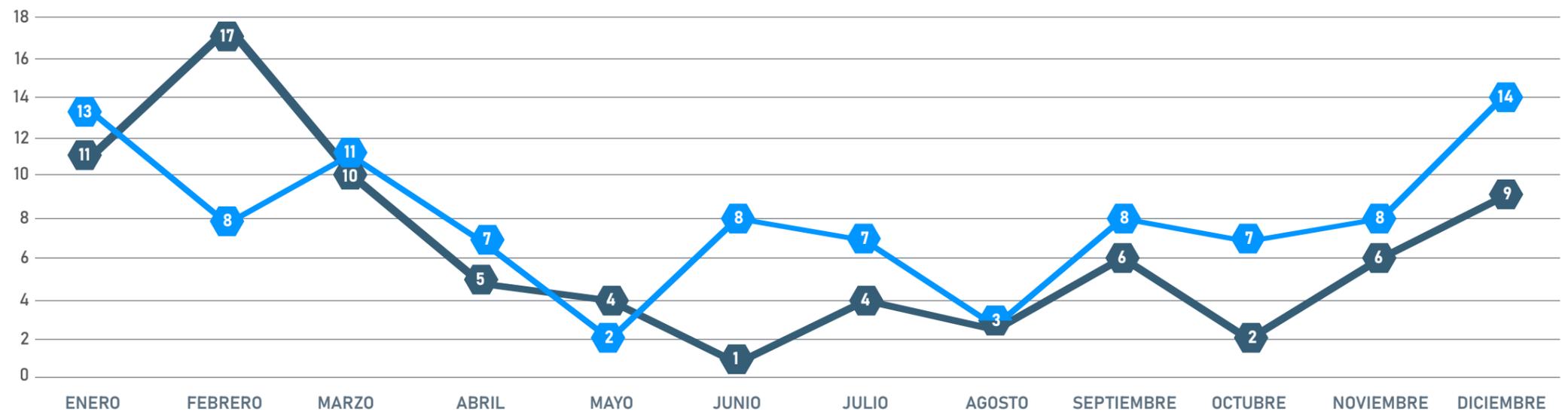


### 3.1 Gestión Operacional

#### TOTAL DE NAVES MENSUALIZADAS 2021-2022

En este apartado se indican la cantidad de naves de carga y pasajeros que atracaron en el Puerto de Coquimbo mensualmente durante el 2022. Al comparar los datos obtenidos de los años 2021 y 2022 se registra la mayor variación porcentual positiva en el mes de junio, aumentando un 700% las naves recaladas, mientras que la mayor variación porcentual negativa se registró por 52,9% en el mes de febrero. El aumento de naves al realizar la comparación del periodo 2022 con el 2021 es de 23,08%. Esto debido a la continuidad operacional y diversificación de carga del periodo a reportar.

TOTAL DE NAVES MENSUALIZADAS 2021-2022



VARIACIÓN 2021- 2022  
↑ 23,08%

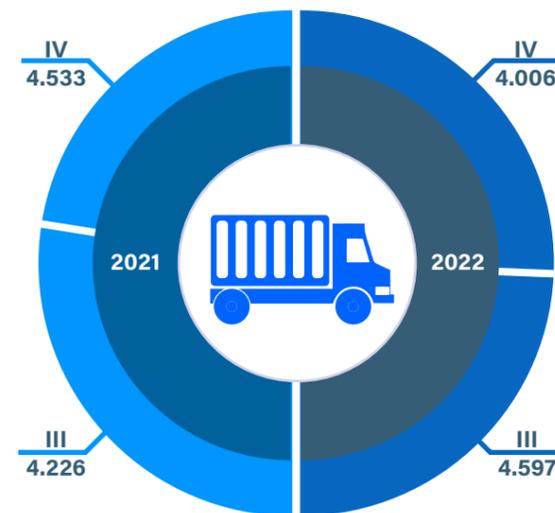
| MES     | 2021 | 2022 | VARIACIÓN % | MES        | 2021 | 2022 | VARIACIÓN % |
|---------|------|------|-------------|------------|------|------|-------------|
| ENERO   | 11   | 13   | 18,18%      | JULIO      | 4    | 7    | 75,00%      |
| FEBRERO | 17   | 8    | -52,94%     | AGOSTO     | 3    | 3    | 0,00%       |
| MARZO   | 10   | 11   | 10,00%      | SEPTIEMBRE | 6    | 8    | 33,33%      |
| ABRIL   | 5    | 7    | 40,00%      | OCTUBRE    | 2    | 7    | 250,00%     |
| MAYO    | 4    | 2    | -50,00%     | NOVIEMBRE  | 6    | 8    | 33,33%      |
| JUNIO   | 1    | 8    | 700,00%     | DICIEMBRE  | 9    | 14   | 55,56%      |

TOTAL ANUAL    78    96    23,08%

### 3.1 Gestión Operacional

#### TOTAL DE CAMIONES POR ÚLTIMOS TRIMESTRES 2021-2022

A continuación, se da a conocer la cantidad de camiones que transitaron por la Ciudad – Puerto para realizar la transferencia de carga, tanto de importación y exportación en Puerto Coquimbo, durante los últimos dos trimestres del periodo 2022, alcanzando un total de 8.603 camiones. Existe una variación porcentual negativa de un 1,78%, en comparación con los mismos trimestres del periodo anterior. Es importante destacar que en todo momento se resguardó la salud y seguridad de los transportistas de carga, quienes son parte de la Red Logística Portuaria de la Región de Coquimbo.



| TRIMESTRE    | 2021         | 2022         | VARIACIÓN %   |
|--------------|--------------|--------------|---------------|
| III          | 4.226        | 4.597        | 8,78%         |
| IV           | 4.533        | 4.006        | -11,63%       |
| <b>TOTAL</b> | <b>8.759</b> | <b>8.603</b> | <b>-1,78%</b> |



## 3.2 Hechos Históricos y Relevantes



## 3.2 Hechos Históricos y Relevantes

### HECHOS RELEVANTES 2020:

**Aprobación de Obras:** 21/Octubre. EPCO otorgó la Aprobación "Inicial" de las obras que corresponden a la Etapa Uno del Proyecto de Inversión Mayor.

**Contingencia Sanitaria:** Marzo – Diciembre. Debido al contexto sanitario, derivado por el COVID-19, la Empresa Portuaria Coquimbo ha velado por la continuidad operacional, además de tomar todas las medidas preventivas para resguardar la salud y seguridad de la red logística, como también, prestar apoyo en la implementación de medidas sanitarias para nuestros clientes del Borde Costero.

2019

2020

2021

### HECHOS RELEVANTES 2019:

**Reconstrucción de Borde Costero:** 09/Enero. Se realizó rehabilitación espacial de sector más afectado por el evento ocurrido el 16S 2015, involucrando la recuperación de pavimentos y enrocado del sector de tránsito peatonal del Borde Costero.

**Utilización contenedores autovolteables:** 05/Marzo. Con el objetivo de incorporar mejores estándares de sostenibilidad en la transferencia de carga, se realizó el primer embarque de concentrado de cobre mediante el uso de este sistema de carguío.

### HECHOS RELEVANTES 2021:

**Primer Reporte Integrado:** 30/Abril. En su compromiso de fomentar el desarrollo sostenible con la Ciudad – Puerto de la Región de Coquimbo, se publicó el primer Reporte Integrado, que informa el periodo 2020, bajo los lineamientos de la CMF Chile y del Global Reporting Initiative (GRI).

**Comunidad Logística Portuaria Coquimbo (CLPC):** 27/Julio. Se lanzó el proyecto Corfo EPCO Comunidad Logística Portuaria de Coquimbo que desarrolla transformación digital y sostenibilidad en clientes exportadores de fruta y transportistas.

**Atención de nave Car Carrier:** 30/Noviembre. Tras 10 años sin recibir este tipo de carga, se atendió, en Puerto Coquimbo, la MN Pleiades Sprit, nave que desembarcó 500 vehículos en la zona de operaciones.

**Avance Obra Obligatoria:** Diciembre. El avance de la Nueva Obra Obligatoria en su Etapa I lleva un avance real del 37.8 %. Hasta la fecha se mantiene la fabricación de pilotes para el cabezo y puente de acceso del muelle Finger Pier, además de losetas de hormigón correspondientes, iniciando la fabricación de elementos de hormigón armado para el cabezo.



### 3.3 Hitos 2022

- 1) VINCULACIÓN ACADEMIA - PUERTO
- 2) CUMPLIMIENTO TRANSPARENCIA ACTIVA
- 3) DESARROLLO DE DEPORTES BORDE COSTERO
- 4) VISITA AUTORIDADES SEP - ARMADA
- 5) ENTREGA DE ÁRBOLES A LA COMUNIDAD
- 6) ACTIVACIÓN CAMPAÑA DE RECICLAJE
- 7) REACTIVACIÓN PROGRAMA "CONOCE TU PUERTO"
- 8) LIMPIEZA BORDE COSTERO CON EQUIPO PUERTO COQUIMBO
- 9) PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA 2022 - 2026
- 10) CUMPLIMIENTO DE BUENAS PRÁCTICAS CORPORATIVAS
- 11) CÁLCULO DE LA HUELLA DE CARBONO
- 12) ACTUALIZACIÓN CONVENIO CON MUNICIPIO
- 13) RELACIONAMIENTO CON AUTORIDADES
- 14) REACTIVACIÓN ECONÓMICA BORDE COSTERO
- 15) AGENDA EQUIDAD DE GÉNERO



### 3.3 Hitos 2022

#### 1. VINCULACIÓN ACADEMIA - PUERTO



Se desarrollaron, con estudiantes de Ingeniería Civil Industrial, dos trabajos de titulación denominados, “Planificación para el desarrollo de una zona de regulación de frecuencia para el Puerto de Coquimbo” y “Estudio aporte económico de la actividad portuaria del Puerto de Coquimbo”, proyectos de gran valor, que en primera instancia mantienen la vinculación de la academia con la industria portuaria, que también es un aporte para los futuros profesionales. Obteniendo resultados significativos para el desempeño de la empresa y permitiendo orientar el trabajo hacia acciones de desarrollo sostenible. Además, dentro del periodo a reportar, se continuó potenciando oportunidades a estudiantes de educación media y superior, a través de prácticas preprofesionales, abriendo las puertas de la empresa para dar a conocer los roles y el funcionamiento de Puerto Coquimbo.

**“En nuestro rol de autoridad portuaria, nos comprometemos con el desarrollo sostenible respondiendo a los desafíos globales.”**

#### 2. CUMPLIMIENTO TRANSPARENCIA ACTIVA



Tras la fiscalización realizada por el Consejo para la Transparencia, en noviembre de 2022, se informa que la empresa, durante el periodo de gestión, ha dado fiel cumplimiento a la materia de transparencia activa, Ley 20.285, difundiendo la información en tiempo y forma a los grupos de interés.

#### 3. DESARROLLO DE DEPORTES BORDE COSTERO



La empresa ha dado continuidad al convenio de colaboración vigente con la Escuela Club Mayor de Natación, que tiene como objeto incentivar el desarrollo de deporte en el Borde Costero de Puerto Coquimbo. Un espacio aperturado en apoyo hacia la comunidad y apto para la práctica de deportes acuáticos, talleres de natación y actividades recreativas, en directo beneficio de la Ciudad - Puerto.

### 3.3 Hitos 2022

#### 4. VISITA AUTORIDADES SEP - ARMADA



La visita estuvo enmarcada en el contexto de la Agenda Nacional entre Empresas Portuarias Estatales, SEP y Armada de Chile. Esta contempló un recorrido a la obra de modernización del Puerto de Coquimbo, marcando un precedente para la vinculación entre el puerto y la Autoridad Marítima, para así generar una agenda anual, que permitió el trabajo conjunto, entre las instituciones, durante el periodo reportado, con el objetivo de construir puertos competitivos al servicio del desarrollo de la región.

#### 5. ENTREGA DE ÁRBOLES A LA COMUNIDAD



En el mes de diciembre se entregaron 80 especies de Quillayes, las cuales se utilizarán para la reforestación en la Ciudad - Puerto, considerando compensar la Huella de Carbono generada por la oficina corporativa en el periodo 2022. De esta forma, se replica el compromiso en esta materia, tal como fue realizado en el periodo 2021. Con esta importante iniciativa se celebra la vida y el seguimiento de una nueva etapa de cuidado, respeto y compromiso con la flora y fauna de la Región de Coquimbo.

#### 6. ACTIVACIÓN CAMPAÑA DE RECICLAJE



Puerto Coquimbo ha mantenido este compromiso e iniciativa, dentro de la empresa, para que el equipo de trabajo realice el reciclaje de los residuos producidos durante el desempeño de sus labores. Para esto, durante el periodo a reportar, se ha mantenido un seguimiento constante en la materia, además de realizarse recordatorios e informativos respecto a las cantidades recicladas. Al término del año 2022, se reciclaron 40 kg de papel y cartón, 7,5 kg de latas y botellas, 6,5 kg de pilas y 0,5 kg de vidrio.

#### 7. REACTIVACIÓN PROGRAMA "CONOCE TU PUERTO"



Puerto Coquimbo está comprometido con la ciudadanía y el desarrollo regional. Por esto se reactivó el programa Conoce tu Puerto, que en el año 2022 acercó a más de 500 personas de colegios, universidades, entidades y organizaciones regionales a conocer el recinto portuario y recorrer la bahía de Coquimbo desde el mar, por medio de viajes turísticos en catamarán.

### 3.3 Hitos 2022

#### 8. LIMPIEZA BORDE COSTERO CON EQUIPO PUERTO COQUIMBO



Se realizó una jornada de limpieza en el sector Waterpolo del Borde Costero, esto como acción de compromiso con la Ciudad – Puerto, locatarios y usuarios del sector. La acción se ha realizado en oportunidades anteriores y busca promover el cuidado y limpieza del espacio, mejorando las condiciones del sector para la comunidad y visitantes.

#### 9. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA 2022 – 2026



La Planificación Estratégica fue actualizada durante el segundo semestre del periodo a reportar, basada en los principales lineamientos y desafíos estratégicos que serán la carta de navegación para el actuar, funcionamiento y cumplimiento de los objetivos corporativos de Puerto Coquimbo. Documento que además desarrolla y proyecta las metas futuras de la empresa, las cuales son abordadas en las distintas iniciativas propuestas a corto, mediano y largo plazo.

#### 10. CUMPLIMIENTO DE BUENAS PRÁCTICAS CORPORATIVAS



Tras la auditoría realizada por los auditores externos del Sistema de Empresas – SEP, se entregó como resultado el 100% del total cumplimiento de las buenas prácticas corporativas del Código SEP en su versión 2022. Lo que potencia el compromiso del Directorio y equipo de trabajo de Puerto Coquimbo, para fomentar los lineamientos promovidos a nivel corporativo y el buen funcionamiento de la organización en la materia.

#### 11. CÁLCULO DE LA HUELLA DE CARBONO



Durante el periodo a reportar, se realizó la medición de la Huella de Carbono (HdC) de la oficina administrativa de Puerto Coquimbo, entregando como resultado un consumo total, entre enero y diciembre de 2022, de 15,11 Ton CO2 equivalentes. Con la medición de esta huella de carbono, existe un compromiso por la empresa para alcanzar la carbono neutralidad, reduciendo y compensando su emisión, mediante la plantación de árboles nativos en la comuna, en trabajo conjunto con la Ilustre Municipalidad de Coquimbo, lo que conlleva diversos beneficios, tanto para el medioambiente y la lucha contra el cambio climático, como para el desarrollo sostenible de la Ciudad – Puerto.

### 3.3 Hitos 2022

#### 12. ACTUALIZACIÓN CONVENIO CON MUNICIPIO



Se actualizó Convenio de Cooperación entre las instituciones, considerando el relacionamiento para lograr la concreción de un nuevo Borde Costero, como también generar un reordenamiento en el sector que permita potenciar el buen uso del espacio para la comunidad, fomentando el desarrollo turístico – comercial y con esto disponer de un Borde Costero alineado al progreso comunal.

#### 13. RELACIONAMIENTO CON AUTORIDADES



Con el propósito de mantener una permanente coordinación con autoridades, durante el periodo a reportar, se desarrollaron diversas instancias de coordinación, para trabajar en función de los cumplimiento a los lineamientos establecidos en la Ley de Puertos y reglamentados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Este trabajo coordinado incentiva el relacionamiento con autoridades locales y nacionales, quienes en conjunto promueven el desarrollo sostenible de la industria portuaria en la Ciudad – Puerto.

#### 14. REACTIVACIÓN ECONÓMICA BORDE COSTERO



Con la finalidad de dar seguimiento a la vinculación formal de trabajo colaborativo y ayuda mutua que brinda Puerto Coquimbo a los locatarios del Borde Costero, se realizó una actualización de convenio entre las partes, a razón de fortalecer los atractivos turísticos y reactivación económica del sector, además de fomentar las buenas prácticas de producción limpia en el sector y el incentivo de las medidas preventivas por el contagio del Covid-19.

#### 15. AGENDA EQUIDAD DE GÉNERO



La equidad de género es cada vez más relevante al interior de las organizaciones, siendo fundamental promover la igualdad y mitigar las brechas y barreras dentro de los equipos de trabajo. Durante el periodo a reportar, Puerto Coquimbo llevó a cabo iniciativas reflexivas como la Conmemoración del Día de la Mujer, conversatorios en materias de equidad de género y el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, manteniendo así, su compromiso continuo con estas materias.

01 SOBRE ESTE  
REPORTE INTEGRADO

02 SOMOS  
PUERTO COQUIMBO

03 NUESTRAS  
OPERACIONES

# 04 NUESTRO VALOR AGREGADO

05 NUESTROS  
COMPROMISO  
CIUDAD - PUERTO

06 NUESTRO  
DESEMPEÑO  
FINANCIERO

GRI ÍNDICE GRI

“Tenemos como objetivo entregar una gestión eficiente centrada en las personas y habitantes de la Ciudad - Puerto”

## 4.1 Elaboración del Reporte

[GRI 3-1]

El compromiso por la sostenibilidad de Puerto Coquimbo tiene una vinculación directa con la estrategia empresarial, en base a una mirada global, con la cual se han generado iniciativas a corto, mediano y largo plazo que contribuyen con valor agregado a los grupos de interés. Por lo anterior, se elabora el presente Reporte Integrado, dando cuenta a la comunidad de las acciones que ejecuta la empresa, considerando que este documento se ha elaborado a partir de los principios para determinar el contenido que define el estándar internacional GRI:

• **INCLUSIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS:** se han considerado durante el proceso las expectativas y los intereses de los Stakeholders de Puerto Coquimbo, con el fin de elaborar un documento que responda a sus necesidades. Estos han participado de manera activa en el Análisis de Materialidad a través de la aplicación de una herramienta de evaluación que ha determinado el contenido del presente documento.

“ES FUNDAMENTAL EL RELACIONAMIENTO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS EN LA IDENTIFICACIÓN DE LOS IMPACTOS, PARA RECIBIR SUS OPINIONES Y RETROALIMENTACIÓN.”

• **MATERIALIDAD:** se tratarán en el documento aquellos temas económicos, sociales y ambientales relevantes para la organización y aquellos que influyen de manera sustancial en las decisiones y evaluaciones de los grupos de interés, asimismo, se realizó un análisis de los impactos en la cadena de valor de la organización, permitiendo revisar, identificar, priorizar y validar los aspectos relevantes a reportar.

“EL ANÁLISIS DE MATERIALIDAD REALIZADO CONSIDERA EL VALOR INTERNO COMO TAMBIÉN EXTERNO, REVISIÓN DE DOCUMENTACIÓN, ENTREVISTAS A GRUPOS DE INTERÉS Y UN ANÁLISIS DEL SECTOR PORTUARIO.”

• **CONTEXTO DE SOSTENIBILIDAD:** se pretende reflejar los impactos económicos, sociales y ambientales y la relación de Puerto Coquimbo con el entorno, en un contexto general de sostenibilidad, considerando cómo los temas materiales se relacionan con la estrategia, evaluando necesidades y expectativas de la organización y la industria de transportes, referenciándose a la materia portuaria, para así informar las iniciativas que se han trabajado a través del contenido de este informe.

“PROMOVEMOS UNA SOSTENIBILIDAD TRANSVERSAL EN LA ORGANIZACIÓN Y ENFRENTAR A TRAVÉS DE ESTE TIPO DE SOLUCIONES SOSTENIBLES LOS DESAFÍOS GLOBALES.”

• **EXHAUSTIVIDAD:** se trabajó en este documento con el objeto de dar a conocer un contenido de calidad a los grupos de interés, informando de manera razonada y apropiada, abarcando los temas materiales prioritarios y revelando donde se produjeron los impactos que han sido evaluados por la organización. Este Reporte Integrado no fue sometido a verificación externa, sin embargo, los Estados Financieros que se exponen en el documento han sido auditados por Auditores Externos, Baker Tilly Auditores, y a la vez la información ha sido validada por el Directorio de la Organización, quienes conforman el Comité de Riesgos, Auditoría, Sostenibilidad, Seguridad de la Información y Transparencia. Por tanto, una vez identificados los temas materiales, han sido priorizados, validados por el Directorio y evaluados por Puerto Coquimbo.

“EL RESPETO A LA COMUNIDAD ES PARTE DE NUESTRA CULTURA. ESTO TAMBIÉN INCLUYE RESPETAR LOS INTERESES DE QUIENES SON PARTE DE NUESTRA CIUDAD-PUERTO.”



## 4.2 Análisis de Materialidad

Puerto Coquimbo, en esta versión 2022, entrega seguimiento a la Materialidad que define el contenido del presente reporte. El análisis de los temas materiales se realizó con la finalidad de identificar aspectos relevantes a reportar que respondan al interés y a las expectativas de la organización y a sus grupos de interés, considerando un enfoque interno y externo, para identificar la importancia de ambos contextos. El análisis de materialidad fue ejecutado de acuerdo con el siguiente procedimiento:

**“EL CONTENIDO DE LA MATERIALIDAD DEL REPORTE INTEGRADO FUE ELABORADO SEGÚN LOS LINEAMIENTOS DEL ESTÁNDAR INTERNACIONAL GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI).”**

La Gerencia General se encarga de informar al Directorio sobre los asuntos críticos en las sesiones ordinarias y extraordinarias. Además, las áreas de la organización también reportan, junto al gerente general, mensualmente al equipo directivo sobre aspectos administrativos y estratégicos de la empresa. Por otra parte, la Directora Encargada de Sostenibilidad y el Área de Sostenibilidad y Cumplimiento son responsables de hacer el seguimiento de la gestión de los temas materiales surgidos del análisis de materialidad de Puerto Coquimbo.

[GRI 2-14] [GRI 2-16] [GRI 2-17] [GRI 3-1] [GRI 3-2]



## 4.2 Aspectos Materiales a Reportar

[GRI 3-1] [GRI 3-2]

La Matriz de Materialidad de Puerto Coquimbo, que es presentada a continuación, es un trabajo resultante del análisis realizado por la organización, que refleja el grado de importancia entregado internamente a los contenidos sumado a la opinión expresada por los grupos de interés, referente a cada tema evaluado durante el periodo de estudio, que se les otorgo su respectivo seguimiento para dar cuenta de los avances en estas materias. La importancia del reconocimiento de los impactos y su cobertura permite a la organización realizar un levantamiento de las necesidades presentadas por las partes interesadas, debido a que con este se procede a identificar el efecto positivo o negativo y su repercusión en las dimensiones sociales, ambientales y económicas. Los temas relevantes que se presentan en la siguiente matriz de materialidad se encuentran representados de acuerdo con la relevancia para Puerto Coquimbo y sus partes interesadas:



| TEMA MATERIAL                 | CONTENIDO            | COBERTURA |         |   |
|-------------------------------|----------------------|-----------|---------|---|
|                               |                      | INTERNA   | EXTERNA |   |
| Gestión económica             | 201-1                | ●         |         |   |
|                               | 201-4                | ●         |         |   |
|                               | 203-2                | ●         |         |   |
| Consumo de recursos           | 302-1                | ●         | ●       |   |
|                               | 302-5                | ●         | ●       |   |
|                               | 303-5                | ●         | ●       |   |
| Vinculación medioambiente     | 304-1                | ●         | ●       |   |
| Talento humano                | 401-1                | ●         |         |   |
|                               | 401-2                | ●         |         |   |
|                               | 404-1                | ●         |         |   |
|                               | 404-2                | ●         |         |   |
|                               | 404-3                | ●         |         |   |
|                               | 405-1                | ●         |         |   |
| Salud y seguridad ocupacional | 403-1                | ●         |         |   |
|                               | 403-2                | ●         |         |   |
|                               | 403-3                | ●         |         |   |
|                               | 403-4                | ●         |         |   |
|                               | 403-7                | ●         |         |   |
|                               | 403-8                | ●         |         |   |
|                               | 403-9                | ●         |         |   |
|                               | 403-10               | ●         |         |   |
|                               | Ética y cumplimiento | 406-1     | ●       |   |
|                               |                      | 418-1     | ●       | ● |
| Comunidad y desarrollo        | 413-1                |           | ●       |   |

01

02

03

04

05

06

GRI

7

TEMAS MATERIALES

24

CONTENIDOS TEMÁTICOS

17

CONTENIDOS PERTENECIENTES  
A ESTÁNDARES SOCIALES

3

CONTENIDOS PERTENECIENTES  
A ESTÁNDARES ECONÓMICOS

4

CONTENIDOS PERTENECIENTES  
A ESTÁNDARES AMBIENTALES



“Los temas materiales identificados en el Reporte Integrado dan respuesta al interés y expectativas del negocio y sus grupos de interés.”

## 4.3 Política de Sostenibilidad

[GRI 2-15] [GRI 2-23]

La Política de Sostenibilidad de Puerto Coquimbo representa el compromiso por fomentar la sostenibilidad de forma transversal en su cultura organizacional, lineamientos estratégicos, en la toma de decisiones y en las prácticas corporativas, siendo una referencia en su forma de actuar.

Esta tiene por objetivo definir lineamientos corporativos referenciando la forma de actuar en esta materia para la organización, a través de la generación de valor compartido con los grupos de interés; fortaleciendo la relación Ciudad – Puerto; trabajando constantemente para ser reconocidos como buenos vecinos frente a la comunidad y contribuyendo con el equipo de trabajo en el desarrollo sostenible del único puerto multipropósito de la Región de Coquimbo, representando a la empresa como Una puerta de la Región al Mar.

Con estos lineamientos la empresa reafirma el compromiso en ser un agente de cambio en el sector portuario, capaz de promover buenas prácticas en la sociedad en directo beneficio del desarrollo sostenible.

La gestión de la Política de Sostenibilidad es responsabilidad del Comité de Riesgos, Auditoría, Sostenibilidad, Seguridad de la Información y Transparencia de Puerto Coquimbo, de la Directora Encargada de Sostenibilidad y el Jefe de Sostenibilidad y Cumplimiento, siendo estos actores los responsables de revisar y actualizar constantemente la política con la finalidad de estar alineados con la estrategia corporativa y los desafíos de la industria portuaria a nivel nacional e internacional.

### NUESTROS COMPROMISOS

En nuestra estrategia vinculada con la sostenibilidad que fortalece el desarrollo armónico de la Ciudad – Puerto, asumimos los siguientes compromisos corporativos:



#### SOSTENIBILIDAD TRANSVERSAL:

- 1 Incorporar la Sostenibilidad de forma transversal en la estrategia corporativa y en las prácticas de gestión, promoviendo la mejora continua de la organización. Gerenciando integralmente nuestras operaciones, evaluando riesgos, oportunidades e incorporando estas en acciones socioambientales que involucren a toda nuestra cadena de valor.



#### TRABAJO SEGURO Y SALUDABLE:

- 2 Promover un ambiente de trabajo seguro y saludable, incorporando como lineamiento esencial el respeto absoluto por la vida de nuestros colaboradores, identificando, evaluando y controlando los riesgos latentes en la materia.



#### GOBERNANZA TRANSPARENTE Y ÉTICA:

- 3 Garantizar una gobernanza transparente y ética que abarque a toda la organización. Involucrando en la gestión de sostenibilidad a todos los niveles jerárquicos, fortaleciendo los canales de comunicación con los grupos de interés, promoviendo relaciones transparentes, honestas y no corruptas.



#### RELACIONES LABORALES:

- 4 Velar por las buenas relaciones laborales en la organización, considerando el respeto a los derechos humanos de nuestros/as colaboradores/as, rechazando cualquier tipo de discriminación, fomentando la igualdad de género y el fortalecimiento de sus habilidades en las actividades que desempeñan diariamente.



01

02

03

04

05

06

GRI



#### COMPORTAMIENTO PRUDENTE Y RAZONABLE:

**5** Fortalecer un comportamiento prudente y razonable en las actividades que desarrolla la organización, evitando impactos negativos con nuestros grupos de interés, actuando en cumplimiento con la normativa de legislación vigente, resguardando la integridad de los colaboradores, los valores y principios de Puerto Coquimbo.



#### VELAR POR LA CALIDAD DE SERVICIO:

**6** Velar continuamente por cumplir con la calidad de servicio, actuando con responsabilidad y excelencia en la prestación, manteniendo prácticas operacionales justas y no discriminatorias.



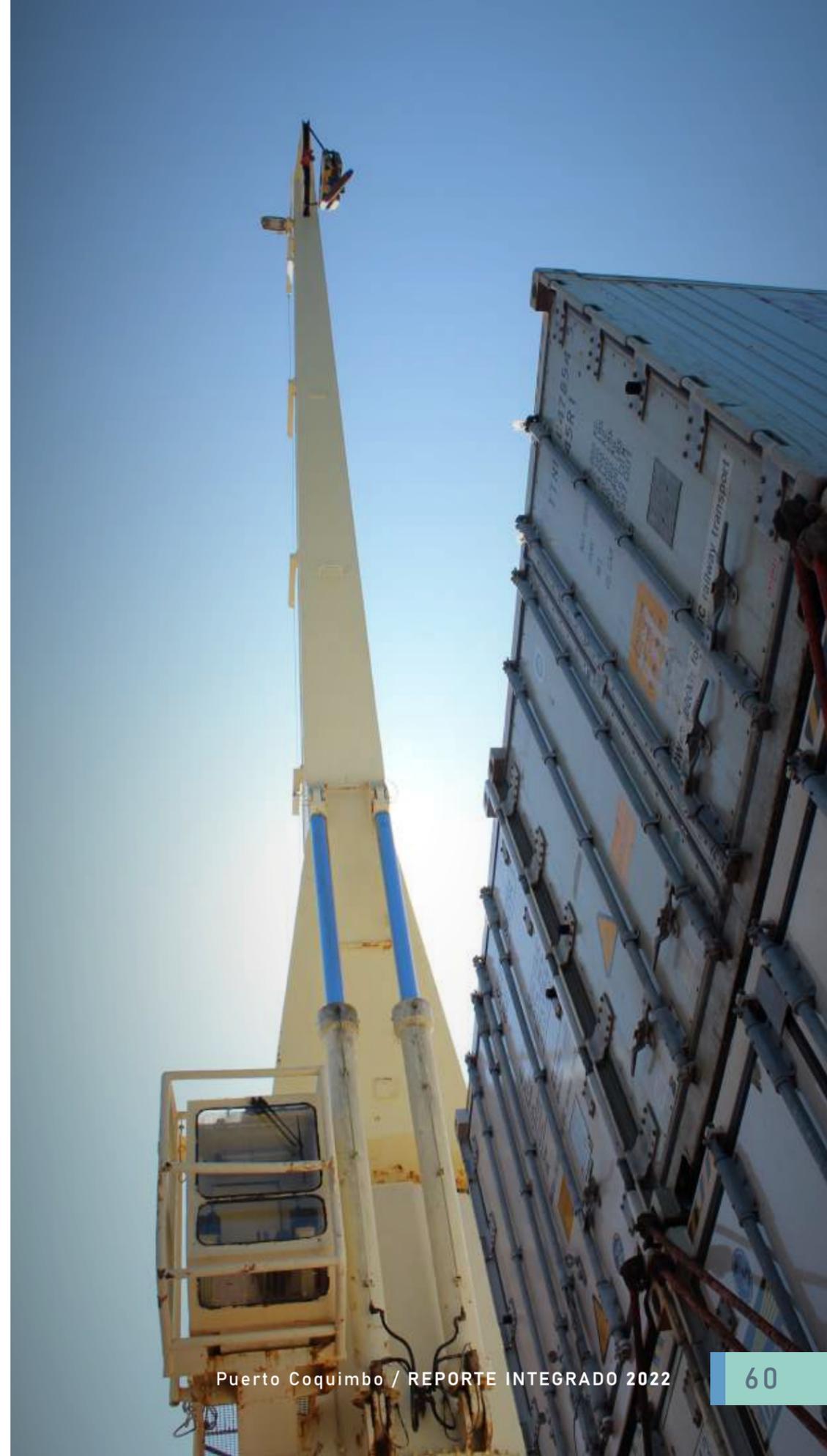
#### CONTRIBUIR AL DESARROLLO SOCIAL:

**7** Contribuir al desarrollo social, económico y ambiental de la comunidad, a través de proyectos portuarios estratégicos. Actuando por medio de una conducta socialmente responsable, fomentando acciones que mitiguen los impactos y riesgos de nuestras operaciones, identificando la demanda de nuestros grupos de interés para direccionar actividades que generen valor compartido.



#### RESPECTO A LOS GRUPOS DE INTERÉS:

**8** Potenciar el compromiso de buenos vecinos, a través de la construcción de relaciones con los grupos de interés basadas en la confianza, transparencia y el respeto mutuo, trabajando en conjunto para así alcanzar metas comunes.



## 4.4 Relacionamiento con Grupos de Interés

[GRI 2-29]

Los Grupos de Interés de Puerto Coquimbo están definidos por una diversidad de representantes del entorno de la empresa, entre ellos autoridades, representantes de organizaciones civiles, medios de comunicación, presentes en el territorio local y nacional.

Para la identificación y clasificación de los stakeholders, se realizó la revisión de diversas fuentes, considerando el análisis de las actividades primarias y secundarias presentes en la cadena de valor de la empresa, destacando entre ellos a quienes son parte de la red logística portuaria, el trabajo con actores locales y estudios realizados durante el periodo a reportar.

Al mirar la sostenibilidad como una actividad que integra en su proceso a los grupos de interés de la empresa, se ha desarrollado un trabajo de manera transversal y oportuna con cada uno de ellos, valorando su participación en diversas instancias que aportan al desarrollo de Puerto Coquimbo, considerando su visión y contribuyendo al desarrollo armónico de la Ciudad - Puerto.

Ciertamente el COVID - 19, reformuló la manera en que nos relacionamos con nuestros grupos de interés y fue hasta el último trimestre de 2022 el momento en que se reactivó la presencialidad en las diversas instancias de coordinación, manteniendo de igual manera la virtualidad. A continuación, se detallan los mecanismos de comunicación utilizados durante el periodo 2022, para la gestión de relacionamiento de Puerto Coquimbo:

“CONOCER Y ATENDER LAS EXPECTATIVAS DE LOS GRUPOS DE INTERÉS ES FUNDAMENTAL EN LA GESTIÓN ESTRATÉGICA DE LA EMPRESA.”



## 4.4 Mecanismos de Relacionamiento

| GRUPO DE INTERÉS                   | MECANISMO DE RELACIONAMIENTO   |
|------------------------------------|--|
| ALCALDÍA                           | Carta - Correo electrónico - Videoconferencia - Consejo Coordinación Ciudad - Puerto   |
| GOBERNACIÓN REGIONAL               | Carta - Correo electrónico - Videoconferencia - Consejo Coordinación Ciudad - Puerto   |
| DELEGACIÓN PRESIDENCIAL            | Carta - Correo electrónico - Videoconferencia - Consejo Coordinación Ciudad - Puerto   |
| MINISTERIOS                        | Carta - Correo electrónico - Videoconferencia  |
| SISTEMA DE EMPRESAS PÚBLICAS       | Carta - Correo electrónico - Videoconferencia - Web Corporativa  |
| SEREMIAS                           | Carta - Correo electrónico - Videoconferencia  |
| SINDICATOS BORDE COSTERO           | Carta - Correo electrónico - Videoconferencia - Visitas Presenciales   |
| GOBERNACIÓN MARÍTIMA               | Carta - Correo electrónico - Comité de Coordinación de Servicios Públicos - Videoconferencia                                 |
| POLICÍA DE INVESTIGACIONES (PDI)   | Comité de Coordinación de Servicios Públicos - Videoconferencia  |
| AGENTES NAVIEROS                   | Comunidad Logística Portuaria - Reunión de Planificación Naviera - Videoconferencia  |
| ADUANAS                            | Carta - Correo electrónico - Comité de Coordinación de Servicios Públicos - Comunidad Logística Portuaria - Videoconferencia |
| SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO (SAG) | Carta - Correo electrónico - Comité de Coordinación de Servicios Públicos - Comunidad Logística Portuaria - Videoconferencia |
| UNIVERSIDADES Y COLEGIOS           | Web Corporativa - Correo electrónico - Videoconferencia  |
| COSOC                              | Correo electrónico - Videoconferencia - Videoconferencia   |
| JUNTAS DE VECINOS                  | Web Corporativa  |

| GRUPO DE INTERÉS                               | MECANISMO DE RELACIONAMIENTO  |
|--|---|
| MEDIOS DE COMUNICACIÓN                         | Correo electrónico - Web Corporativa  |
| CLIENTES                                       | Cartas - Web Corporativa - Reuniones - Participaciones Ciudadanas - CLPC  |
| COLABORADORES                                  | Correo Electrónico - Reuniones Periódicas   |
| COMUNIDAD                                      | Cartas/ Web Corporativa - Reuniones - Participaciones Ciudadanas  |
| INDUSTRIALES PESQUEROS                         | Carta - Correo electrónico - Videoconferencia - Visitas Presenciales  |
| PROVEEDORES                                    | Correo Electrónico - Web Corporativa  |
| COMUNIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA COQUIMBO         | Asambleas - Reuniones Periódicas - Correo electrónico - Videoconferencia  |
| CONSEJO DE COORDINACIÓN CIUDAD-PUERTO COQUIMBO | Instancias de Coordinación - Sesiones Periódicas - Mesas de Trabajo - Web Consejo - Correo electrónico - Videoconferencia |
| COMITÉ DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS   | Instancias de Coordinación - Sesiones Periódicas - Correo Electrónico - Videoconferencia                                  |

## 4.4.1 Coordinación Multiactores

Durante el periodo a reportar, Puerto Coquimbo desarrolló la gestión de coordinación con diversos actores de la red logística dando cumplimiento al funcionamiento de las mesas de trabajo que involucran a servicios y autoridades locales, como el Comité de Coordinación de Servicios Públicos, el Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto y la Comunidad Logística Portuaria, todas relevantes para el desarrollo de los objetivos estratégicos de Puerto Coquimbo.

### COMITÉ DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS

De acuerdo con lo establecido en la Ley N° 19.542, en su artículo 8° punto 2 y artículo 49, las empresas portuarias deberán realizar directamente las funciones que a continuación se indican: la coordinación de las operaciones de los agentes y los servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios. Por medio de Decretos Supremos, expedidos a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A su vez lo indicado en el Decreto N° 105/1999 del MTT, las autoridades y funcionarios de los órganos de la administración del Estado, que tengan relación con actividades que se desarrollen dentro de los recintos portuarios, deberán velar por la eficiencia de la administración, procurando la simplificación y rapidez de los trámites y el mejor aprovechamiento de los medios disponibles, propendiendo a la unidad de acción, evitando la duplicación o interferencia de funciones entre sí y con los otros entes que ejecuten actividades al interior del puerto.

### MIEMBROS PERMANENTES

- Empresa Portuaria Coquimbo
- Gobernación Marítima
- Capitanía de Puerto
- Servicio Agrícola y Ganadero
- Aduanas
- Policía de Investigaciones

Durante el año 2022 el comité sesionó entre los meses de febrero hasta diciembre, en modalidad online y presencial. En cada una de las sesiones convocadas por Puerto Coquimbo, participaron representantes de servicios públicos y adicionalmente con otras instituciones relacionadas con el quehacer portuario y la coordinación necesaria para la continuidad operacional del puerto. Los temas tratados y brechas detectadas fueron reportadas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al cierre del año a reportar.



## MISIÓN

El Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos es el facilitador del proceso de transferencia de carga del Puerto de Coquimbo. Este Comité es estratégico para el desarrollo de Coquimbo y su Región, contribuyendo a la eficiencia de las actividades portuarias a través de un proceso de mejoramiento continuo.



## VISIÓN

Ser un Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos reconocido a nivel nacional por el aporte a la eficiencia del puerto y facilitación de los procesos de transferencia de carga.



## ATRIBUCIONES

- Simplificar y dar rapidez a los tramites.
- Mejor aprovechamiento de los medios disponibles.
- Evitar la duplicación o interferencia de funciones.
- La prestación en forma continua y permanente de los servicios portuarios, de forma no discriminatoria.



## 4.4.1 Coordinación Multiactores

### CONSEJO DE COORDINACIÓN CIUDAD - PUERTO COQUIMBO

Según lo establece la Ley N° 19.542, en el artículo 50 letra d, corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial por el entorno urbano, vías de acceso y el medio ambiente. Para ello se creará la instancia de coordinación regional, denominada Consejo de coordinación Ciudad - Puerto.

Durante el periodo 2022, el consejo estuvo integrado por las autoridades locales que establece su Marco Normativo, en particular el Decreto N°87/2018 en el que se define su composición con el objeto de avanzar en el planteamiento de los objetivos de la instancia de coordinación, como el tratamiento de los temas indicados en el ORD N°3825 del MTT.



| MIEMBROS PERMANENTES |
|----------------------|
| Gobernador Regional  |
| Seremi MTT           |
| Seremi MOP           |
| Alcalde Coquimbo     |
| Gerente EPCO         |

| INVITADOS                     |
|-------------------------------|
| Sernapesca                    |
| Seremi MINVU                  |
| Dirección de Obras Portuarias |
| CORE                          |
| Seremi MIDESoyF               |

| Temas tratados durante el periodo a reportar:         |
|---|
| Directorio Puerto Coquimbo                            |
| Normativa del Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto |
| Contexto y Plan de Trabajo CCCP Coquimbo              |
| Proyecto Sitio 3                                      |
| Proyecto Borde Costero                                |
| Accesibilidad Ferroviaria y Vial                      |
| Acuerdo de Producción Limpia                          |
| Publicación Memoria CCCP 2021                         |



### MISIÓN

Contribuir activamente al desarrollo armónico entre la ciudad y el puerto de Coquimbo, procurando mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos de la región, a través de la coordinación efectiva para el mantenimiento del entorno urbano y las vías de acceso, así como el cuidado del medio ambiente.



### VISIÓN

Lograr mejoras en el desarrollo armónico de la ciudad y el puerto a través de la contribución y acción de sus miembros y por ello, ser reconocido a nivel regional y nacional.



### VALORES

- Colaboración
- Responsabilidad
- Respeto
- Compromiso
- Visión autocrítica
- Actitud resolutiva
- Transparencia y Probidad



## 4.4.1 Coordinación Multiactores

### COMUNIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA COQUIMBO

La Comunidad Logística Portuaria Coquimbo (CLPC), fue constituida formalmente el 26 de septiembre de 2017, fijando a comienzos de 2018 los lineamientos en que se enfocará el trabajo de la comunidad. Nace como instancia clave para generar consenso entre actores públicos y privados, y así trabajar en conjunto por el mejoramiento continuo de la eficiencia de su red logística. Tiene como objetivo velar por el desarrollo del sistema portuario, asumiendo un rol facilitador de proyectos, fomentando el desarrollo local e impulsando el sentido de pertenencia del puerto.

Es importante destacar que la necesidad de la conformación de una comunidad logística para Puerto Coquimbo se detectó a través de distintos estudios y reuniones con los diversos actores cuyo levantamiento evidenció el interés y voluntad para potenciar la coordinación entre los actores que actúan en la red logística, para así trabajar en mejorar la eficiencia y coordinación en los distintos niveles.

Actualmente la CLPC está integrada por 22 socios entre empresas y servicios públicos, quienes han trabajado activamente durante el 2022, esto por medio de sus dos comités de Sustentabilidad, Aprendizaje y Desarrollo además del Comité de Accesibilidad, Procesos y Clientes.

#### Los Socios que integran la Comunidad Logística Portuaria Coquimbo son:

Empresa Portuaria Coquimbo

Terminal Puerto Coquimbo

Ultraport

Asociación gremial de dueños de camiones Coquimbo (Asiducam)

Asociación de Exportadores de Frutas de Chile A.G. (Asoex)

Sociedad Agrícola del Norte A.G.

Teck CDA

Famesa Explosivos Chile

Saam Towage

Aduana Coquimbo

Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

Molinera Coquimbo

Cementos BSA

Agencia de Aduana Larraguibel

Ultramar

Carle & Cía

Ian Taylor

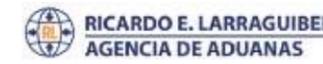
MTA

Marval

ProChile

Gobernación Marítima

I. Municipalidad de Coquimbo



01

Los pilares estratégicos de esta mesa de coordinación son los siguientes:

### 1. INNOVACIÓN

Es el primero de los pilares estratégicos, se trata de un elemento indispensable que permite generar valor añadido a los servicios portuarios. La mejora continua en los procesos de I+D reafirma la idea de la innovación como base fundamental de la generación de valor.

Los principales beneficios de I+D como un pilar estratégico son tres:

- Obtención de sinergias tecnológicas entre los socios que participan en los proyectos consorciados.
- Transferencia de conocimientos entre organismos públicos de investigación, centros tecnológicos y universidades con las empresas participantes.
- Posibilidad de establecer alianzas y acuerdos con otras empresas.

### 2. SOSTENIBILIDAD

Es el segundo de los pilares que rigen el modelo de planificación y de gestión. Está relacionado con dos objetivos complementarios de gran relevancia en el ámbito portuario:

- Lograr un desarrollo portuario comprometido con el entorno y acorde con los recursos disponibles.
- Contribuir a un sistema integrado de transporte, que favorezca la consecución de una movilidad sostenible, en línea con las directrices hoy día vigente.

### 3. ACCESIBILIDAD

Es el tercer pilar, y está centrado en desarrollar las redes terrestres de transporte que permitan el flujo de las personas o mercancías de forma eficientes desde los orígenes de los viajes entrantes en el puerto hasta los potenciales destinos finales de los tráficos salientes. Por lo tanto, es necesario dotar a los puertos de un nivel de accesibilidad en el conjunto de las redes de transporte en las que se ha de integrar toda la cadena logística.

### 4. COMPETITIVIDAD

El último pilar que integra a toda la cadena logística formada por empresas comprometidas con sus clientes y se relaciona con dos objetivos:

- La mejora continua de la competitividad de la red logística (que el puerto y su conjunto funcione cada vez mejor).
- La promoción que los servicios de la red logística se conozcan más y mejor, como fórmula para aportar.

Durante el periodo a reportar y a través de la Empresa Portuaria Coquimbo fue adjudicado el segundo año del proyecto Corfo Red Proveedores, siendo Puerto Coquimbo la empresa mandante trabajando en conjunto con la CLPC en diversas actividades para mejorar la eficiencia y sustentabilidad de la cadena logística del puerto de Coquimbo. Dentro de las acciones generadas se realizaron levantamientos de procesos de las diferentes cadenas logísticas que son atendidas por el puerto de Coquimbo y así con esto detectar brechas y trabajar en la subsanación de estas, también se generaron diversas vinculaciones con exportadores regionales y empresas proveedoras, se trabajó en una estrategia de transformación digital, desarrollo de una plataforma digital para empresas proveedoras de transporte de carga, mesas de trabajo para mejoras en la accesibilidad portuaria, plan de acción a empresas proveedoras en producción limpia, participación en instancias de promoción y relacionamiento, entre otras actividades desarrolladas.



## MISIÓN

Promover el desarrollo del sistema logístico portuario en torno al Puerto Coquimbo, a través de iniciativas consensuadas que impulsen el desarrollo económico de la región y la competitividad del puerto de manera sostenible con la ciudadanía y el medio ambiente.



## VISIÓN

Consolidar un sistema de gestión portuaria que se oriente simultáneamente a la calidad, integración de nuevos servicios y un reconocido liderazgo de la comunidad tanto a nivel regional y nacional que promueve la eficiencia de los procesos logísticos y la integración con la ciudadanía.



## VALORES

- Valor compartido
- Sostenibilidad
- Calidad y eficiencia
- Confianza y transparencia
- Responsabilidad y seguridad



## 4.5 Principios y Normas de Conducta

[GRI 2-23] [GRI 2-24] [GRI 2-28]

Puerto Coquimbo, establece un Código de Conducta que tiene como propósito ser una guía para los comportamientos esperados de todos los stakeholders de la empresa, considerando a sus directores, colaboradores, clientes, contratistas, proveedores y todos los organismos con los que se relaciona la empresa, documento que tiene como finalidad resguardar la credibilidad y confianza institucional frente a sus diferentes grupos de interés, fomentando los comportamientos íntegros, las buenas prácticas corporativas, el actuar diligente, el desarrollo sostenible y el cumplimiento de la ley.

En relación con lo descrito se establecieron una serie de principios y compromisos con los grupos de interés que deben regir el actuar de los colaboradores de Puerto Coquimbo según lo establecido en su estrategia organizacional.

-  **•RESULTADOS ECONÓMICOS**
-  **•CONDUCTA EMPRESARIAL**
-  **•CONDUCTA INDIVIDUAL**
-  **•RELACIÓN CON EL EQUIPO DE TRABAJO**
-  **•RELACIÓN CON LOS CLIENTES**
-  **•RELACIÓN CON LOS CONTRATISTAS Y PROVEEDORES**
-  **•SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL**
-  **•RELACIÓN CON LA COMUNIDAD Y EL MEDIO AMBIENTE**
-  **•RELACIÓN CON LAS AUTORIDADES PÚBLICAS**

### PRINCIPIOS Y COMPROMISOS

Como parte de los compromisos, se trabaja, con el equipo de Puerto Coquimbo, en alinear la estrategia y operaciones con la sostenibilidad. Con la finalidad de contribuir positivamente en el desarrollo sostenible de los grupos de interés que participan en la cadena de suministro de la organización. Se confía que, compartiendo la visión de negocio, se alcanzan los resultados esperados y motivaran a otros a unirse al desafío de lograr un desarrollo portuario, seguro, eficiente y responsable con la comunidad y el medio ambiente.

Al realizar el Reporte Integrado 2022, se adoptó el estándar Global Reporting Initiative (GRI), con la finalidad de transparentar la gestión en esta materia a los grupos de interés.

En Puerto Coquimbo se comparten diversos principios y se encuentran activamente presentes en las siguientes organizaciones:

### PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES DURANTE 2022

|      |   |
|------|---|
| CCCP | Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto Coquimbo. |
| CLPC | Comunidad Logística Portuaria de Coquimbo.        |
| CCSP | Comité de Coordinación Servicios Públicos.        |

### PRINCIPIOS SUSCRITOS

|   |   |
|---|---|
|  | Buenas Prácticas de Gobierno Corporativo, Sistema de Empresas - SEP.                        |
|  | Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS).                                    |
|  | Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS). |
|  | Iniciativa de Paridad de Género Chile (IPG Chile).  |

## 4.5.1 Buenas Prácticas Corporativas

[GRI 2-15] [GRI 2-18] [GRI 2-23] [GRI 2-28]

Las buenas prácticas corporativas de Puerto Coquimbo se relacionan directamente con el proceso de toma de decisiones, contribuyendo a la creación sostenible de valor compartido en un marco de transparencia, ética y responsabilidad empresarial, promoviendo el respeto a los derechos de todos los grupos de interés que participan directa o indirectamente con nuestra empresa. Estas son trabajadas constantemente alineadas con el Código SEP, que tiene por objeto generar una cultura transversal, distintiva y de excelencia en la gobernanza de las empresas bajo tuición del Sistema de Empresas - SEP, apoyando un liderazgo ético desde el Directorio hacia toda la organización, con sentido de probidad y transparencia, de responsabilidad empresarial, con una gestión eficiente y eficaz de las empresas bajo su control de gestión.

El Código SEP establece un conjunto de buenas prácticas de Gobierno Corporativo, en un cuerpo sistematizado y armónico, incluyendo a su vez las conductas esperables de quienes tienen las tareas de responsabilidad en la administración de la organización para el cumplimiento de esto, el documento contiene diversas materias las cuales se distribuyen en 17 capítulos temáticos, más un capítulo adicional de buenas prácticas evaluado en marcha blanca, los cuales fueron trabajados por la organización en el año 2022: es así como Puerto Coquimbo en la revisión de buenas prácticas corporativas en el año 2022, siendo realizada la auditoría en el 2023, alcanzó un 100% respecto al nivel de cumplimiento, de acuerdo con la información entregada por Echeverría Auditores SpA., contratados mediante licitación por el SEP, para revisar el cumplimiento de las buenas prácticas corporativas propuestas en el Código SEP. De esta forma, mediante el traba-

jo realizado en esta materia, se mantuvo el cumplimiento en un 100% al hacer la comparación con el nivel porcentual del periodo anterior.

**“COMPROMETIDOS CON SEGUIR TRABAJANDO Y FORTALECIENDO LAS BUENAS PRÁCTICAS CORPORATIVAS EN LA EMPRESA.”**



### BUENAS PRÁCTICAS CORPORATIVAS DEL DIRECTORIO



La empresa durante el periodo de gestión, realizó capacitaciones sobre el Código SEP, explicando al equipo de Directorio todas materias y buenas prácticas corporativas que son reguladas por esta organización, como también el contenido del documento, finalidad y atribuciones. Posterior a la capacitación en esta materia, los integrantes del equipo directivo realizaron una declaración simple firmada para conocer y aceptar el Código SEP actualizado, que además fue remitida al Sistema de Empresas – SEP, institución encargada de dar control de gestión en esta materia.

## BUENAS PRÁCTICAS CORPORATIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN



**CAPÍTULO V**  
Auditoría Externa



**CAPÍTULO IX**  
Seguridad de la Información



**CAPÍTULO XIV**  
Transparencia



**CAPÍTULO VI**  
Auditoría Interna



**CAPÍTULO XI**  
Código de Conducta



**CAPÍTULO XV**  
Compras y Adquisiciones



**CAPÍTULO VII**  
Gestión Integral de Riesgos



**CAPÍTULO XII**  
RSE-VC



**CAPÍTULO XVI**  
Entidades Fiscalizadoras



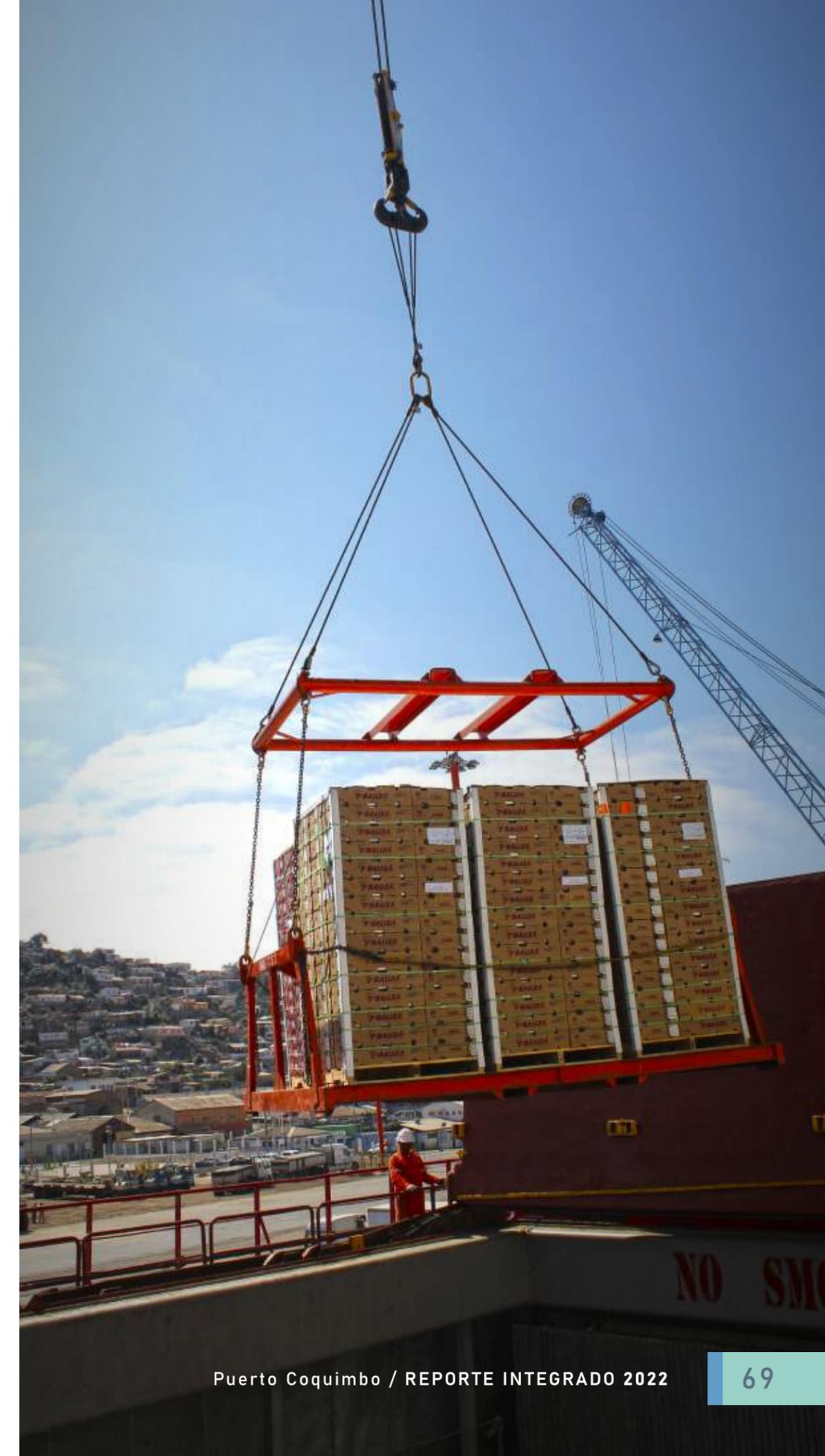
**CAPÍTULO VIII**  
Gestión de Riesgos de Fraude



**CAPÍTULO XIII**  
Gestión de Personas



**CAPÍTULO XVIII**  
Gestión de Buenas Prácticas de Gobierno Corporativo



## 4.6 Gestión de Riesgos y Control Interno

[GRI 2-13][GRI 2-23]

Puerto Coquimbo trabaja en su gestión de riesgos de acuerdo con lo establecido por el CAIGG, asociado al objetivo de mantener acciones y mejoramiento de las actividades asociadas al proceso de Gestión de Riesgos, informando a la entidad, el Modelo de Gestión de Riesgos y Matriz CAIGG abreviada, considerando los riesgos estratégicos y asegurando el proceso de Gestión de Riesgos en la organización.

De igual forma, la empresa da cumplimiento a lo establecido en el Código SEP, en su capítulo N° 7, Gestión Integral de Riesgos, disponiendo de un conjunto simple de procedimientos para abordar los riesgos de la empresa, estableciendo una agenda con objetivos y plan de trabajo a corto, mediano y largo plazo, además de un trabajo continuo con las áreas de la empresa, siendo responsables de crear medidas de mitigación en materia de gestión de sus impactos y dar seguimiento a estos, durante el periodo a reportar.

Durante la gestión anual se realizó seguimiento a la materia, además de potenciar reuniones con los responsables de áreas, con énfasis en el seguimiento de los riesgos y el monitoreo del control interno, orientando el trabajo en subsanar las brechas identificadas producto de la auditoría interna en la materia. Lo anterior, le permitió a Puerto Coquimbo un mayor despliegue de los análisis de riesgos a los procesos clave de la compañía, involucrando a todos los equipos en su trabajo.

“LA GESTIÓN DE RIESGOS ES UN TRABAJO CONJUNTO EN LA CUAL PARTICIPA LA ALTA ADMINISTRACIÓN Y COLABORADORES DE LA EMPRESA.”



Respecto al control de los riesgos, actualmente existe una persona encargada de identificarlos, dar monitoreo permanente y el tratamiento adecuado para enfrentarlos y mitigar sus impactos. Además, se realizan reuniones de coordinación periódicas con las áreas, quienes dan seguimiento constante a las medidas de mitigación establecidas con el fin de mantener controlado el riesgo según el apetito organizacional que presenta la empresa. Además, estos son reportados al Comité de Puerto Coquimbo, compuesto por el equipo directivo de la organización, y de la misma forma revisados por sus integrantes con periodicidad mensual.



## 4.7 Capital Humano

Puerto Coquimbo se encuentra alineado con el Pilar del Sistema de Empresas – SEP, Bienestar Laboral. De esta forma, se reconoce la importancia de los colaboradores dentro de la organización, siendo esenciales para materializar la estrategia organizacional. Cada uno de ellos aporta con sus conocimientos y experiencia para el desarrollo de los objetivos estratégicos de la empresa y la consecución de objetivos. Por esto la organización liderada por el Gerente General trabaja diariamente para desarrollar un equipo humano capaz de aportar en el éxito del negocio y que se encuentren en sintonía con la cultura corporativa.

Lo anterior alineado con la política de Sostenibilidad, la cual tiene como compromiso generar un equilibrio entre transparencia, colaboradores y derechos humanos.

### TALENTO HUMANO

[GRI 2-25][GRI 3-3] [GRI 401-1] [GRI 401-2] [GRI 404-1] [GRI 404-2] [GRI 404-3] [GRI 405-1]

### GESTIÓN INTERNA



### ODS



### VINCULACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS



### VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD



Desarrollar continuamente el ámbito profesional de los colaboradores en la organización, entregándoles oportunidades de capacitación para que estos generen en cada uno de sus trabajos, una fuente de aprendizaje y de satisfacción propia, así enfrentando los nuevos desafíos que se presentarán en el contexto económico, social y ambiental.

## ¿Cómo se gestiona el tema material por Puerto Coquimbo?

### PLAN GESTIÓN DE PERSONAS (PGA)

En el contexto actual, que de forma mundial estamos viviendo, sobre todo por los desafíos que a nivel organizacional y personal que ha suscitado la pandemia, fue necesario generar acciones que favorecieran la adquisición de herramientas que permitieran generar un desarrollo progresivo en el desempeño laboral y una rápida adaptación a los cambios ambientales y a las exigencias relacionales, fruto de los cambios socio-culturales, por ende de la toma de decisiones que las empresas han debido realizar en un corto plazo. En relación con este contexto y atendido al enfoque de Puerto Coquimbo, de poner en el centro del desarrollo a las personas, la empresa trabajó en la implementación de una serie de acciones y medidas para resguardar y potenciar el bienestar de sus colaboradores. Por ello se ha presentado un Plan de Asesoría de Personas, en el cual se abordaron 5 ejes estratégicos;

- Evaluación de desempeño
- Entrenamiento en medición y gestión por competencias
- Coaching para entrenamiento personal
- Implementación de mejora en clima organizacional
- Agenda con enfoque de Género

### CAPACITACIONES

Actualizar los conocimientos y habilidades de los colaboradores para entender y dar respuesta en tiempo y forma a las nuevas necesidades del mercado. Puerto Coquimbo considera importante contar dentro del equipo de trabajo con profesionales capacitados y a la vanguardia de las nuevas tendencias que conlleva la industria portuaria, esto último entrega confianza y seguridad a los grupos de interés al momento de suministrar los servicios.

Durante el periodo a reportar los colaboradores recibieron capacitaciones relacionadas en diversas materias, enfocados en Comunicación Efectiva, Ciudades Puerto y el manejo de Excel en nivel básico e intermedio, ejecutando un total de 61hrs por persona.

### PROGRAMAS PARA MEJORAR LAS APTITUDES DE LOS EMPLEADOS

Puerto Coquimbo incentiva, capacita y genera oportunidades de crecimiento para los colaboradores, con el objeto de actualizar los conocimientos y habilidades de sus trabajadores, así entender y dar respuesta en tiempo y forma a las nuevas necesidades del mercado portuario. La empresa considera importante contar dentro del equipo de trabajo con profesionales capacitados y a la vanguardia de las nuevas tendencias que conlleva la industria portuaria, por tanto, este aspecto material para el desempeño se gestiona de acuerdo con los programas de capacitación.

### INVERSIÓN EN FORTALECIMIENTO DEL CAPITAL HUMANO

La organización es parte del proceso de mejora continua que administra el Directorio acompañado por la

“13 PERSONAS DEL EQUIPO DE TRABAJO FUERON CAPACITADAS DURANTE EL 2022.”

Gerencia General quien es responsable de dar a conocer los beneficios y capacitaciones programadas en el año para los colaboradores, dando el seguimiento y medición de resultados.

### EXÁMENES OCUPACIONALES

La organización al inicio de cada año gestiona exámenes ocupacionales al 100% de sus colaboradores, además todos los trabajadores con contrato indefinido cuentan con seguros complementarios de salud.

### PLAN DE RELACIONAMIENTO CON STAKEHOLDERS

El impacto de la formación y enseñanza de los colaboradores se evidencia en el reporte de acciones emanadas del plan de relacionamiento con stakeholders de Puerto Coquimbo, presentado al Comité de Riesgos, Auditoría, Sostenibilidad, Seguridad de Información y Transparencia.

### GESTIÓN DE DESAFÍOS

Durante el 2022 se trabajó con el objeto de mejorar continuamente el clima laboral y apoyar al crecimiento profesional y personal de los colaboradores, dando cumplimiento a la política de relaciones laborales y en los compromisos adoptados frente a esta materia por la empresa.

### BENEFICIOS Y COMPENSACIONES

Los beneficios de los colaboradores de Puerto Coquimbo se encuentran descritos en el documento denominado Políticas Beneficios y Compensaciones Gestión Personas, compartido con los colaboradores de la organización para su lectura cada vez que este es actualizado y aprobado por el directorio de la organización. Esta política expresa el procedimiento para la entrega de beneficios y celebraciones para los colaboradores de Puerto Coquimbo. Destacando entre estos: permisos administrativos, bonificaciones, reajustes salariales, ropa corporativa, seguro complementario de salud y vida, celebraciones y conmemoraciones.

### EVALUACIONES PERIÓDICAS

Proceso que permite tener datos cuantitativos de la gestión y evaluar el desempeño laboral de los colaboradores, conllevando a instancias de retroalimentación por parte de su jefatura directa, con el objetivo de generar aprendizaje y superación en el tiempo. Los aspectos evaluados en marzo del año 2022 responden a criterios como, responsabilidad, comunicación efectiva, trabajo en equipo, liderazgo, proactividad, autonomía, entre otros. Durante el año 2022 el 100% de los colaboradores recibió capacitación en materias de Gobierno Corporativo, fortalecimiento de buenas prácticas, seguridad de la información y manejo de emergencias/crisis.

“EL EQUIPO DE TRABAJO FUE EVALUADO Y RECIBIÓ RETROALIMENTACIÓN DE SU PROCESO EN EL PERIODO 2022.”

01

02

03

04

05

06

GRI

### CONTINGENCIA SANITARIA, COVID-19

Durante el periodo a reportar, se mantuvieron las medidas de autocuidado dirigidas al equipo de colaboradores con el propósito de velar por el bienestar de cada uno de ellos. Cada una de las medidas aplicadas estuvieron alineadas a lo indicado por la Autoridad Sanitaria.

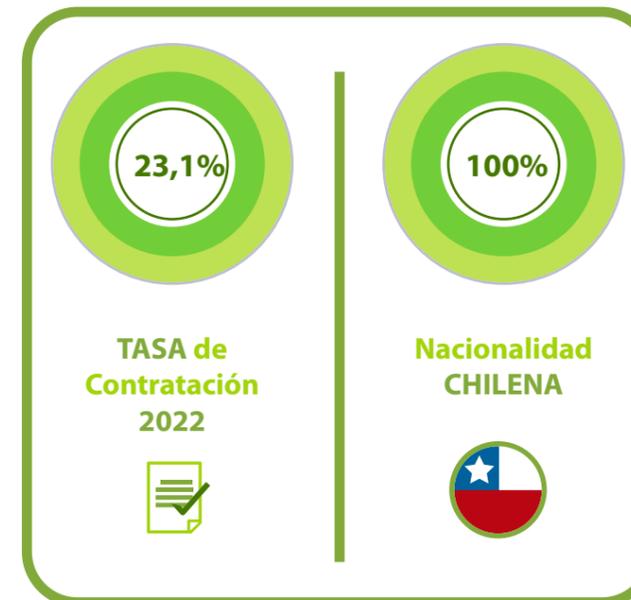
|         | PERSONAS EVALUADAS | GERENCIA | JEFATURAS | COLABORADORES |
|---------|--------------------|----------|-----------|---------------|
|         | 12                 | 0        | 4         | 8             |
| MUJERES |                    | 0        | 0         | 6             |
| HOMBRES |                    | 0        | 4         | 2             |

### CONTRATACIÓN Y ROTACIÓN

Los procesos de contratación y selección de personal son realizados de acuerdo con los estándares de la normativa de regulación, políticas internas de la organización y el Código de Conducta vigente. La Dirección de Presupuestos (DIPRES) para Puerto Coquimbo en el año 2022 autorizó una dotación de 13 colaboradores, considerando todos con contrato indefinido. De esta forma, como resultado de su proceso de selección y restructuración del equipo de trabajo, ingresaron a la organización 3 colaboradores, siendo estos 1 hombre y 2 mujeres.

| CRITERIOS |        |       |
|-----------|--------|-------|
| AÑOS      | HOMBRE | MUJER |
| -30       | 0      | 1     |
| 31-40     | 0      | 0     |
| 41-50     | 1      | 1     |
| 51-60     | 0      | 0     |
| 61-70     | 0      | 0     |
| 70+       | 0      | 0     |

“CONTAR CON UN EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO Y DIVERSO ENRIQUECE LA CULTURA DE LA COMPAÑÍA Y LA CALIDAD DEL SERVICIO FINAL ENTREGADO A LOS CLIENTES.”



01

02

03

04

05

06

GRI

### ÍNDICE DE ROTACIÓN DE PERSONAL

Durante el periodo evaluado, se han entregado igualdad de oportunidades a hombres y mujeres sin distinción, siendo representado en los diversos procesos de reclutamiento y selección donde siempre se han incorporado mujeres, como así también, en el desarrollo del talento humano al interior de la empresa y la promoción de quienes integran el equipo de Puerto Coquimbo. De esta forma, como resultado del proceso de selección y reestructuración del equipo de trabajo, ingresaron a la organización 3 colaboradores y 3 fue el número de salida de personas de la organización, todos ellos por renuncia voluntaria. La empresa promueve incorporar constantemente talentos humanos para aportar con nuevos conocimientos a la industria portuaria.

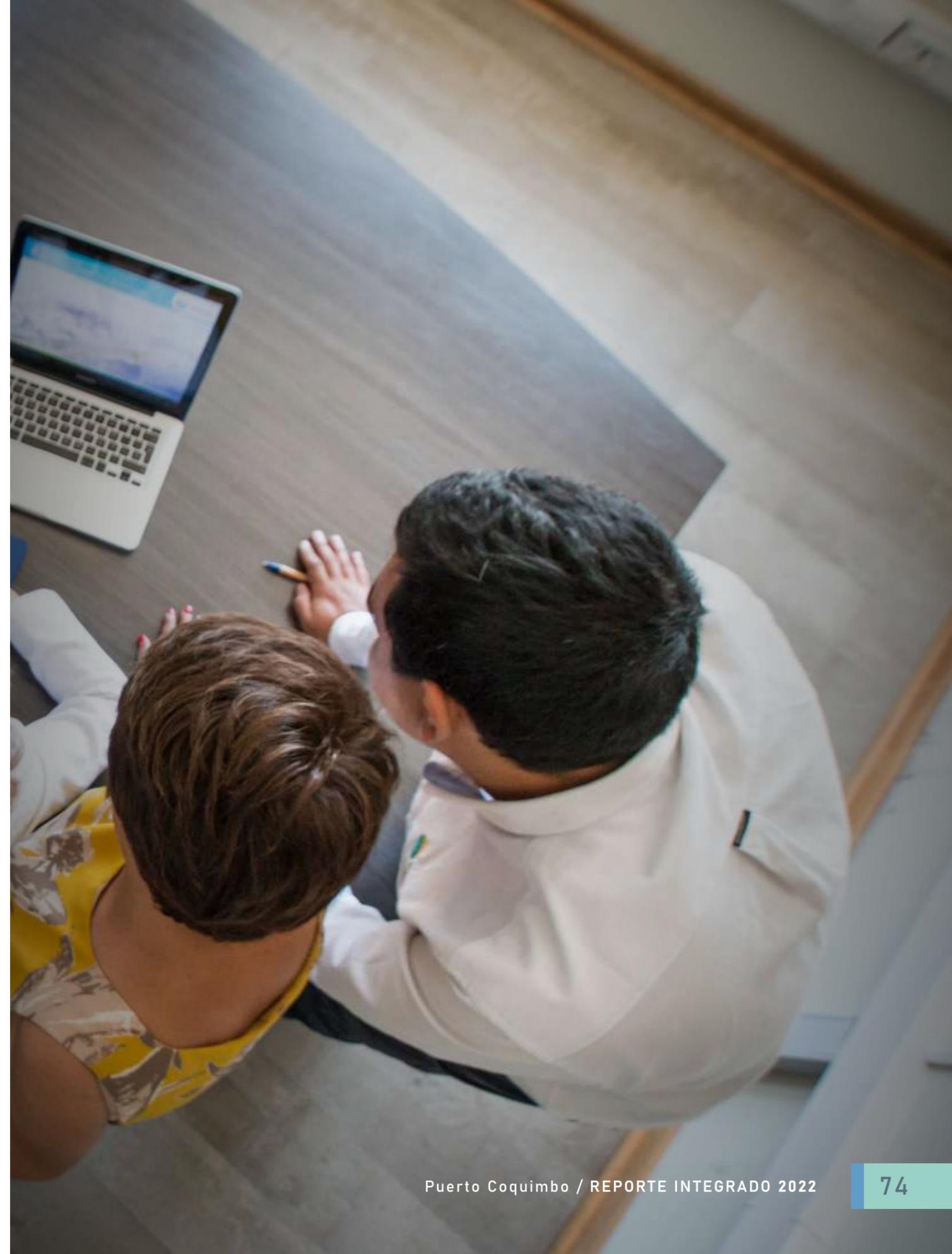
| ÍNDICE DE ROTACIÓN DE PERSONAL | 2022         |              |              |              |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                                | 1° TRIMESTRE | 2° TRIMESTRE | 3° TRIMESTRE | 4° TRIMESTRE |
| N° INICIAL                     | 12           | 11           | 13           | 12           |
| INGRESO COLABORADOR            | 0            | 2            | 0            | 1            |
| SALIDA COLABORADOR             | 1            | 0            | 1            | 1            |
| N° FINAL                       | 11           | 13           | 12           | 12           |
| IRP                            | 9%           | 0%           | 8%           | 8%           |

IRP: Índice de Rotación de Personal

### DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

Es otro tema fundamental para Puerto Coquimbo, ya que las relaciones laborales forman parte de la Política de Sostenibilidad y es así como la organización genera un compromiso con su cumplimiento. Esto se aplica en todas las áreas de trabajo de la organización, considerando un proceso de selección no discriminatorio, basado en la evaluación de sus conocimientos y capacidades para los nuevos colaboradores que formarán parte del equipo.

“SE HAN ENTREGADO IGUALDAD DE OPORTUNIDADES A HOMBRES Y MUJERES SIN DISTINCIÓN EN PROCESOS DE RECLUTAMIENTO, SELECCIÓN Y EN EL DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN LA EMPRESA.”



## 4.7 Salud y Seguridad Ocupacional

### ¿Cómo se gestiona el tema material por Puerto Coquimbo?

#### CUMPLIMIENTO NORMATIVO

Gestionar el cumplimiento con las obligaciones de la normativa vigente, alineadas con la política de empleo de la organización, considerando que el no cumplimiento de esta materia trae como consecuencia impactos negativos en el desempeño económico, social y ambiental, ligados a indemnizaciones, multas y accidentes.

“NUESTRO OBJETIVO: 100% CUMPLIMIENTO A LAS OBLIGACIONES DE LA NORMATIVA VIGENTE.”

#### GENERAR CONFIANZA

Se trabaja constantemente en transmitir este sentimiento en los colaboradores, para que estos se sientan seguros trabajando en la organización, con los recursos y elementos personales de protección necesarios, además de capacitaciones y manuales de procedimientos para crisis y/o emergencias.

“FOMENTAMOS UN AMBIENTE DE TRABAJO SANO, SEGURO Y DE CONFIANZA PARA NUESTRO EQUIPO DE TRABAJO.”

#### SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL

[GRI 2-25] [GRI 3-3] [GRI 403-1] [GRI 403-2] [GRI 403-3] [403-4] [GRI 403-7] [GRI 403-8] [GRI 403-9] [GRI 403-10]

#### GESTIÓN INTERNA



#### ODS



#### VINCULACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS



#### VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD



Dar cumplimiento a la política de empleo y alinear la gestión de salud y seguridad de las personas con la estrategia de sostenibilidad, dando desarrollo y seguimiento a la materia con el objeto de entregar respeto absoluto por la vida de los colaboradores de la empresa.

01

02

03

04

05

06

GRI

**SEGURO COMPLEMENTARIO DE SALUD**

Todos los colaboradores con contrato indefinido en la organización cuentan con un seguro complementario de salud, como parte de la Política de Beneficios y Compensaciones.

**“RESPETO ABSOLUTO POR LA VIDA DE LOS COLABORADORES.”**

**SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO**

Las operaciones de la empresa no representan riesgos para la salud y seguridad de sus trabajadores, dado que solo se cumplen funciones administrativas. Puerto Coquimbo ha perseverado en reforzar un comportamiento seguro dentro de sus operaciones y en generar confianza en los colaboradores, para que estos se sientan protegidos al trabajar en la organización, con los recursos y elementos personales de protección necesarios. La empresa nunca ha tenido accidentes fatales, además durante el 2022 registró un índice de accidentabilidad de 0 accidentes por cada millón de horas trabajadas.

**“PARA PUERTO COQUIMBO, PRIORIZAR LA PROTECCIÓN DE LA SALUD Y LA SEGURIDAD OCUPACIONAL EN EL DESEMPEÑO DE LAS TAREAS DIARIAS ES FUNDAMENTAL.”**



| INDICADORES DE ACCIDENTES               | HOMBRE | MUJER |
|---|--------|-------|
| Cantidad de Colaboradores               | 7      | 6     |
| Enfermedades Profesionales              | 0      | 0     |
| Accidentes Laborales sin Tiempo Perdido | 0      | 0     |
| Accidentes Laborales con Tiempo Perdido | 0      | 0     |
| Días Perdidos                           | 0      | 0     |
| Horas del Periodo                       | 0      | 0     |
| Absentismo                              | 0      | 0     |
| Lesionados sin Tiempo Perdido           | 0      | 0     |
| Tipo Lesión                             | -      | -     |
| Víctimas Mortales                       | 0      | 0     |

| INDICADORES DE ACCIDENTES 2022            |      |
|---|------|
| Tasa de Accidentabilidad                  | 0,16 |
| Tasa de Fatalidad                         | 0    |
| Tasa de enfermedades profesionales        | 0    |
| Promedios de días perdidos por accidentes | 2,18 |

**LESIONES, INCIDENCIAS Y OTROS ASPECTOS**

Durante el año 2022, no se produjo ningún accidente laboral ni baja en relación con enfermedades profesionales. Tampoco se han identificado en Puerto Coquimbo trabajadores que desarrollen actividades profesionales con riesgo de enfermedad grave asociado a los trabajos desempeñados. Además, cabe destacar, que los trabajadores que han estado contagiados por COVID – 19, cumplieron todas las medidas de resguardo y aislamiento recomendadas por la Autoridad Sanitaria, protegiendo la salud de todo el equipo de trabajo y grupos de interés.

**“0 ACCIDENTES DURANTE EL AÑO 2022 EN PUERTO COQUIMBO.”**



Cantidad de accidentes en el período X 100  
Promedio de trabajadores del período



Cantidad de días perdidos en período X 100  
Promedio de trabajadores del período



Total de días perdidos X 1.000.000  
HH del período



Accidentes con tiempo perdido X 1.000.000  
HH del período

### PRINCIPALES RIESGOS Y PELIGROS PARA LA SALUD Y SEGURIDAD DE LOS TRABAJADORES

Puerto Coquimbo busca promover un ambiente de trabajo seguro y saludable, incorporando como lineamiento esencial el respeto absoluto por la vida de los colaboradores, identificando, evaluando y controlando los riesgos latentes. Todos los colaboradores con contrato indefinido en la organización cuentan con seguros complementarios de salud, además de entregar capacitaciones y manuales de procedimientos para crisis y/o emergencias.

A la fecha del año a reportar, aún sigue latente el contagio de COVID – 19. En Puerto Coquimbo, se trabaja constantemente en generar confianza al equipo de trabajo, para que estos se sientan seguros de trabajar en la organización. Por esta razón, se tomaron todas las medidas necesarias para el resguardo de la salud de los colaboradores, implementando la modalidad teletrabajo para que los trabajadores pudieran cumplir sus funciones desde el hogar, en caso de contagio, agradeciendo estas iniciativas ya que han permitido cuidar y resguardar la salud y seguridad de sus familias. A la vez se destaca el compromiso por parte de los trabajadores portuarios en mantener la continuidad operacional, proceso en el que Puerto Coquimbo, junto a TPC, velaron porque los protocolos sanitarios implementados se mantengan en el tiempo en sus operaciones para proteger la salud y seguridad de éstos.

**“LA EMPRESA TRABAJA  
CONSTANTEMENTE EN GENERAR  
CONFIANZA A LOS COLABORADORES  
Y TRABAJADORES PORTUARIOS, PARA  
BRINDAR SEGURIDAD EN SUS  
LABORES HABITUALES.**”

## POLÍTICA DE GESTIÓN PERSONAS Y RELACIONES LABORALES

- 1.- La organización promueve un sistema de relaciones laborales donde el esfuerzo conjunto de los trabajadores, debidamente representados, y los representantes de la administración trabajen por el bienestar laboral de todos sus integrantes.
- 2.- La organización suscribe todos y cada uno de los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) vigentes en Chile, en especial reafirma su compromiso con la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo de negociación colectiva.
- 3.- La organización entiende que la libertad de asociación supone el respeto de todos los trabajadores a crear libre y voluntariamente grupos u organizaciones para defender sus intereses e incorporarse a los mismos.
- 4.- La organización sostiene que los trabajadores tienen derecho a crear y dirigir sus propias organizaciones e incorporarse a las mismas sin interferencia alguna. Nadie puede ser discriminado por su decisión de asociarse, ni de ser su representante.
- 5.- La organización reconoce que el derecho de los trabajadores a negociar libremente constituye un elemento esencial de la libertad de asociación. La negociación colectiva es un proceso voluntario a través del cual la empresa y sus trabajadores debaten y negocian sus relaciones, en particular los términos de empleo y las condiciones de trabajo.
- 6.- La organización reconoce todo tipo de organización sindical que represente legítimamente los intereses de los trabajadores colectivamente organizados.
- 7.- La organización reconoce como contraparte en todo tipo de negociaciones y conversaciones a las organizaciones legalmente constituidas, con las cuales establecerá espacios de diálogo formal, estableciendo compromisos, su cumplimiento y debido seguimiento.
- 8.- La organización promueve la capacitación y formación de sus ejecutivos en temáticas de relaciones laborales que permitan construir de mejor manera relaciones armónicas y equilibradas, enfrentar conflictos y su resolución.
- 9.- La organización reconoce a todos y cada uno de los dirigentes sindicales legalmente constituidos como líderes objeto de reconocimiento, capacitación y desarrollo en su respectivo rol.
- 10.- La organización se compromete a tener prácticas laborales justas y a mantener un ambiente laboral seguro y estable, para lo cual la participación de los trabajadores y las organizaciones sindicales son de máxima relevancia.

01 SOBRE ESTE  
REPORTE INTEGRADO

02 SOMOS  
PUERTO COQUIMBO

03 NUESTRAS  
OPERACIONES

04 NUESTROS  
VALORES AGREGADOS

05

# NUESTRO COMPROMISO CIUDAD - PUERTO

06 NUESTRO  
DESEMPEÑO  
FINANCIERO

GRI ÍNDICE GRI

“Buscamos contribuir al crecimiento económico, social y urbano ambiental de nuestra región y el país”

## 5.1 Gestión Social

### ÉTICA Y CUMPLIMIENTO

[GRI 2-24] [GRI 2-25] [GRI 2-26] [GRI 2-27] [GRI 3-3] [GRI 406-1] [GRI 418-1]

### GESTIÓN INTERNA



### ODS



### VINCULACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS



### VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD



Desempeñar todos los aspectos normativos de las leyes y regulaciones que rigen a Puerto Coquimbo, así también resguardar el actuar ético y responsable de la organización. Velar por el trato inclusivo en el equipo de trabajo de Puerto Coquimbo, con el objetivo de potenciar el respeto mutuo y crear valor compartido en ambientes de trabajo colaborativos.

## 5.1 Gestión Social

### ¿Cómo se gestiona el tema material por Puerto Coquimbo?

#### SANCIONES Y MULTAS RECIBIDAS

No recibir sanciones ni multas es fundamental para el buen funcionamiento de Puerto Coquimbo, en su rol en la industria portuaria, y considerando el contexto de buenas prácticas corporativas y el desarrollo de una gestión de excelencia. Las multas pueden ser evitadas si se cumplen los requisitos legales y se siguen las leyes y regulaciones pertinentes. Por lo tanto, es importante que la empresa esté informada y actualizada sobre las normas y regulaciones que les aplican y tome las medidas necesarias para cumplir con ellas. Esto incluye, tener un programa de prevención en el lugar de trabajo, informar y capacitar a los empleados, y mantener registros precisos y actualizados.

En resumen, es fundamental evitar sanciones y multas para mantener una empresa en buen estado y proteger su reputación y rentabilidad. Por esto, la empresa ha velado por el correcto cumplimiento de las normativas y legislación vigente, siendo rigurosa en cada uno de sus procesos, además de promover prácticas transparentes que aporten en el desarrollo de mercados competitivos y a la confianza de los grupos de interés. Para el período 2022, no existen sanciones o multas hacia la empresa, tampoco al Directorio y equipo de trabajo por parte de las entidades fiscalizadoras.

**“PUERTO COQUIMBO HA RECIBIDO:  
0 MULTAS POR INCUMPLIMIENTO DE  
NORMATIVAS SANITARIAS  
0 MULTAS POR INCUMPLIMIENTO DE  
NORMATIVAS DE HIGIENE LABORAL”**

#### NO DISCRIMINACIÓN

La no discriminación y el respeto son valores fundamentales para cualquier empresa que busque operar de manera ética y justa dentro del contexto que se encuentra inserta. Un compromiso firme de Puerto Coquimbo por la no discriminación y la creación de un clima de respeto tiene un impacto positivo en la moral y la productividad del equipo de trabajo, así como en la reputación de la empresa con sus grupos de interés. Al promover un ambiente de trabajo en el que las personas sean tratadas con igualdad y respeto, se puede aumentar la motivación y la satisfacción laboral, lo que, a su vez puede mejorar la calidad y servicios ofrecidos por la empresa. Además, al no ejecutar prácticas de discriminación durante el periodo evaluado, logra atraer nuevos talentos y retener a los existentes de manera más efectiva, lo que contribuye a mejorar el desempeño y la rentabilidad de la empresa a largo plazo.

Es por esto que la organización trabaja arduamente por mantener un clima de respeto y no discriminación en cada una de las operaciones que desarrolla. Siendo consciente que un ambiente sano, de trato amable y considerado con todas las personas, independiente de su edad, sexo, etnia o raza, estado civil, religión, opinión política, nacionalidad u origen social, permite el trabajo en equipo y la obtención de los logros, para alcanzar los objetivos estratégicos de esta empresa. Esto ha permitido que, durante el año 2022, ningún integrante del equipo de trabajo se haya visto afectado por discriminación, ya que la empresa está comprometida en integrar la diversidad de personas y proyectar estos lineamientos corporativos desde la dirección, hacia la administración y sus equipos.

**“LA EMPRESA ESTÁ COMPROMETIDA EN INTEGRAR LA DIVERSIDAD DE PERSONAS, NO EXISTIENDO CASOS DE DISCRIMINACIÓN DURANTE EL PERIODO”.**

#### PRIVACIDAD DE LOS CLIENTES

La importancia de no registrar denuncias relacionadas con la violación a la privacidad o fuga de datos de clientes y locatarios de Puerto Coquimbo, radica en el trabajo que ha realizado la empresa en esta materia, comprometiéndose con la confianza de este segmento de grupos de interés y la lealtad existente para los mismos. Además, es importante mencionar que la filtración de información puede tener consecuencias legales y financieras para la empresa, incluyendo multas y sanciones, lo que puede afectar la rentabilidad y su capacidad para operar. Por tanto, cobra relevancia que se propongan medidas para garantizar la privacidad de los datos de sus clientes y locatarios, evitando cualquier violación o filtración de información.

De esta forma, se puede señalar que, durante el período de evaluación del Reporte Integrado, la empresa no registró denuncias relacionadas con la violación a la privacidad o fuga de datos de clientes y locatarios de Puerto Coquimbo. La organización aspira a continuar manteniendo la estadística de este contenido, sin variaciones al alza, orientados en el compromiso de trabajar constantemente por el resguardo de los datos de quienes son parte de la empresa.

DENUNCIAS POR FALTA A LA  
PRIVACIDAD DE CLIENTES

2022

0

CASOS DE DISCRIMINACIÓN  
EN LA ORGANIZACIÓN

2022

0

## 5.1 Gestión Social

### TRANSPARENCIA ORGANIZACIONAL

[GRI 2-24] [GRI 2-25] [GRI 2-26] [GRI 3-3]

### GESTIÓN INTERNA



ODS



### VINCULACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS



### VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD



Trabajar permanentemente por la transparencia activa, manteniendo a disposición de los grupos de interés, información en forma completa, actualizada periódicamente, permitiendo su fácil identificación y el acceso expedito a esta.



## 5.1 Gestión Social

### ¿Cómo se gestiona el tema material por Puerto Coquimbo?

#### INFORMACIÓN EN SITIO WEB

El miércoles 20 de agosto de 2008 fue publicada en el Diario Oficial la Ley N°20.285, sobre Acceso a la Información Pública, cuyo artículo 1° aprueba la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado, la que entró en vigencia el 20 de abril de 2009. En relación con la organización, solo le es aplicable el principio de la Transparencia Activa, contenida en el Artículo décimo de la Ley N° 20.285, sobre Acceso a la Información Pública, y las disposiciones contenidas en la Instrucción General N°5 del Consejo para la Transparencia, sobre Transparencia Activa para Empresas Públicas, Empresas del Estado y Sociedades del Estado que promueve que difundan información sobre el funcionamiento de las organizaciones, mediante sitio web.

#### TRANSPARENCIA ACTIVA (TA)

La transparencia activa de Puerto Coquimbo es fundamental para fomentar la confianza y responsabilidad en la sociedad en su conjunto, ya que permite a todos, quienes conforman los grupos de interés, tener acceso a información clara y verificable sobre las actividades y

operaciones de la empresa. Además, la transparencia activa ayuda a prevenir y combatir la corrupción, en todas sus formas, ya que proporciona una mayor supervisión y control sobre las actividades que realiza la organización.

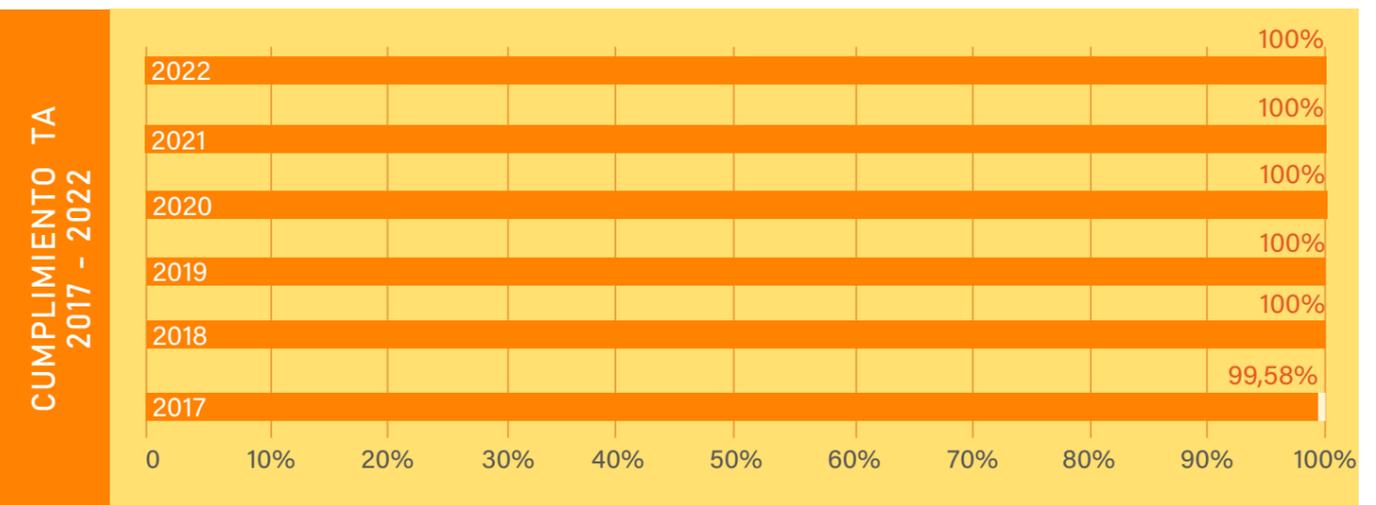
Es importante que las organizaciones tengan canales de reporte de transparencia activa para difundir información de interés a las partes interesadas. Estos canales deben ser claros, accesibles y estar disponible para revisión. Por esto la empresa tiene habilitado su sitio web para consultar el cumplimiento de la Ley 20.285, artículo décimo, que es aplicable a Puerto Coquimbo, que podrán consultar mediante el siguiente enlace: <https://www.puertocoquimbo.cl/puerto/transparencia/>

De igual manera, Puerto Coquimbo pone a disposición de sus grupos de interés el correo electrónico [contacto@puertocoquimbo.cl](mailto:contacto@puertocoquimbo.cl), disponible para notificar dificultades técnicas, consultas en la materia o para problemas de funcionamiento del sitio web.

En resumen, Puerto Coquimbo se encuentra comprometido con el cumplimiento de la transparencia activa y la reportabilidad de la misma, siendo esencial para mejorar la confianza y responsabilidad en la sociedad, potenciar la gobernanza, así como para prevenir y combatir la corrupción.

#### CANAL DE DENUNCIAS

El canal de denuncias de Puerto Coquimbo es una herramienta que tiene como objeto mejorar el entorno laboral y ofrecer sistemas de apoyo eficientes a todos los grupos de interés. Este permite que tanto las personas del equipo de trabajo y también grupos de



“COMPROMISO POR LA TRANSPARENCIA ACTIVA EN CADA UNA DE SUS ACCIONES, DECISIONES Y PROYECCIONES, CONVIRTIENDO ESTA MATERIA EN UN PILAR FUNDAMENTAL DE LA ESTRATEGIA ORGANIZACIONAL.”

interés puedan comunicar cualquier conducta irregular, delitos, prácticas desleales, malestar en el trabajo o mal accionar de una forma discreta, anónima y que no comprometa su imagen, sin temor a represalias. La implementación de esta herramienta es esencial en las organizaciones, ya que fomenta las buenas prácticas corporativas y garantiza en sus operaciones la confidencialidad de los denunciantes. Además, se utiliza para prevenir conflictos de interés, potenciar la prosperidad del equipo de trabajo y mejorar la comunicación. El compromiso de Puerto Coquimbo, en esta materia, es tomar las medidas para garantizar la protección y confidencialidad de los denunciantes, ya que además de ser un requisito legal, es una práctica que fomenta la concordancia de las actuaciones y medios que emplea la empresa con sus propios valores y estrategia corporativa.

En virtud de la normativa expuesta, la organización pone a disposición un canal de denuncias en su página web <https://www.puertocoquimbo.cl/puerto/denuncias/>, para que los grupos de interés puedan denunciar posibles incumplimientos del marco normativo o situaciones detectadas que necesiten ser dadas a conocer.

#### AUDITORÍA DE REVISIÓN

En base a las revisiones realizadas para evaluar el cumplimiento de la materia, por parte de la empresa de Auditoría Interna de Puerto Coquimbo, la empresa de Auditoría de revisión de Buenas Prácticas Corporativas, contratada por el Sistema de Empresa – SEP, además el Consejo para la Transparencia - CPLT, la organización, por quinto año consecutivo obtuvo el 100% de Transparencia Activa.

#### LINEAMIENTOS SISTEMA DE EMPRESAS – SEP

En el año 2020, el Sistema de Empresas – SEP propuso a las empresas del Estado que adopten un formato único de arquitectura de la información, en materia de Transparencia Activa, de manera tal que el ciudadano pueda entender y comparar fácilmente la información de las empresas estatales. Desde esa fecha y durante el año 2022, Puerto Coquimbo da total cumplimiento a estos lineamientos, lo cual fue notificado mediante retroalimentación por la entidad revisora.

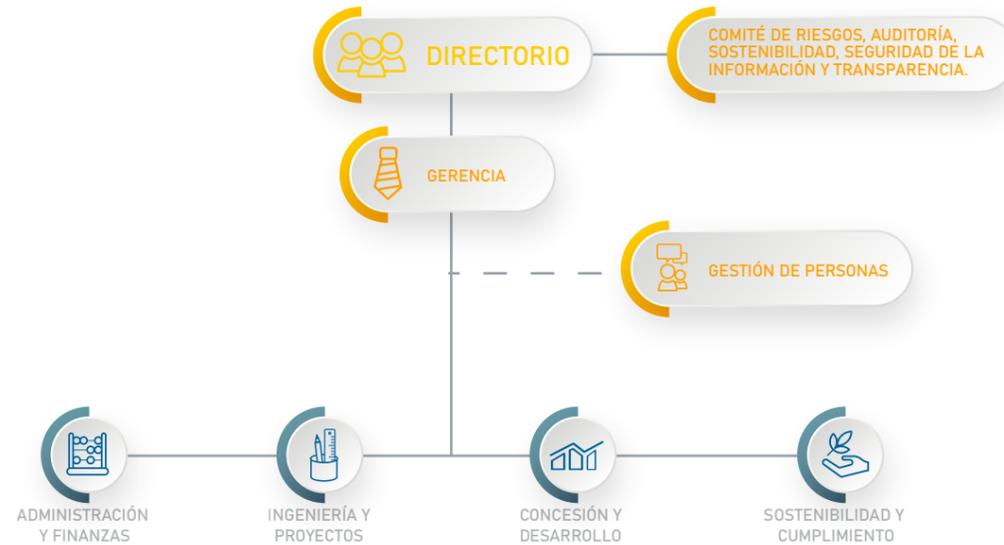
“EL COMPROMISO DE PUERTO COQUIMBO CON LA TRANSPARENCIA ACTIVA ES EL CAMINO HACIA UNA SOCIEDAD MÁS JUSTA Y RESPONSABLE.”

## 5.1 Gestión Social

### COMUNIDAD Y DESARROLLO

[GRI 2-25] [GRI 3-3] [GRI 413-1]

### GESTIÓN INTERNA



### VINCULACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS



### VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD



### ODS



Identificar los grupos de interés de la organización, con el objeto de vincular acciones con cada uno de ellos, coordinando acciones para el desarrollo armónico de la Ciudad – Puerto, potenciando proyectos de mejora para generar un entorno equilibrado entre el quehacer portuario y la ciudad.



## 5.1 Gestión Social

### ¿Cómo se gestiona el tema material por Puerto Coquimbo?

#### COMUNIDADES LOCALES

El compromiso de Puerto Coquimbo con el desarrollo armónico y sostenible de la Ciudad - Puerto es fundamental para garantizar la supervivencia a largo plazo de ambas partes. El desarrollo portuario es una fuente importante de empleo y riqueza para la ciudad, pero también puede tener un impacto negativo en el medio ambiente y la calidad de vida de la comunidad. Por lo tanto, es importante que la empresa desarrolle proyectos de mejora para generar un entorno equilibrado entre el quehacer portuario y la ciudad, velando por la disminución de los impactos generados por la actividad portuaria.

Esto involucra tener presente en futuros proyectos, la implementación de medidas de protección ambiental, la promoción de la participación ciudadana en la toma de decisiones y la contribución al desarrollo social y económico de la Ciudad-Puerto.

Durante el periodo en evaluación, se potenciaron las medidas de cuidado para los locatarios del Borde Costero, velando por el cumplimiento de estas, además del relacionamiento constante con los grupos de interés de la empresa, como también seguir trabajando en el proyecto de Mejoramiento Borde Costero para potenciar el sector turístico, recreacional y comercial para los vecinos, ciudadanos y visitantes.

**"EL RELACIONAMIENTO CONSTANTE DE LA EMPRESA CON LA COMUNIDAD LOCAL ES ESENCIAL PARA EL DESARROLLO DE LA CIUDAD-PUERTO."**



#### DIAGNÓSTICO DEL SECTOR PORTUARIO

La realización de un diagnóstico generalizado del sistema portuario es importante para identificar desafíos y oportunidades que enfrenta la industria portuaria a nivel nacional. Este fue un proyecto ejecutado por estudiantes de la Universidad Católica del Norte, en proyecto de titulación en Puerto Coquimbo, culminando en el primer trimestre del período en evaluación y tuvo por objetivo trabajar levantando información en la red logística y clientes del Borde Costero, para incentivar a los actores a participar de un Acuerdo de Producción Limpia en el sector portuario.

El diagnóstico entregó como resultado a través de indicadores, los impactos generados por el sector logístico, para poder tomar medidas de mitigación y prevención frente a los efectos producidos. Permitiendo identificar las áreas críticas que se deben trabajar para mejorar la eficiencia y la competitividad del sistema portuario. En resumen, este diagnóstico generalizado del sistema portuario es una herramienta esencial para lograr el desarrollo sostenible y armónico con la ciudad, permitiendo identificar los desafíos y oportunidades que enfrenta Puerto Coquimbo en la Ciudad - Puerto.

#### UN NUEVO BORDE COSTERO PARA LA CIUDAD - PUERTO

Tras el terremoto y posterior tsunami del año 2015 se generó un gran daño a la infraestructura del recinto portuario de Coquimbo, exigiendo que los esfuerzos estén vinculados con el mejoramiento y propuestas de proyectos para el Borde Costero. Por esta razón, Puerto

Coquimbo definió un proyecto de modernización del sector, que considera el desarrollo de las actividades del Borde Costero, en un tramo aproximado de 945 metros lineales y un área aproximada de 3,17 hectáreas, con el objetivo de ejecutar un proyecto de modernización de un Borde Costero ciudadano que permita recuperar un espacio de uso público y recreacional para la comunidad, lo que potencia mejoras en la calidad de vida de los habitantes de la zona. Además, puede fomentar la actividad económica y turística en el sector, lo que puede tener un impacto positivo en la economía local.

Por otro lado, la modernización de este recinto promueve mejoras de accesibilidad y conectividad en la zona, lo que puede mejorar la movilidad del tránsito hacia el puerto. También, puede contribuir al medio ambiente, mediante la implementación de medidas de protección ambiental, energías limpias y reducción de consumos de recursos.

Por tanto, la modernización de un Borde Costero ciudadano tiene beneficios sociales, económicos, ambientales y culturales, y contribuye a mejorar la calidad de vida de la comunidad.

**"EL PUERTO DE COQUIMBO SE COMPROMETE A VELAR POR EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA REGIÓN, FOMENTANDO LA INTEGRACIÓN DEL QUEHACER PORTUARIO CON LA CIUDAD Y PROMOVRIENDO UN ENTORNO EQUILIBRADO Y ARMÓNICO PARA LA COMUNIDAD."**

#### DESARROLLO DE MEJORAS DE ACCESIBILIDAD VIAL AL PUERTO

La mejora de la accesibilidad vial y ferroviaria al puerto es esencial para garantizar la eficiencia y competitividad del sistema portuario. La congestión vehicular puede afectar las operaciones de la red logística, retrasando la llegada y salida de cargas y aumentando los costos. Además, puede tener un impacto negativo en el medio ambiente, aumentando el consumo de dióxido de carbono y la contaminación acústica. Es por esto, que la implementación de una solución de mejora en la accesibilidad vial y ferroviaria hacia el recinto portuario de Puerto Coquimbo, puede reducir los tiempos de espera y los costos de transporte, mejorando la eficiencia y la competitividad del puerto. También, puede tener un impacto positivo en la economía local, al mejorar el flujo del comercio exterior, reducir los costos de transporte para las empresas, como también, a los consumidores intermedios y finales, y asimismo mejorar la calidad de vida de la comunidad.

Para abordar esta materia, la organización propuso un proyecto de desarrollo, el cual consiste en mejorar la accesibilidad vial al Puerto. El objetivo es presentar una opción de mejora a la accesibilidad vial y ferroviaria para solucionar los problemas de congestión vehicular que se presentan en la actualidad y se vislumbran en un futuro, dando el esperado crecimiento y modernización del Puerto de Coquimbo.

01

02

03

04

05

06

GRI

**"LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD VIAL Y FERROVIARIA AL PUERTO ES UNA INVERSIÓN CLAVE PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA COMPETITIVIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO.**

#### SEGURIDAD BORDE COSTERO

La seguridad en el Borde Costero de Puerto Coquimbo es de vital importancia para los vecinos, visitantes y locatarios que recorren este sector de la Región de Coquimbo. El Borde Costero es un espacio público muy utilizado por la población, tanto para el desarrollo de actividades recreativas como para la realización de actividades económicas, convirtiéndolo en un lugar con una alta concentración de personas y, por lo tanto, también puede concentrar riesgos de accidentes.

La presencia de medidas de seguridad adecuadas en el Borde Costero es fundamental para prevenir accidentes y proteger la integridad de las personas. Por esto, durante el periodo de gestión Puerto Coquimbo incorpora, como medida de mitigación, la instalación de dos cámaras de seguridad con accesibilidad a energía eléctrica de las instalaciones, que tiene compatibilidad con la red de cámaras existentes del centro de monitoreo proyectado de la Ilustre Municipalidad de Coquimbo y puede ser vez visto, al mismo tiempo, en las oficinas de Puerto Coquimbo, evaluando también que se pueda proyectar la visualización de imágenes para las

otras entidades que garantizan la seguridad y el orden público del sector.

Además, la seguridad en el Borde Costero es esencial para fomentar el turismo y el desarrollo económico de la región. Un Borde Costero seguro y bien cuidado atrae a visitantes y turistas, lo que se traduce en un mayor movimiento económico para la zona y una mejora en la calidad de vida de sus habitantes.

**"ES IMPORTANTE QUE TANTO LAS AUTORIDADES COMO LOS ACTORES PRIVADOS TRABAJEN COLABORATIVAMENTE PARA GARANTIZAR QUE EL BORDE COSTERO SEA UN ESPACIO SEGURO Y BIEN CUIDADO PARA TODA LA CIUDADANIA.**

#### APORTE ECONÓMICO ACTIVIDAD PORTUARIA

El cálculo del aporte económico de la actividad portuaria en la Región de Coquimbo es esencial para comprender su aporte en la economía local y regional. El desarrollo de la ingeniería del Borde Costero y la modernización de los puertos en la región son factores clave para fortalecer la competitividad y el desarrollo sostenible del sistema portuario. Puerto Coquimbo también tiene un impacto directo en la economía, por lo que es importante analizar sus efectos y considerar

medidas para mejorar su eficiencia y sostenibilidad. Para esto, la empresa realizó un estudio originado a partir de la necesidad de reflejar el impacto y contribución a nivel económico, que Puerto Coquimbo y entidades involucradas, generan en la Región de Coquimbo, Provincia del Elqui y Comuna de Coquimbo. El objetivo de este proyecto fue cuantificar el aporte de la actividad portuaria del Puerto de Coquimbo a través de un estudio de impacto económico. Para realizar este análisis se diseñó una Matriz Insumo-Producto (MIP) y, en cuanto al análisis, de impacto social, se realizó por medio de una encuesta virtual a residentes de la Región de Coquimbo.

**"EL PUERTO DE COQUIMBO SE ENFOCA EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y ARMÓNICO DE LA CIUDAD-PUERTO, PROMOVRIENDO PROYECTOS QUE BUSCAN EQUILIBRAR LA ACTIVIDAD PORTUARIA CON EL BIENESTAR DE LA COMUNIDAD LOCAL.**

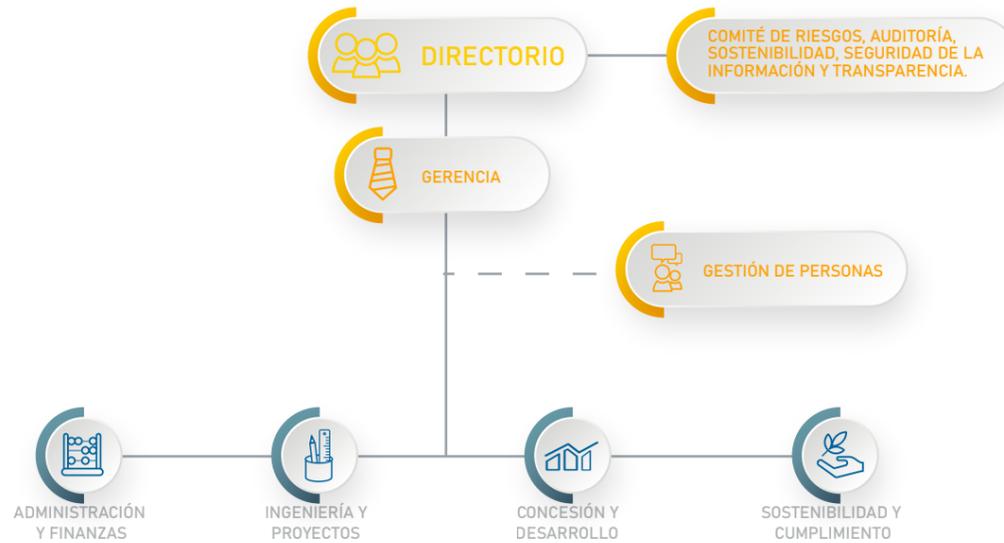


## 5.2 Gestión Ambiental

### VINCULACIÓN MEDIOAMBIENTE

[GRI 2-25] [GRI 2-27] [GRI 3-3] [GRI 304-1]

### GESTIÓN INTERNA



### ODS



### VINCULACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS



### VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD



Puerto Coquimbo está enfocado en el desarrollo sostenible, siendo uno de sus pilares de sostenibilidad, el compromiso con el cuidado al medio ambiente, tomando conciencia de los impactos que genera la actividad portuaria y el agotamiento de recursos naturales, renovables como no renovables. Dada esta acción, se incentiva constantemente el desarrollo responsable de las operaciones y funciones, considerando en la organización el uso racional de recursos.

## 5.2 Gestión Ambiental

### ¿Cómo se gestiona el tema material por Puerto Coquimbo?

#### RESPONSABILIDAD ACCIONES SOCIOAMBIENTALES

Puerto Coquimbo reconoce la importancia de sus acciones, generadas por medio de su cadena de valor, que contribuyen a las materias socioambientales, considerando que su compromiso con la sostenibilidad y la responsabilidad social proyecta una imagen más positiva ante la sociedad. Esto, conlleva a innovar en sus procesos para satisfacer las necesidades de los grupos de interés, lo que puede mejorar su competitividad en la industria portuaria, tal como se encuentra declarado en los compromisos de la Política de Sostenibilidad.

**"LA RESPONSABILIDAD NO SOLO ES POR EL PROPIO ÉXITO, SINO TAMBIÉN POR EL BIENESTAR DE LA COMUNIDAD LOCAL Y EL MEDIO AMBIENTE DE LA CIUDAD - PUERTO."**

La empresa al tomar la responsabilidad de sus acciones socioambientales se encuentra a disposición de cumplir con las regulaciones y leyes que les rige como organización, lo que reduce el riesgo de enfrentar sanciones, multas o litigios. Al demostrar un compromiso con estas materias, son más atractivas para el nuevo capital humano y también pueden retener mejor el talento, lo que a su vez mejora la calidad y la productividad del trabajo.

#### RESPECTO DEL MEDIO AMBIENTE

Las empresas portuarias tienen una gran responsabilidad en el respeto del medio ambiente en su sistema de trabajo, ya que sus operaciones pueden tener un impacto significativo en los ecosistemas locales y en las comunidades cercanas. Por esto, es relevante que Puerto Coquimbo continúe implementando prácticas sostenibles y respetuosas con el medio ambiente para minimizar este impacto y proteger la biodiversidad y los recursos naturales del entorno. Además, el compromiso con la sostenibilidad de Puerto Coquimbo, tal como se encuentra decretado en la Política de Sostenibilidad, puede mejorar la relación con la comunidad local, fomentando un ambiente de confianza y cooperación en el que la empresa pueda operar de manera más eficiente y efectiva.

De esta forma, la empresa trabaja para que sus acciones no generen impactos negativos y, en caso de que estos sean generados, realizar planes de mitigaciones para minimizar los efectos que puedan generar algún daño en el entorno, velando por la responsabilidad en su actuar dando cumplimiento a la legislación y normativa ambiental vigente.

**"AL INTEGRAR LA SOSTENIBILIDAD EN LA ESTRATEGIA EMPRESARIAL, GARANTIZA UNA MEJOR PREPARACIÓN PARA ENFRENTAR LOS RETOS DEL FUTURO Y PARA GENERAR UN IMPACTO POSITIVO EN EL MUNDO, CONTRIBUYENDO AL CUIDADO DEL ENTORNO Y AL BIENESTAR DE LA SOCIEDAD."**

#### BIODIVERSIDAD

La biodiversidad es un elemento fundamental para la salud de los ecosistemas y el bienestar de la sociedad. Por esto, Puerto Coquimbo tiene la responsabilidad de cuidar y preservar la biodiversidad en las áreas donde operan, ya que sus actividades pueden tener un impacto significativo en los ecosistemas y las especies locales. La garantía de protección debe existir por parte de la empresa, independiente de que las instalaciones de Puerto Coquimbo no se encuentran situadas en, o cerca de espacios naturales protegidos, ni afectan a ningún hábitat con especies en peligro de extinción.

Respecto a las áreas protegidas de la ciudad de Coquimbo, se encuentra el Humedal "El Culebrón", cuya distancia con la empresa es de 2,2 km aproximados.

La gestión de esta materia debe ser constante en el tiempo. Para lograr su desarrollo, se deben tomar medidas con el fin de minimizar este impacto, como la implementación de prácticas sostenibles y la promoción de iniciativas de conservación y restauración ambiental. Además, se debe trabajar en estrecha colaboración con las comunidades locales, las autoridades y las organizaciones ambientales para garantizar que sus operaciones en la Ciudad - Puerto se desarrollen de manera responsable y sostenible.

**"EL CUIDADO DE LA BIODIVERSIDAD ES UNA RESPONSABILIDAD COMPARTIDA ENTRE TODOS LOS ACTORES QUE OPERAN EN UN TERRITORIO, DEBIENDO VELAR POR LA CONSERVACIÓN Y PRESERVACIÓN DE LOS ECOSISTEMAS MARINOS Y TERRESTRES QUE LOS RODEAN."**

#### CUMPLIMIENTO REGULATORIO

Puerto Coquimbo cumple rigurosamente con todas las regulaciones y normativas en materia ambiental. El compromiso de la empresa con el medio ambiente y con la sociedad es firme y está reflejado en la política de sostenibilidad, y en la actualización de la estrategia corporativa, en la que se establecen objetivos y metas que van más allá de lo que se exige en las regulaciones vigentes.

La empresa, durante el periodo de evaluación, no ha enfrentado un proceso sancionatorio o un reclamo formal en materia ambiental. Esto es una muestra del compromiso con el cuidado del medio ambiente y del impacto positivo que busca generar la operación portuaria en la comunidad.

**"QUEREMOS SER UN ALIADO PARA LOS GRUPOS DE INTERÉS EN SU PROPIO COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD Y EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE."**

El cumplimiento de normativas juega un papel importante en el mantenimiento de un ambiente sano y seguro; Puerto Coquimbo, como administrador del Recinto Portuario, se esfuerza cada día para mejorar y hacer más sostenibles sus operaciones, promoviendo prácticas responsables y cuidando los recursos naturales, impulsando una gestión ambiental de excelencia.

01

02

03

04

05

06

GRI

De acuerdo con los compromisos con el desarrollo sostenible y la proyección del trabajo transparente frente a los grupos de interés, se declara, que durante el año 2022 Puerto Coquimbo, no presenta ningún proceso sancionatorio por incumplimiento de la legislación y normativa ambiental vigente y durante el mismo período no hubo ningún reclamo formal en materia ambiental por parte de los grupos de interés para la organización. Se espera que este actuar diligente en materia medioambiental, se replique para los próximos períodos a reportar.



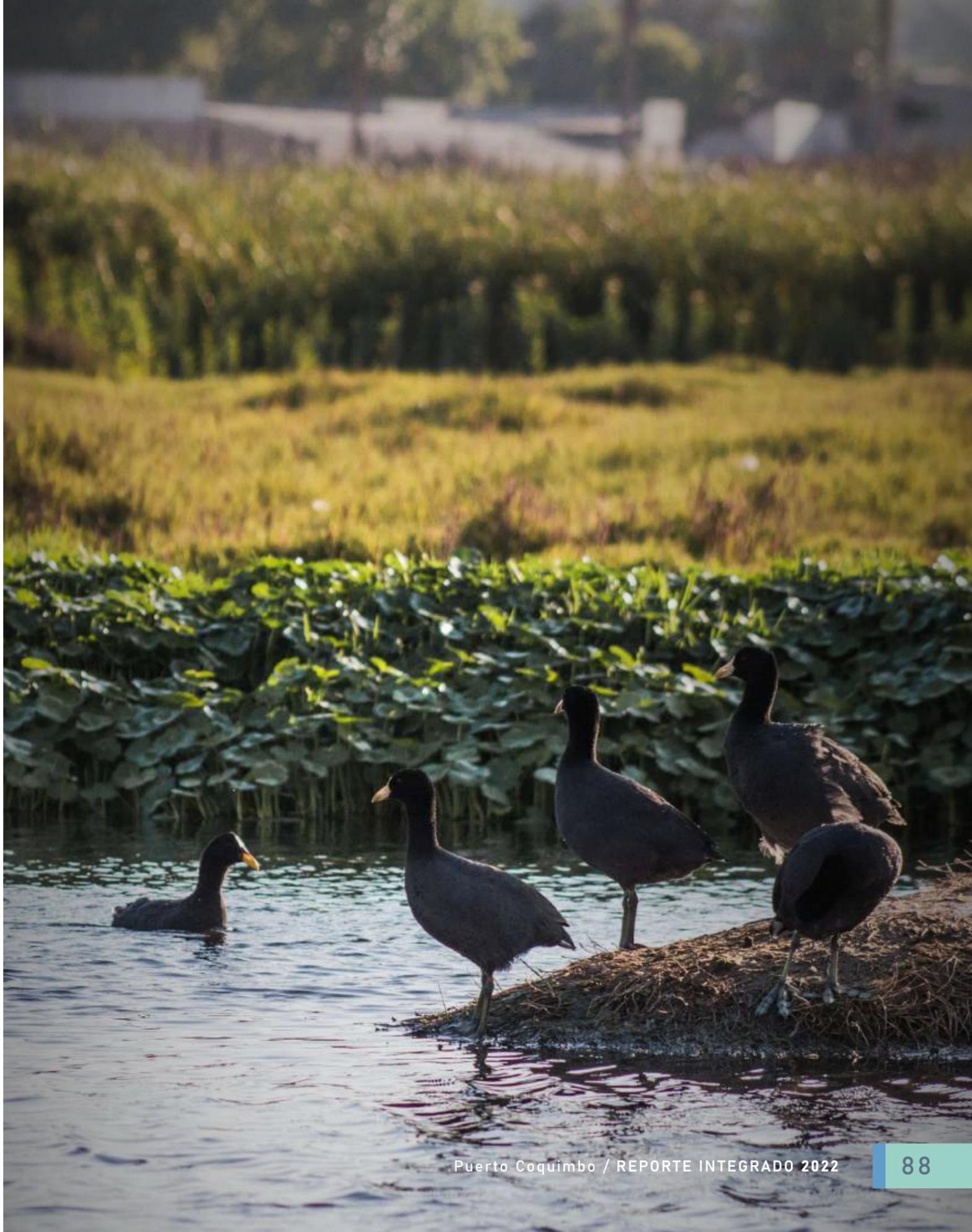
DENUNCIAS TPC 2022

|  |   |
|--|---|
| N° de denuncias por malos olores                             | 0 |
| N° de denuncias por ruidos molestos                          | 1 |
| N° de multas por incumplimiento de normas de higiene laboral | 0 |
| N° de multas por incumplimiento de normas sanitarias         | 0 |
| N° de multas por derrames de residuos al mar                 | 0 |

PAGOS REALIZADOS POR  
MULTAS MEDIOAMBIENTALES  
2022  0

CASOS POR INCUMPLIMIENTOS  
MEDIOAMBIENTALES  
2022  0

“EL CUMPLIMIENTO REGULATORIO ES  
SOLO EL PRIMER PASO EN NUESTRA  
BÚSQUEDA DE UN IMPACTO POSITIVO  
EN EL MEDIO AMBIENTE.”

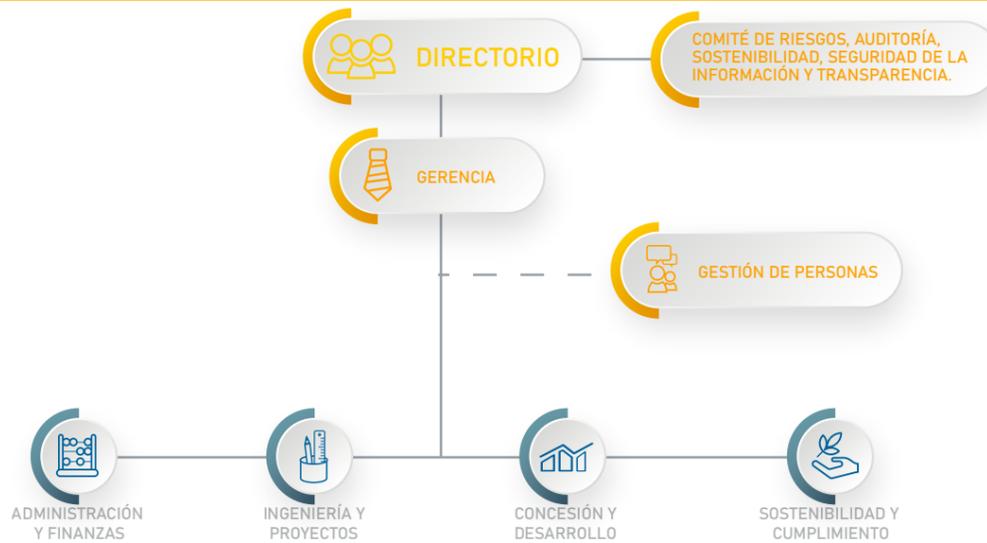


## 5.2 Gestión Ambiental

### CONSUMO DE RECURSOS

[GRI 2-25] [GRI 3-3] [GRI 302-1] [GRI 302-5] [GRI 303-5]

### GESTIÓN INTERNA



### ODS



### VINCULACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS



### VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD



Puerto Coquimbo es una empresa responsable del lugar en donde opera y por ello está constantemente buscando oportunidades de mejora para que los impactos generados por el desarrollo de su actividad no afecten negativamente a los grupos de interés y su entorno.

## 5.2 Gestión Ambiental

### ¿Cómo se gestiona el tema material por Puerto Coquimbo?

#### CONSUMO ENERGÉTICO

Calcular el consumo eléctrico en una organización es de gran importancia, ya que permite identificar áreas de mejora y tomar medidas para reducir el consumo de energía y, por lo tanto, disminuir los costos asociados a electricidad. Además, la reducción del consumo de energía eléctrica contribuye a disminuir la huella de carbono de la organización, lo que se traduce en un impacto positivo en el medio ambiente.

Puerto Coquimbo no genera su propia energía, sino que se abastecen desde la Compañía General de Electricidad S.A. (CGE). El consumo de energía de la organización viene dado principalmente por el consumo de electricidad utilizada en luminarias, oficinas y climatización, entre otros en las dependencias administrativas. La empresa mantiene una estrategia de uso eficiente de energía en cuanto a iluminación. El consumo del año en estudio fue de 14.826 kWh.

**“LA GESTIÓN RESPONSABLE DE NUESTRO CONSUMO ENERGÉTICO ES CLAVE PARA GARANTIZAR LA SOSTENIBILIDAD DE NUESTRA EMPRESA Y DEL PLANETA.**”

#### REDUCCIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS ENERGÉTICOS

Antes de realizar acciones de reducción, primero que todo, se debe realizar el cálculo del consumo eléctrico, siendo este un paso fundamental para que Puerto Coquimbo pueda ejecutar iniciativas para reducir su consumo energético, de esta forma, disminuir sus costos operativos y su impacto ambiental, al mismo tiempo que mejoraría su desempeño y se posicionaría como líder en la gestión responsable de la energía.

Una de las acciones realizadas para apoyar el concepto de reducción en el consumo de energía fue el recambio de luces a luces LED.

En el último año se ha registrado un aumento en el consumo total de energía de la empresa, aumentando en 36% respecto al año 2021, donde el gasto fue de 10.888 kWh, por consecuencia de retomar nuevamente las funciones presenciales, con la nueva normalidad, considerando también que anteriormente, mediante beneficios otorgados al equipo de trabajo por la crisis sanitaria, se había entregado la posibilidad a los colaboradores de realizar teletrabajo desde sus hogares. Por tanto durante el 2022 se aumentó la cantidad de personas que realizaron laborales de manera presencial en la organización, utilizando la iluminación, los computadores, artefactos eléctricos, entre otros, que se encuentran disponibles en las dependencias de la empresa.

**“AL COMPROMETERNOS A REDUCIR NUESTRO CONSUMO ENERGÉTICO Y COMPENSAR NUESTRA HUELLA DE CARBONO, PODEMOS CONSTRUIR UN FUTURO MÁS LIMPIO Y SOSTENIBLE.**”

#### CONSUMO DE AGUA

La importancia de calcular el consumo de agua en una organización se encuentra vinculado a la posibilidad de identificar oportunidades de ahorro y reducción en el uso del recurso. Además, el uso sostenible del agua es fundamental para garantizar la continuidad del suministro y para proteger el medio ambiente.

El número que resulta del cálculo del consumo de agua de Puerto Coquimbo se debería analizar para crear planes de trabajo en la materia, que pueden incluir desde la sustitución de equipos obsoletos o ineficientes por otros más eficientes, hasta la implementación de políticas de uso racional del agua, como la optimización de los procesos productivos o la reutilización de aguas residuales.

Durante el año 2022, en sus dependencias administrativas, la empresa consumió un total de 135 m<sup>3</sup>, cifra 40,6% mayor a la de 2021 que fue de 96 m<sup>3</sup>. Esto debido a la incorporación de las personas, de forma presencial a la oficina, ya que anteriormente se encontraban en mayor tiempo desarrollando sus labores con la modalidad teletrabajo, para cumplir con las medidas sanitarias proporcionadas por la Autoridad de Salud.

Cabe destacar que toda el agua utilizada en Puerto Coquimbo es potable y no se utiliza agua de ninguna otra fuente, menos aún natural. De la misma manera, no se contamina ninguna fuente de agua natural porque la utilizada se desecha a través del alcantarillado.

**“ENTENDEMOS QUE EL AGUA ES UN RECURSO LIMITADO Y VALIOSO QUE DEBE SER UTILIZADO DE MANERA RESPONSABLE Y SOSTENIBLE. POR ESTO, TRABAJAMOS EN GENERAR ACCIONES PARA CONCIENTIZAR SOBRE EL CONSUMO DE AGUA Y UTILIZAR ESTA DE FORMA EFICIENTE EN LAS OPERACIONES.**”

## 5.3 Pilares Estratégicos

[GRI 2-23]

### POTENCIACIÓN Y DESARROLLO PORTUARIO

Este pilar estratégico se enfoca en impulsar el crecimiento y desarrollo portuario, no sólo desde la infraestructura, sino también desde la vinculación con el medio y la comunidad, teniendo en consideración los intereses del Estado de Chile en las actividades del puerto.

### INNOVACIÓN LOGÍSTICA INTEGRAL

La innovación logística apunta hacia la mejora continua de los procesos logísticos desempeñados por Puerto Coquimbo, mediante la integración de nuevas tecnologías, no sólo en sus procesos operativos, si no también, en los administrativos, con el fin de mantenerse a la vanguardia de los avances del sector, y dar cumplimiento a los mandatos planteados por el Estado de Chile para todos los puertos del país.

### CIUDAD - PUERTO SOSTENIBLE

Este pilar busca la creación y potenciación del valor compartido desarrollado entre el puerto y la comunidad, con el fin de afianzar los lazos con la ciudad, todo esto, mediante la inclusión de la visión ciudadana en el desarrollo de proyectos que impulsen y mejoren la imagen de la Ciudad-Puerto.

### DESARROLLO DE PERSONAS, TALENTOS Y VALORES

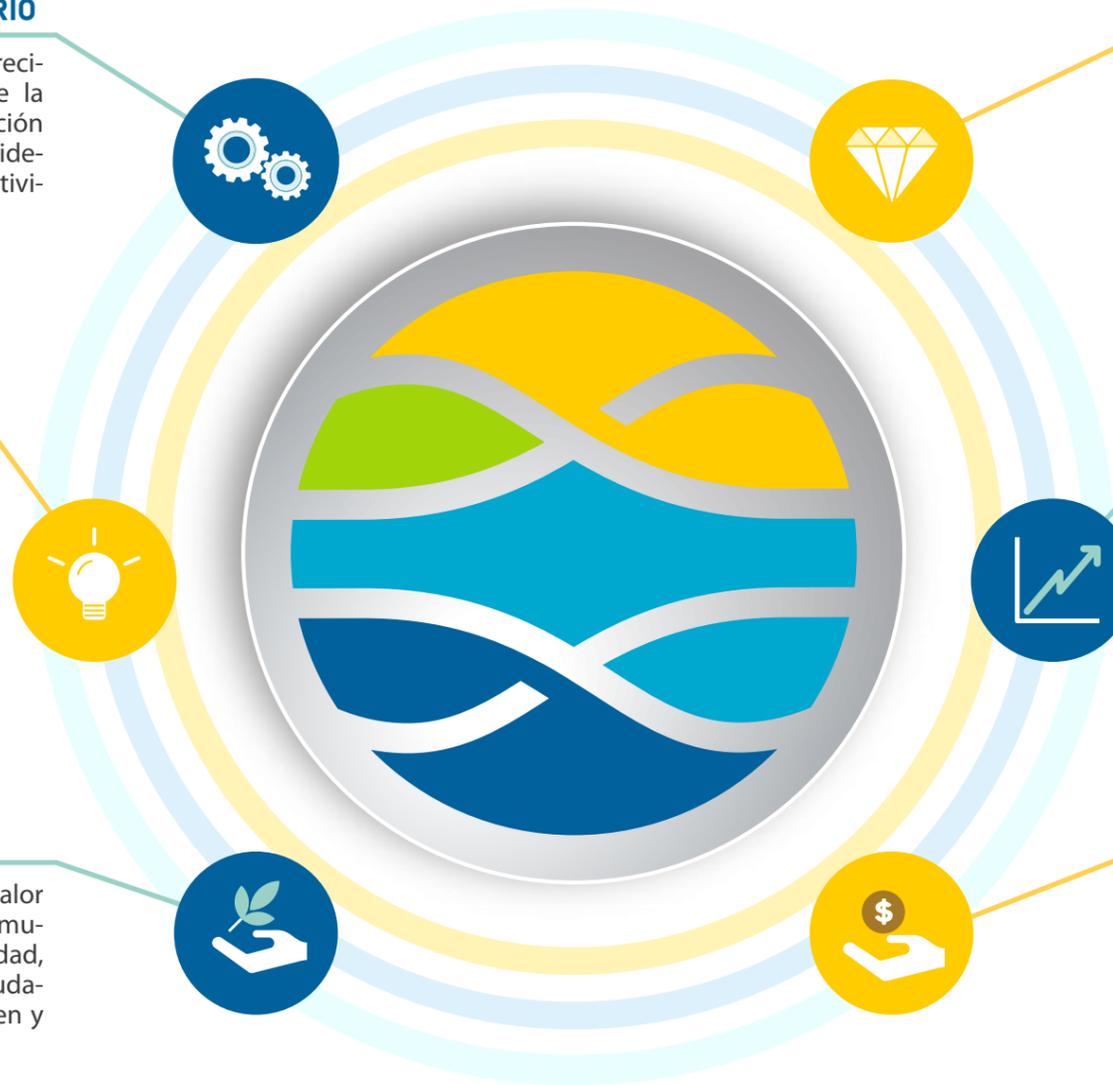
Puerto Coquimbo cree firmemente que las personas, como parte de un equipo de trabajo, son un elemento esencial dentro de todo el proceso de transformación portuaria, desde la estrategia hasta la operación, es por esto que, este pilar estratégico se centra en captar, mantener, desarrollar y potenciar los talentos existentes dentro de la organización.

### CUMPLIMIENTO Y EFICIENCIA EMPRESARIAL

Desde la perspectiva de una empresa eficiente, EPCO centra este pilar en garantizar el cumplimiento tanto de los requerimientos de sus usuarios o clientes, sus entidades reguladoras, así como de sus propios trabajadores, además de promover su crecimiento y desarrollo constante.

### DESEMPEÑO ECONÓMICO

Este pilar fomenta la generación de valor económico dentro de la gestión empresarial, con el fin de contribuir y establecer las bases para aportar al desarrollo económico y generar beneficios a los grupos de interés.



## 5.4 Desarrollo Armónico

[GRI 2-23] [GRI 2-26]

La empresa se declara como una puerta de la región al mar, promoviendo la sostenibilidad en la Ciudad – Puerto, velando por el desarrollo de actividades de comercio exterior y de la comunidad en torno al mar, las que se materializan en el recinto portuario, el cual dispone de superficie en tierra y en el mar.



1

## Proyecto Mejoramiento Borde Costero



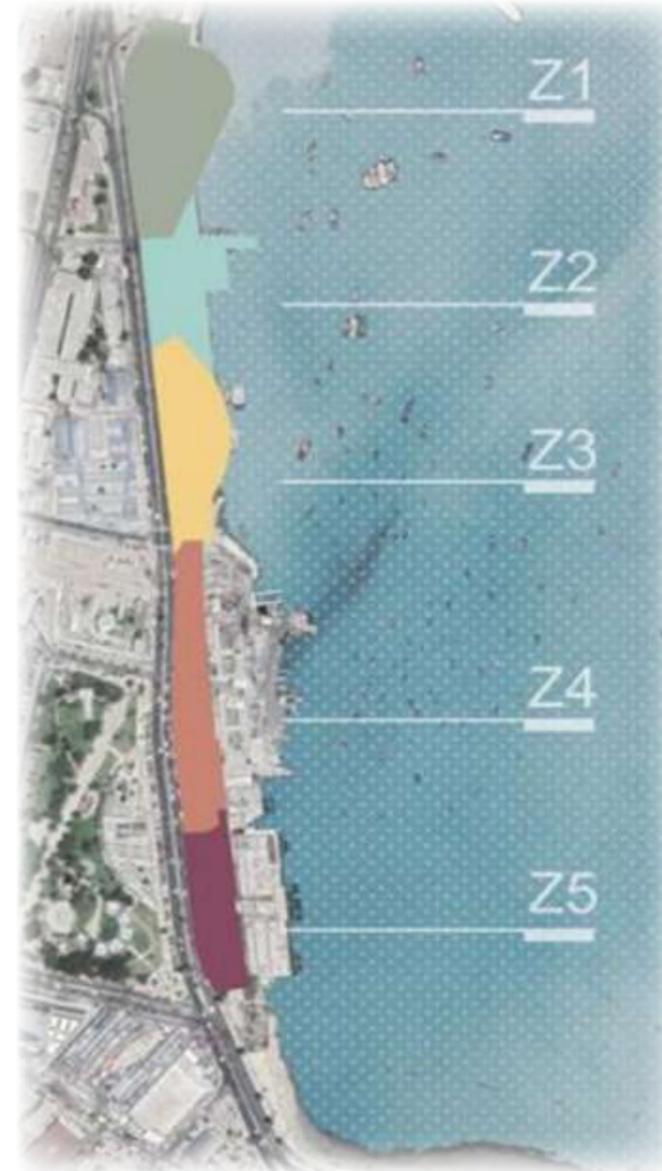
### Vinculación Pilar Estratégico: Ciudad – Puerto Sostenible



Impulsar la rehabilitación espacial del Borde Costero, esto implicaría recuperar y mejorar la faja actual del Recinto Portuario del Borde Costero, para ello se pretende ejecutar la construcción de un Proyecto de Mejoramiento del Borde Costero.

El Proyecto de mejora se emplazará dentro del Recinto Portuario, Sector No Concesionado el cual es administrado por Empresa Portuaria Coquimbo, ubicado en Av. Costanera S/N, Comuna de Coquimbo.

El Proyecto contempla potenciar el desarrollo de las actividades del Borde Costero del Puerto de Coquimbo, en un tramo de 945 metros lineales y un área aproximada de 3,17 hectáreas, específicamente entre el portón de acceso al Terminal Puerto Coquimbo (TPC) por el norte y el futuro Mercado del Mar por el sur, con el objetivo de recuperar y mejorar este espacio portuario de uso público y recreacional. Además, considera el mejoramiento integral del Borde Costero de Coquimbo, incluyendo las siguientes obras:



- Defensas costeras;
- Obras marítimas (muelle turístico, muelle industrial, muelle expresión artística);
- Mejoramiento de paseo peatonal y explanada central del espacio urbano, incorporando senderos para personas con discapacidad;
- Parapetos a lo largo del Borde Costero para la seguridad de los transeúntes;
- Mejoramiento de las áreas verdes en torno a edificaciones y en áreas que no estén consolidadas, y la plantación de especies arbóreas y palmeras;
- Consolidación del sector actual de cocinería y restaurantes existentes en los terrenos de Puerto Coquimbo;
- Mejoramiento de la zona destinada a estacionamiento;
- Luminarias, que permitan optimizar el alumbrado del paseo peatonal;
- Incorporación de bolardos para impedir el paso de vehículos al Borde Costero;
- Mobiliario urbano (escaños, juegos infantiles, etc.);
- Construcción de una ciclovía para unir la avenida Costanera con el Borde Costero del Puerto Coquimbo;
- Servicios Básicos;
- Compatibilizar accesibilidad ferroviaria.

01

02

03

El Borde Costero congrega a más de 500 micro emprendedores de diversas actividades de turismo y pesca, así como pesqueras artesanales e industriales menores. Parte relevante de este sector integra el Recinto Portuario. Y así como crece el puerto en su Zona de Operaciones, también se espera que este sector se recupere para los vecinos y visitantes. Para ello se ha formulado un proyecto de espacio público o paseo costero, para el cual se debe buscar financiamiento público regional y nacional, por lo que se requieren refinamientos técnicos y de gestión del área para lograr los resultados esperados.

04

Coquimbo es poesía, valle, agricultura, pesca, tradición pirata y logística y todo esto se debe reflejar en una identidad conjunta del Borde Costero. El compromiso es seguir fomentando esto en las obras de infraestructura, aspectos ambientales, de producción limpia, eficiencia energética, manejo de olores y externalidades negativas dentro del sector.

05

De esta forma, durante el periodo 2021 se aplicaron encuestas a la comunidad para capturar percepción con respecto a la actividad portuaria. Se determinó la influencia de la actividad logística marítima portuaria en PIB local. Además, se firmaron convenios con grupos de interés de la empresa y se desarrolló el Plan de Relacionamiento y Valor Compartido, vinculando a EPCO con líderes, la comunidad, pescadores, trabajadores portuarios, transportistas, vecinos y tercer sector.

06

Se espera un aporte urbanístico y de ingeniería portuaria para formular el proyecto de forma definitiva, separándolo en etapas y apoyando al sistema portuario a fomentar la relación Ciudad - Puerto, fortaleciendo el rol de buenos vecinos, todo lo anterior trabajado de forma eficaz.

GRI

El diseño del proyecto se encuentra ya realizado, sin embargo, sostiene brechas que deben ser estudiadas, analizadas, y reformuladas para plantear nuevas propuestas en distintos ámbitos y así ejecutar un proyecto acorde al desarrollo sostenible de la Ciudad - Puerto.

2

## Proyecto de Modernización del Puerto de Coquimbo



El Proyecto de Modernización del Puerto de Coquimbo consiste en repotenciar, modernizar y ampliar la capacidad de transferencia de carga, de 1,5 a 2,4 Millones de Toneladas al año, promoviendo el desarrollo de Coquimbo como Ciudad - Puerto, fortaleciendo las actividades vinculadas con la industria portuaria existentes en la región.

Este proyecto se emplazará dentro del recinto portuario de Puerto Coquimbo concesionado a TPC, ubicado en Av. Costanera S/N, comuna de Coquimbo, Región de Coquimbo.

Con un monto de Inversión de 91,7 MMUSD, interviniendo una zona de 66 mil m<sup>2</sup> (33 mil m<sup>2</sup> corresponden a obras permanentes). Con respecto al Muelle Multipropósito tipo Finger Pier este tendrá una longitud de 306 metros en su puente de acceso, mientras que en el cabezo, 244 metros, comprendiendo una superficie de 0,84 hectáreas, esto permitirá el atraque de naves, según nave de diseño, de hasta 300 metros de longitud, referente a carga contenedorizada, y naves con carga granel, de hasta 240 metros.

El proyecto tiene como finalidad desarrollar el plan de inversiones en infraestructura orientadas a cumplir con lo establecido en el Contrato de Concesión, mejorar y/o ampliar la capacidad de transferencia del Puerto de Coquimbo, así como también la capacidad estática de acopio del área de concesión. Este considera la construcción de obras marítimas y terrestres acordes a los más altos estándares constructivos y operacionales, siguiendo fielmente los requerimientos de diseño impuestos en el Contrato de Concesión, específicamente en los anexos VII y VIII, y en las Leyes y Normativas aplicables vigentes.

1

**ETAPA 1:** Construcción de un Nuevo Muelle Multipropósito consistente en un Puente de Acceso y la habilitación de un nuevo sitio de Atraque.

2

**ETAPA 2:** Considera el reforzamiento estructural en los Sitios de Atraque N°1 y N°2. Y la habilitación de una zona de pavimentos para la circulación de los vehículos propios de la operación desde/hacia el nuevo Muelle Multipropósito, denominada Pavimentos Zona Norte. Esta etapa se encuentra en evaluación, durante el periodo a reportar.

### A) OBRAS MARÍTIMAS

Las obras marítimas desarrolladas para la ampliación de la actual infraestructura del área de concesión contemplan la construcción de un nuevo frente de atraque para embarque de graneles minerales definidos por: un estribo, un puente de acceso, un cabezo y dos postes de amarre.

El nuevo Sitio N°3 tendrá una profundidad aproximada de -14.0 m NRS permitiendo atender naves de hasta 300 m de eslora y capacidad de 70.000 (DWT).



Cabe destacar que el Sitio N° 3 cumplirá con todos estándares establecidos en el Contrato de Concesión y la legislación vigente en cuanto a la capacidad de transferencia y maniobras de atraque y zarpe.

Las obras marítimas contempladas dentro de este Proyecto se detallan a continuación:

**COTA DE CORONAMIENTO DE LAS OBRAS:** La cota de coronamiento de los Sitios existentes N°1 y N°2 es +4.0 m NRS. Para el Proyecto se ha determinado la elevación de los elementos de amarre y atraque del Sitio N° 3 será +5.20 m NRS.

**ESTRIBO:** Sección de hormigón armado que se construirá como transición en plano inclinado entre el área terrestre (pavimentos Zona Norte) y el Puente de Acceso. Corresponde a una plataforma que servirá de apoyo para las vigas del Puente de Acceso.

**PUENTE DE ACCESO:** Esta estructura comunicará el área de Pavimentos Zona Norte con el Cabezo. Contará con una longitud de 306 m y 10,3 m de ancho, considerando en su construcción 2 vías de circulación para vehículos, vías para circulación peatonal y tendrá la

capacidad para que transiten camiones con contenedores y equipos del tipo Superstacker. Estará conformado por una losa de hormigón soportada por vigas de acero, las que se apoyarán a su vez sobre pilotes de acero verticales e inclinados, hincados bajo el fondo marino.

**CABEZO/MUELLE:** Esta obra consistirá en una losa de hormigón armado sostenida sobre pilotes y estructuras de acero, que contará con una longitud de 244 m y 36,5 m de ancho y 8.947 m<sup>2</sup> de superficie, permitiendo el atraque de buques de 300 m de eslora. Además, este contará con 14 bitas distribuidas a lo largo del muelle, junto con 11 defensas.

**POSTE DE AMARRE:** Se proyectan dos postes de amarre, con sus respectivas bitas, constituidos a partir de una losa de hormigón armado sobre pilotes inclinados de acero. Al poste ubicado al norte del cabezo se deberá acceder a través de embarcaciones junto con una escalera de gato que permitirá el acceso; y al poste del lado sur, se ingresará por la plataforma de acceso, que unirá esta estructura al cabezo. El diseño considera el tirón de una bita de 150 t.

## B) HITOS DE LA REVISIÓN DEL SEA

El proceso del Estudio de Impacto Ambiental con la presentación del “Proyecto de Modernización del Puerto de Coquimbo” al Sistema Evaluación de Impacto Ambiental por parte de TPC se inició el día 07 de diciembre del 2017, obteniendo la resolución de admisibilidad el 14 de diciembre del mismo año.

TPC para obtener la conformidad de las distintas Instituciones Gubernamentales que participaron en el proceso, tuvo que realizar 3 Adendas (2 complementarias) que daban solución a las observaciones realizadas.

Se emitió formalmente la Resolución de Calificación Ambiental (RCA 71/2020) el día 25 de mayo del 2020, siendo aprobado por 12 Instituciones, de las cuales 4 aprobaron con condiciones para empezar las obras de construcción y la instalación de faena, estas son:

- Actualización de catastro de embarcaciones de pesca artesanal y turísticas.
- Compensación de combustible oportuna en la fase de construcción del Proyecto.

Con la RCA, se procedió a conseguir los Permisos Sectoriales, para poder comenzar las Obras, y la instalación de faena.

## C) ETAPA DE REVISIÓN DE LA INGENIERÍA DE DETALLE

### a) Revisión Dirección de Obras Portuarias (DOP)

Con fecha 20 de diciembre de 2019, Empresa Portuaria Coquimbo hace ingreso en la Dirección de Obras Portuarias el Proyecto Nueva Obra Obligatoria Sitio 3 - Puerto Coquimbo.

Se realizó reunión el 07 de enero 2020, para exponer el proyecto al equipo revisor de la DOP con parte del equipo de EPCO, TPC, BELFI y PRDW. El 21 de enero 2020, se ingresó más documentación al proyecto con los estudios complementarios.

El 30 de julio de 2020, DOP emite ORD N° 678 comentando que ha revisado el Proyecto Privado Nueva Obra Obligatoria Sitio 3, Puerto Coquimbo y lo ha encontrado satisfactorio, sin embargo, solicita una minuta con los documentos finales considerando la explicación respecto a la verificación estructural final de los pilotes verticales del cabezo.

El 25 de agosto de 2020, DOP emite ORD N° 776 con la notificación a Empresa Portuaria Coquimbo de la aprobación del proyecto privado Nueva Obra Obligatoria Sitio 3 Puerto Coquimbo.

### b) Revisión de Ingeniería de Detalle por Consultora

La empresa que se encargó de la revisión y acompañamiento de la Ingeniería Detalle fue RFA Ingenieros, el que fue adjudicado luego de una licitación pública, quienes cumplieron con lo siguiente:

- La revisión del proyecto de Inversión Mayor Nueva Obra Obligatoria-Etapa I, y ha validado la ingeniería de detalles del Proyecto presentado por el Concesionario, teniendo como base lo indicado en el Contrato de Concesión, sus modificaciones, anexos referentes al desarrollo y normativa vigente.
- Se verificó que todas las estructuras, elementos marítimos y otros contenidos en el proyecto estén diseñados y construidos bajo el cumplimiento de las normas y sus actualizaciones señaladas en los Términos de Referencia.
- Tomó el rol de ser la contraparte técnica para la obtención de la aprobación de la Dirección de Obras Portuarias (DOP), siendo otorgada en ORD N° 776 el 25 de agosto 2020.

## D) ETAPA DE APROBACIÓN

Obteniendo la Resolución de Calificación Ambiental (25.05.2020), la aprobación de la Ingeniería Detalle de la DOP (25.08.2020), y con la revisión de la empresa

Asesora RFA (19.10.2020), la Empresa Portuaria Coquimbo decidió otorgar a Terminal Puerto Coquimbo (TPC), por medio de carta N°272-2020, de fecha 21 de octubre de 2020 la Aprobación Inicial del Proyecto de Inversión Mayor denominado “Nueva Obra Obligatoria – Etapa Uno”, que comprende el desarrollo y ejecución de un muelle de penetración del tipo Finger Pier en parte del Área de Desarrollo Marítimo y el Área Opcional Uno descritas en el Anexo IV del Contrato de Concesión y el aporte de tres grúas de muelle y del equipamiento que permita atender todo tipo de cargas, incluyendo graneles a través de la tecnología de “containers autovolteables”.

## E) ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Con fecha 30 de octubre 2020, TPC confiere a la Constructora BELFI S.A. la instrucción de proceder y con fecha 03 de noviembre se hace entrega de terreno

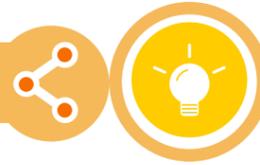
comenzando las Obras del Proyecto, hito que queda señalado en el Libro de Obras, iniciando así la instalación de faena el mismo 03 de noviembre de 2020. Por otra parte, BELFI compromete que una vez finalizadas las faenas constructivas retirará todas las partes, equipos y maquinarias de la instalación de faena y obras temporales del Proyecto.

Durante el año 2022, Puerto Coquimbo en su rol de autoridad portuaria, ha constatado que el concesionario, TPC, ha trabajado constantemente en el desarrollo del Proyecto Sitio 3, logrando alcanzar a diciembre un porcentaje de avance de 73,28%, considerando 350 personas aproximadamente, en mano de obra local, para dar cumplimiento a lo estipulado en el Contrato de Concesión, además de abrir las puertas para el empleo local y potenciar con este proyecto la vinculación Ciudad – Puerto.



3

## Accesibilidad y Conectividad Vial - Ferroviaria



### Vinculación Pilar Estratégico: Innovación Logística Integral



Desarrollar accesibilidad desde la R5 por R44, considerando la ejecución del Corredor Bimodal en terreno de la empresa en el sector no concesionado, debidamente compatibilizados con el paseo o Borde Costero.

Puerto Coquimbo actualmente se encuentra ejecutando la construcción de la Obra Obligatoria, denominada Sitio 3, a cargo del concesionario Terminal Puerto Coquimbo (TPC), lo cual permitirá contar con un nuevo sitio de atraque y reforzar los actuales sitios 1 y 2, esperando repotenciar, modernizar y ofrecer una alternativa competitiva y sustentable para la transferencia de carga del puerto, posicionando a Puerto Coquimbo dentro de la industria portuaria nacional.

El proyecto de ampliación de Puerto Coquimbo será relevante para el desarrollo y reactivación de la economía local, tanto en su etapa de construcción como después en el proceso de operación. Mejorando la competitividad del puerto, ya que se podrá brindar atención a naves de mayor envergadura y, de esta forma, ofrecer el servicio a exportadores de la región y del área de influencia del puerto, además de ser una alternativa para la recalada de servicios de línea regulares.

Actualmente, la totalidad de la carga que ingresa y sale del Puerto de Coquimbo es transportada en camión, dado que no existe vía ferroviaria operativa que sirva como alternativa. Estos camiones se ven enfrentados a periodos críticos de congestión en el acceso al puerto, sobre todo en la época estival, correspondiente a la estacionalidad de la exportación de fruta de la región.

En dicho contexto, a partir de las definiciones del Plan Maestro, Puerto Coquimbo tuvo en su plan de gestión anual 2020 la tarea VISIÓN DE RED – Accesibilidad Ferro-

viaria. Esta consiste en avanzar en el desarrollo del sector definido como no concesionado, posicionando y delimitando el área del corredor bimodal a nivel o confinado en media trinchera, de acuerdo con las condiciones técnicas que debe cumplir la red ferroviaria para el acceso al puerto.

El proyecto considera que en el último tramo llegando a puerto se rehabilitará el tren y acceso exclusivo de camiones (Corredor Bimodal). Considerando una eventual adición o adherencia de PAV42-2 a Ingeniería de detalle de la R44 PAV42. Para que se desarrollen en conjunto y sumen sus beneficios sociales en el último kilómetro de entrada al puerto. En este contexto, el desafío para el próximo año es desarrollar el estudio de prefactibilidad para este proyecto de “Corredor Bimodal.

#### A) EVALUACIÓN SOCIAL SOLO CORREDOR

Es socialmente rentable, con un VAN de MM\$ 1.313 y una TIR de 23,4%. Es robusto a incrementos de un 20% en las inversiones, con un VAN Social de MM\$ 1.072 y una TIR Social de 18,7%.

#### B) EVALUACIÓN SOCIAL CORREDOR MIXTO

Presenta un VAN de MM\$ 503 y una TIR de 15%, al igual que en el caso anterior resulta robusto a incrementos de un 20%, con un VAN de MM\$282 el costo de inversiones y una TIR Social de 10,5%, por lo que sigue siendo rentable.

Durante el periodo a reportar se trabajó en:

- Coordinación multiactores en mesas de trabajo. Se trabajó con MTT/GORE/DOP/MINVU/EPCO/TPC/ Ilustre Municipalidad de Coquimbo/Ferronor para rehabilitar el acceso ferroviario al puerto por el Corredor Bimodal.
- Evaluación social del Corredor Bimodal y armonización de proyectos R44 con Borde Costero.
- Análisis de prefactibilidad del Corredor Bimodal.

INVERSIÓN ESCENARIO 1:

SOLO CORREDOR

MM\$ 1.207

INVERSIÓN ESCENARIO 2:

CORREDOR MIXTO

MM\$ 1.103

La composición del Corredor Bimodal está definida por dos pistas de circulación de camiones, las cuales comparten su faja con una vía ferroviaria. De esto se desprende el proyecto PAF 42, el cual busca recuperar y proteger la faja de vía férrea que se emplaza actualmente en el Borde Costero del puerto de Coquimbo. Se espera que esta implementación de vía férrea permita unir el último tramo entre el proyecto del MOP y el recinto portuario en concesión. Ambos flujos, camiones y trenes, conformarán un acceso exclusivo al Puerto permitiendo de esta forma consolidar lo que se conoce como “Corredor Bimodal”.

**Proyección del proyecto “Corredor Bimodal” en terreno portuario no concesionado.**

Además, durante el periodo a reportar, Puerto Coquimbo ha trabajado, en conjunto con la Ilustre Municipalidad de Coquimbo, en el Plan Regulador Comunal (PRC), para reestablecer la faja vía de acceso al puerto en este, aunque en una nueva ubicación, continua a la R44 como Corredor Bimodal. Este cambio en el PRC, se verá reflejado tanto en el Plan Maestro como en el Calendario Referencial de Inversiones de la empresa.





Vinculación Pilar Estratégico: Innovación Logística Integral



Desarrollar un Sistema Tecnológico de Logística Portuaria a través de un Port Community System (PCS), incorporando uno o dos centros de estacionamiento transitorio de camiones para regular su frecuencia de acceso al puerto.

Hoy es fundamental, para la empresa, trabajar en forma planificada y estratégica para ser más competitivos y eficientes, no solo desde el punto de vista operacional, sino que escalar hasta lograr un estándar mundial y que en esa perspectiva pueda proyectarse como un referente en la industria portuaria, considerando que la transformación no solo es tecnología, si no también procesos integrales, donde se integren todos los aspectos tanto culturales como medio ambientales, constituyendo una meta de futuro.

En esta misma lógica, es que se evalúa el estado actual en que se encuentra Puerto Coquimbo a nivel digital, si se analiza el ámbito de comunicación, esta interacción entre la Empresa Portuaria, el Concesionario y organismos públicos, que tienen injerencia en el rubro, y los diferentes actores de la red logística portuaria, se encuentra que el proceso comunicacional se desarrolla basado en la presentación de documentación física y envíos asincrónicos, que genera oportunidades de mejora.

Con el propósito de potenciar este proceso, se considera como un punto relevante a tratar dentro de la transformación digital, la integración entre las partes se define como “la conexión entre varios sistemas, de forma que los distintos actores de la red logística portuaria trabajen de forma conjunta y automatizada”. El proyecto generado por TPC, logró organizar y generar trazabilidad de los camiones que participan en la exportación de fruta en el puerto, garantizando conti-

nuidad en su flujo de la operación portuaria, evitando atoches y mejorando los tiempos de estadía de camiones. Lo anterior, fue realizado a través de un sistema de agendamiento de horario, en el cual los exportadores de fruta pudieron registrar y comprometer horarios de llegada de los camiones al terminal, además mediante una aplicación se realizó seguimiento en tiempo real de la ubicación de los camiones y los tiempos estimados de llegada al puerto.

Este desarrollo será incorporado como un nuevo módulo TPC-PRO, TOS (Terminal Operating System) actual de TPC. A la fecha del periodo a reportar, el sistema genera comunicaciones con Aduana, sin embargo, se debe seguir trabajando para que en una fase futura pueda tener conectados todos los servicios pertenecientes a la red logística portuaria.

Durante el periodo 2022 se trabajó en:

- Adjudicación Programa Red Proveedores, CORFO por CLPC (2021-2023).
- Digitalización a través del desarrollo e implementación del PCS V1.0 – Fruta.
- Arriendo Terreno TPC para antepuerto de camiones.
- Diagnóstico integral de la red logística portuaria de la Región de Coquimbo para la generación de una propuesta.

SISTEMA DE COMUNIDAD PORTUARIA (PORT COMMUNITY SYSTEM – PCS)

Puerto Coquimbo busca desarrollar una herramienta tecnológica que apoye el intercambio de información que se origina producto de la relación contractual entre EPCO y TPC. Facilitando las labores de control, gestión de plazos, revisión, análisis, aprobaciones, búsqueda, explotación de la información, entre otros aspectos. Además, pretende simplificar y automatizar los procesos de la red logística portuaria, fortalecer el modelo operativo, conseguir un control de ingreso eficiente y fluido, para facilitar el comercio exterior y fiscalizar correctamente las cargas.

La transformación digital necesita que toda la organización y los procesos se digitalicen e interactúen con otros sistemas que se encuentran participando del negocio portuario, lo que significa un cambio desde el centro del negocio, hasta la transformación de los datos en información valiosa para la toma de decisiones.

Es por esto, que la empresa tiene la necesidad de determinar la forma más provechosa de que esta integración se produzca con miras a la implementación futura de un PCS, por lo que Puerto Coquimbo debe realizar coordinaciones con la red logística portuaria, y, por tanto, relacionada con el ámbito del proyecto.

Dicho lo anterior, los sistemas que se buscan integrar a este PCS, que fueron trabajados y analizados durante el periodo a reportar por Puerto Coquimbo, son:

VUMAR:

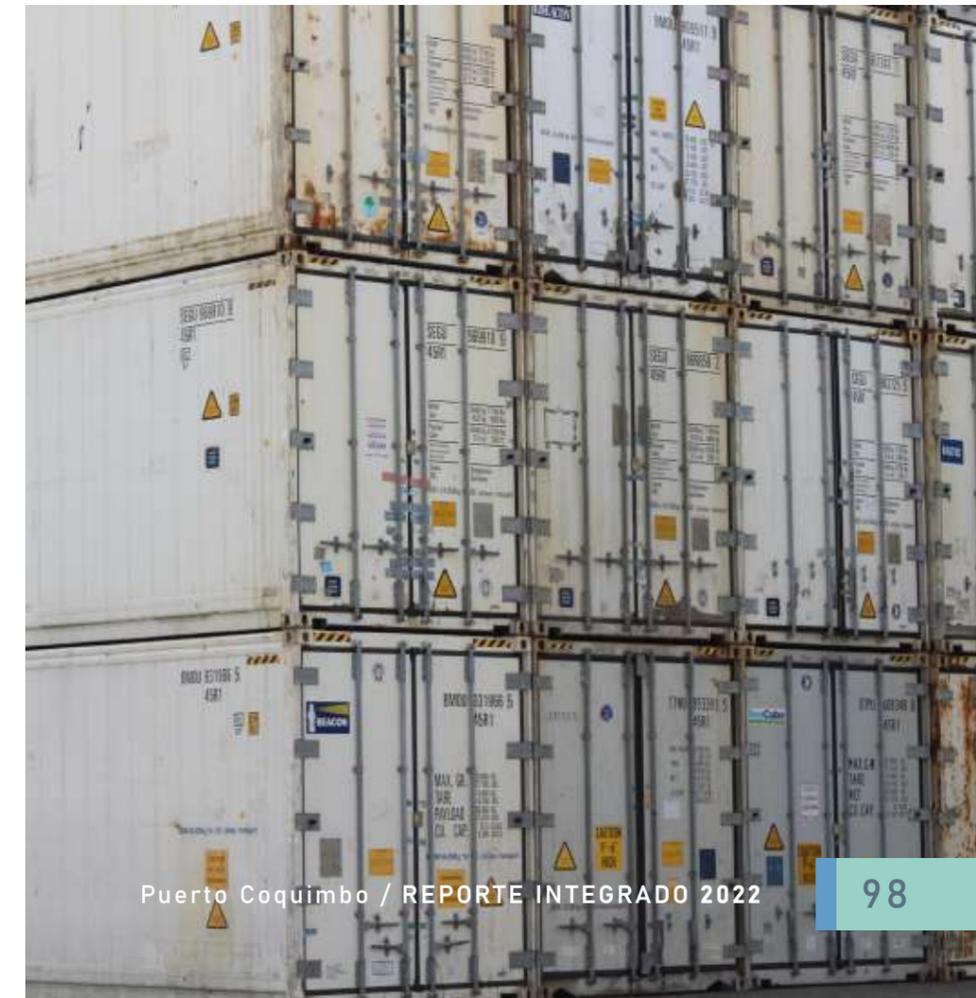
Ventanilla Única Marítima, este sistema tiene varias funciones, de estas, se destaca la trazabilidad de la operación, puesto que podrá, por este medio, conocer el estado de las tramitaciones, solicitudes y validaciones de todas las operaciones que componen el proceso de recepción y despacho de las naves.

SITCOMEX:

Sistema de Identificación de Transporte de Comercio Exterior y Conductores, este sistema apunta a los conductores de vehículos que transitan diariamente por instalaciones logísticas y portuarias, quienes, mediante esta plataforma, verían simplificado su proceso de identificación y acceso a estos recintos.

SICEX:

Sistema Integrado de Comercio Exterior, este sistema pretende proveer todos los mecanismos necesarios que permitan implantar un portal único de acceso para tramitar electrónicamente las operaciones de comercio exterior.



5

## Zona de Regulación de Frecuencia



### Vinculación Pilar Estratégico: Innovación Logística Integral



Implementar una ZRF que permita regular la frecuencia de camiones hacia el puerto, reduciendo las consecuencias negativas relacionadas con el flujo de camiones y el atochamiento de las vías de acceso al terminal portuario.



Para la empresa, la implementación de una Zona de Regulación de Frecuencia (ZRF), se hace cada vez más necesaria. Dada las características y las estrechas calles que presenta la Ciudad – Puerto, en la conexión vial entre la Ruta 5 y la Ruta 44, en particular, al llegar a los accesos al puerto, cuya congestión se ve acrecentada en la época de mayor tránsito de camiones. La ZRF se define como una zona destinada para la detención de camiones y descanso de los conductores dentro de un área que cuente con los deslindes respectivos, seguridad, servicios y otros.

Además, señalar que la ubicación de esta ZRF deberá situarse en zonas aledañas a la Ruta 5 u otras alternativas de acceso al puerto. Es importante destacar, que toda vez que se defina su ubicación, es que será necesario, por los responsables de ejecutar el proyecto, realizar los estudios atinentes a las comunidades, ambientales u otros para desarrollar los debidos planes de contingencias que ameriten.

Dicho esto, Puerto Coquimbo ha analizado las siguientes opciones para su locación:

- El sector del Peñón, en el cruce a Andacollo, que permite atraer las cargas provenientes desde la provincia del Limarí, también la carga que pudiese venir desde Argentina vía Túnel de Agua Negra, la cercanía también de Ferrocarriles, entre otros.

- El sector del Panul, que se abre como otra alternativa al estar adyacente a la Ruta 5 sur, dado que tiene la accesibilidad hacia la ruta que une al país y por ende a los puertos de la zona central, el envío de la carga de la provincia del Limarí y el posible ingreso a puerto por el sector norte.

- Y, finalmente, el sector de Avenida La Cantera, que también es un área que permite tener este tipo de zona de apoyo logístico.



6

## Vinculación con la Academia



### Vinculación Pilar Estratégico: Ciudad – Puerto Sostenible



Fomentar la vinculación de los futuros profesionales con el sector empresarial y portuario, como también trabajos de investigación e instancias de capacitación, manteniendo a estas instituciones como socios estratégicos relevantes para la empresa.

Puerto Coquimbo, en su rol Ciudad-Puerto, busca mantener la cooperación con instituciones de educación media y superior estatales-privadas, promoviendo la coordinación con la academia, con el fin de acercar a docentes y estudiantes al ámbito portuario desde el foco de la formación académica. A su vez, esto permitirá a EPCO acceder a información y metodologías actualizadas e innovación en estudios que podrían resultar relevantes para el desarrollo de proyectos de la empresa, fomentando la relevancia del capital intelectual de las futuras generaciones.

Dentro de las principales iniciativas que se desarrollan con estas alianzas estratégicas, se destacan: realización de prácticas profesionales, trabajos de investigación y seminarios de título, educación en programas de formación o actividades de alta dirección y/o formación continua, además de actividades de investigación y vinculación con el medio.

“LA VINCULACIÓN CON LA ACADEMIA ES RELEVANTE PARA NUESTRA EMPRESA, POR ESTO EN PUERTO COQUIMBO BRINDAMOS Y POTENCIAMOS LOS ESPACIOS PARA SU DESARROLLO.”

“En Puerto Coquimbo pude re-encantarme con mi carrera. Luego de convivir en un increíble y grato ambiente laboral, empaparme de todo lo que significa el Puerto de Coquimbo, y por, sobre todo, al haber trabajado en un área tan importante como lo es Sostenibilidad y Cumplimiento llegué a la conclusión de que sí era lo que quería”.

Paula Astudillo Alfaro  
Egresada Ingeniería Comercial  
Universidad Católica del Norte



“Haber realizado mis prácticas en Puerto Coquimbo fue una experiencia inolvidable, estar en el área de Sostenibilidad y Cumplimiento me permitió crecer tanto de forma profesional como personal, cada habilidad aprendida fue gracias a la colaboración multidisciplinaria de las áreas de la empresa”.

Pedro Robles Santander  
Ingeniero Civil Industrial  
Universidad Católica del Norte



01 SOBRE ESTE  
REPORTE INTEGRADO

02 SOMOS  
PUERTO COQUIMBO

03 NUESTRAS  
OPERACIONES

04 NUESTROS  
VALORES AGREGADOS

05 NUESTROS  
COMPROMISO  
CIUDAD - PUERTO

06

## NUESTRO DESEMPEÑO FINANCIERO

“Trabajamos continuamente en nuestro actuar correcto, ético y transparente reflejado en el desempeño organizacional”

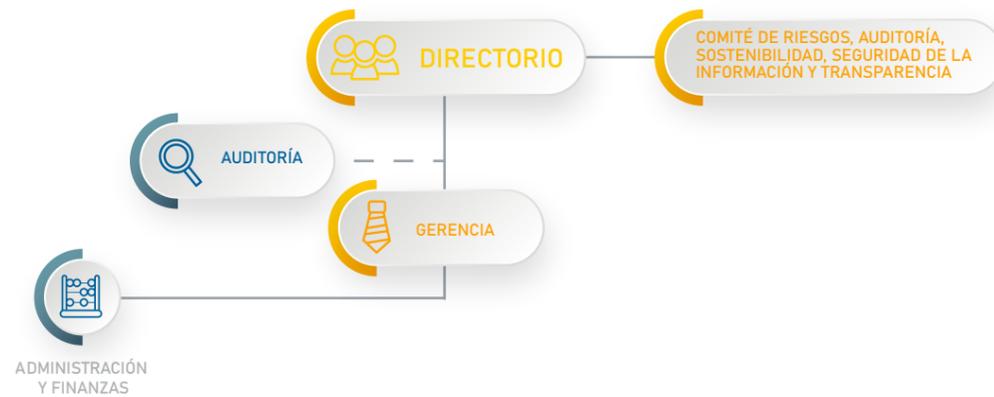
GRI ÍNDICE GRI

## 6.1 Gestión Financiera

### DESEMPEÑO ECONÓMICO Y APORTE ECONÓMICO

[GRI 2-6] [GRI 2-7] [GRI 2-25] [GRI 3-3] [GRI 201-1] [GRI 203-2]

#### GESTIÓN INTERNA



#### ODS

- 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO
- 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
- 10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES
- 11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES
- 17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

#### VINCULACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS



#### VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD



Potenciar la generación de valor económico dentro de la gestión empresarial, pues a partir de este crecimiento se establecerán las bases para aportar al desarrollo económico y generar beneficios a los grupos de interés.

## 6.1 Gestión Financiera

### ¿Cómo se gestiona el tema material por Puerto Coquimbo?

#### TRANSPARENCIA DE INFORMACIÓN

La organización informa sobre sus estados financieros acumulados a través de los reportes disponibles trimestralmente en el sitio web de la empresa y en la Comisión para el Mercado Financiero. Estos reportes son elaborados por el área de Administración y Finanzas, validados por la Gerencia General, revisados trimestralmente por los Auditores Externos y posteriormente aprobados en sesiones del Directorio de la organización durante el año. Los procedimientos y objetivos estratégicos son cumplidos meticulosamente. Si se desea obtener más información específica acerca de los estados financieros de Puerto Coquimbo, se puede acceder a través del siguiente enlace:

[www.puertocoquimbo.cl/puerto/estados-financieros/](http://www.puertocoquimbo.cl/puerto/estados-financieros/)



“AL PROMOVER UNA GESTIÓN FINANCIERA RESPONSABLE Y TRANSPARENTE, SE ESTABLECE UNA RELACIÓN DE CONFIANZA ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD, LO QUE FOMENTA OPORTUNIDADES DE COLABORACIÓN Y CRECIMIENTO CONJUNTO.”

#### GESTIÓN FINANCIERA

La gestión financiera es muy importante en cualquier organización, incluyendo las organizaciones portuarias, por varias razones. En primer lugar, la gestión financiera adecuada puede asegurar que los recursos económicos de Puerto Coquimbo se utilicen de manera efectiva y eficiente. Esto permite a la organización en ejecutar acciones rentables y sostenibles, alineados con la política gubernamental, como también potenciar el bienestar de los colaboradores, aportar al desarrollo económico de la industria portuaria en el país, generar empleos a través de proveedores, mejorar la calidad de los servicios e invertir en el cuidado del medio ambiente y, además mejorar su capacidad para cumplir con sus objetivos estratégicos. De esta forma, Puerto Coquimbo reconoce la importancia de esta gestión, siendo esencial su monitoreo y seguimiento, ya que se garantiza el uso eficiente y efectivo de los recursos financieros, mejora la credibilidad de la empresa en el mercado financiero y ayuda a cumplir con las regulaciones financieras y de cumplimiento.

#### ANÁLISIS DEL DESEMPEÑO ECONÓMICO

El análisis de desempeño económico es importante para Puerto Coquimbo porque les permite entender su situación financiera y tomar decisiones informadas. Gracias a este análisis, la empresa puede identificar las acciones donde se están obteniendo buenos resultados y en las cuales se necesitan mejorar para garantizar un desempeño exitoso. Tomar decisiones informadas basadas en los resultados del análisis de desempeño económico puede llevar a un mejor crecimiento económico, una mayor competitividad y productivi-

dad, y una mayor eficacia en la industria portuaria nacional, permitiendo que la empresa en conjunto con su gobierno corporativo, al comprender su desempeño económico, pueda tomar decisiones inteligentes y estratégicas que la lleven al éxito empresarial a largo plazo.

#### ALINEACIÓN OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

En el contexto de la gestión empresarial moderna, la importancia de alinear la estrategia de Puerto Coquimbo con sus objetivos empresariales no puede ser exagerada. En este sentido, la estrategia de la organización no solo debe estar vinculada directamente con el negocio, sino que también debe estar en línea con las mejores prácticas y estándares aceptados, en lo que respecta al medio ambiente, la sociedad y el gobierno. De hecho, la capacidad de una organización para alinear su estrategia con estas áreas cruciales no solo puede garantizar un mayor éxito empresarial, sino también ayudar a la organización a desarrollar una excelente reputación y credibilidad en el mercado, lo que conlleva a lograr una gestión empresarial exitosa y sostenible.

“UNA ADECUADA GESTIÓN FINANCIERA CONTRIBUYE A DESARROLLAR UNA RELACIÓN SOSTENIBLE ENTRE LA CIUDAD Y EL PUERTO, FORTALECIENDO SU ECONOMÍA Y SU CAPACIDAD DE GENERAR BENEFICIOS PARA LA COMUNIDAD.”

#### CONTRIBUCIÓN CON LA CIUDAD – PUERTO

En esta materia se destaca la importancia que tiene para Puerto Coquimbo el contribuir constantemente en el desarrollo social, ambiental y económico de la Región de Coquimbo. La organización busca una relación adecuada y armoniosa con los grupos de interés, lo que incluye colaborar en beneficio de la comunidad. Para lograr esto, la empresa se basa en su propia Política de Sostenibilidad que establece los lineamientos a seguir. Al destacar la vinculación Ciudad - Puerto, se puede enfatizar en la importancia de ser una organización comprometida no solo con sus propios objetivos empresariales, sino también con el bienestar de la comunidad. Al trabajar con los grupos de interés y promover una relación positiva con el medio ambiente, Puerto Coquimbo no solo contribuye al desarrollo económico de la región, sino que también trabaja permanentemente para fortalecer su reputación y crear una buena imagen en la comunidad. Además, al basar sus operaciones y proyectos en la sostenibilidad, la organización se asegura de que sus acciones estén alineadas con los valores y necesidades de la sociedad y el entorno en el que la empresa opera.

“SE HA CUMPLIDO CON LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS Y APLICANDO LAS MEJORES PRÁCTICAS ECONÓMICAS, DE GOBERNANZA, DESARROLLO AMBIENTAL Y SOCIAL EN LA REGIÓN DE COQUIMBO.”

## 6.1 Gestión Financiera

### DESARROLLO DE PROYECTOS PORTUARIOS

Durante el año 2022, Puerto Coquimbo ha enfocado sus esfuerzos en dos ejes estratégicos clave: el desarrollo del sector de Borde Costero y la zona de transferencia de carga, ambos alineados con su compromiso en la promoción del desarrollo sostenible. La expansión, modernización y reconstrucción del recinto portuario se han materializado gracias a los proyectos llevados a cabo para fortalecer la conectividad y accesibilidad al puerto. Es importante destacar la relevancia del desarrollo portuario en la economía regional, ya que la implementación de estos proyectos ha generado nuevos empleos, de carácter eventual, para los habitantes de Coquimbo y del país, contribuyendo así al progreso y crecimiento de la comunidad.

**“EL DESARROLLO PORTUARIO ES CLAVE PARA LA ECONOMÍA REGIONAL Y NACIONAL, PUES PERMITE LA CREACIÓN DE EMPLEOS Y FORTALECE LA COMPETITIVIDAD DE LA ZONA.”**

### GESTIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Es importante destacar que Puerto Coquimbo utiliza un Plan Maestro -trabajando en su actualización durante el 2022 para ser aprobado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones- que sirve como herramienta de planificación para el desarrollo de un puerto o terminal marítimo, y sus respectivos usos, durante al menos 20 años. Este plan define las áreas marítimas y terrestres que se utilizarán para diversos fines, como pesca, industria, turismo, transporte marítimo y reparación de naves, y se acompaña de un Calendario Referencial de Inversiones, que establece los proyectos a realizar en las áreas de atraque y otros bienes comunes y que pueden ser ejecutados por empresas portuarias o por particulares autorizados. De esta forma, el puerto opera con una planificación estratégica pensada no solo en el corto plazo, sino también en el largo plazo, lo que contribuye a garantizar su sostenibilidad económica y social y a maximizar su potencial para generar desarrollo y beneficios para la comunidad.

**“EL COMPROMISO DE PUERTO COQUIMBO CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE GARANTIZA QUE LOS PROYECTOS A REALIZAR SE LLEVARÁN A CABO DE MANERA RESPONSABLE, RESPETANDO EL MEDIO AMBIENTE Y PROTEGIENDO LOS INTERESES DE LA COMUNIDAD.”**

### GENERADO

En ingresos operacionales para la empresa.



En el año 2022, los ingresos operacionales de Puerto Coquimbo aumentaron en 41% en comparación con el año anterior, alcanzando M\$ 2.958.817.

### DISTRIBUIDO

Distribuido entre: costos de explotación, sueldos y prestación de colaboradores, pagos a proveedores, impuestos e inversión en la comunidad.



El valor económico distribuido o pago distribuido aumentó en 46% en comparación con el año anterior, alcanzando los M\$1.541.365. Los que se distribuyeron entre los costos operacionales, el pago de sueldos y beneficios a empleados e impuestos entregados al Gobierno.

### RETENIDO

Valor económico generado menos el valor económico distribuido.



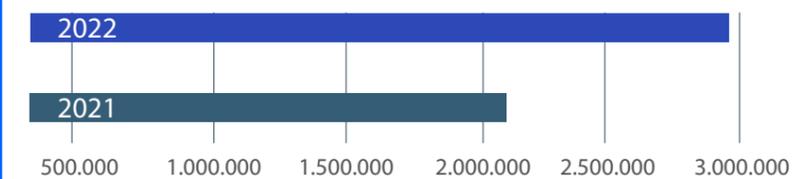
Al realizar la operación para calcular el valor económico retenido, entrega M\$709.411, al hacer la comparación con el año 2021, este registró una variación positiva de un 28% en los resultados económicos.

## 6.1 Gestión Financiera

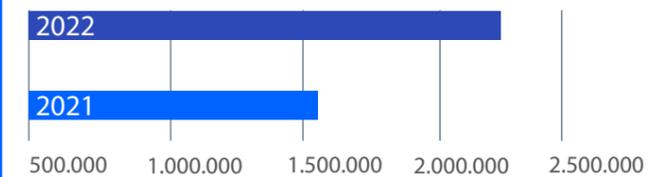
De acuerdo con los resultados obtenidos por Puerto Coquimbo, se considera que en el año 2022 hubo un mayor ingreso producto de la variación del tipo de cambio que se reflejó en el cobro del canon y pago anual, y también a las medidas de austeridad que se adoptaron por la contingencia sanitaria, considerando una disminución de costos y gastos operacionales en diferentes partidas de la empresa.

| VALORES                                 | 2021<br>M\$ | 2022<br>M\$ | VARIACIÓN % |
|---|-------------|-------------|-------------|
| <b>VALOR ECONÓMICO GENERADO</b>         | 2.093.437   | 2.958.817   | 41%         |
| Ingresos Operacionales                  | 2.093.437   | 2.958.817   | 41%         |
| <b>VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO</b>      | 1.541.365   | 2.249.406   | 46%         |
| Gastos Operacionales                    | 567.378     | 889.571     | 57%         |
| Sueldos y Prestaciones de los Empleados | 405.012     | 418.425     | 3%          |
| Pagos a Proveedores de Capital          | -           | -           | 0%          |
| Pagos al Gobierno/Estado                | 568.975     | 941.410     | 65%         |
| Inversión en la Comunidad               | -           | -           | 0%          |
| <b>VALOR ECONÓMICO RETENIDO</b>         | 552.072     | 709.411     | 28%         |

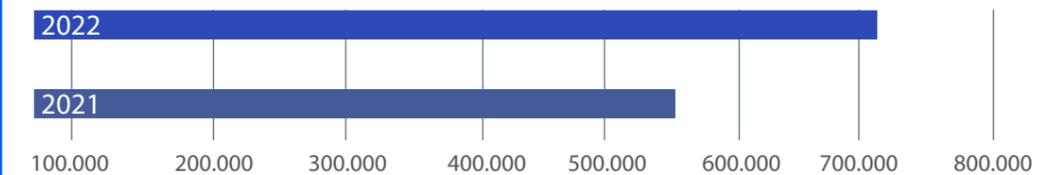
### VALOR ECONÓMICO GENERADO M\$



### VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO M\$



### VALOR ECONÓMICO RETENIDO M\$



**APORTE ECÓNOMICO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA REGIÓN DE COQUIMBO**

Durante el año 2022, se desarrolló un estudio de la evaluación del aporte económico de la actividad portuaria, con estudiantes universitarios que realizaron su trabajo de titulación, este fue originado a partir de la necesidad de reflejar el impacto y contribución a nivel económico que Puerto Coquimbo y entidades involucradas, generan en la Región de Coquimbo, Provincia del Elqui y Comuna de Coquimbo, estableciendo como objetivo general:

CUANTIFICAR EL APOORTE DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA DEL PUERTO DE COQUIMBO A TRAVÉS DE UN ESTUDIO DE IMPACTO ECONÓMICO A NIVEL REGIONAL, PROVINCIAL Y COMUNAL.

**METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE IMPACTO ECONÓMICO**

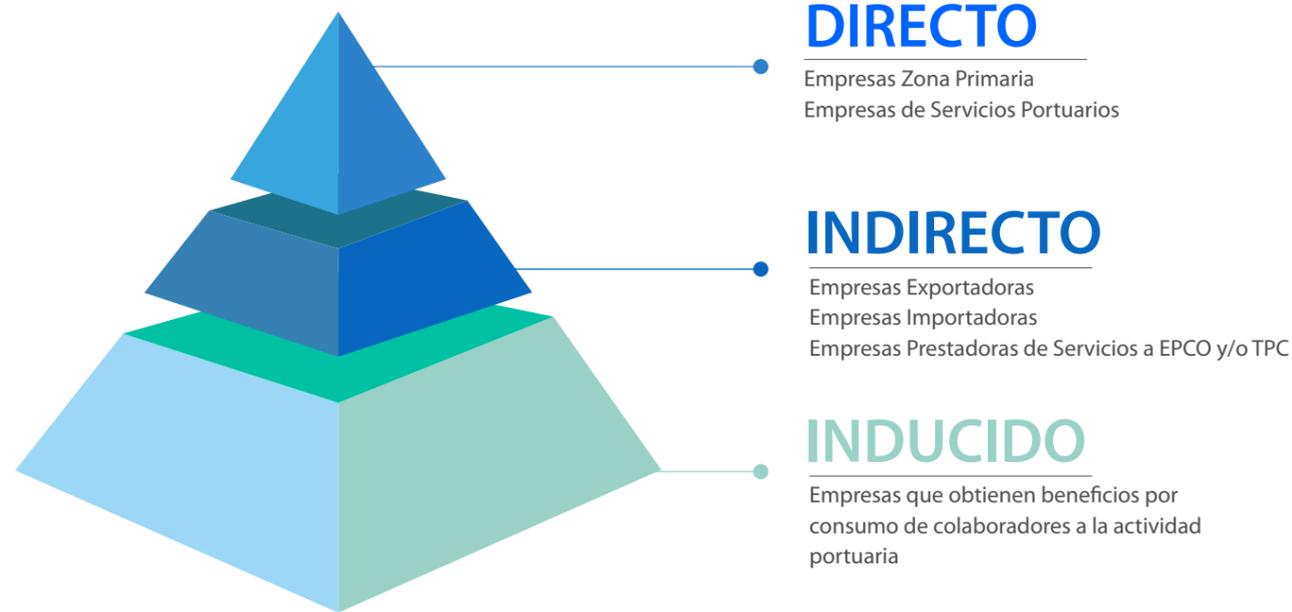
En el estudio se utilizó la metodología de la Matriz de Insumo Producto (MIP) como herramienta para medir y describir las interrelaciones productivas en una economía. La MIP muestra cómo los bienes y servicios pasan por diferentes fases productivas antes de llegar al consumidor final y permite obtener el valor del PIB en diferentes enfoques de medición.

Para obtener la información necesaria para alimentar la MIP, se solicitó a empresas públicas y privadas que participaran en el estudio. El listado de empresas fue obtenido principalmente de la información proporcionada por las empresas EPCO y TPC, y se consideró el 95% de las empresas que tuvieran un mayor porcentaje de participación en la economía de la actividad portuaria.

El aporte de la Actividad Portuaria en la Región de Coquimbo, se midió de la siguiente forma:



Las empresas se clasificaron por el tipo de impacto económico que genera en la actividad portuaria, los cuales se detallan a continuación:



Por otro lado, las empresas se agruparon de acuerdo con su principal actividad económica, la cual se obtuvo de las bases de datos del Servicio de Impuestos Internos. En la siguiente tabla se muestra el listado de actividades económicas a las cuales se asignaron las empresas:

| Código de Act. económica | Actividad económica   |
|--------------------------|---|
| 1                        | Minería   |
| 2                        | Financieras, profesionales, administrativas e inmobiliarias |
| 3                        | Administración pública                                      |
| 4                        | Servicios sociales y personales                             |
| 5                        | Construcción  |
| 6                        | Electricidad, gas, agua, gestión de desechos                |
| 7                        | Información, transporte, almacenamiento                     |
| 8                        | Comercio, hoteles y restaurantes                            |
| 9                        | Industrias manufactureras                                   |
| 10                       | Silvoagropecuario y pesca                                   |

**RESULTADOS OBTENIDOS ANÁLISIS ECONÓMICO**

Se presentan los valores del PIB Regional, Provincial y Comunal para los años 2020 y 2021, como se puede apreciar en la tabla.

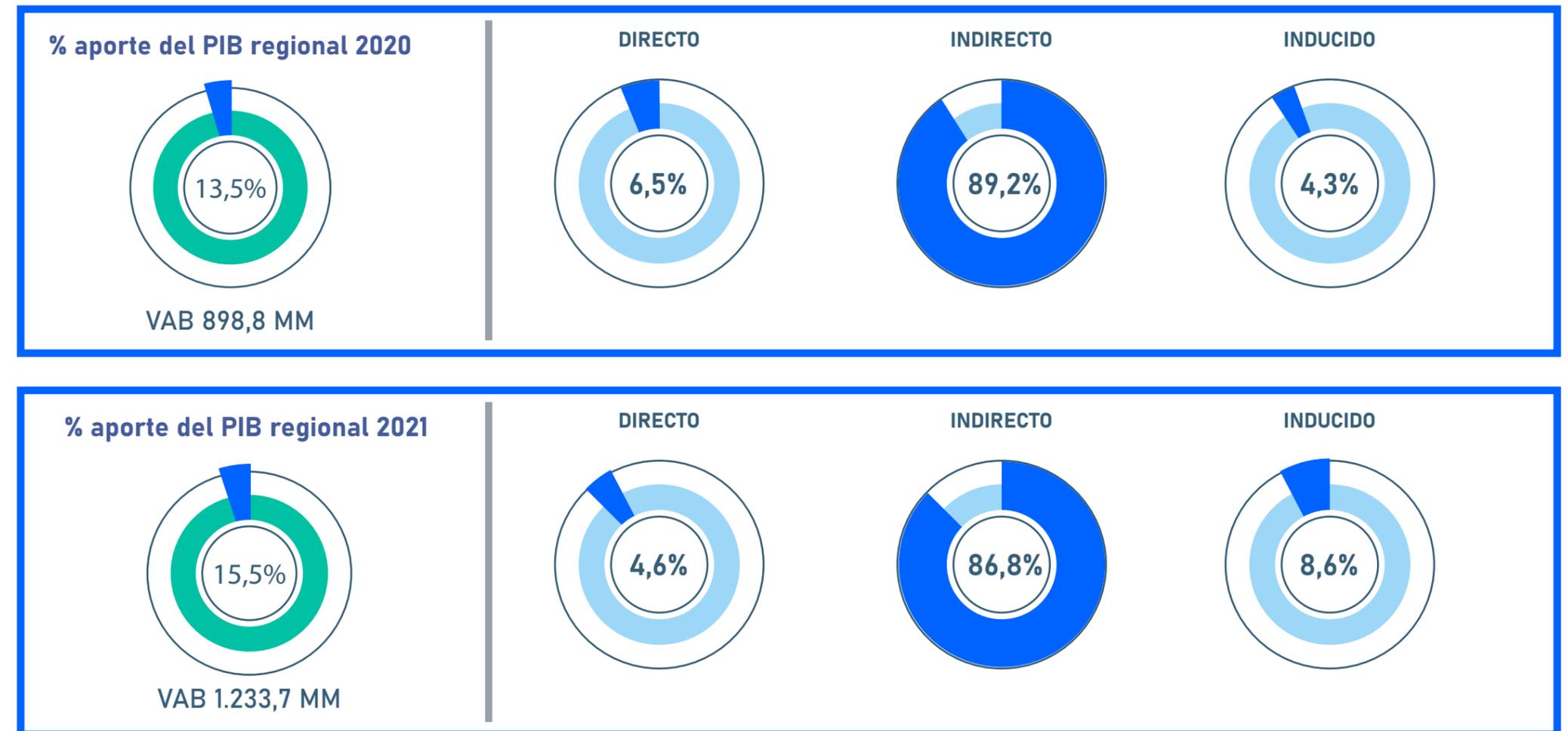
| Valores en MM\$       | 2020            | 2021            |
|-----------------------|-----------------|-----------------|
| <b>PIB Regional</b>   | <b>6.639,67</b> | <b>7.983,78</b> |
| <b>PIB Provincial</b> | <b>4.647,76</b> | <b>5.588,65</b> |
| <b>PIB Comunal</b>    | <b>1.460,72</b> | <b>1.756,43</b> |

**REGIÓN DE COQUIMBO 2020 Y 2021**

El aporte al PIB del año 2020 fue de un 13,5%, donde el 6,5%, 89,2% y 4,3% corresponden a los Impactos Directo, Indirecto e Inducido respectivamente. En el año 2021, la contribución al PIB aumentó a un 15,5%, cuyo porcentaje está constituido por un 4,6%, 86,8% y 8,6% del Impacto Directo, Indirecto e Inducido respectivamente.

En los gráficos de tipo de impacto, se muestra el aporte al PIB regional del año 2020 y 2021, donde el mayor porcentaje se encuentra en el Impacto Indirecto con un 89,2% y un 86,8% respectivamente. Esto, ocurre debido a que en el estudio se consideraron la totalidad de las empresas importadoras, exportadoras y además las proveedoras de EPCO y/o TPC.

**TIPO DE IMPACTO ECONÓMICO REGIONAL**

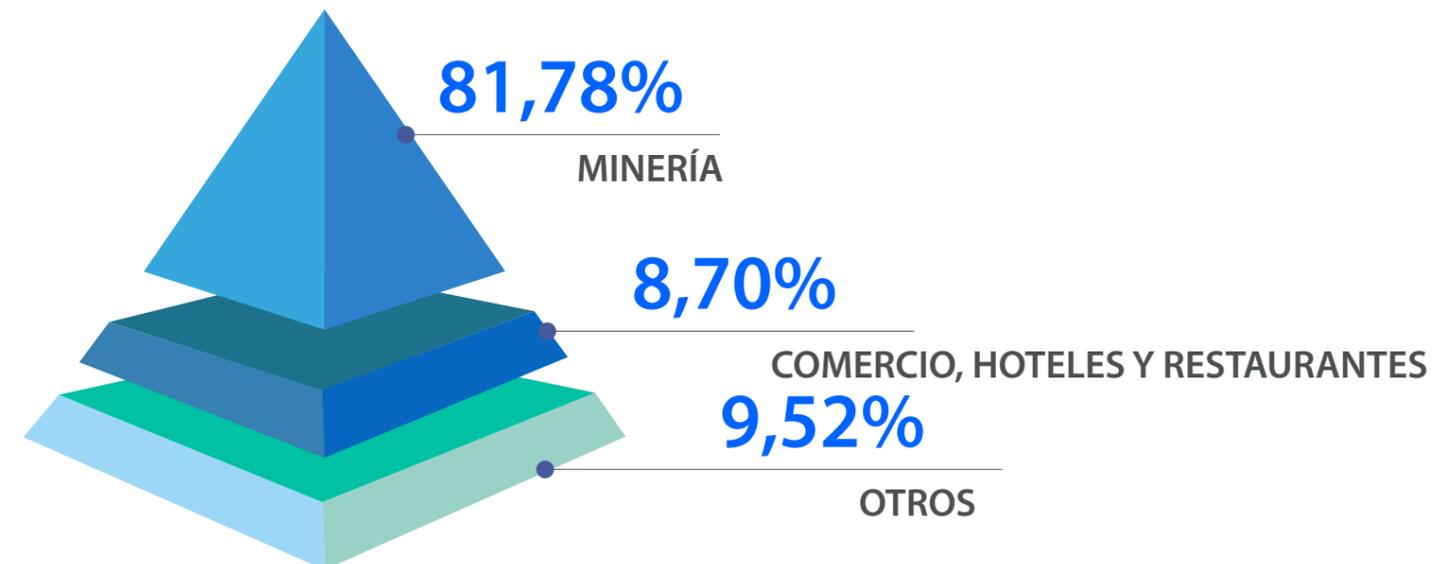


En los gráficos a continuación, se pueden visualizar los porcentajes de participación de cada actividad económica en el VAB regional, donde la actividad de "Minería" tiene una mayor participación con un 85,7% para el año 2020 y un 81,78% para el año 2021. Cabe destacar, que este aporte es provocado por las mineras que transfieren sus concentrados a través del Sistema Portuario de la región. En segundo lugar, en el año 2020, se encuentra "Información, transporte y almacenamiento", mientras que en el 2021 se encuentra la categoría "Comercio, hoteles y restaurantes", el resto de las actividades que aportaron al VAB se encuentran en "Otros".

**% participación en el VAB regional 2020**



**% participación en el VAB regional 2021**

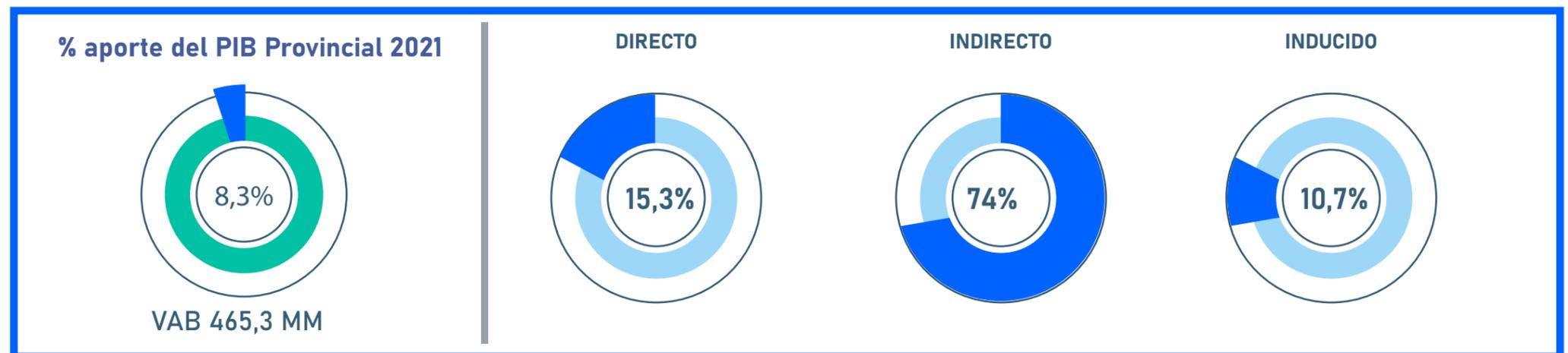
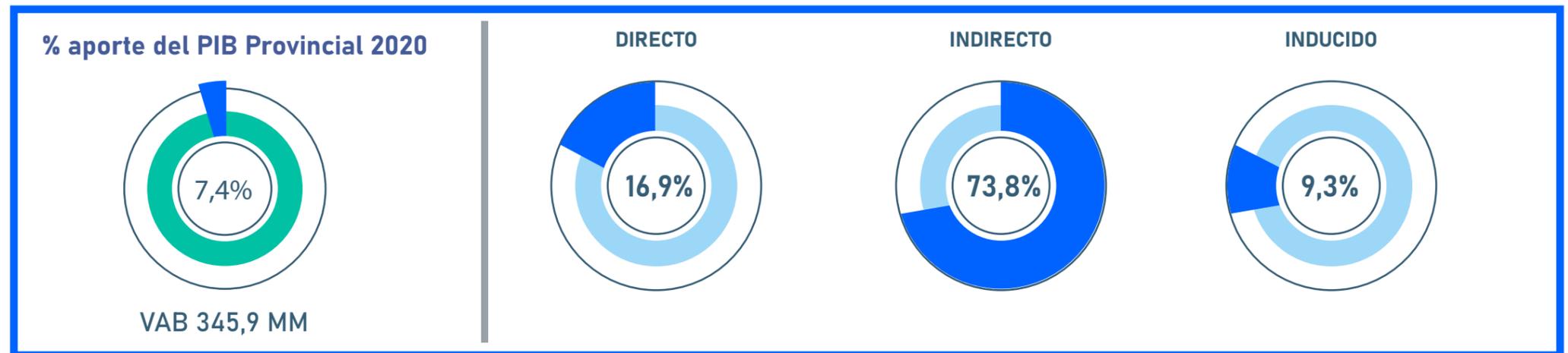


**PROVINCIA DEL ELQUI 2020 Y 2021**

El aporte al PIB del año 2020 fue de un 7,4%, donde el 16,9%, 73,8% y 9,3% corresponden a los Impactos Directo, Indirecto e Inducido respectivamente. En el año 2021 la contribución al PIB aumentó a un 8,3%, cuyo porcentaje está constituido por un 15,3%, 74% y 10,7% del Impacto Directo, Indirecto e Inducido correspondientemente.

En los gráficos de tipo de impacto, se muestra el aporte al PIB provincial del año 2020 y 2021, donde el mayor porcentaje se encuentra en el Impacto Indirecto con un 73,8% y un 74% respectivamente, esto ocurre debido a que en el estudio se contabilizó la totalidad de empresas que tiene relación con los principales actores (EPCO y TPC).

**TIPO DE IMPACTO ECONÓMICO PROVINCIAL**

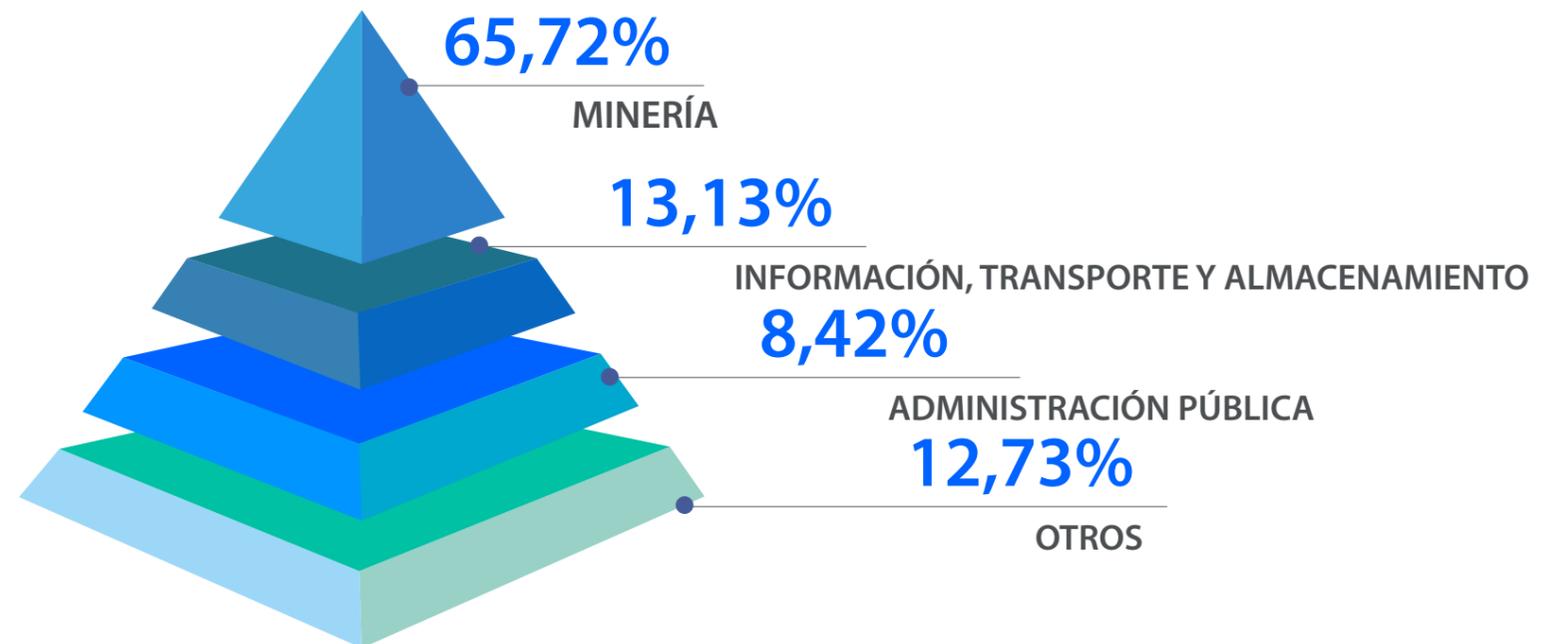


En los gráficos se puede visualizar el porcentaje de participación de cada actividad económica en el VAB Provincial, donde la actividad de "Minería" tiene una mayor participación con un 61,08% para el año 2020 y un 65,72% para el año 2021, este aporte es producido por una sola minera que transporta sus concentrados a través de TPC, en comparación a la regional donde se contabilizaron un mayor número de mineras, lo que explica la disminución porcentual en esta categoría. En segundo y tercer lugar, para ambos años se encuentra la categoría de "Información, transporte y almacenamiento" y "Administración pública" respectivamente. Todas las demás categorías se encuentran agrupadas en "Otros" con un 18,8% en 2020 y 12,73% en 2021.

% participación en el VAB provincial 2020



% participación en el VAB provincial 2021

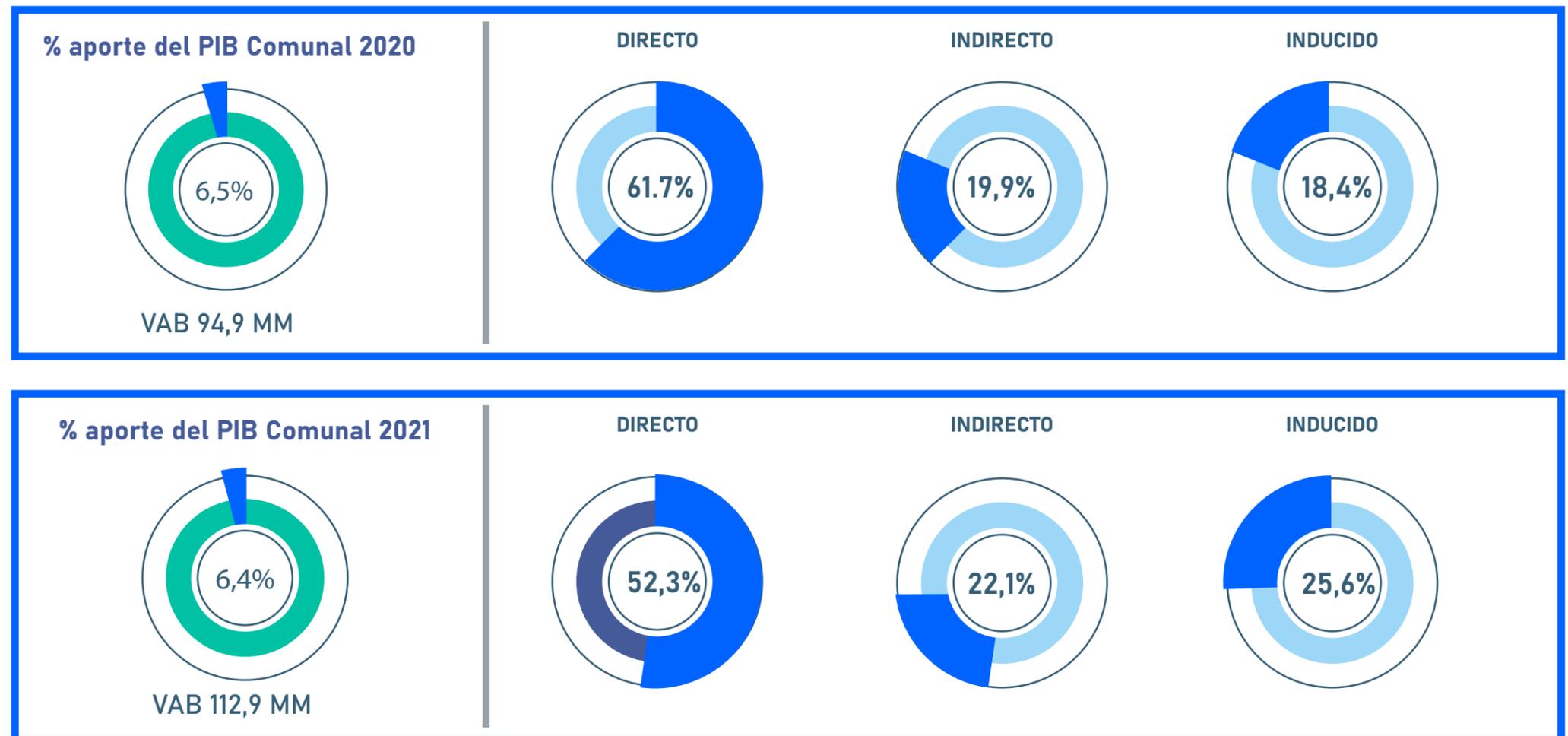


COMUNA COQUIMBO 2020 Y 2021

El aporte al PIB del año 2020 fue de un 6,5%, donde el 61,7%, 19,9% y 18,4% corresponden a los Impactos Directo, Indirecto e Inducido respectivamente. En el año 2021 la contribución al PIB aumentó a un 6,4%, cuyo porcentaje está constituido por un 52,3%, 22,1% y 25,86% del Impacto Directo, Indirecto e Inducido respectivamente.

En los gráficos de tipo de impacto, se muestra el aporte al PIB comunal del año 2020 y 2021, donde el mayor porcentaje se encuentra en el Impacto Directo con un 61,7% y un 52,3% respectivamente, esto ocurre debido a que dentro de la comuna se encuentran la mayoría de las empresas que entregan servicios portuarios, las cuales, según lo definido, se clasificaron en este tipo de impacto, además gran parte de las empresas importadoras y/o exportadoras no tienen casa matriz o sucursal en la comuna, lo que explica que los valores del Impacto Indirecto en los dos años disminuyan.

TIPO DE IMPACTO ECONÓMICO COMUNAL

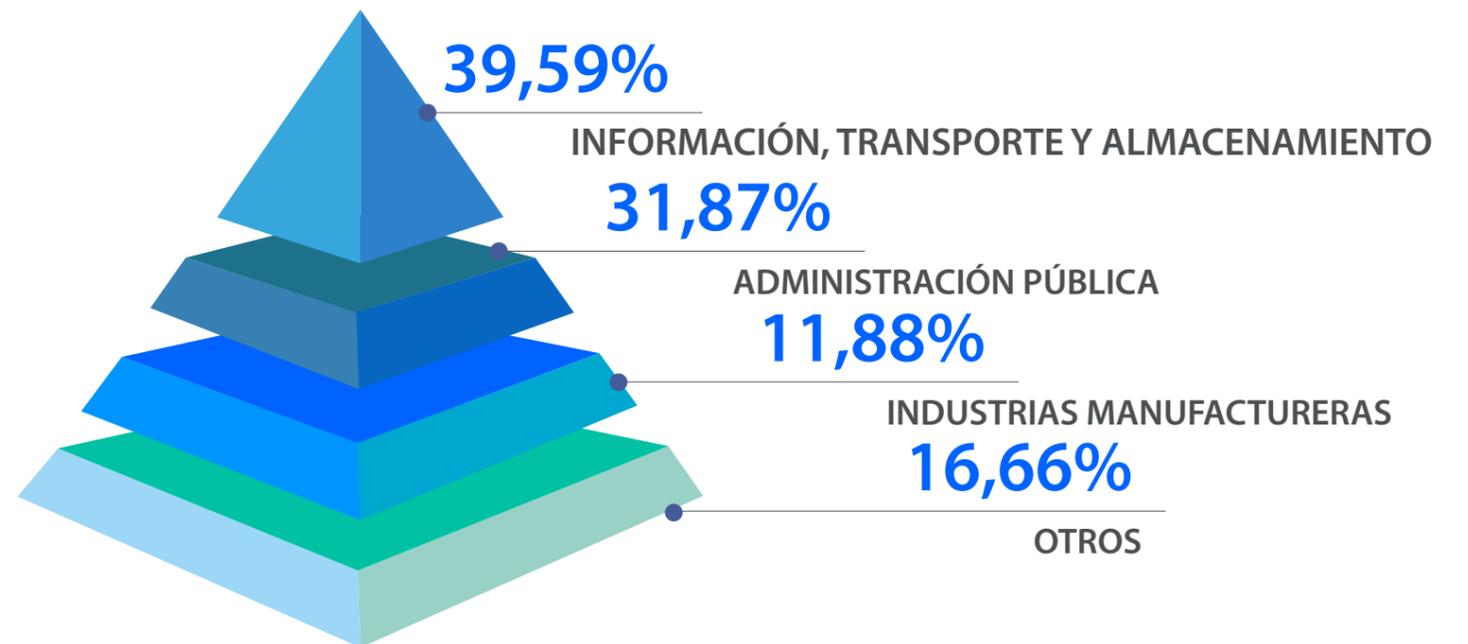


En los gráficos se puede visualizar el porcentaje de participación de cada actividad económica en el VAB Comunal, donde la actividad de "información, transporte y almacenamiento" es la actividad económica que tiene el mayor porcentaje de participación en el VAB, la diferencia de los resultados obtenidos a nivel regional y provincial es que la "Minería" no es considerada, debido a que las mineras no son pertenecientes a la comuna. En segundo, se encuentra "Administración Pública", en tercer lugar, para el año 2020 se encuentra "construcción" y para el año 2021 se encuentra "Industrias manufactureras". Finalmente, todas las demás categorías se encuentran agrupadas en "Otros" en el año 2020 y 2021 con un 12,57% y un 16,66% respectivamente.

% participación en el VAB comunal 2020



% participación en el VAB comunal 2021



## 6.2 Estados Financieros

[GRI 2-2] [GRI 2-6] [GRI 2-7] [GRI 3-1] [GRI 201-1]

### EMPRESA PORTUARIA COQUIMBO ESTADOS FINANCIEROS

31 de Diciembre de 2021  
31 de Diciembre de 2022

M\$ : Cifras expresadas en miles de pesos chilenos



www.bakertilly.cl

### INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Señores  
Presidente y Directores de  
**Empresa Portuaria Coquimbo**

#### *Informe sobre los estados financieros*

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros adjuntos de **Empresa Portuaria Coquimbo**, que comprenden los estados de situación financiera al 31 de diciembre de 2022 y 2021, y los correspondientes estados integrales de resultados, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros.

#### *Responsabilidad de la Administración por los estados financieros*

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos 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.

#### *Responsabilidad del auditor*

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros a base de nuestra auditoría. Efectuamos nuestra auditoría de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad que los estados financieros están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros, ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros de la entidad 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 la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una





www.bakertilly.cl

auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

**Opinión sobre la base regulatoria de contabilización**

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de **Empresa Portuaria Coquimbo** al 31 de diciembre de 2022 y 2021, los estados de resultados de sus operaciones y de los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera.



MARCOS GUERRA GODOY

BAKERTILLY

Coquimbo, marzo 30 de 2023

CONTENIDO

Estado de Situación Financiera  
Estado de Resultados Integrales por Naturaleza  
Estado de Cambios en el Patrimonio  
Estado de Flujos de Efectivo Directo  
Notas a los Estados Financieros

Moneda funcional: Pesos chilenos  
Moneda presentación: M\$



ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADOS  
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2021.  
(En miles de pesos - M\$)

| ACTIVOS   | Nota<br>N° | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|---|------------|-------------------|-------------------|
| <b>CORRIENTES:</b>  |            |                   |                   |
| Efectivo y equivalentes al efectivo                         | 3          | 1.129.716         | 470.237           |
| Otros activos financieros corrientes                        | 5          | 1.941.089         | 1.669.649         |
| Otros activos no financieros, corrientes                    | 6          | 25.131            | 155.948           |
| Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes | 4          | 628.766           | 540.399           |
| Total activos corrientes                                    |            | 3.724.702         | 2.836.233         |
| <b>NO CORRIENTES:</b>                                       |            |                   |                   |
| Otros activos financieros, no corrientes                    | 5          | 12.481.781        | 13.149.042        |
| Propiedades, planta y equipos                               | 8          | 7.624.803         | 7.887.960         |
| Total activos no corrientes                                 |            | 20.106.584        | 21.037.002        |
| <b>TOTAL ACTIVOS</b>  |            | <b>23.831.286</b> | <b>23.873.235</b> |

Las notas adjuntas número 1 a la 26 forman parte integrante de estos estados financieros.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADOS  
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2021.  
(En miles de pesos - M\$).

| PASIVOS Y PATRIMONIO NETO                                 | Nota<br>N° | 31-12-2022<br>M\$   | 31-12-2021<br>M\$   |
|---|------------|---------------------|---------------------|
| <b>CORRIENTES:</b>  |            |                     |                     |
| Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes | 11         | (48.277)            | (6.920)             |
| Otras provisiones, corrientes                             | 12         | (50.354)            | (57.919)            |
| Pasivos por impuestos, corrientes                         | 7          | (582.981)           | (377.367)           |
| Provisiones por beneficios a los empleados, corrientes    | 13         | (55.202)            | (56.934)            |
| Otros pasivos no financieros, corrientes                  | 14         | (1.974.739)         | (1.703.299)         |
| Total pasivos corrientes                                  |            | <b>(2.711.553)</b>  | <b>(2.202.439)</b>  |
| <b>NO CORRIENTES:</b>                                     |            |                     |                     |
| Pasivos por impuestos diferidos                           | 9          | (1.300.544)         | (1.758.663)         |
| Otros pasivos no financieros, no corrientes               | 14         | (12.871.324)        | (13.572.235)        |
| Total pasivos no corrientes                               |            | <b>(14.171.868)</b> | <b>(15.330.898)</b> |
| Total pasivos   |            | <b>(16.883.421)</b> | <b>(17.533.337)</b> |
| <b>PATRIMONIO NETO:</b>                                   |            |                     |                     |
| Capital emitido   | 15         | (5.907.206)         | (5.907.206)         |
| Ganancias acumuladas                                      | 15         | (1.040.659)         | (432.692)           |
| Total patrimonio, neto                                    |            | <b>(6.947.865)</b>  | <b>(6.339.898)</b>  |
| <b>TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO</b>                         |            | <b>(23.831.286)</b> | <b>(23.873.235)</b> |

Las notas adjuntas número 1 a la 26 forman parte integrante de estos estados financieros.

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES POR NATURALEZA

ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES POR NATURALEZA INTERMEDIOS.  
POR LOS EJERCICIOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022 Y 2021.  
(En miles de pesos - M\$)

| ESTADOS DE RESULTADO INTEGRALES POR NATURALEZA                        | Nota N° | 01-01-2022       | 01-01-2021       |
|---|---------|------------------|------------------|
|   |         | 31-12-2022       | 31-12-2021       |
|   |         | M\$              | M\$              |
| Ingresos de actividades ordinarias                                    | 16      | 2.958.817        | 2.093.437        |
| Otros ingresos, por naturaleza  | 16      | 46.300           | 2.169            |
| Materias primas y consumibles utilizados                              | 16      | (5.083)          | (3.751)          |
| Gastos por beneficios a los empleados                                 | 16      | (418.425)        | (405.012)        |
| Gasto por depreciación y amortización                                 | 8       | (268.270)        | (267.939)        |
| Otros gastos por naturaleza   | 16      | (889.571)        | (567.378)        |
| Otras ganancias (pérdidas)  |         | 13.218           | 7.411            |
| <b>(Pérdidas) Ganancias de actividades operacionales</b>              |         | <b>1.436.986</b> | <b>858.937</b>   |
| Ingresos financieros  |         | 52.714           | 4.541            |
| Costo financiero  |         | (401)            | (515)            |
| Resultados por unidades de reajuste                                   |         | 1.961            | (450)            |
| <b>(Pérdidas) Ganancia antes de impuesto</b>                          |         | <b>1.491.260</b> | <b>862.513</b>   |
| <b>Gasto por impuestos a las ganancias</b>                            | 9       | <b>(483.293)</b> | <b>(305.562)</b> |
| <b>(Pérdidas) Ganancia del ejercicio</b>                              |         | <b>1.007.967</b> | <b>556.951</b>   |
| (Pérdidas) Ganancia atribuible a los propietarios de la controladora  |         | 1.007.967        | 556.951          |
| (Pérdidas) Ganancia del ejercicio                                     |         | 1.007.967        | 556.951          |
| <b>Estado de otros resultados integrales</b>                          |         |                  |                  |
| (Pérdidas) Ganancia   |         | 1.007.967        | 556.951          |
| Total resultado de ingresos y gastos integrales                       |         | 1.007.967        | 556.951          |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de las controladoras |         | 1.007.967        | 556.951          |
| Total resultado de ingresos y gastos integrales                       |         | 1.007.967        | 556.951          |

Las notas adjuntas número 1 a la 26 forman parte integrante de estos estados financieros.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022 Y 2021.  
(En miles de pesos - M\$)

| Estado de Cambio en el patrimonio 31-12-2022         | Capital emitido<br>M\$ | Ganancias<br>Acumulada M\$ | Patrimonio M\$   |
|--|------------------------|----------------------------|------------------|
| <b>Saldo Inicial al 01-01-2022</b>                   | <b>5.907.206</b>       | <b>432.692</b>             | <b>6.339.898</b> |
| Ganancias del periodo                                | -                      | 1.007.967                  | 1.007.967        |
| Dividendos   | -                      | (400.000)                  | (400.000)        |
| Otros Incrementos /Decrementos en el patrimonio Neto | -                      | -                          | -                |
| <b>Resultado integral</b>                            | <b>-</b>               | <b>607.967</b>             | <b>607.967</b>   |
| <b>Saldo Final al 31-12-2022</b>                     | <b>5.907.206</b>       | <b>1.040.659</b>           | <b>6.947.865</b> |

| Estado de Cambio en el patrimonio 31-12-2021         | Capital emitido<br>M\$ | Ganancias<br>Acumulada M\$ | Patrimonio M\$   |
|--|------------------------|----------------------------|------------------|
| <b>Saldo Inicial al 01-01-2021</b>                   | <b>5.907.206</b>       | <b>275.741</b>             | <b>6.182.947</b> |
| Ganancias del periodo                                | -                      | 556.951                    | 556.951          |
| Dividendos   | -                      | (400.000)                  | (400.000)        |
| Otros Incrementos /Decrementos en el patrimonio Neto | -                      | -                          | -                |
| <b>Resultado integral</b>                            | <b>-</b>               | <b>156.951</b>             | <b>156.951</b>   |
| <b>Saldo Final al 31-12-2021</b>                     | <b>5.907.206</b>       | <b>432.692</b>             | <b>6.339.898</b> |

Las notas adjuntas número 1 a la 26 forman parte integrante de estos estados financieros.

ESTADO FLUJO DE EFECTIVO DIRECTO

ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO, MÉTODO DIRECTO  
POR LOS EJERCICIOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022 Y 2021  
(En miles de pesos - M\$)

| FLUJOS DE EFECTIVO PROCEDENTES DE (UTILIZADOS EN)<br>ACTIVIDADES DE OPERACIÓN            | Nota N° | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|--|---------|-------------------|-------------------|
| Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios                     |         | 3.249.559         | 2.235.243         |
| Pago a proveedores por el suministro de bienes y servicios                               |         | (801.468)         | (869.626)         |
| Pago por cuenta de los empleados   |         | (722.990)         | (463.901)         |
| Impuesto a las ganancias (pagados) reembolsados  |         | (718.120)         | (652.853)         |
| Otras entradas (salidas) de efectivo   |         | 52.714            | 4.788             |
| <b>FLUJOS DE EFECTIVO NETOS PROCEDENTES DE ACTIVIDADES DE OPERACIÓN</b>                  |         | <b>1.059.695</b>  | <b>253.651</b>    |
| <b>FLUJOS DE EFECTIVO PROCEDENTES DE (UTILIZADOS EN)<br/>ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>    |         |                   |                   |
| Compras de Propiedades, planta y equipos   | 8       | (6.084)           | (480)             |
| Cobro Indemnización Seguro   |         |                   | -                 |
| Intereses recibidos  |         | 5.868             | 2.169             |
| <b>FLUJOS DE EFECTIVO NETOS PROCEDENTES EN ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>                  |         | <b>(216)</b>      | <b>1.689</b>      |
| <b>FLUJOS DE EFECTIVO PROCEDENTES DE (UTILIZADOS EN)<br/>ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b> |         |                   |                   |
| Pago de utilidades   |         | (400.000)         | (400.000)         |
| <b>FLUJOS DE EFECTIVO NETOS PROCEDENTES EN ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>               |         | <b>(400.000)</b>  | <b>(400.000)</b>  |
| <b>AL EFECTIVO, ANTES DEL EFECTO DE LOS CAMBIOS EN LA TASA DE CAMBIO</b>                 |         | <b>659.479</b>    | <b>(144.660)</b>  |
| DISMINUCIÓN NETA DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO                                  |         | 659.479           | (144.660)         |
| EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO                           |         | 470.237           | 614.897           |
| <b>EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL PERIODO</b>                          | 3       | <b>1.129.716</b>  | <b>470.237</b>    |

Las notas adjuntas número 1 a la 26 forman parte integrante de estos estados financieros.

EMPRESA PORTUARIA COQUIMBO

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

1. ENTIDAD QUE REPORTA

Empresa Portuaria Coquimbo (en adelante "Puerto Coquimbo" o la "Empresa"), Rol Único Tributario 61.946.300-5, es una Empresa Autónoma del Estado (el Fisco tiene el 100% de participación), creada por Ley N.º 19.542 de fecha 19 de diciembre de 1997, constituida mediante Decreto Supremo N.º 239, publicado el 01 de octubre de 1998 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (M.T.T.), e inscrita el 08 de noviembre de 2000, en el Registro de la Comisión para el Mercado Financiero bajo el número 711 y sujeta en virtud de la ley a la fiscalización de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).

Con la entrada en vigor de la Ley N.º 20.382 de octubre de 2009, pasó a formar parte del nuevo Registro Especial de Entidades Informantes, bajo el número 55.

El objetivo social del Puerto de Coquimbo es la administración portuaria, a través de la explotación del borde costero (sector concesionado y no concesionado), única unidad generadora de efectivo. Además del desarrollo y conservación del Puerto de Coquimbo, así como de los bienes que posee a cualquier título, incluidas todas las operaciones relacionadas con la actividad portuaria.

- ❖ En el sector concesionado posee un único Frente de Atraque del Puerto de Coquimbo, concesionado el año 2012 por 20 años, la que opera los Sitios 1 y 2. A la fecha Puerto Coquimbo cuenta con la concesión portuaria otorgada al concesionario Terminal Puerto de Coquimbo (TPC), adjudicada el 29 de marzo año 2012, con vigencia de 20 años y con opción a extender por 10 años más en caso que se cumpla algunos de los requisitos establecidos en las sección 2.4 del Contrato de Concesión (Ejecución Obra Opcional. Proyecto de Inversión propuesto por TPC). Por medio de este Contrato, se otorga al concesionario una concesión exclusiva para desarrollar, mantener y explotar el frente de atraque Multipropósito del Puerto de Coquimbo incluyendo los servicios de muellaje y almacenamiento. Terminal Puerto Coquimbo (TPC) es una sociedad con participación integrada en un 70% por Inversiones Neltume Ports S.A. (sociedad controlada por Ultramar Agencia Marítima Limitada) e Inversiones y Construcciones Belfi S.A. con un 30%.
- ❖ En el Sector no concesionado se presta el servicio de arriendo de áreas a comerciantes de diferentes rubros que agrupados en sindicatos arriendan a la empresa para desarrollar su negocio.

La Empresa es controlada 100% por el Estado de Chile, por ser continuadora legal de la Empresa Portuaria de Chile, constituyendo una Empresa del Estado, dotada de patrimonio propio, de duración indefinida y relacionada con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Estos Estados Financieros se presentan en miles de pesos chilenos, por ser esta la moneda funcional del entorno económico de la Empresa y fueron aprobados en sesión de Directorio celebrada el 30 de marzo de 2023.

## 2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS Y CRITERIOS CONTABLES APLICADOS

### a) Declaración de conformidad

Los presentes estados financieros de Empresa Portuaria Coquimbo al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 han sido preparados de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el IASB y representan la adopción integral, explícita y sin reservas de las referidas normas internacionales.

Los presentes estados financieros para los períodos terminados al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 cumplen con cada una de las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes a esas fechas y las disposiciones de la CMF.

La preparación de los estados financieros conforme a las NIIF requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas y también exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables en la Empresa. En la nota 2g) de estos estados financieros, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros.

### b) Modelo de presentación de estados financieros

Estos estados financieros de Empresa Portuaria Coquimbo incluyen los siguientes informes:

- ✓ Estados de Situación Financiera Clasificados
- ✓ Estados de Resultados Integrales por Naturaleza
- ✓ Estados de Cambio en el Patrimonio
- ✓ Estados de Flujo de Efectivo Método Directo

### c) Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas

Los señores directores son los responsables de tomar conocimiento de los Estados Financieros de Empresa Portuaria Coquimbo al 31 de diciembre de 2022 y se deben hacer responsables de que la información en ellos contenida, corresponde a la que se consignan en los libros de contabilidad de la Empresa.

Las estimaciones que se han realizado en los presentes estados financieros han sido efectuadas en base a la mejor información disponible a la fecha de emisión de dichos estados, pero es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarla (al alza o a la baja) en próximos períodos, lo que se haría en forma prospectiva, reconociendo los efectos del cambio de estimación en los correspondientes estados financieros futuros.

### d) Período contable

Los estados financieros cubren los siguientes ejercicios:

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| Estado de Situación Financiera     | : Al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021.                        |
| Estados de Resultados              | : Por los períodos de doce meses terminados al 31 de diciembre de 2022 y 2021. |
| Estado de Cambios en el Patrimonio | : Por los períodos de doce meses terminados al 31 de diciembre de 2022 y 2021. |
| Estado de Flujos de efectivos      | : Por los períodos de doce meses terminados al 31 de diciembre de 2022 y 2021. |

### e) Moneda funcional y de presentación

La Administración de Empresa Portuaria Coquimbo ha concluido que la moneda del entorno económico principal en el que opera es el peso chileno. Dicha conclusión se basa en lo siguiente:

- ✓ La moneda con la que frecuentemente se “denominan” y “liquidan” los precios de venta de los servicios, que en el caso de la facturación y liquidación final es el peso chileno.
- ✓ La moneda que influye fundamentalmente en los costos de la mano de obra, de los materiales y de otros costos de producir bienes o suministrar servicios, y en la cual se “denominan” y “liquidan” tales costos, que en las actuales circunstancias es el peso chileno.
- ✓ La moneda en que se mantienen los importes cobrados por las actividades de explotación se tarifica en dólares; sin embargo, se facturan y cobran en pesos chilenos.

Debido a lo anterior, podemos decir que el Peso chileno refleja las transacciones, hechos y condiciones que subyacen y son relevantes para Empresa Portuaria Coquimbo.

### f) Transacciones en moneda extranjera y saldos convertibles

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocerán en el estado de resultados integrales.

Los activos y pasivos en moneda extranjera y aquellos pactados en unidades de fomento, se presentarán a los tipos de cambio y valores de cierre.

| Tipo de Cambio       | 31-12-2022<br>\$ | 31-12-2021<br>\$ |
|----------------------|------------------|------------------|
| Unidades de Fomento  | 35.110,98        | 30.991,74        |
| Dólar Estadounidense | 855,86           | 844,69           |

### g) Uso de juicios y estimaciones

La preparación de los estados financieros requiere que la Administración realice juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas de contabilidad y los montos de activos, pasivos, ingresos y gastos. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y supuestos relevantes son revisadas regularmente. Las estimaciones contables son reconocidas en el

período en que estas son revisadas y en cualquier período futuro afectado.

En particular las principales estimaciones de incertidumbre y juicios críticos utilizados en la aplicación de políticas contables que tienen un efecto significativo en los montos reconocidos en los estados financieros, es el siguiente:

- ✓ Estimación de provisiones y contingencias
- ✓ Estimación de la vida útil de propiedades, planta y equipos
- ✓ Cálculo valor razonable de los instrumentos financieros

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados. En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva, reconociendo los efectos del cambio en los estados financieros futuros, como lo señala la NIC 8.

#### h) Efectivo y efectivo equivalente

El efectivo y efectivo equivalente reconocido en los estados financieros comprende los saldos bancarios, depósitos a plazo y fondos mutuos, cuya principal característica es su liquidez con vencimiento de tres meses o menos. Estas partidas se registran a su costo histórico más intereses devengados.

El equivalente al efectivo corresponde a inversiones a corto plazo de gran liquidez, que son fácilmente convertibles en montos conocidos de efectivo y sujetos a un riesgo poco significativo de cambio en su valor con vencimiento no superior a tres meses.

#### i) Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar se reconocerán, inicialmente, por su valor razonable (valor nominal que incluye un interés implícito), y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva, menos la provisión por pérdida por deterioro de valor. Empresa Portuaria Coquimbo aplica el enfoque simplificado de la NIIF 9 para medir las pérdidas crediticias esperadas, el cual utiliza una provisión de pérdida esperada sobre la vida del instrumento para todas las cuentas por cobrar y activos por contrato. Es por ello por lo que la empresa requirió revisar 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 impacto para ella. Los deudores comerciales se reducirán por medio de la cuenta de deterioro para cuentas incobrables y el monto de las pérdidas se reconocerá con cargo a resultados.

#### j) Otros activos no financieros corrientes

Corresponde a activos que por el hecho de ser diferibles y/o amortizados en el tiempo, como son los gastos anticipados, se reconocen en este rubro.

#### k) Otros activos financieros corrientes y no corrientes

A este rubro pertenece la cuenta por cobrar que mantiene la Empresa con Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC), por las cuotas y cánones fijos garantizados que esta última debe pagar durante todo el período de concesión. Estos cánones son reconocidos al costo amortizado y se registran contra un ingreso diferido (Otros pasivos no financieros, corrientes y no corrientes) el que es reconocido en resultados en la medida que se cumple el período de concesión. La tasa de descuento utilizada para determinar el valor actual fue de 5,082% al 31 de diciembre de 2022 (3,053% al 31 de diciembre de 2021).

#### l) Propiedades, planta y equipos

- **Reconocimiento y medición**

En general, las Propiedades, plantas y equipos son los activos tangibles destinados exclusivamente a la producción de servicios, tal tipo de bienes tangibles son reconocidos como activos de producción por el sólo hecho de estar destinados a generar beneficios económicos presentes y futuros. Las propiedades adquiridas en calidad de oficinas cumplen exclusivamente propósitos administrativos.

Las Propiedades, plantas y equipos se valorizan de acuerdo con el método del costo, es decir costo menos depreciación acumulada y pérdidas por deterioro (de existir).

El costo incluye gastos que han sido atribuidos directamente a la adquisición del activo.

Adicionalmente se incluye el costo de las Obras de Infraestructura correspondiente a los aportes del concesionario TPC, al valor aprobado por la Empresa Portuaria según lo establecido en el contrato de concesión. Según lo establecido en la NICSP32.

Los costos de intereses por préstamos se activarán cuando se realicen inversiones significativas en propiedades, planta y equipos, y estos bienes califiquen para dicha capitalización, y terminan cuando sustancialmente todas las actividades necesarias para preparar el activo calificado para su uso estén completas.

Cuando partes significativas de un ítem de propiedades, planta y equipos posean vidas útiles distintas entre sí, ellas serán registradas como elementos separados dentro del libro auxiliar de Propiedades, planta y equipos, y depreciados por sus vidas útiles aplicando el enfoque de componentes.

Las ganancias o pérdidas en la venta de un ítem de propiedades, planta y equipos son determinados comparando el precio de venta con el valor en libros de propiedades, planta y equipos y son reconocidas netas dentro de "otros ingresos (gastos)" en el estado de resultados integrales.

- **Costos posteriores**

El costo de reemplazar parte de un ítem de Propiedades, planta y equipos es reconocido en su valor en libro, si es posible que los beneficios económicos futuros incorporados dentro de la parte fluyan en más de un período a la entidad y su costo pueda ser medido de forma confiable. Los costos del mantenimiento diario de propiedades, planta y equipos son reconocidos en resultados cuando ocurren. En forma posterior a la adquisición sólo se capitalizarán aquellos desembolsos incurridos que aumenten la vida útil del bien o su capacidad económica.

- **Depreciación y vidas útiles**

La depreciación comienza cuando los activos están listos para el uso que fueron concebidos, o en condiciones de funcionamiento normal.

La depreciación se calcula aplicando el método lineal sobre el costo de adquisición de los activos menos su valor residual; entendiéndose que los terrenos tienen una vida ilimitada y que, por tanto, no son objeto de depreciación.

La depreciación, vidas útiles y valores residuales serán revisados anualmente y se ajustarán de ser necesario. Las vidas útiles estimadas por clase de bienes son las siguientes:

| Descripción clases                        | Vida útil (meses) Mínima | Vida útil (meses) Máxima |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Edificios                                 | 168                      | 840                      |
| Planta y equipos                          | 120                      | 576                      |
| Equipos computacionales y de comunicación | 24                       | 72                       |
| Otras propiedades, planta y equipos       | 36                       | 240                      |
| Vehículo                                  | 36                       | 84                       |

Otros gastos de desarrollo se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos en el período que se realizaron, tales como estudios de factibilidad, estudios y sondeos preliminares, análisis de resultados, desarrollo de ingeniería conceptual, ingeniería básica e ingeniería de detalle entre otros previos a la realización de las obras a ejecutar.

Los costos de desarrollo previamente reconocido como un gasto no se reconocen como un activo en un ejercicio posterior. Los costos de desarrollo con una vida útil finita que se capitalizan se amortizan desde el inicio de la producción comercial del producto de manera lineal durante el período en que se espera que generen beneficios, sin superar los 10 años. Durante los períodos terminados al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre 2021 no se registraron gastos por estos conceptos.

m) **Deterioro de los activos**

• **Activos financieros**

Un activo financiero es evaluado en cada fecha de emisión de estados financieros para determinar si existe evidencia objetiva de deterioro. Un activo financiero está deteriorado si existe evidencia objetiva que ha ocurrido un evento de pérdida después del reconocimiento inicial del activo, y que ese evento de pérdida haya tenido un efecto negativo en los flujos de efectivo futuros del activo que puede estimarse de manera fiable.

La Sociedad aplica la metodología de deterioro de acuerdo con la NIIF 9, aplicando el modelo de pérdida crediticia esperada.

La Sociedad evalúa, de forma prospectiva, las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si se ha producido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

Para las cuentas por cobrar, la Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que requiere que las pérdidas esperadas sobre la vida del instrumento se reconozcan desde el reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

Para medir las pérdidas crediticias esperadas, la Sociedad ha determinado un porcentaje de acuerdo con el deterioro real histórico de sus cuentas por cobrar.

• **Activos no financieros**

Al cierre de cada estado financiero, o cuando se estime necesario, se analizará el valor de los activos para determinar si existe algún indicio, tanto interno como externo, que los activos han tenido pérdida de valor. En caso de que exista algún indicio de pérdida de valor (deterioro), se realizará una estimación del importe recuperable de dicho activo para determinar, en su caso, el monto del deterioro necesario.

El importe recuperable será el valor mayor entre el valor razonable menos el costo de venta versus el valor de uso del

activo. Para determinar el valor de uso, los flujos futuros de efectivo estimados serán descontados a su valor actual utilizando la tasa de costo promedio de capital (WACC por su sigla en inglés).

En el caso de que el importe recuperable sea inferior al valor neto en libros del activo, se registrará la correspondiente provisión por deterioro por la diferencia, con cargo a resultados del período.

El deterioro es evaluado en cada cierre anual, con el objeto de determinar cualquier indicio de éste.

n) **Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar**

Las cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se reconocerán, inicialmente, por su valor nominal. Se incluyen en este ítem facturas por pagar, provisiones de facturas por recibir, anticipo a clientes, retenciones al personal y las cotizaciones previsionales. Dichas partidas no se encuentran afectas a intereses.

o) **Beneficios a los empleados**

Los costos asociados a los beneficios contractuales del personal, relacionados con los servicios prestados por los trabajadores durante el ejercicio se cargarán a resultados en el período en que se devengan.

• **Vacaciones al personal:**

La Empresa reconoce el gasto por vacaciones del personal mediante el método del devengo.

• **Otros desembolsos de personal:**

La Empresa reconoce costos relacionados con obligaciones presentes, legales o asumidas como consecuencia de un suceso pasado para cuya cancelación se espera desembolsos futuros, cuyo importe y oportunidad se puede estimar fiablemente.

• **Provisión indemnizaciones años de servicio:**

La Empresa no constituye provisión de indemnización por años de servicio, debido a que ellas no se encuentran pactadas contractualmente con el personal y son reconocidas en los resultados al momento del pago efectivo.

p) **Provisiones**

Las provisiones corresponden a pasivos en los que existe incertidumbre acerca de su cuantía o vencimiento. Se debe reconocer una provisión cuando, y sólo cuando, se dan las siguientes circunstancias:

- La entidad tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado;
- Es probable que la entidad tenga que desprenderse de recursos que incorporen beneficios económicos, para cancelar la obligación; y
- El importe puede ser estimado de forma fiable.

Las provisiones se valoran por el valor presente de los desembolsos que se esperan sean necesarios para liquidar la obligación usando la mejor estimación de la Empresa. La tasa de descuento utilizada para determinar el valor actual refleja las evaluaciones actuales del mercado, en la fecha del estado de situación financiera, del valor del dinero en el tiempo y el riesgo específico relacionado con el pasivo en particular. El incremento de la provisión se reconoce en los resultados del ejercicio en

que se produce.

Una provisión para contratos de carácter oneroso será reconocida cuando los beneficios económicos que la entidad espera de este contrato sean menores que los costos inevitables para cumplir con sus obligaciones del contrato. La provisión será reconocida al valor presente del menor entre los costos esperados para finalizar el contrato o el costo neto esperado de continuar con el contrato.

Cuando el tiempo estimado de pago es de largo plazo y puede ser estimado con suficiente fiabilidad, la provisión se registrará a su valor actual, descontando los flujos de pagos estimados a una tasa de interés de mercado que refleje los riesgos específicos de la obligación.

Las provisiones se reversarán contra resultados cuando disminuya la posibilidad de ocurrencia que exista una salida de recursos para cancelar tal obligación.

**q) Impuestos diferidos e impuestos a la renta**

Los impuestos diferidos son determinados sobre las diferencias temporales entre el valor contable de los activos y pasivos y su base tributaria y se calculan utilizando las tasas impositivas que se espera estén en vigor cuando los activos y pasivos se realicen.

El gasto por impuesto a la renta está compuesto por impuestos corrientes y el efecto de impuestos diferidos. El gasto por impuesto a la renta se determina sobre la base devengada, de conformidad a las disposiciones tributarias vigentes.

La empresa está afecta al impuesto a la renta de acuerdo con el DL 824, más una tasa del 40%, de acuerdo con el DL 2398. Sin embargo, con fecha 14/09/2016 el SII de Coquimbo dio respuesta mediante oficio N.º 77316231745 que la Empresa queda sujeta a impuesto de 1ª categoría con tasa del 25%, más el impuesto establecido en el art N.º 2 del D.L 2398 del año 1978. El tratamiento tributario indicado no varía con la entrada en vigencia de la Ley 21.210 sobre Modernización Tributaria de fecha 24 de febrero de 2020.

**r) Otros pasivos no financieros corrientes y no corrientes**

Los ingresos percibidos por adelantado corresponden al pago de Terminal Portuario Coquimbo S.A. a la Empresa, efectuado al inicio del contrato de concesión, en virtud de los términos de dicho contrato y se amortizará en el plazo de la concesión cuyo vencimiento es el 1 de abril de 2032.

Adicionalmente, se presenta en este rubro el ingreso diferido generado por el registro del canon mínimo garantizado, según se detalla en la Nota 2 k), el que se amortizará en el período de concesión.

**s) Clasificación de saldos en corrientes y no corrientes**

Los saldos se clasifican en función de sus vencimientos, estableciéndose como corrientes los saldos con vencimiento menor o igual a un año contados desde la fecha de corte de los estados financieros y como no corrientes los saldos superiores a ese período.

**t) Reconocimientos de ingresos**

Los ingresos de la Empresa provienen principalmente de la concesión y de la prestación de servicios eventuales vinculados a la actividad portuaria. Los ingresos están basados en tarifas establecidas para todos los clientes teniendo la mayor parte de ellas como moneda de expresión, el peso chileno.

Los ingresos de actividades ordinarias se reconocen cuando (o a medida que) se transfiera el control sobre un bien o servicio al cliente. Los ingresos se miden en base a la contraprestación a la que se espera tener derecho por dicha transferencia de control, excluyendo los montos recaudados en nombre de terceros. La Sociedad analiza y toma en consideración todos los hechos y circunstancias relevantes para el reconocimiento de ingresos, aplicando el modelo de cinco pasos establecido por la NIIF 15: 1) Identificación del contrato con el cliente; 2) Identificación de las obligaciones de desempeño; 3) Determinación del precio de la transacción; 4) Asignación del precio de la transacción; y 5) Reconocimiento del ingreso.

- Los ingresos por concesión (canon y pago anual) propios del negocio, se reconocerán mensualmente en proporción a la cuota semestral, en base al devengo.
- El ingreso por el pago inicial de la concesión se devenga durante el total del período del contrato.
- Los ingresos por Tarifa de Uso Puerto son reconocidos en la medida que sea probable que los beneficios económicos fluyan a la Empresa y puedan ser confiablemente medidos y se reconocen en resultado considerando el grado de realización de la prestación del servicio a la fecha de cierre de cada mes, siempre que pueda ser estimado con fiabilidad.
- Los Ingresos por intereses se reconocerán utilizando el método de la tasa de interés efectiva.
- Los otros ingresos se reconocerán cuando los servicios hayan sido prestados, sobre base devengada.

**u) Reconocimiento de gastos**

Los gastos se reconocen en resultados cuando se produzca una disminución en los beneficios económicos futuros relacionados con una reducción de un activo, o un incremento de un pasivo, que se puede medir de manera fiable. Esto implica que el registro de un gasto se efectuará de manera simultánea al registro del incremento del pasivo o la reducción del activo.

Se reconocerá un gasto de forma inmediata cuando un desembolso no genere beneficios económicos futuros o cuando no cumpla los requisitos necesarios para su registro como activo.

**v) Estado de flujos de efectivo**

El estado de flujos de efectivo recoge los movimientos de caja realizados durante el ejercicio, determinados por el método directo. En estos estados de flujos de efectivo se utilizan las siguientes expresiones en el sentido que figura a continuación:

- Flujos de efectivo - entradas y salidas de efectivo o de otros medios equivalentes, entendiendo por éstos las inversiones a plazo inferior a tres meses de gran liquidez y bajo riesgo de cambios en su valor.
- 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.
- Actividades de inversión - las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos no corrientes y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
- Actividades de financiamiento - actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio y de los pasivos de carácter financiero.

**w) Distribución de utilidades**

La política de distribución de pago de dividendos utilizada por Empresa Portuaria Coquimbo se establece anualmente a través

de los Oficios y/o Decretos Ley emanados por el Ministerio de Hacienda, los cuales indican el monto a distribuir y constituyen la obligación legal que da origen a su registro.

x) **Nuevos pronunciamientos contables**

a) **Normas, interpretaciones y enmiendas obligatorias por primera vez para los ejercicios financieros iniciados el 1 de enero de 2022.**

| Enmiendas a NIIF  | Fecha de aplicación obligatoria                                 |
|---|---|
| Referencia al Marco Conceptual (enmiendas a NIIF 3)   | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2022. |
| Propiedad, Planta y Equipo – Ingresos antes del Uso Previsto (enmiendas a NIC 16)                 | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2022. |
| Contratos Onerosos – Costos para Cumplir un Contrato (enmiendas a NIC 37)                         | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2022. |
| Mejoras Anuales a las Normas NIIF, Ciclo 2018-2020 (enmiendas a NIIF 1, NIIF 9, NIIF 16 y NIC 41) | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2022. |

La adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tienen un impacto significativo en los estados financieros de la Sociedad.

b) **Normas, interpretaciones y enmiendas emitidas, cuya aplicación aún no es obligatoria, para las cuales no se ha efectuado adopción anticipada.**

| Nuevas NIIF                          | Fecha de aplicación obligatoria                                 |
|--------------------------------------|---|
| NIIF 17, <i>Contratos de Seguros</i> | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2023. |

| Enmiendas a NIIF   | Fecha de aplicación obligatoria                                 |
|--|---|
| Revelación de Políticas Contables (enmiendas a NIC 1 y NIIF 8 - Declaración Práctica 2)                        | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2023. |
| Definición de Estimaciones Contables (enmiendas a NIC 8)   | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2023. |
| Impuesto Diferido relacionado a Activos y Pasivos que se originan de una Sola Transacción (enmiendas a NIC 12) | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2023. |
| Información Comparativa (aplicación inicial NIIF 17 y NIIF 9)  | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2023. |
| Modificaciones a las NIIF 17 (NIC 1, NIC 38, NIC 32, NIIF 3, NIIF 17, NIC 36, NIIF 9, NIIF 4)                  | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2023. |
| Ampliación de la Exención Temporal por aplicación NIIF 9 (modificaciones NIIF 4)                               | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2023. |
| Clasificación de pasivos como Corriente o No Corriente (enmiendas a NIC 1)                                     | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2023. |
| Pasivos no corrientes con covenants (enmienda a NIC 1)   | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2024. |
| Ventas con Arrendamiento posterior (enmienda a NIIF 16)  | Períodos anuales iniciados en o después del 1 de enero de 2024. |

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, interpretaciones y enmiendas antes descritas no tendrá un impacto significativo en los estados financieros de la Sociedad en el período de su primera aplicación.

3. **EFFECTIVO Y EFFECTIVO EQUIVALENTE**

El efectivo y el equivalente a efectivo en el Estado de Situación Financiera Clasificado incluyen: disponible, cuentas corrientes bancarias, depósitos y fondos mutuos de gran liquidez, que son disponibles con un vencimiento original de tres meses o menor y que están sujetos a un riesgo poco significativo de cambios en su valor.

|  | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|--|-------------------|-------------------|
| Fondo Fijo                                   | -                 | -                 |
| Banco Santander                              | 43.831            | 19.268            |
| Depósito a plazo                             | 806.960           | 450.969           |
| Fondos Mutuos                                | 278.925           | -                 |
| <b>Total efectivo y efectivo equivalente</b> | <b>1.129.716</b>  | <b>470.237</b>    |

No existen restricciones por montos significativos a la disposición del efectivo.

- a) Los Fondos Mutuos corresponden a instrumentos financieros de renta fija y tienen un vencimiento menor a tres meses desde su fecha de adquisición y devengan el interés pactado, según se detalla:

| Saldo al 31-12-2022 |        |                        |                 |                   |                   |                          |                  |
|---------------------|--------|------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|--------------------------|------------------|
| Banco               | Cuenta | Fondo Mutuo Serie      | Fecha Inversión | Monto Inicial M\$ | Monto Rescate M\$ | Intereses Devengados M\$ | Monto Cierre M\$ |
| SANTANDER           | 1      | Money Market-Ejecutiva | 30-09-2022      | 480.000           | (231.574)         | 10.498                   | 258.924          |
| SANTANDER           | 1      | Money Market-Ejecutiva | 29-12-2022      | 20.000            | -                 | -                        | 20.000           |
| <b>Totales</b>      |        |                        |                 | <b>500.000</b>    | <b>(231.574)</b>  | <b>10.498</b>            | <b>278.924</b>   |

| Saldo al 31-12-2021 |        |                        |                 |                   |                    |                          |                  |
|---------------------|--------|------------------------|-----------------|-------------------|--------------------|--------------------------|------------------|
| Banco               | Cuenta | Fondo Mutuo Serie      | Fecha Inversión | Monto Inicial M\$ | Monto Rescate M\$  | Intereses Devengados M\$ | Monto Cierre M\$ |
| SANTANDER           | 1      | Money Market-Ejecutiva | 05-11-2020      | 300.000           | (300.195)          | 195                      | -                |
| SANTANDER           | 1      | Money Market-Ejecutiva | 31-03-2021      | 400.000           | (400.000)          | -                        | -                |
| SANTANDER           | 1      | Money Market-Ejecutiva | 31-05-2021      | 300.000           | (300.163)          | 163                      | -                |
| SANTANDER           | 1      | Money Market-Ejecutiva | 30-09-2021      | 500.000           | (501.664)          | 1.664                    | -                |
| <b>Totales</b>      |        |                        |                 | <b>1.500.000</b>  | <b>(1.502.022)</b> | <b>2.022</b>             | <b>-</b>         |

- b) Los Depósitos a Plazo corresponden a instrumentos financieros de renta fija y tienen un vencimiento menor a tres meses desde su fecha de adquisición y devengan el interés pactado, según se detalla:

| Saldo al 31-12-2022 |              |                 |                 |                   |                          |                  |
|---------------------|--------------|-----------------|-----------------|-------------------|--------------------------|------------------|
| Banco               | Tasa 30 días | Depósitos Plazo | Fecha Inversión | Monto Inicial M\$ | Intereses Devengados M\$ | Monto Cierre M\$ |
| SANTANDER           | 0,87%        | 026416725836    | 02-12-2022      | 800.000           | 6.960                    | 806.960          |
| <b>Totales</b>      |              |                 |                 | <b>800.000</b>    | <b>6.960</b>             | <b>806.960</b>   |

| Saldo al 31-12-2021 |              |                 |                 |                   |                          |                  |
|---------------------|--------------|-----------------|-----------------|-------------------|--------------------------|------------------|
| Banco               | Tasa 30 días | Depósitos Plazo | Fecha Inversión | Monto Inicial M\$ | Intereses Devengados M\$ | Monto Cierre M\$ |
| SANTANDER           | 0,33%        | 026406681008    | 21-12-2021      | 450.474           | 495                      | 450.969          |
| <b>Totales</b>      |              |                 |                 | <b>450.474</b>    | <b>495</b>               | <b>450.969</b>   |

El detalle del efectivo equivalente por tipo de moneda es el siguiente:

|                | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|----------------|-------------------|-------------------|
| Pesos chilenos | 1.129.716         | 470.237           |
| <b>Totales</b> | <b>1.129.716</b>  | <b>470.237</b>    |

#### 4. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR, CORRIENTES

a) La composición de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 es la siguiente:

|                                | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| Clientes                       | 625.988           | 537.769           |
| Anticipo proveedores           | 36                | -                 |
| Documentos por cobrar          | -                 | -                 |
| Licencias Médicas Por Cobrar   | 3.088             | 2.976             |
| Otras Cuentas Por Cobrar       | -                 | -                 |
| Provisión deudores incobrables | (346)             | (346)             |
| <b>Totales</b>                 | <b>628.766</b>    | <b>540.399</b>    |

b) Los plazos de vencimiento de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar son los siguientes:

|                                     | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Con vencimiento menor de tres meses | 603.030           | 540.399           |
| Con vencimiento mayor de tres meses | 25.736            | -                 |
| <b>Totales</b>                      | <b>628.766</b>    | <b>540.399</b>    |

c) El detalle de moneda de deudores comerciales y cuentas por cobrar, como sigue:

|                | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|----------------|-------------------|-------------------|
| Pesos chilenos | 628.766           | 540.399           |
| <b>Totales</b> | <b>628.766</b>    | <b>540.399</b>    |

d) El desglose de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes es el siguiente:

|                               | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| Terminal Puerto Coquimbo S.A. | 498.063           | 426.360           |
| Jorge Carle Arias             | 27.792            | 67.554            |
| Ian Taylor Chile SA           | 48.577            | 26.539            |
| Agencia Universales S.A.      | 12.824            | -                 |
| Ultramar                      | 8.616             | -                 |
| MTA Agencia Marítima Limitada | 13.781            | -                 |
| Marítima Valparaíso Chile SPA | 8.235             | 13.781            |
| B & M Agencia Marítima S A    | 3.660             | -                 |
| Licencias Médicas Por Cobrar  | 3.088             | 2.976             |
| Anticipo proveedores          | 36                | -                 |
| Otros                         | 4.440             | 3.535             |
| <b>Total Clientes</b>         | <b>629.112</b>    | <b>540.745</b>    |

e) De acuerdo con las políticas de deterioro, los deudores comerciales que se encuentran sobre los 365 días de vencimiento, que no se encuentren en cobranza prejudicial, y que además no cuenten con una programación de pago producto de renegociaciones, deben ser deteriorados. Según los criterios definidos anteriormente, no se han determinado deterioros significativos al cierre de estos estados financieros.

#### 5. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS CORRIENTES Y NO CORRIENTES

La composición de este rubro al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 es la siguiente:

| Otros Activos Financieros Corrientes | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Canon mínimo garantizado (1)         | 1.941.089         | 1.669.649         |
| <b>Totales</b>                       | <b>1.941.089</b>  | <b>1.669.649</b>  |

| Otros Activos Financieros No Corrientes | 31-12-2022<br>M\$ | 31-12-2021<br>M\$ |
|---|-------------------|-------------------|
| Canon mínimo garantizado (1)            | 12.481.781        | 13.149.042        |
| <b>Totales</b>                          | <b>12.481.781</b> | <b>13.149.042</b> |

(1) Corresponde a la cuenta por cobrar que mantiene Puerto Coquimbo con TPC, por las cuotas y cánones fijos garantizados que esta última debe pagar durante todo el período de concesión. Estos cánones son reconocidos al costo amortizado y se registran contra un ingreso diferido, según se detalla en Nota 14 y 18.

El canon mínimo anual es de MUS\$350, el cual se cancelará en forma semestral y será reajustado al comienzo de cada período contractual por U.S. Principal Party in Interest ("USPPI") preliminar. Adicionalmente, la cuota fija anual es de MUS\$1.559, que también se pagará en forma semestral y será reajustado al comienzo de cada período contractual por USPPI. Esto emana de un Contrato de concesión firmado con TPC desde el año 2012.

6. OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS CORRIENTES

|  | 31-12-2022    | 31-12-2021     |
|--|---------------|----------------|
|  | M\$           | M\$            |
| <b>Otros activos no financieros corrientes</b> |               |                |
| Seguros pagados por anticipado (1)             | 21.448        | 151.582        |
| Otros gastos anticipados                       | 3.683         | 4.366          |
| <b>Totales</b>                                 | <b>25.131</b> | <b>155.948</b> |

(1) Al 31 de diciembre de 2021, corresponde al saldo de los seguros no devengados que fueron contratados por Empresa Portuaria Coquimbo en conjunto con las otras nueve empresas portuarias que fueron licitados el año 2020, tales como seguro sobre Responsabilidad Civil, Todo Riesgo Bienes Físicos y Bienes No Portuarios.

7. PASIVOS POR IMPUESTOS, CORRIENTES

La composición del rubro al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 es la siguiente:

|                                     | 31-12-2022       | 31-12-2021       |
|-------------------------------------|------------------|------------------|
|                                     | M\$              | M\$              |
| Otros Impuestos por recuperar (PPM) | 375.369          | 235.390          |
| Impuesto a la Renta por Pagar       | (958.350)        | (612.757)        |
| <b>Totales</b>                      | <b>(582.981)</b> | <b>(377.367)</b> |

8. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPOS

Clases de Propiedades, planta y equipos:

|  | 31-12-2022       | 31-12-2021       |
|--|------------------|------------------|
|  | M\$              | M\$              |
| Terrenos   | 1.623.447        | 1.623.447        |
| Edificios  | 5.749.424        | 5.998.505        |
| Instalaciones Concesionario (1)                            | 226.962          | 239.398          |
| Planta y Equipos   | 6.048            | 6.118            |
| Vehículo de motor  | 1.527            | 3.300            |
| Otras Propiedades, planta y equipos                        | 17.395           | 17.192           |
| <b>Total clases de propiedades, planta y equipos, neto</b> | <b>7.624.803</b> | <b>7.887.960</b> |

|   | 31-12-2022        | 31-12-2021        |
|---|-------------------|-------------------|
|   | M\$               | M\$               |
| Terrenos  | 1.623.447         | 1.623.447         |
| Edificios   | 8.346.746         | 8.346.746         |
| Instalaciones Concesionario (1)                             | 248.725           | 248.725           |
| Planta y Equipos  | 47.143            | 47.143            |
| Vehículo de motor   | 13.790            | 13.790            |
| Otras Propiedades, planta y equipos                         | 93.650            | 88.537            |
| <b>Total clases de Propiedades, planta y equipos, bruto</b> | <b>10.373.501</b> | <b>10.368.388</b> |

|   | 31-12-2022         | 31-12-2021         |
|---|--------------------|--------------------|
|   | M\$                | M\$                |
| Edificios   | (2.597.322)        | (2.348.241)        |
| Instalaciones Concesionario (1)                   | (21.763)           | (9.327)            |
| Planta y Equipos                                  | (41.095)           | (41.025)           |
| Vehículo de motor                                 | (12.263)           | (10.490)           |
| Otras propiedades, planta y equipos               | (76.255)           | (71.345)           |
| <b>Total clases de PPE depreciación acumulada</b> | <b>(2.748.698)</b> | <b>(2.480.428)</b> |

(1) Estas instalaciones corresponden a los activos que EPCO debe recepcionar al final del contrato de concesión que mantiene con TPC. Estos activos corresponden a "Sistema de Captación de Polvo Bodega N°1", el cual consiste en la dotación de la Bodega N°1 emplazada en el interior del Frente de Atraque Multipropósito del Puerto de Coquimbo, de un sistema de presión negativa para el control y retención de polvo de los graneles minerales que se acopia, almacenan o depositan. En Nota 14 se presenta la deuda y los ingresos diferidos generados por este activo.

Movimiento de Propiedades, planta y equipos

|                         | Terrenos         | Edificios (neto) | Instalaciones Concesionario | Planta y Equipos (neto) | Vehículo de Motor (neto) | Otras propiedades, planta y equipos | Total            |
|-------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------------------|------------------|
|                         | M\$              | M\$              | M\$                         | M\$                     | M\$                      | M\$                                 | M\$              |
| <b>SI al 01-01-2022</b> | <b>1.623.447</b> | <b>5.998.505</b> | <b>239.398</b>              | <b>6.118</b>            | <b>3.300</b>             | <b>17.192</b>                       | <b>7.887.960</b> |
| Adiciones               | -                | -                | -                           | -                       | -                        | 5.113                               | 5.113            |
| Retiros (bajas)         | -                | -                | -                           | -                       | -                        | -                                   | -                |
| Gasto por depreciación  | -                | (249.081)        | (12.436)                    | (70)                    | (1.773)                  | (4.910)                             | (268.270)        |
| Cambios, total          | -                | (249.081)        | (12.436)                    | (70)                    | (1.773)                  | 203                                 | (263.157)        |
| <b>SF al 31-12-2022</b> | <b>1.623.447</b> | <b>5.749.424</b> | <b>226.962</b>              | <b>6.048</b>            | <b>1.527</b>             | <b>17.395</b>                       | <b>7.624.803</b> |

|                         | Terrenos         | Edificios (neto) | Instalaciones Concesionario | Planta y Equipos (neto) | Vehículo de Motor (neto) | Otras propiedades, planta y equipos | Total            |
|-------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------------------|------------------|
|                         | M\$              | M\$              | M\$                         | M\$                     | M\$                      | M\$                                 | M\$              |
| <b>SI al 01-01-2021</b> | <b>1.623.447</b> | <b>6.249.030</b> | <b>-</b>                    | <b>6.188</b>            | <b>5.073</b>             | <b>24.949</b>                       | <b>7.908.687</b> |
| Adiciones               | -                | -                | 248.725                     | -                       | -                        | 3.497                               | 252.222          |
| Retiros (bajas)         | -                | (1.384)          | -                           | -                       | -                        | (3.626)                             | (5.010)          |
| Gasto por depreciación  | -                | (249.141)        | (9.327)                     | (70)                    | (1.773)                  | (7.628)                             | (267.939)        |
| Cambios, total          | -                | (250.525)        | 239.398                     | (70)                    | (1.773)                  | (7.757)                             | (20.727)         |
| <b>SF al 31-12-2021</b> | <b>1.623.447</b> | <b>5.998.505</b> | <b>239.398</b>              | <b>6.118</b>            | <b>3.300</b>             | <b>17.192</b>                       | <b>7.887.960</b> |

9. IMPUESTOS DIFERIDOS E IMPUESTOS A LA RENTA

a) Información para revelar sobre el impuesto a la renta  
La composición del cargo al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|  | 01-01-2022<br>31-12-2022 | 01-01-2021<br>31-12-2021 |
|--|--------------------------|--------------------------|
|  | M\$                      | M\$                      |
| Impuesto a la renta primera categoría        | (362.081)                | (218.836)                |
| Impuesto a la renta DL 2398                  | (579.329)                | (350.139)                |
| Gasto Rechazado Art 21 <sup>a</sup>          | -                        | -                        |
| Efecto del ejercicio por impuestos diferidos | 458.117                  | 263.413                  |
| <b>Total cargo por impuesto a la renta</b>   | <b>(483.293)</b>         | <b>(305.562)</b>         |

b) Activos y pasivos por impuestos diferidos

La Empresa reconoce de acuerdo con NIC 12, Activos por impuestos diferidos por todas las diferencias temporarias deducibles en la medida que sea probable que existan rentas líquidas imponibles disponibles contra la cual podrán ser utilizadas las diferencias temporarias.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos son los siguientes.

|   | 31-12-2022     | 31-12-2021     |
|---|----------------|----------------|
|   | M\$            | M\$            |
| Ingreso por concesión I/p                   | 127.552        | 141.339        |
| Provisión de vacaciones                     | 14.266         | 17.194         |
| Provisión bono de gestión                   | 21.614         | 19.813         |
| Provisión PGA                               | 30.530         | 26.760         |
| Pérdida Tributaria                          | -              | -              |
| Deudores Incobrables                        | 225            | 225            |
| Otras cuentas por cobrar                    | -              | (3.863)        |
| Otras Provisiones                           | 2.200          | 10.886         |
| <b>Total Activo por Impuestos Diferidos</b> | <b>196.387</b> | <b>212.354</b> |

|  | 31-12-2022         | 31-12-2021         |
|--|--------------------|--------------------|
|  | M\$                | M\$                |
| Activo fijo                                  | (1.486.080)        | (1.971.017)        |
| Ingresos por Facturar                        | (10.851)           | 0                  |
| <b>Total pasivos por impuestos diferidos</b> | <b>(1.496.931)</b> | <b>(1.971.017)</b> |
| <b>Total impuestos diferidos, neto</b>       | <b>(1.300.544)</b> | <b>(1.758.663)</b> |

c) Conciliación impuesto renta

Por los periodos terminados al 31 de diciembre de 2022 y 2021, la conciliación del gasto por impuestos a partir del resultado financiero antes de impuesto es el siguiente:

|                         | 01-01-2022<br>al 31-12-2022 |                     |                 | 01-01-2021<br>al 31-12-2021 |                     |                 |
|-------------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------|-----------------------------|---------------------|-----------------|
|                         | Base Imponible              | Impuesto            | tasa            | Base Imponible              | Impuesto            | tasa            |
| Tasa Nominal            | 1.491.260,00                | (969.319,00)        | (65,00%)        | 862.513,00                  | (560.633,00)        | (65,00%)        |
| Diferencias Permanentes | 747.732,31                  | 486.026,00          | 32,59%          | 392.417,62                  | 255.071,00          | 29,57%          |
| <b>Tasa efectiva</b>    |                             | <b>(483.293,00)</b> | <b>(32,41%)</b> |                             | <b>(305.562,00)</b> | <b>(35,43%)</b> |

10. SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS Y PARTES RELACIONADAS

Al 31 de diciembre de 2022 y 2021, la Empresa no presenta saldos por cobrar y por pagar ni transacciones con empresas relacionadas.

En cuanto a las transacciones con partes relacionadas, de acuerdo con lo establecido con la NIC 24, podemos indicar que Empresa Portuaria Coquimbo es administrada por un Directorio compuesto por tres miembros, los cuales permanecen por un período de cuatro años en sus funciones, pudiendo ser reelegidos.

a) Directorio

El Directorio en funciones al 31 de diciembre de 2022, designado por el Consejo Directivo del Sistema de Empresas Públicas (SEP) está representado por las siguientes personas:

| Nombre                | Cargo          |
|-----------------------|----------------|
| Raul Saldivar Auger   | Presidente     |
| Michell Vargas Sasmay | Vicepresidenta |
| Raúl Carrasco Silván  | Director       |

b) Retribución del Directorio

Los integrantes del Directorio perciben una dieta en pesos equivalente a ocho Unidades Tributarias Mensuales por cada sesión a que asistan, con un máximo de dieciséis Unidades Tributarias Mensuales por mes calendario. El presidente, o quien lo subrogue, perciben el doble de la dieta que perciben los otros integrantes.

Según lo establecido en los artículos 33 y 52 de la Ley 19.542, en Decreto Supremo 104 del año 2001 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cada año deberán fijarse los montos de ingresos adicionales que podrán percibir los directores de empresas portuarias.

A continuación, se detallan las retribuciones del Directorio por el ejercicio al 31 de diciembre de 2022 y 2021.

| Al 31 de diciembre de 2022   |                  |                      |                |                  |               |
|------------------------------|------------------|----------------------|----------------|------------------|---------------|
| Nombre                       | Cargo            | Período de desempeño | Directorio M\$ | Bono PGA 2021M\$ | Total M\$     |
| Raul Saldivar Auger          | Presidente       | Diciembre-Diciembre  | -              | -                | -             |
| Carlos Galleguillos Carvajal | Expresidente     | Mayo - Noviembre     | 12.279         | -                | 12.279        |
| Michell Vargas Sasmay        | Vicepresidenta   | Mayo - Diciembre     | 8.096          | -                | 8.096         |
| Raúl Carrasco Silván         | Director         | Mayo - Diciembre     | 7.118          | -                | 7.118         |
| Juan Manuel Gutiérrez P.     | Expresidente     | Enero - Mayo         | 7.965          | 23.484           | 31.449        |
| Mario Bertolino Rendic       | Exvicepresidente | Enero - Mayo         | 3.983          | 11.742           | 15.725        |
| María Ximena Alzerreca Luna  | Exdirectora      | Enero - Mayo         | 3.983          | 11.253           | 15.236        |
| <b>Totales</b>               |                  |                      | <b>43.424</b>  | <b>46.479</b>    | <b>89.903</b> |

| Al 31 de diciembre de 2021  |                |                      |                |                   |               |
|-----------------------------|----------------|----------------------|----------------|-------------------|---------------|
| Nombre                      | Cargo          | Período de desempeño | Directorio M\$ | Bono PGA 2020 M\$ | Total M\$     |
| Juan Manuel Gutiérrez P.    | Presidente     | Enero - Diciembre    | 20.047         | 19.761            | 39.808        |
| Mario Bertolino Rendic      | Vicepresidente | Enero - Diciembre    | 10.024         | 9.881             | 19.905        |
| María Ximena Alzerreca Luna | Director       | Enero - Diciembre    | 9.611          | 9.881             | 19.492        |
| <b>Totales</b>              |                |                      | <b>39.682</b>  | <b>39.523</b>     | <b>79.205</b> |

El personal clave de la Empresa al 31 de diciembre de 2022, conforme a lo definido en NIC 24, está compuesto por las siguientes personas:

| Nombre                         | Cargo                             |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| Aldo Antonio Signorelli Bonomo | Gerente General                   |
| Julio Cesar Vallejos Yañez     | Jefe de Administración y Finanzas |

Las remuneraciones recibidas por el personal clave de Empresa Portuaria Coquimbo ascienden a M\$ 132.534 y M\$ 131.498 por los períodos comprendidos entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2022 y 2021, respectivamente.

c) Retribución del Personal clave de la Gerencia

El sistema de retribución tiene como objetivo incentivar a los Gerentes y Ejecutivos de Empresa Portuaria Coquimbo, para lograr un mejor desempeño conductual y profesional e incrementar la competitividad y valor patrimonial de la Empresa, en el marco del cumplimiento de su Plan Estratégico.

Este sistema se ha estructurado sobre la base del cumplimiento de metas un 50% de una remuneración para metas financieras y un 50% por evaluación directa del Directorio, con tope máximo de una remuneración mensual promedio de los últimos tres meses.

La distribución del personal de la Empresa es el siguiente:

| Distribución Personal    | 31-12-2022 Cantidad | 31-12-2021 Cantidad |
|--------------------------|---------------------|---------------------|
| Gerentes y ejecutivos    | 2                   | 2                   |
| Profesionales y técnicos | 11                  | 10                  |
| Trabajadores             | -                   | -                   |
| <b>Totales</b>           | <b>13</b>           | <b>12</b>           |

11. CUENTAS COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR, CORRIENTES

El detalle de las cuentas comerciales y otras cuentas por pagar al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|                               | 31-12-2022 M\$ | 31-12-2021 M\$ |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Proveedores                   | -              | -              |
| Retenciones al personal       | 8.497          | 6.821          |
| Fondos Por Rendir             | -              | 18             |
| Impuestos mensuales por pagar | 39.780         | -              |
| Anticipo de Clientes          | -              | 81             |
| <b>Totales</b>                | <b>48.277</b>  | <b>6.920</b>   |

|                | 31-12-2022 M\$ | 31-12-2021 M\$ |
|----------------|----------------|----------------|
| Pesos Chilenos | 48.277         | 6.920          |
| <b>Totales</b> | <b>48.277</b>  | <b>6.920</b>   |

12. OTRAS PROVISIONES CORRIENTES

El detalle de las provisiones corrientes al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|                                   | 31-12-2022 M\$ | 31-12-2021 M\$ |
|-----------------------------------|----------------|----------------|
| Provisión Bono Gestión Directores | 46.969         | 41.170         |
| Provisiones Varias                | 3.385          | 16.749         |
| <b>Totales</b>                    | <b>50.354</b>  | <b>57.919</b>  |

A continuación, detallamos los movimientos que sufrieron las provisiones al cierre de cada ejercicio:

| Provisión Bono Gestión Directores | 31-12-2022 M\$ | 31-12-2021 M\$ |
|-----------------------------------|----------------|----------------|
| Saldo inicial                     | 41.170         | 39.190         |
| Adiciones a la provisión          | 52.047         | 41.503         |
| Provisión utilizada               | (46.248)       | (39.523)       |
| <b>Totales</b>                    | <b>46.969</b>  | <b>41.170</b>  |

| Provisiones Varias       | 31-12-2022 M\$ | 31-12-2021 M\$ |
|--------------------------|----------------|----------------|
| Saldo inicial            | 16.749         | 15.545         |
| Adiciones a la provisión | 442.059        | 176.437        |
| Provisión utilizada      | (455.423)      | (175.233)      |
| <b>Totales</b>           | <b>3.385</b>   | <b>16.749</b>  |

|                | 31-12-2022 M\$ | 31-12-2021 M\$ |
|----------------|----------------|----------------|
| Pesos chilenos | 50.354         | 57.919         |
| <b>Totales</b> | <b>50.354</b>  | <b>57.919</b>  |

13. PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS CORRIENTES

a) En este rubro, se presentan las provisiones de vacaciones proporcionales y los bonos de gestión anual. La composición al 31 de diciembre de 2022 y 2021 son las siguientes:

|                                | 31-12-2022           | 31-12-2021           |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|
|                                | M\$                  | M\$                  |
| Provisión de vacaciones        | 21.949               | 26.452               |
| Bono ejecutivos y trabajadores | 33.253               | 30.482               |
| <b>Totales</b>                 | <b><u>55.202</u></b> | <b><u>56.934</u></b> |

b) Los movimientos para las provisiones del personal, al 31 de diciembre de 2022 y 2021, son las siguientes:

|                                  | Provisión Vacaciones | Prov. Bono ejecutivos y Trabajadores |
|----------------------------------|----------------------|--------------------------------------|
|                                  | M\$                  | M\$                                  |
| Saldo inicial 01-01-2022         | 26.452               | 30.482                               |
| Adiciones a la provisión         | 20.341               | 28.869                               |
| Provisión utilizada              | (24.844)             | (26.098)                             |
| <b>Saldo final al 31-12-2022</b> | <b><u>21.949</u></b> | <b><u>33.253</u></b>                 |

|                                  | Provisión Vacaciones | Prov. Bono ejecutivos y Trabajadores |
|----------------------------------|----------------------|--------------------------------------|
|                                  | M\$                  | M\$                                  |
| Saldo inicial 01-01-2021         | 23.384               | 29.053                               |
| Adiciones a la provisión         | 20.980               | 30.482                               |
| Provisión utilizada              | (17.912)             | (29.053)                             |
| <b>Saldo final al 31-12-2021</b> | <b><u>26.452</u></b> | <b><u>30.482</u></b>                 |

14. OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS, CORRIENTES Y NO CORRIENTES

La composición de este rubro al cierre de cada ejercicio es la siguiente:

|   | 31-12-2022              | 31-12-2021              |
|---|-------------------------|-------------------------|
|   | M\$                     | M\$                     |
| <b>Otros pasivos no financieros corrientes</b>  |                         |                         |
| Ingreso anticipado canon mínimo garantizado (1) | 1.941.089               | 1.669.649               |
| Cuota inicial concesión (2)                     | 21.214                  | 21.214                  |
| Ingresos Diferidos Activos TPC Corto Plazo (3)  | 12.436                  | 12.436                  |
| <b>Totales</b>                                  | <b><u>1.974.739</u></b> | <b><u>1.703.299</u></b> |

|   | 31-12-2022               | 31-12-2021               |
|---|--------------------------|--------------------------|
|   | M\$                      | M\$                      |
| <b>Otros pasivos no financieros no corrientes</b> |                          |                          |
| Ingreso anticipado canon mínimo garantizado (1)   | 12.481.781               | 13.149.042               |
| Cuota inicial concesión (2)                       | 175.017                  | 196.231                  |
| Ingresos Diferidos Activos TPC Largo Plazo (3)    | 214.526                  | 226.962                  |
| <b>Totales</b>                                    | <b><u>12.871.324</u></b> | <b><u>13.572.235</u></b> |

- (1) Corresponde a los cánones que son reconocidos al costo amortizado y se registran como ingreso diferido. (Ver Nota 5).
- (2) Corresponde al saldo del pago inicial efectivo aportado por el concesionario Terminal Puerto Coquimbo (TPC). (Ver Nota 18).
- (3) Ingresos diferidos que se han generado por el registro de las instalaciones que EPCO debe recepcionar al término de la concesión y corresponde a sistema de presión negativa para el control de polvo de los graneles minerales, que se acopian almacenan o depositan al interior de bodega N°1 emplazada al interior de frente de atraque Multipropósito de puerto de coquimbo. Ver el registro de las instalaciones en la Nota 8.

15. PATRIMONIO

a) Capital emitido. El saldo del capital al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|                 | 31-12-2022              | 31-12-2021              |
|-----------------|-------------------------|-------------------------|
|                 | M\$                     | M\$                     |
| Capital emitido | 5.907.206               | 5.907.206               |
| <b>Totales</b>  | <b><u>5.907.206</u></b> | <b><u>5.907.206</u></b> |

b) Ganancias acumuladas. El saldo de los resultados acumulados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|  | 31-12-2022              | 31-12-2021            |
|--|-------------------------|-----------------------|
|  | M\$                     | M\$                   |
| Utilidades (Pérdidas) acumuladas al inicio del Ejercicio | 432.692                 | 275.741               |
| Dividendos   | (400.000)               | (400.000)             |
| Utilidades (Pérdidas) del ejercicio                      | 1.007.967               | 556.951               |
| <b>Totales</b>   | <b><u>1.040.659</u></b> | <b><u>432.692</u></b> |

c) Distribución de utilidades

Empresa Portuaria Coquimbo, se rige, para efectos de la distribución de sus utilidades, por el artículo 29° D.L. N°1.263 de 1975, el cual señala que el Ministro de Hacienda, por Decreto Supremo, podrá ordenar el traspaso a rentas generales de la Nación de las utilidades netas que arrojen los balances patrimoniales anuales de las instituciones o empresas del Estado, determinadas según las normas establecidas por el Servicio de Impuestos Internos para el pago de los tributos correspondientes y aquellas instrucciones que tiene vigente la Comisión para el Mercado Financiero. Los Decretos Supremos mediante los cuales se ordenen los traspasos de las utilidades de las instituciones o empresas del Estado, además de la firma del ministro de Hacienda, deberán llevar la firma del ministro del ramo correspondiente.

Con fecha 16 de abril del 2021, se recibe decreto número 129 del Ministerio de Hacienda que fijó programa y calendario de distribución de utilidades para Empresa Portuaria Coquimbo por un valor total de MM\$400, monto que se ingresó a las arcas de Tesorería General de la República el 16 de diciembre del año 2021.

De la misma forma con fecha 02 de mayo del 2022, se recibe decreto número 121 del Ministerio de Hacienda que fijó programa y calendario de distribución de utilidades para Empresa Portuaria Coquimbo por un valor total de MM\$400, distribuidos en dos cuotas iguales de MM\$200 las que se deben pagar dentro de los primeros 20 días del mes de junio y septiembre respectivamente. El primer pago fue ingresado a las arcas de Tesorería General de la República el 15 de junio del año 2022 y el segundo pago fue realizado el 09 de septiembre de 2022.

16. INGRESOS Y GASTOS

a) El resumen de los ingresos de los períodos de doce meses terminados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|                                  | 01-01-2022<br>31-12-2022<br>M\$ | 01-01-2021<br>31-12-2021<br>M\$ |
|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Canon de Arriendo TPC            | 1.966.377                       | 1.573.703                       |
| T.U.P. (Tarifa Uso de Puerto)    | 872.585                         | 436.631                         |
| Concesiones y usos de áreas      | 98.641                          | 60.701                          |
| Devengamiento UP Front           | 21.214                          | 21.214                          |
| Otros servicios                  | -                               | 1.188                           |
| <b>Total ingresos ordinarios</b> | <b><u>2.958.817</u></b>         | <b><u>2.093.437</u></b>         |

|  | 01-01-2022<br>31-12-2022<br>M\$ | 01-01-2021<br>31-12-2021<br>M\$ |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Entradas Varias u Otros Ingresos Operacionales | 38.264                          | -                               |
| Intereses cobrados a Clientes                  | 8.036                           | 2.169                           |
| <b>Total otros ingresos</b>                    | <b><u>46.300</u></b>            | <b><u>2.169</u></b>             |

b) Los gastos por beneficios a los empleados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|  | 01-01-2022<br>31-12-2022<br>M\$ | 01-01-2021<br>31-12-2021<br>M\$ |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Sueldo Base  | 340.534                         | 315.822                         |
| Indemnizaciones                                    | -                               | 18.706                          |
| Vacaciones   | 22.915                          | 20.627                          |
| Otros beneficios                                   | 54.976                          | 49.857                          |
| <b>Total gastos por beneficios a los empleados</b> | <b><u>418.425</u></b>           | <b><u>405.012</u></b>           |

c) Los gastos por materias primas y consumibles utilizados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|  | 01-01-2022<br>31-12-2022<br>M\$ | 01-01-2021<br>31-12-2021<br>M\$ |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Agua Potable                               | 201                             | 120                             |
| Electricidad                               | 2.227                           | 2.475                           |
| Otros                                      | 2.655                           | 1.156                           |
| <b>Total materias primas y consumibles</b> | <b><u>5.083</u></b>             | <b><u>3.751</u></b>             |

d) El resumen de los otros gastos por naturaleza al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

|  | 01-01-2022<br>31-12-2022<br>M\$ | 01-01-2021<br>31-12-2021<br>M\$ |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Prima de seguros                         | 130.693                         | 135.159                         |
| Patentes                                 | 30.421                          | 35.947                          |
| Contribuciones                           | 80.402                          | 96.584                          |
| Estudios y asesorías                     | 187.942                         | 129.976                         |
| Gastos del Directorio                    | 134.698                         | 106.877                         |
| Otros                                    | 325.415                         | 62.835                          |
| <b>Total otros gastos por naturaleza</b> | <b><u>889.571</u></b>           | <b><u>567.378</u></b>           |

|   | 01-01-2022<br>31-12-2022<br>M\$ | 01-01-2021<br>31-12-2021<br>M\$ |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| <b>Detalle Estudios y asesorías (*)</b>           |                                 |                                 |
| Estudios Y Asesorías Varias                       | 1.500                           | -                               |
| Estudios Y Asesorías Adm -Fin-Contable-Tributaria | 35.248                          | 26.215                          |
| Estudios Y Asesorías Asunt Corporativos           | 9.553                           | 2.697                           |
| Estudios Y Asesorías De Ingenieria                | 61.830                          | 34.669                          |
| Estudios Y Asesorías Juridicos                    | 44.735                          | 37.200                          |
| Estudios Y Asesorías Concesiones                  | 35.076                          | 29.195                          |
| <b>Total Estudios y Asesorías</b>                 | <b><u>187.942</u></b>           | <b><u>129.976</u></b>           |

|   | 01-01-2022<br>31-12-2022<br>M\$ | 01-01-2021<br>31-12-2021<br>M\$ |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| <b>Detalle Otros (**)</b>                             |                                 |                                 |
| Gto. Telefónico                                       | 6.913                           | 6.814                           |
| Gtos. De Viaje Y Estadía                              | 191                             | 97                              |
| Alojamiento   | 275                             | -                               |
| Alumnos En Practica                                   | 1.793                           | 1.547                           |
| Arriendo Maquinarias Y Otros                          | 6.550                           | 3.319                           |
| Capacitación Y Seminarios                             | 8.532                           | 2.668                           |
| Combustibles Y Lubricantes                            | 1.168                           | 383                             |
| Fomento Actividades Sociales, Culturales Y Deportivas | 6.315                           | 2.333                           |
| Gastos Rechazados                                     | 142                             | 15                              |
| Gtos. Colación, Alimentación Y Bebidas                | 883                             | 238                             |
| Gtos. De Representación                               | 288                             | 280                             |
| Gtos. Franqueo, Serv. Valija, Fot. Y Otros            | 741                             | 363                             |
| Gtos. Notariales Y Otros                              | 36                              | 156                             |
| Gtos. Pasajes Terrestres Y Aéreos                     | 1.762                           | 162                             |
| Intereses Y Multas (1)                                | 219.725                         | 1.378                           |
| Mantenición Base De Datos                             | 18.845                          | 14.346                          |
| Mantenición Y Reparación                              | 21.357                          | 5.319                           |
| Programa Acercamiento Comunidad-Rse                   | 1.803                           | 20                              |
| Publicidad Y Difusión                                 | 2.840                           | 2.376                           |
| Redondeo Gastos                                       | -                               | 5                               |
| Servicios de Terceros                                 | 14.708                          | 12.008                          |

|  |                |               |
|--|----------------|---------------|
| Salud Ocupacional Y Convenios Empresas     | 5.598          | 5.013         |
| Seguridad, Trafico Y Prevención De Riesgos | 1.620          | 1.844         |
| Vestuario Personal Administrativo          | 1.299          | 993           |
| Viatico Nacional                           | 400            | -             |
| IVA NO RECUPERABLE                         | 1.631          | 1.158         |
| <b>Total Otros</b>                         | <b>325.415</b> | <b>62.835</b> |

(1) Estos montos corresponden a la liquidación de juicio por demanda laboral pagados durante 2022 y detallados en punto 9 de Nota 26.

### 17. CAUCIONES OBTENIDAS DE TERCEROS

La Empresa tiene garantías recibidas principalmente de clientes y proveedores, las cuales presentan el siguiente detalle:

Garantías recepcionadas por parte de terceros (clientes) al 31 de diciembre de 2022:

| Tipo de documento  | Banco        | Otorgante                                | Fecha de vencimiento | Moneda | N° documento | Monto M\$      |
|--------------------|--------------|--|----------------------|--------|--------------|----------------|
| Boleta En Garantía | SANTANDER    | Marítima Valparaíso Chile                | 09-02-2023           | CLP    | 6675126      | 18.000         |
| Boleta En Garantía | BCI          | Ultramar                                 | 12-02-2023           | CLP    | 551168       | 8.000          |
| Boleta En Garantía | CHILE        | Agencia Universales                      | 28-02-2023           | CLP    | 4512206      | 13.000         |
| Boleta En Garantía | BCI          | Ian Taylor                               | 12-04-2023           | CLP    | 570002       | 22.000         |
| Boleta En Garantía | CHILE        | Jorge Luis Carle Arias                   | 18-05-2023           | CLP    | 983387-2     | 22.000         |
| Boleta En Garantía | CHILE        | Agencias marítimas Agental Ltda          | 31-07-2023           | CLP    | 84828-8      | 15.000         |
| Boleta En Garantía | SANTANDER    | B&M Agencia Marítima S.A.                | 31-12-2023           | CLP    | 7921325      | 16.500         |
| Cheque             | SANTANDER    | MTA Agencia Marítima Ltda                |                      | CLP    | 126          | 12.034         |
| Boleta En Garantía | BCI          | Jorge Crovetto                           | 30-04-2023           | CLP    | 551194       | 960            |
| Boleta En Garantía | CHILE        | Gabriel Araya                            | 02-05-2023           | CLP    | 358202-6     | 960            |
| Boleta En Garantía | BANCO ESTADO | Sindicato Puerto Coquimbo                | 15-01-2024           | CLP    | 8022933      | 184            |
| Vale Vista         | BANCO ESTADO | Joanna Muñoz (Sindicato Eben Ezer)       | 14-07-2024           | CLP    | 8022968      | 194            |
| Vale Vista         | BANCO ESTADO | Ondina Vasques (Sindicato Las Gaviotas)  | 16-08-2024           | CLP    | 8023059      | 443            |
| Vale Vista         | BANCO ESTADO | Jasna Jara Pizarro (Sindicato Pukará)    | 24-08-2024           | CLP    | 8093911      | 184            |
| Vale Vista         | SANTANDER    | BRACPESCA                                | 18-01-2025           | CLP    | 147137       | 2.246          |
| Cheque             | SANTANDER    | Erick Aravena (Aspearpe)                 |                      | CLP    | 86           | 1.600          |
| Cheque             | BCI          | Milton Gloria                            |                      | CLP    | 42026547     | 400            |
| Cheque             | SCOTIABANK   | AIP                                      |                      | CLP    | 256187       | 1.728          |
| Cheque             | SCOTIABANK   | Sind. Trabajadores Indep. Term. Pesquero |                      | CLP    | 196438       | 480            |
| <b>Total M\$</b>   |              |  |                      |        |              | <b>135.913</b> |

Garantías recepcionadas por parte de terceros (clientes) al 31 de diciembre de 2021:

| Tipo de documento | Banco          | Otorgante                         | Fecha de vencimiento | Moneda | N° documento | Monto M\$     |
|-------------------|----------------|-----------------------------------|----------------------|--------|--------------|---------------|
| Cheque            | SANTANDER      | MTA Agencia Marítima Ltda         | -                    | CLP    | 126          | 12.034        |
| Cheque            | BCI            | Erick Aravena (ASPEARPE)          | -                    | CLP    | 34659293     | 1.400         |
| Bol En Garantía   | BCI            | Ultramar                          | 10-02-2022           | CLP    | 551129       | 8.000         |
| Bol En Garantía   | BCI            | Ian Taylor                        | 12-04-2022           | CLP    | 506899       | 22.000        |
| Bol En Garantía   | SANTANDER      | Marítima Valparaíso Chile         | 09-02-2022           | CLP    | 6012621      | 12.000        |
| Bol En Garantía   | BANCO DE CHILE | Agencia Universales               | 28-02-2022           | CLP    | 335384-2     | 7.000         |
| Bol En Garantía   | BANCO DE CHILE | Jorge Luis Carle Arias            | 13-05-2022           | CLP    | 339642-6     | 22.000        |
| Vale Vista        | BCI            | Jorge Crovetto                    | 11-06-2024           | CLP    | 25712411     | 322           |
| Bol En Garantía   | BANCO ESTADO   | Sindicato Puerto Coquimbo         | 15-01-2024           | CLP    | 08022933     | 184           |
| Cheque            | BCI            | Milton Gloria                     | -                    | CLP    | 42026547     | 400           |
| Vale Vista        | BANCO ESTADO   | Sindicato Eben Ezer               | 14-07-2024           | CLP    | 8022968      | 194           |
| Cheque            | SCOTIABANK     | Asoc Ind Pesqueros                | -                    | CLP    | 256187       | 1.727         |
| Vale Vista        | BANCO ESTADO   | Sindicato PUKARA                  | 24-08-2024           | CLP    | 8093911      | 184           |
| Vale Vista        | BANCO ESTADO   | Sindicato Las Gaviotas            | 16-08-2024           | CLP    | 8023059      | 442           |
| Cheque            | SCOTIABANK     | Sind. Trab. Indep. Terminal Pesq. | -                    | CLP    | 196438       | 480           |
| Cheque            | SANTANDER      | Gabriel Araya                     | -                    | CLP    | 944          | 400           |
| <b>Total M\$</b>  |                |                                   |                      |        |              | <b>88.767</b> |

Boletas en garantía de Terminal Puerto Coquimbo al 31 de diciembre de 2022:

| Tipo de documento  | Banco | Otorgante                | Fecha de vencimiento | Moneda | N° documento | Monto MUS\$   |
|--------------------|-------|--------------------------|----------------------|--------|--------------|---------------|
| Boleta En Garantía | CHILE | Terminal Puerto Coquimbo | 29-04-2023           | USD    | 60222        | 2.326         |
| Boleta En Garantía | CHILE | Terminal Puerto Coquimbo | 29-04-2023           | USD    | 60223        | 2.326         |
| Boleta En Garantía | BCI   | Terminal Puerto Coquimbo | 31-01-2024           | USD    | 570035       | 10.000        |
| <b>Total MUS\$</b> |       |                          |                      |        |              | <b>14.652</b> |

Boletas en garantía de Terminal Puerto Coquimbo al 31 de diciembre de 2021:

| Tipo de documento  | Banco | Otorgante                | Fecha de vencimiento | Moneda | N° documento | Monto MUS\$   |
|--------------------|-------|--------------------------|----------------------|--------|--------------|---------------|
| Bol en Garantía    | CHILE | Terminal Puerto Coquimbo | 29-04-2022           | USD    | 60162        | 2.018         |
| Bol en Garantía    | CHILE | Terminal Puerto Coquimbo | 29-04-2022           | USD    | 60163        | 2.018         |
| Bol en Garantía    | BCI   | Terminal Puerto Coquimbo | 29-06-2022           | USD    | 238601       | 10.000        |
| <b>Total MUS\$</b> |       |                          |                      |        |              | <b>14.036</b> |

Garantías recepcionadas por parte de terceros (proveedores) al 31 de diciembre de 2022:

| Tipo de documento  | Banco      | Otorgante                                     | Fecha de vencimiento | Moneda | N° documento | Monto M\$     |
|--------------------|------------|---|----------------------|--------|--------------|---------------|
| Boleta En Garantía | SCOTIABANK | Baker Tilly Chile Auditores Consultores Ltda. | 30-07-2023           | CLP    | 230423       | 1.500         |
| Boleta En Garantía | BCI        | Ossandón y Ossandón                           | 31-08-2023           | CLP    | 552418       | 1.200         |
| Boleta En Garantía | CHILE      | ICSA Spa.                                     | 31-03-2023           | CLP    | 3864231      | 1.873         |
| Boleta En Garantía | ESTADO     | Subiabre y Sánchez Ing. Asociados             | 02-01-2024           | CLP    | 16682938     | 6.523         |
| Boleta En Garantía | BCI        | CYD Ingeniería Ltda                           | 10-02-2023           | CLP    | 551107       | 24.791        |
| Cheque             | SANTANDER  | Pablo Esteban Gres Chavez                     |                      | CLP    | 63512117     | 1.440         |
| Cheque             | ITAU       | Estudio Jurídico Pía Bustos EIRL              |                      | CLP    | 297191       | 3.720         |
| <b>Total MUS\$</b> |            |   |                      |        |              | <b>41.047</b> |

Garantías recepcionadas por parte de terceros (proveedores) al 31 de diciembre de 2021:

| Tipo de documento      | Banco           | Otorgante                                     | Fecha de vencimiento | Moneda | N° documento  | Monto M\$     |
|------------------------|-----------------|---|----------------------|--------|---------------|---------------|
| Cheque                 | CHILE           | Juan Sebastian Bou Lagunas                    | -                    | CLP    | 2258036       | 3.720         |
| Bol en Garantía        | SCOTIABANK      | RFA Ingenieros Ltda                           | 19-09-2022           | CLP    | 420001918515  | 2.328         |
| Bol en Garantía        | BCI             | Biznet IT Tecnologías De La Información Ltda. | 18-03-2022           | CLP    | 569921        | 1.896         |
| Póliza de Garantía     | AVLA SEGUROS SA | Biznet IT Tecnologías De La Información Ltda. | 18-03-2022           | CLP    | 3012021137177 | 7.610         |
| Bol en Garantía        | BCI             | Ossandon y Ossandon                           | 30-09-2022           | CLP    | 465938        | 1.000         |
| Bol en Garantía        | SCOTIABANK      | Baker Tilly Chile Auditores Consultores Ltda  | 30-07-2022           | CLP    | 121540        | 1.500         |
| Bol en Garantía        | BCI             | CYD Ingeniería Ltda.                          | 10-02-2023           | CLP    | 551107        | 24.791        |
| Vale Vista Electrónico | SANTANDER       | Soluciones Integrales SISEEK Ltda.            | 09-08-2024           | CLP    | 9662719-2     | 1.500         |
| <b>Total MUS\$</b>     |                 |   |                      |        |               | <b>44.345</b> |

## 19. ACUERDOS DE CONCESIÓN DE SERVICIOS

Concedente: Empresa Portuaria Coquimbo (Puerto Coquimbo)

Concesionaria: Terminal Puerto Coquimbo (TPC)

- En el mes de marzo del año 2012 y tras un proceso de licitación, se otorgó la concesión del Frente de Atraque de Puerto Coquimbo a Terminal Puerto Coquimbo (TPC), por un período de 20 años, prorrogables en caso de que el concesionario realice ciertos proyectos de inversión opcionales de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Concesión.
- Por medio de dicho Contrato, Puerto Coquimbo otorga a TPC una concesión exclusiva para desarrollar, mantener y explotar el Área de Concesión (que incluye el Frente de Atraque), confiriendo el derecho a cobrar a los Usuarios Tarifas por Servicios Básicos y Especiales los cuales son prestados en el Área de Concesión. Dicha prestación de servicios quedará sujeta a las reglas y a las restricciones establecidas en el presente Contrato.
- En cuanto a las obligaciones de Pago del Concesionario, el Contrato de Concesión establece lo siguiente:
  - ✓ Un "Pago Inicial" que corresponde a la suma que resulte de restar a cinco millones de dólares el monto equivalente en dólares de la cantidad en pesos a que se refiere a la sección 4.1 (d). El monto que refiere dicha sección se encontraba destinado única y exclusivamente al pago de las mitigaciones a aquellos trabajadores marítimo-portuarios que Empresa Portuaria Coquimbo determine que sean afectados con motivo u ocasión del otorgamiento de la concesión portuaria del Frente de Atraque. Posteriormente, hechos ulteriores evidenciaron una estimación errónea del monto para el pago de las mitigaciones a los trabajadores marítimos portuarios, por lo cual con fecha 22 de agosto del año 2012, se rectificó el Contrato de Concesión existente a la fecha entre Empresa Portuaria Coquimbo y Terminal Puerto Coquimbo S.A. Como consecuencia, el monto del pago indicado en la sección 9.1 del contrato de concesión se rectificó a US\$500.000 equivalente a la fecha de firma a la suma de M\$242.542. Dado lo anterior, Empresa Portuaria Coquimbo restituyó a Terminal Puerto Coquimbo S.A. la suma de M\$485.030 con el fin de incrementar el fondo destinado al pago de mitigaciones a los trabajadores marítimos portuarios referidos en la Sección 4.1 (d) del contrato de concesión.
  - ✓ Un Canon Anual que el concesionario deberá pagar a Empresa Portuaria Coquimbo, conforme a lo descrito en la sección 9.2 del Contrato de Concesión el cual asciende a la suma de trescientos treinta y seis mil ochocientos dólares (US\$336.800), que se reajustará al inicio de cada Año Contractual mediante le Factor de ajuste del USPPi y se pagará cada año contractual en dos cuotas iguales, pagaderas cada una de ellas al término de cada semestre, durante el tiempo que dure la concesión.
  - ✓ Un Pago Anual que el concesionario deberá pagar a la Empresa Portuaria Coquimbo, conforme a lo señalado en la sección 9.3 del Contrato de Concesión, cuyo monto anual ascendiente a un millón quinientos mil dólares (US\$1.500.000), que reajustará al inicio de cada Año Contractual mediante le Factor de ajuste del USPPi y se pagará cada año contractual en dos cuotas iguales, pagaderas cada una de ellas al término de cada semestre, durante el tiempo que dure la concesión.
- Por último, en la fecha de término del Contrato de Concesión, el concesionario deberá presentar a Puerto Coquimbo, en buenas condiciones de funcionamiento tanto el Área de Concesión, como todos los Aportes de Infraestructura, exceptuando el desgaste por el uso normal que les afecte. En caso de que el Área de Concesión, cualquier parte de ésta, o cualquier Aporte de Infraestructura esté dañado o en condiciones no operacionales, las partes acordarán el monto que se deberá pagar para que Empresa Portuaria Coquimbo pueda efectuar las reparaciones razonablemente necesarias. Adicionalmente, todos los derechos, obligaciones y atribuciones otorgados por el presente contrato al concesionario, terminarán en forma automática.

## 20. TERRENOS PORTUARIOS EN ARRENDAMIENTO

1. El nuevo escenario generado tras la concesión del puerto de Coquimbo ha significado que Puerto Coquimbo, además de administrar el contrato de la referida concesión, también deberá continuar explotando y prestando servicios a los clientes que se mantienen a lo largo del borde costero de propiedad de Puerto Coquimbo. En tal sentido se identifican servicios de arriendo de áreas a comerciantes de diferentes rubros que agrupados en sindicatos arriendan a la empresa para desarrollar su negocio. Los Sindicatos aludidos son: Los Delfines, Las Gaviotas, Puerto Coquimbo, Artesanos, Ventas de Productos del Mar y Corporación Administradora del Puerto Artesanal de Coquimbo.
2. Otros servicios de arriendo se prestan a empresas del sector pesquero que operan en pequeños muelles para las actividades propias de su giro, cuyos clientes operan bajo esta modalidad de arriendo.

## 21. MEDIO AMBIENTE

Al término de los ejercicios que se informan, Empresa Portuaria Coquimbo no ha efectuado desembolsos relacionados a la protección del medio ambiente.

## 22. GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

### Riesgo del Negocio Portuario

El puerto de Coquimbo realiza sus operaciones en la ciudad de Coquimbo y compite principalmente con los puertos de la Zona Central. A raíz del proceso de concesión llevado a cabo durante el año 2011, la Empresa Portuaria Coquimbo deja sus actividades portuarias a la empresa concesionaria Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC). Cabe mencionar que paralelamente, la concesionaria TPC presenta características de socio estratégico para Puerto Coquimbo, ya que comparte el objetivo de incrementar la carga total transferida por el puerto.

### Riesgos de la Naturaleza

La empresa se encuentra expuesta a eventos de la naturaleza que pueden provocar daños a las instalaciones o paralizar la actividad portuaria, para lo cual ha tomado los resguardos adecuados manteniendo pólizas de seguros para ello.

### Riesgos Financieros:

#### Riesgo de tipo de cambio.

La empresa se encuentra afecta a las variaciones en el tipo de cambio desde dos perspectivas:

- ✓ Al descalce contable que existe entre los activos y pasivos del balance distintos a su moneda funcional (peso chileno).
- ✓ Los ingresos y costos de la empresa.

El 97% de los ingresos operacionales de Puerto Coquimbo, corresponde a tarifas expresadas en dólares, las cuales se facturan en pesos chilenos. Por su parte, el 100% de los costos de explotación corresponden a pesos chilenos.

#### Riesgo de tasa de interés:

#### Activos

Este riesgo está asociado a las tasas de interés obtenidas por la colocación de excedentes en el mercado financiero, Empresa Portuaria Coquimbo cuenta con políticas de inversiones financieras que le permiten diversificar en instrumentos de renta fija.

Empresa Portuaria Coquimbo ha definido los límites de inversión financiera y ha establecido mecanismos de control asociados al riesgo, en función de la calidad crediticia (calificación) de las instituciones financieras:

| Instrumentos                                       | Clasificación de riesgo         |
|--|---------------------------------|
| <b>Depósitos a plazo bancarios</b>                 |                                 |
| Con vencimiento antes de un año                    | Igual o superior a N-1          |
| Con vencimiento a más de un año                    | Igual o superior AA-            |
| <b>Pactos de Retrocompra</b>                       |                                 |
| Depósitos de corto plazo                           | Igual o superior a N-1          |
| Depósitos de largo plazo                           | Igual o superior AA-            |
| <b>Cuotas de fondos mutuos</b>                     |                                 |
| Instrumentos de deuda corto plazo menor a 30 días. | Riesgo crédito igual o superior |
| Riesgo mercado                                     | Igual o superior M1AA-fm        |

### Riesgo de créditos

El riesgo de crédito surge principalmente de la eventual insolvencia de algunos de los clientes de la Empresa, lo que afectaría la capacidad de recaudar fondos de cuentas por cobrar pendientes. Las potenciales pérdidas por este concepto se limitan mediante una política de créditos, la cual indica que sólo los clientes con garantías tienen plazos de pagos los que normalmente no exceden los 30 días de fecha de factura, según el tipo de operación.

Los montos de las garantías son definidos de acuerdo con el monto transado por los clientes y por el tipo de operaciones que realizan al interior de nuestras instalaciones. La empresa administra estas exposiciones a través de una adecuada gestión de sus cuentas por cobrar y procesos de cobranza.

### Riesgo de liquidez

Este riesgo se generaría en la medida que la Empresa no pudiese cumplir con sus obligaciones de corto plazo por no contar con la liquidez suficiente. La empresa para evitar problemas de liquidez mantiene un equilibrio entre ingresos y egresos con un adecuado nivel de capital de trabajo y un estricto cumplimiento del presupuesto anual de caja el cual es aprobado por los Ministerios de Hacienda, Economía y Transportes, mediante Decreto Exento.

## 23. CONTINGENCIA Y JUICIO

Para el período terminado el 31 de diciembre de 2022, existen los siguientes juicios pendientes hacia la Empresa Portuaria Coquimbo:

1. Juicio Civil Rol C-2609-2019 del Tercer Juzgado de Letras en lo Civil de Coquimbo (demandante Jorge Vega Ubilla), demanda sobre mitigaciones, se encuentra en estado de notificar auto de prueba (notificación que aún no se lleva a efecto y que es carga de la parte demandante).
2. C- EMPRESA PORTUARIA COQUIMBO con LIBERTY COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES S.A. Rol C-7990-2021, 29 Juzgado de Letras en lo Civil de Santiago.

Juicio Arbitral, que actualmente se encuentra suspendido en busca de poder llegar a un avenimiento entre las partes. La Empresa Portuaria Coquimbo, es demandante de autos, en donde se están reclamando la suma de \$44.340 unidades de fomento, sin embargo, ya existe acuerdo para celebrar la transacción y estamos a la espera de la autorización legal que corresponde obtener del Ministerio de Transportes.

#### 24. SANCIONES

Para el período terminado el 31 de diciembre de 2022 no existen sanciones o multas a la Empresa Portuaria Coquimbo, tampoco al Directorio por parte de ninguna entidad fiscalizadora.

#### 25. COVID-19

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró Pandemia a nivel mundial por virus COVID-19. Frente a esta crisis sanitaria, el gobierno de Chile decretó, a partir del día 18 de marzo de 2020 y por 90 días (inicialmente), un Estado de Excepción Constitucional de Catástrofe, por calamidad pública, en todo el territorio nacional mediante el Decreto Supremo N°104, de 2020. Dicha medida tenía como objeto permitir al Ejecutivo tener un mayor control frente al tránsito de las personas, resguardando el cumplimiento de las cuarentenas y medidas de aislamiento, así como también tomar medidas para dar seguridad a los hospitales y centros de salud, proteger la cadena logística y traslado de insumos, facilitar el cuidado y traslado de pacientes y personal de salud, entre otras.

Esta medida se extendió en tres oportunidades, por similar periodo, hasta el 13 de marzo de 2021. Luego, para solicitar una nueva prórroga, el Ejecutivo debió recurrir a la norma constitucional que requiere recabar el acuerdo del Congreso Nacional atendiendo que la medida de excepción ya se prolongaba por más de un año en todo el territorio nacional, implicando con ello la continuidad de diversas medidas de restricción de libertades, como la libre circulación y de reunión, en atención a las medidas de alerta sanitaria dispuestas por el brote de coronavirus.

Lo anterior, ha generado volatilidad e incertidumbre en los mercados financieros a nivel mundial, dado que no se puede prever la extensión en el tiempo de la pandemia. El principal efecto económico que ha causado en Empresa Portuaria Coquimbo deriva de la disminución de los ingresos por concepto de Tarifa de Uso Puerto para naves de pasajeros a causa de la cancelación de recaladas de este tipo de naves.

Además, el Directorio de Empresa Portuaria Coquimbo durante el año 2021 y tras solicitud fundada de los locatarios, tomó la determinación de generar rebajas en la tarifa por concepto de uso de área a los locatarios del sector Borde Costero, producto de los efectos imprevistos de fuerza mayor que han significado para los sindicatos, agrupaciones y empresas arrendatarias las distintas medidas de cuarentenas y restricción de movilidad establecidas por la Autoridad Competente. Estas rebajas no se mantuvieron vigentes en el año 2022.

Durante el año 2022 el Gobierno de Chile considerando el alto nivel de vacunación en el país y la disminución de los casos de contagio por Covid-19 comenzó a rebajar las medidas de restricción de libertades. Es por lo que el 22 de septiembre de 2022 la ministra de Salud, Ximena Aguilera Sanhueza, informó los cambios en el "Plan Seguimos Cuidándonos", indicando que el 01 de octubre dejará de ser obligatorio el uso de las mascarillas, adicionalmente informó, que se discontinuará la exigencia del pase de movilidad y se continuará promoviendo activamente la vacunación de la población.

La administración mantendrá un seguimiento de esta situación considerando que tales eventos podrían impactar en la actividad económica, afectando las operaciones y resultados financieros.

#### 26. HECHOS RELEVANTES

1. Con fecha 28 de febrero de 2022, Terminal Puerto Coquimbo (TPC), solicita aprobar a Empresa Portuaria Coquimbo la postergación de la fecha límite de habilitación y construcción del proyecto de inversión mayor hasta el 03 de diciembre de 2022 (Fecha que no considera la desmovilización) esta postergación se basa en que el contratista ha enfrentado una serie de dificultades derivadas principalmente del COVID-19, las cuales han impedido revertir las desviaciones en el avance del proyecto

Entre las dificultades mencionadas por el contratista, se cuentan las siguientes:

- I. Menor productividad por condiciones no habituales de trabajo que han sido dictaminadas por la autoridad competente para evitar la propagación de la pandemia
- II. Menor oferta laboral y dificultada de contratación de mano de obra calificada, debido a la escasez de mano de obra a nivel nacional y regional
- III. Reducción de turnos de trabajo por falta de personal disponible, lo que se traduce en la imposibilidad de implementar turnos (30x0), por lo que la obra se está desarrollando en un régimen 10x5 tanto turno día como turno noche.
- IV. Paralización de las obras desde el 08 hasta el 17 de febrero de 2022, a raíz de exigencias sindicales fuera del convenio sindical vigente.

Con fecha 22 de abril, Terminal Puerto Coquimbo (TPC), entrega nuevos antecedentes sobre esta solicitud, requiriendo un plazo adicional de 239 días

con fecha 05 de octubre 2022 se emite carta EPCO 199 en donde se informa el rechazo a la solicitud de postergar la fecha límite de habilitación y construcción de la "Nueva Obra Obligatoria". Además, agrega, coordinar una mesa de diálogo con el Concesionario en donde EPCO exponga las razones para rechazar la solicitud y que TPC tenga la oportunidad de realizar los descargos que ameriten.

2. Con fecha 07 de Julio de 2020 un grupo de pescadores representados por los abogados Sres. César Barra R. y Rafael Almarza M. ingresaron a la Comisión de Evaluación Ambiental Región de Coquimbo, una solicitud de invalidación en contra de la Resolución Exenta N°071/2020 de fecha 25 de mayo de 2020 que aprobó y calificó ambientalmente favorablemente el Estudio Impacto Ambiental del proyecto "Proyecto de Modernización el Puerto de Coquimbo".

La reclamación tiene su fundamento central en que, según los patrocinantes en la evaluación del proyecto, el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) no considero a los pescadores afectados por impactos ambientales que produciría la nueva obra. Los pescadores solicitaron que se anule la resolución de calificación ambiental (RCA).

Analizados los antecedentes, la Comisión de Evaluación Ambiental Región de Coquimbo, con fecha 03 de enero de 2022, resuelve rechazar la solicitud interpuesta poniendo así término al procedimiento de invalidación. No obstante, se indica que la presente resolución podrá ser reclamada dentro de los 30 días contados desde su notificación.

Con fecha 18 de febrero de 2022 un conjunto de pescadores Interpuso ante el Primer Tribunal Ambiental un Reclamación Rol: R-61-2022 contra la resolución N° CE 2022040012 de fecha 03 de enero de 2022.

3. Con fecha 01 de febrero de 2022, Empresa Portuaria Coquimbo, solicita a DIPRES autorizar el pago de la reclamación de Obras de Emergencia rendidas por el Concesionario Terminal Puerto Coquimbo, TPC, por causa del Evento de Fuerza Mayor ocurrido el 16 de septiembre del año 2015, a objeto de reanudar las operaciones y habilitar de modo temprano las instalaciones y edificaciones emplazadas al interior del Frente de Atracadero Multipropósito del Puerto de Coquimbo.

Este monto fue parte de la indemnización por daños ante el evento del seguro correspondiente y los valores integraron las utilidades 2019 que fueron retiradas, del que corresponderá asumir este pago adeudado a TPC. Se solicita autorización de

aumento de MM\$731,4 (obras de emergencia:MM\$688,4 + diferencia deducible:MM\$43), pagándolo en cuotas anuales hasta alcanzar el monto total con el respectivo reajuste del IPC anual, de modo de no afectar los flujos comprometidos de EPCO.

Fundamentos para reconocer el pago:

Antecedentes Técnicos:

- I. Ocurrencia de Sismo
- II. Aprobación de Proyecto de Inversión Mayor por Reparación (PIM).
- III. Exigencia a TPC la presentación y ejecución de Obras de Emergencia de modo adicional y previo a la presentación del PIM. Comunicaciones y reuniones entre EPCO y TPC (señaladas anteriormente).
- IV. Documentación recibida del Concesionario (Facturas y Órdenes de Compra) por las Obras de Emergencia.

Antecedentes Seguros:

- I. Denuncia del siniestro a compañía de seguros generales Penta Security fue realizada el 22 de septiembre 2015.
- II. Informe de liquidación de enero 2017.
- III. Anticipo en beneficio de la póliza: U.F.81.500.-
- IV. Finalmente monto conciliado por arbitraje U.F.250.017. (2019)

4. A fines de febrero de 2022 se inició un conflicto armado entre Rusia y Ucrania. La Administración en conjunto con el mercado estudian el impacto económico que pueda tener para el sistema portuario y en especial para la compañía.
5. Terminal Puerto Coquimbo (TPC), a través de carta TPC-GGG-CAR-00290 de fecha 29 de marzo de 2022, formaliza la aplicación de la sección 2.4.2 del contrato de concesión solicitando una extensión de la vigencia del contrato en 10 años con la propuesta de incorporar una obra opcional de muelle.
6. Con fecha 02 de mayo de 2022, se recibe decreto número 121 del Ministerio de Hacienda y fija programa y calendario de traspaso de utilidades para empresa Portuaria Coquimbo por un valor total de MM\$ 400,00 monto que se deberá ingresar en los meses de junio y septiembre dentro de los veinte primeros días de los meses señalados.
7. El 19 de mayo de 2022, Terminal Puerto Coquimbo (TPC), se recibió la Ingeniería Básica del proyecto de Obra junto a otros anexos propios que establece el Contrato de Concesión, en relación a "Hecho Relevante N° 5".
8. El Consejo del Sistema de Empresas (SEP) a través de Oficio 141 del 20 de mayo de 2022, informo la designación de las siguientes personas como directores de Empresa Portuaria Coquimbo, quienes reemplazan a contar del día 23 de mayo de 2022, según se indica:

| DIRECTOR(A) ENTRANTE             | CARGO      |
|----------------------------------|------------|
| Sr. Carlos Galleguillos Carvajal | Presidente |
| Sra. Michell Vargas Sasmay       | Director   |
| Sr. Raúl Carrasco Silván         | Director   |

9. Juicio laboral O-195-2019 demanda laboral en el Primer Juzgado de Letras del Trabajo de La Serena (demandantes Fernanda Vargas, Marcelo Olivares) hubo una sentencia de primera instancia favorable a Puerto Coquimbo, condenando a ésta a pagar mes de aviso y cotizaciones. Los demandantes presentaron recurso de nulidad con el Rol C-314-2019 en la Corte De Apelaciones de La Serena. Dicho resultado fue negativo para la Empresa Portuaria Coquimbo. Se prosiguió con la causa presentando un recurso de unificación de jurisprudencia en la Corte Suprema Rol C- 76.191-2020.

Con Fecha 13 de abril de 2022, La Corte Suprema indico, que, en estas condiciones, no yerra la Corte de Apelaciones de La Serena al estimar que, en el caso, se configura la hipótesis que permite aplicar la sanción regulada en los incisos quinto

y siguientes del artículo 162 del Código de Trabajo, por lo que corresponde desestimar el recurso en examen. Por estas consideraciones y visto, además, lo dispuesto en los artículos 483 y siguientes del Código del Trabajo, se rechaza el recurso de unificación de jurisprudencia interpuesto por la parte demandada en contra de la sentencia de uno de junio de dos mil veinte.

Con Fecha 29 de junio de 2022 el Juzgado de letras del trabajo de la Serena emitió la liquidación por MM\$ 227,38, monto que se encuentra totalmente pagado.

El 27 de septiembre 2022, el Juez Laboral de La Serena al revisar el pago estimó que en la causa caratulado "VARGAS con EPCO", Rol C-140-2022, el despido sólo se convalidó con fecha 28 de julio de 2022 (esto es, la fecha en la que se pagaron las cotizaciones). Así las cosas, se ordenó liquidar nuevamente el crédito por los 28 días de julio de 2022 por un monto de MM\$ 8,10.

10. El 10 de noviembre de 2022 en Sesión Ordinaria 341 se acuerda dejar constancia de la recepción de la propuesta de convenio colectivo y de la preparación de una respuesta por parte de la Empresa.
11. El 15 de diciembre de 2022, el Consejo SEP, acordó aprobar la renuncia presentada por el Sr. Carlos Galleguillos Carvajal al cargo de Director y Presidente del Directorio de Empresa Portuaria Coquimbo, a contar del 1° de diciembre del presente.
12. El 20 de diciembre de 2022, en Sesión Extraordinaria N°273, la Srta. Michell Vargas Sasmay, asumió de forma interina, el liderazgo directivo, a la espera de la designación del Presidente del Directorio por parte del Sistema de Empresas SEP.
13. El 20 de diciembre de 2022, en Sesión Extraordinaria N°273, el directorio de Puerto Coquimbo acuerda aceptar la renuncia del señor Aldo Signorelli Bonomo, al cargo de Gerente General de la Empresa Portuaria de Coquimbo. En la instancia se acuerda que la Gerencia General, será asumida de manera interina desde el 01 de enero de 2023, por Julio Vallejos Yáñez.
14. Con fecha 28 de diciembre de 2022, por medio del documento 396/2022 de la Dirección Ejecutiva del Sistema de Empresas se informa que el Consejo SEP acordó designar al Sr. Raúl Fernando Saldivar Auger, como Director y Presidente del Directorio desde el 28 de diciembre de 2022 al 1° de octubre de 2023, en reemplazo y en las mismas condiciones en que se desempeñaba el Sr. Carlos Galleguillos Carvajal.

## 27. HECHOS POSTERIORES

Entre el 31 de diciembre de 2022 y hasta la fecha de emisión de los presentes estados financieros, no existen hechos que puedan afectar significativamente la interpretación de estos.

-----

## 6.2 Declaración de Responsabilidad

### Estados Financieros al 31 de Diciembre de 2022



**RAÚL SALDÍVAR AUGER**

CARGO: Presidente

RUT: 5.842.069-7

PROFESIÓN: Profesor de  
Estado en Artes



**MICHELL VARGAS SASMAY**

CARGO: Vicepresidenta

RUT: 17.019.223-0

PROFESIÓN: Ingeniera  
Comercial



**RAÚL CARRASCO SILVÁN**

CARGO: Director

RUT: 6.505.186-9

PROFESIÓN: Abogado



**JULIO VALLEJOS YÁÑEZ**

CARGO: Gerente General (I)

RUT: 16.308.006-0

PROFESIÓN: Contador Público  
y Auditor



01 SOBRE ESTE  
REPORTE INTEGRADO

02 SOMOS  
PUERTO COQUIMBO

03 NUESTRAS  
OPERACIONES

04 NUESTROS  
VALORES AGREGADOS

05 NUESTROS  
COMPROMISO  
CIUDAD - PUERTO

06 NUESTRO  
DESEMPEÑO  
FINANCIERO

GRI

# ÍNDICE GRI

**Declaración de uso: Empresa Portuaria Coquimbo ha reportado en conformidad con los Estándares GRI para el período 01 de Enero al 31 de Diciembre de 2022. GRI 1 utilizado – GRI 1: Fundamentos 2021**

GRI Índice GRI

Índice de Contenidos GRI

| ÍNDICE                            | ESTÁNDAR GRI  | CONTENIDO  | NÚMEROS DE PÁGINA  | OMISIÓN |             |
|-----------------------------------|---|--|--|---------|-------------|
|                                   |   |  |  | RAZÓN   | EXPLICACIÓN |
| GRI 2:<br>Contenidos<br>Generales | LA ORGANIZACIÓN Y SUS PRÁCTICAS DE PRESENTACIÓN DE INFORMES |  |  |         |             |
|                                   | GRI 2-1   | Detalles de la organización  | 10 - 11 - 12   |         |             |
|                                   | GRI 2-2   | Entidades incluidas en los informes de sostenibilidad de la organización | 10 - 11 - 12 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134   |         |             |
|                                   | GRI 2-3   | Período a reportar, frecuencia y punto de contacto                       | 5  |         |             |
|                                   | GRI 2-4   | Reexpresiones de información   | 5  |         |             |
|                                   | GRI 2-5   | Verificación externa   | 5  |         |             |
|                                   | ACTIVIDADES Y TRABAJADORES                                  |  |  |         |             |
|                                   | GRI 2-6   | Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales              | 5 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 31 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134 |         |             |
|                                   | GRI 2-7   | Empleados  | 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 31 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134          |         |             |
|                                   | GRI 2-8   | Trabajadores que no son empleados  | 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25   |         |             |

GRI Índice GRI

| ÍNDICE                            | ESTÁNDAR GRI                      | CONTENIDO  | NÚMEROS DE PÁGINA                               | OMISIÓN                  |             |
|-----------------------------------|-----------------------------------|--|---|--------------------------|-------------|
|                                   |                                   |  |   | RAZÓN                    | EXPLICACIÓN |
| GRI 2:<br>Contenidos<br>Generales | <b>GOBERNANZA</b>                 |  |   |                          |             |
|                                   | GRI 2-9                           | Estructura y composición de la gobernanza  | 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 26 - 27 - 28 |                          |             |
|                                   | GRI 2-10                          | Nominación y selección del máximo órgano de gobierno                                   | 26 - 27 - 28                                    |                          |             |
|                                   | GRI 2-11                          | Presidente(a) del máximo órgano de gobierno  | 26 - 27 - 28                                    |                          |             |
|                                   | GRI 2-12                          | Rol del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de impactos          | 26 - 27 - 28                                    |                          |             |
|                                   | GRI 2-13                          | Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos                            | 26 - 27 - 28 - 70                               |                          |             |
|                                   | GRI 2-14                          | Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad | 55  |                          |             |
|                                   | GRI 2-15                          | Conflictos de interés  | 26 - 27 - 28 - 59 - 60 - 68 - 69                |                          |             |
|                                   | GRI 2-16                          | Comunicación de inquietudes críticas   | 55  |                          |             |
|                                   | GRI 2-17                          | Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno                                 | 55  |                          |             |
|                                   | GRI 2-18                          | Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno                                 | 26 - 27 - 28 - 68 - 69                          |                          |             |
|                                   | GRI 2-19                          | Políticas de remuneración  | 29  |                          |             |
|                                   | GRI 2-20                          | Proceso para determinar la remuneración  | 29  |                          |             |
| GRI 2-21                          | Ratio de compensación total anual | 24 - 25 - 29   | Información confidencial                        | Información confidencial |             |

# GRI Índice GRI

| ÍNDICE                            | ESTÁNDAR GRI                           | CONTENIDO  | NÚMEROS DE PÁGINA  | OMISIÓN |             |
|-----------------------------------|--|--|--|---------|-------------|
|                                   |  |  |  | RAZÓN   | EXPLICACIÓN |
| GRI 2:<br>Contenidos<br>Generales | ESTRATEGIA, POLÍTICAS Y PRÁCTICAS      |  |  |         |             |
|                                   | GRI 2-22                               | Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible       | 6 - 7  |         |             |
|                                   | GRI 2-23                               | Compromisos y políticas  | 13 - 14 - 15 - 59 - 60 - 67 - 68 - 69 - 70 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 100  |         |             |
|                                   | GRI 2-24                               | Incorporación de los compromisos y políticas                   | 67 - 79 - 80 - 81 - 82   |         |             |
|                                   | GRI 2-25                               | Procesos para remediar los impactos negativos                  | 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 79 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113 |         |             |
|                                   | GRI 2-26                               | Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes | 79 - 80 - 81 - 82 - 92 - 93 - 94 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 100  |         |             |
|                                   | GRI 2-27                               | Cumplimiento de la legislación y las normativas                | 79 - 80 - 86 - 87 - 88   |         |             |
|                                   | GRI 2-28                               | Afiliación a asociaciones                                      | 67 - 68 - 69   |         |             |
|                                   | PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS |  |  |         |             |
|                                   | GRI 2-29                               | Enfoque para la participación de los grupos de interés         | 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 66  |         |             |
| GRI 2-30                          | Convenios de negociación colectiva     | 24 - 25  |  |         |             |
| GRI 3: Temas<br>Materiales        | CONTENIDOS SOBRE LOS TEMAS MATERIALES  |  |  |         |             |
|                                   | GRI 3-1                                | Proceso de determinación de los temas materiales               | 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134                 |         |             |
|                                   | GRI 3-2                                | Lista de temas materiales                                      | 5 - 55 - 56 - 57 - 58  |         |             |
|                                   | GRI 3-3                                | Gestión de los temas materiales                                | 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 79 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113 |         |             |

# GRI Índice GRI

| ÍNDICE                                | ESTÁNDAR GRI               | CONTENIDO  | NÚMEROS DE PÁGINA   | OMISIÓN                              |  |
|---------------------------------------|----------------------------|--|---|--------------------------------------|--|
|                                       |                            |  |   | RAZÓN                                | EXPLICACIÓN  |
| GRI 200:<br>Estándares<br>Económicos  | <b>GESTIÓN ECONÓMICA</b>   |  |   |                                      |  |
|                                       | GRI 201-1                  | Valor económico directo generado y distribuido   | 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134 |                                      |  |
|                                       | GRI 201-2                  | Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático | -   | No aplica                            | No se relaciona con los impactos de la empresa               |
|                                       | GRI 201-3                  | Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación               | -   | No aplica                            | No se relaciona con los impactos de la empresa               |
|                                       | GRI 201-4                  | Asistencia financiera recibida del gobierno  | Puerto Coquimbo no recibe asistencia financiera del Gobierno  |                                      |  |
|                                       | GRI 203-1                  | Inversiones en infraestructura y servicios apoyados                                      | -   | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                       | GRI 203-2                  | Impactos económicos indirectos significativos  | 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113   |                                      |  |
| GRI 300:<br>Estándares<br>Ambientales | <b>CONSUMO DE RECURSOS</b> |  |   |                                      |  |
|                                       | GRI 302-1                  | Consumo energético dentro de la organización   | 89 - 90   |                                      |  |
|                                       | GRI 302-2                  | Consumo energético fuera de la organización  | -   | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                       | GRI 302-3                  | Intensidad energética  | -   | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |

## GRI Índice GRI

| ÍNDICE                             | ESTÁNDAR GRI                     | CONTENIDO   | NÚMEROS DE PÁGINA | OMISIÓN                              |  |
|------------------------------------|----------------------------------|---|-------------------|--------------------------------------|--|
|                                    |                                  |   |                   | RAZÓN                                | EXPLICACIÓN  |
| GRI 300:<br>Estándares Ambientales | GRI 302-4                        | Reducción del consumo energético  | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                    | GRI 302-5                        | Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios  | 89 - 90           |                                      |  |
|                                    | GRI 303-1                        | Interacción con el agua como recurso compartido   | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                    | GRI 303-2                        | Gestión de los impactos relacionados con el vertido de agua   | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                    | GRI 303-3                        | Extracción de agua  | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                    | GRI 303-4                        | Vertido de agua   | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                    | GRI 303-5                        | Consumo de agua   | 89 - 90           |                                      |  |
|                                    | <b>VINCULACIÓN MEDIOAMBIENTE</b> |   |                   |                                      |  |
|                                    | GRI 304-1                        | Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas | 86 - 87 - 88      |                                      |  |

## GRI Índice GRI

| ÍNDICE                             | ESTÁNDAR GRI          | CONTENIDO  | NÚMEROS DE PÁGINA | OMISIÓN                              |  |
|------------------------------------|-----------------------|--|-------------------|--------------------------------------|--|
|                                    |                       |  |                   | RAZÓN                                | EXPLICACIÓN  |
| GRI 300:<br>Estándares Ambientales | GRI 304-2             | Impactos significativos de las actividades, productos y servicios en la biodiversidad  | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                    | GRI 304-3             | Hábitats protegidos o restaurados  | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                    | GRI 304-4             | Especies que aparecen en la Lista Roja de la IUCN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
| GRI 400:<br>Estándares Sociales    | <b>TALENTO HUMANO</b> |  |                   |                                      |  |
|                                    | GRI 401-1             | Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal  | 71 - 72 - 73 - 74 |                                      |  |
|                                    | GRI 401-2             | Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales  | 71 - 72 - 73 - 74 |                                      |  |
|                                    | GRI 401-3             | Permiso parental   | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |
|                                    | GRI 404-1             | Promedio de horas de formación al año por empleado   | 71 - 72 - 73 - 74 |                                      |  |
|                                    | GRI 404-2             | Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición   | 71 - 72 - 73 - 74 |                                      |  |
|                                    | GRI 404-3             | Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional   | 71 - 72 - 73 - 74 |                                      |  |

## GRI Índice GRI

| ÍNDICE                             | ESTÁNDAR GRI  | CONTENIDO   | NÚMEROS DE PÁGINA           | OMISIÓN                              |  |  |
|------------------------------------|---|---|-----------------------------|--------------------------------------|--|--|
|                                    |   |   |                             | RAZÓN                                | EXPLICACIÓN  |  |
| GRI 400:<br>Estándares<br>Sociales | GRI 405-1   | Diversidad de órganos de gobierno y empleados   | 24 - 25 - 71 - 72 - 73 - 74 |                                      |  |  |
|                                    | GRI 405-2   | Ratio entre el salario básico y la remuneración de mujeres y de hombres   | -                           | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |  |
|                                    | <b>SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL</b>                                      |   |                             |                                      |  |  |
|                                    | GRI 403-1   | Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo   | 75 -76 - 77                 |                                      |  |  |
|                                    | GRI 403-2   | Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes   | 75 -76 - 77                 |                                      |  |  |
|                                    | GRI 403-3   | Servicios de salud en el trabajo  | 75 -76 - 77                 |                                      |  |  |
|                                    | GRI 403-4   | Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo   | 75 -76 - 77                 |                                      |  |  |
|                                    | GRI 403-5   | Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo   | -                           | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |  |
|                                    | GRI 403-6   | Promoción de la salud de los trabajadores   | -                           | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |  |
|                                    | GRI 403-7   | Prevención y mitigación de los impactos para la salud y la seguridad en el trabajo directamente vinculados a través de las relaciones comerciales | 75 -76 - 77                 |                                      |  |  |
| GRI 403-8                          | Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo | 75 -76 - 77   |                             |                                      |  |  |

## GRI Índice GRI

| ÍNDICE                          | ESTÁNDAR GRI                  | CONTENIDO   | NÚMEROS DE PÁGINA | OMISIÓN                              |  |
|---------------------------------|-------------------------------|---|-------------------|--------------------------------------|--|
|                                 |                               |   |                   | RAZÓN                                | EXPLICACIÓN  |
| GRI 400:<br>Estándares Sociales | GRI 403-9                     | Lesiones por accidente laboral  | 75 -76 - 77       |                                      |  |
|                                 | GRI 403-10                    | Las dolencias y enfermedades laborales  | 75 -76 - 77       |                                      |  |
|                                 | <b>ÉTICA Y CUMPLIMIENTO</b>   |   |                   |                                      |  |
|                                 | GRI 406-1                     | Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas  | 79 - 80           |                                      |  |
|                                 | GRI 418-1                     | Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente | 79 - 80           |                                      |  |
|                                 | <b>COMUNIDAD Y DESARROLLO</b> |   |                   |                                      |  |
|                                 | GRI 413-1                     | Operaciones con programas de participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y desarrollo         | 83 - 84 - 85      |                                      |  |
|                                 | GRI 413-2                     | Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales             | -                 | Información no disponible/incompleta | No se cuenta con información para responder el requerimiento |



**Nombre**

Empresa Portuaria Coquimbo

**Rut**

61.946.300-5

**Dirección**

Juan Melgarejo N° 676, Coquimbo, Chile

**E-mail**

[contacto@puertocoquimbo.cl](mailto:contacto@puertocoquimbo.cl)

**Creación y Edición de Contenido**

Francisca López Marambio  
Gonzalo Godoy Núñez  
Paula Astudillo Alfaro

**Diseño y Diagramación**

En el Medio / Marketing y Diseño Digital