



**EPAUSTRAL**  
CONECTANDO A MAGALLANES

# Memoria 2025

“Construyendo Infraestructura pública que habilita el desarrollo del extremo austral de Chile”



Enero 2026: Con la recalada del Oosterdam Punta Arenas queda habilitada para recibir cruceros de hasta 300 mts.

► Saludo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones 03

► Carta del Presidente del Directorio 04

## 01

### Inicio del ciclo de Modernización Portuaria 06

- 1.1 Un punto de inflexión para el sistema portuario austral 07
- 1.2 Cambio de escala en infraestructura y gestión 08
- 1.3 Infraestructura pública como plataforma económica regional 09
- 1.4 Un año de hitos para el sistema portuario austral 10
- 1.5 Consolidación institucional y proyección estratégica 11

## 04

### Resultados y Desempeño 32

- 4.1 Desempeño Financiero en Contexto de Cambio de Escala 34
- 4.2 Inversión Ejecutada 34
- 4.3 Desempeño Operacional 35
- 4.4 Desempeño en Sostenibilidad Integrada 37

## 02

### Identidad, Propósito y Contexto 12

- 2.1 Quiénes somos 13
- 2.2 Propósito institucional y rol público 14
- 2.3 Contexto Operativo, Territorial y Creación de Valor 15
- 2.4 Presencia Territorial y Activos Estratégicos 16
- 2.5 Rampas de Conectividad Regional 18
- 2.6 Infraestructura Habilitante Regional 20
- 2.7 Capitales Movilizados 21

## 05

### Sostenibilidad, Personas y Relación con el Entorno 38

- 5.1 Gobernanza y Ética Empresarial 40
- 5.2 Capital Humano y Desarrollo Organizacional 45
- 5.3 Seguridad y Salud Ocupacional 51
- 5.4 Relación con Clientes y Usuarios 52
- 5.5 Relación con el Territorio y la Comunidad 54
- 5.6 Gestión Ambiental y Protección del Entorno 56
- 5.7 Continuidad Operacional y Resiliencia 57
- 5.8 Creación de Valor Integrado 59

## 03

### Ciclo de Transformación 22

- 3.1 Cambio en Escala Institucional 23
- 3.2 Transformación Física 24
- 3.3 Transformación Financiera 29
- 3.4 Transformación Organizacional 30
- 3.5 Impacto Territorial de la Transformación 31

## 06

### Proyección Estratégica 2026–2029 60

- 6.1 Nuestro Portafolio 61
- 6.2 Cartera de Inversiones 62
- 6.3 Lo que el sistema portuario será en 2029 63
- 6.4 Los desafíos del período 64

## 07

### Estados Financieros 65

- Estados Financieros Auditados
- Informe de los Auditores Independientes
- Análisis Razonado
- Declaración de Responsabilidad



## Saludo del Ministro de Transportes y telecomunicaciones

### Estimada comunidad portuaria de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena,

Es un agrado dirigirme a ustedes para presentar el Reporte Anual 2025 de la Empresa Portuaria Austral, que recoge el trabajo realizado durante este año para el desarrollo del sistema portuario del extremo sur de Chile, su conectividad y proyección de Chile hacia la Antártica.

La Empresa Portuaria Austral ha consolidado un rol estratégico al servicio de la región, a través de los servicios prestados en sus terminales de Punta Arenas y Puerto Natales, y la administración de rampas de conectividad desde Puerto Edén hasta Puerto Williams. De esta forma, las infraestructuras portuarias de uso público administradas por la empresa constituyen una red articuladora de la economía, productividad y realidad social de esta región marcada por el mar, la dispersión geográfica y las condiciones extremas, generando mejores condiciones para el desarrollo económico y la habilitación de nuevas oportunidades de crecimiento.

Es así como Punta Arenas ha vuelto a ser, un año más, la capital del turismo de cruceros, con servicios que irán mejorando en

las próximas temporadas gracias a las inversiones ya realizadas y en programación para la mejor atención de estas naves y de sus pasajeros en el muelle Prat. Asimismo, los servicios de la empresa en las instalaciones portuarias de Puerto Williams han permitido consolidar el papel que la ciudad más austral del mundo va ganando, año tras año, como puerta de entrada hacia la Antártica, en condiciones más competitivas y eficientes.

En este marco, la región de Magallanes y su sistema portuario se posicionan como nodo estratégico para la proyección internacional de Chile, especialmente considerando la relevancia de la logística para su desarrollo económico actual y futura. Así, las inversiones lideradas por la Empresa Portuaria para la mejora y ampliación de sus infraestructuras en los muelles Arturo Prat y José Mardones de Punta Arenas permitirán fortalecer la competitividad de sus servicios, dotando al sistema de las capacidades que las naves de carga, los cruceros turísticos, las naves científicas antárticas y los buques pesqueros requieren para su atención, y generando condiciones ciertas para la inversión privada actual y futura, asegurando servicios oportunos, eficientes y de uso público. Superar las restricciones existentes constituye un desafío importante;

sin embargo, el despliegue de la cartera de inversiones en curso, que supera con creces lo realizado en décadas anteriores, permitirá desplegar el potencial económico de la región, generar nuevas oportunidades de negocio, reforzar la conexión Chile-Chile por vía marítima y reforzar la presencia nacional en el territorio antártico.

En este sentido, desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones continuaremos promoviendo el desarrollo portuario de la región, de manera de contribuir a materializar estas oportunidades.

Finalmente, quiero destacar el compromiso de la Empresa Portuaria Austral, de sus trabajadores, colaboradores y de toda la comunidad portuaria, quienes contribuyen día a día a fortalecer el desarrollo de la región y de nuestro país, consolidando una red logística clave para el futuro de la economía nacional.

**Louis de Grange Concha**  
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones



Louis de Grange Concha

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

## Carta del Presidente del directorio

Al asumir sus funciones en mayo de 2022, este Directorio decidió impulsar un plan de inversiones de infraestructura, avanzar en la eficiencia de su gestión e iniciar un proceso de readecuación institucional. Para ello consideró, como una definición principal, que la Región de Magallanes y la Antártica Chilena debe contar con infraestructura habilitante con estándares comunes de la industria, facilitadora de proyectos en ciernes, con una clara orientación logística hacia la industria naviera, los demandantes de sus servicios, actuales y potenciales, y el desarrollo regional. Esta estrategia considera como ejes centrales la vinculación de Chile con la Antártica, el desarrollo de la industria de cruceros, la conectividad intra e interregional y la importancia de la logística en el desarrollo portuario regional.

Esta estrategia se orienta a evitar que la Empresa sea una traba para el desarrollo de proyectos energéticos emergentes; a la captura de nuevos servicios en el sector pesquero, en particular los existentes en la industria del krill y en las demandas que actualmente operan fuera del país; al desarrollo de soluciones logísticas para el sector acuícola; al aprovechamiento de brechas en la calidad de los servicios portuarios a los cruceros antárticos, y a la captación de su

demanda actual y proyectada; al aseguramiento de la atención de naves científicas que operan en la Antártica; al fortalecimiento de la confiabilidad de los servicios portuarios y de la atención de pasajeros en la industria de cruceros; a la consolidación de la condición de Homeport de la región; al logro de estándares comunes de la industria portuaria; al avance hacia un sistema bimodal nave-camión bajo una moderna concepción logística; a la integración de nuevas tecnologías, métodos de control y fiscalización en el cabotaje intra e interregional y al cumplimiento de los crecientes requerimientos de sustentabilidad del sistema.

En el diseño del plan de inversiones se debió incluir la conclusión de la segunda etapa de mejoramiento del **Muelle Arturo Prat**, detenido debido al abandono de las obras por parte de la empresa Constructora Bética, situación que dio a lugar a un juicio arbitral con resultado favorable para la empresa. Esta obra fue retomada y concluida. Con ello, barcos de hasta 300 m. de eslora podrán atracar a muelle y cerca del 50% de los cruceristas podrán hacerlo sin tener que utilizar embarcaciones auxiliares (tenders). Con este proyecto, financiado con recursos propios, se alcanzaron todos los objetivos propuestos, con un impacto muy positivo

en la industria y en la ciudadanía. Se incluyó también la ejecución de la tercera etapa, la que permitirá atender naves de hasta 317 metros de eslora y mejorar la atención de los cruceros y naves en general. El diseño de ingeniería de detalle se encuentra terminado y se están ejecutando los trámites administrativos para el futuro proceso de licitación, proyectado para fines de año o a comienzo del próximo. Su financiamiento está incorporado en un inédito Convenio de Programación suscrito con el Gobierno Regional (GORE) de Magallanes.

A esto se suma el nuevo Terminal de Pasajeros, el que permitirá mejorar la atención del crucerista, las fiscalizaciones, la provisión de mejores espacios para la actividad de pequeños empresarios regionales, potenciará el rol del **Muelle Arturo Prat** como *Homeport* y será un aporte para la comunidad como un nuevo polo cultural y de conexión ciudadana. La licitación de su diseño y construcción se prevé para el primer semestre de este año. Su financiamiento proviene del Convenio de Programación con el Gobierno Regional.

En el **Terminal José Santos Mardones** se consideraron dos proyectos. Desde enero de 2025 se encuentra en ejecución el reforzamiento de la losa del sitio actual, obra que



**Gabriel Alejandro Aldoney Vargas**  
Presidente EPAUSTRAL

concluirá en el tercer trimestre de este año y que permitirá la operación de grúas móviles. Su ejecución se realiza sin interrumpir sus operaciones. Su financiamiento corresponde a recursos propios y del Gobierno Regional.

Asimismo, se encuentra en desarrollo la extensión del muelle en 200 metros, junto con la futura habilitación de más de 10 hectáreas adicionales para almacenamiento y un nuevo acceso desde la Avenida Costanera del Estrecho. Por el momento se encuentra en formación un registro de proveedores y ultimando los últimos trámites para cerrar un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con miras a iniciar obras este año.

Estas iniciativas constituyen un avance inédito para el terminal portuario en sus tres décadas en operación, colocándolo en condiciones para atender naves mediante grúas móviles (hoy solo es posible operar naves con grúas de las propias naves). Además, podrán recalar dos naves de 230 metros simultáneamente o una de 360 metros, generando condiciones para mejorar sustantivamente las operaciones de todo tipo de carga.

Respecto al **Terminal Puerto Natales**, junto a la Dirección de Obras Portuarias (DOP), se está concluyendo un estudio destinado a

separar la actividad portuaria. El muelle se concentrará en la atención de cruceros y naves menores, mientras que el de transbordadores será relocalizado, liberándose un área con alto valor urbano donde se podría desarrollar un proyecto turístico-portuario. En la nueva localización se instalará una zona logística destinada a actividades industriales y para facilitar la presencia de los servicios públicos en el control de las cargas de cabotaje.

Para financiar este plan de inversiones se ha recurrido a recursos propios; a los aportes del Gobierno Regional y su Consejo Regional, a través de un Convenio de Programación aprobado transversalmente y a un crédito otorgado por BID Invest. Además, se está próximo a concluir la tramitación de un crédito BID Público, donde ya se cuenta con garantía estatal. Este financiamiento se ha logrado gracias a la seriedad con que se ha trabajado en su diseño e implementación, aplicando estrictos criterios de evaluación, propios y como los que exige el propio banco, seleccionado por medio de una licitación privada donde participaron la banca privada y multilateral.

En el ámbito de la administración interna, se optimizaron procesos de Gestión de Personas y de Operaciones, que estaban en uso

desde hace décadas. Se implementó el sistema de control aduanero de acuerdo con las nuevas normas, se habilitaron nuevas dependencias para el SAG y, en ciberseguridad, se obtuvo la certificación ISO 27001. En el ámbito de la eficiencia energética se logró la certificación ISO 50001 y, en prevención de riesgos, el reconocimiento del IST a nivel nacional y regional.

Durante este periodo se concretó junto con la Armada de Chile, la DOP y el GORE la ampliación del Muelle Guardián Brito en Puerto Williams. Ello ha permitido afianzar su condición de *Homeport* hacia la Antártica. La naviera Silversea y DAP (línea aérea regional) han mantenido servicios de alto nivel turístico, abriendo un camino de gran importancia para el país y la Región. Que se refleja con la actual construcción de un hotel 5 estrellas en Puerto Williams.

Para este Directorio, se debe cambiar la manera de cómo hasta ahora se ha visto al sistema portuario austral, considerándolo más bien como una macrozona conformada por las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes. Para este fin se formó la Asociación de Puertos Australes, con la participación de sus tres empresas portuarias estatales. Se realizaron encuentros con autoridades regio-

nales y reuniones conjuntas entre los puertos compartiendo experiencias y diseñando soluciones relacionadas con la industria de cruceros, el área de procesos, ciberseguridad, prevención del delito y la seguridad pública.

Como Directorio, con la experiencia acumulada en estos cuatro años, reiteramos la absoluta necesidad que tiene la región de contar con una infraestructura portuaria que permita aprovechar su enorme potencialidad. Su condición de paso bioceánico y puerta natural hacia la Antártica, han forjado una identidad vinculada al mar. Desde Puerto Edén hasta Puerto Williams, el sistema portuario constituye una columna vertebral, sosteniendo la vida social, productiva, logística y científica del territorio. Pero, también se requiere de una gestión público/privada orientada a la búsqueda de nuevas oportunidades como, por ejemplo, promover nuevos destinos y atractivos turísticos; mejorar los servicios turísticos; optimizar los costos marítimos portuarios, implementar una gestión basada en conceptos logísticos; desarrollar sistemas de provisión de energía eléctrica y de e-combustible a los buques, entre otros desafíos.

Lo logrado en este periodo ha sido posible por el aporte de cada uno de los trabajado-

res de la Empresa Portuaria Austral, a quienes agradecemos muy sinceramente; de las autoridades regionales y municipales, de quienes recibimos siempre una muy buena comprensión y disposición; a la prensa, que con sus informaciones y comentarios nos permitieron orientar nuestro trabajo; a nuestros usuarios y proveedores y a todos quienes nos han acompañado en estos cuatro años.

Al próximo Directorio le corresponderá continuar profundizando el desarrollo portuario por el bien de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, y de nuestro país. Les deseamos que tengan mucho éxito.

**Gabriel Alejandro Aldoney Vargas**  
Presidente Epaustral



**EPAUSTRAL**  
CONECTANDO A MAGALLANES

01

## Inicio del ciclo de Modernización Portuaria



Operaciones simultáneas en Mardones: reforzamiento de losa del muelle y descarga de componentes de aerogeneradores.



Terminal José de los Santos Mardones -  
Punta Arenas "Operación de descarga de  
Aerogeneradores"

## 1.1 Un punto de inflexión para el sistema portuario austral

El año 2025 marca un punto de inflexión en la historia de la Empresa Portuaria Austral y en el desarrollo del sistema portuario de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

Este período no corresponde únicamente a un nuevo ciclo de gestión, sino al inicio de una etapa de expansión estructural orientada a cerrar brechas históricas de infraestructura y a habilitar nuevas oportunidades productivas, logísticas y estratégicas para el país. Este cambio se expresa en el inicio efectivo de obras físicas, resultado de un proceso previo de planificación y estructuración que permite transitar desde la formulación de proyectos hacia una fase de ejecución concreta.

En un territorio de características extremas, donde la conectividad marítima no tiene alternativas equivalentes, la infraestructura portuaria pública cumple un rol esencial como plataforma habilitante del desarrollo regional. Su capacidad y oportunidad inciden directamente en el desarrollo de sectores como el turismo antártico, la logística, la acuicultura y las nuevas industrias energéticas.

Magallanes ha sido históricamente un territorio de exploración y proyección internacional. Su condición de paso bioceánico y puerta de entrada a la Antártica configura una posición estratégica cuyo aprovechamiento depende de infraestructura adecuada a las exigencias actuales y futuras.

En este contexto, el desafío ya no es solo sostener la operación del sistema, sino anticipar el desarrollo, ampliando capacidades antes de que la demanda se materialice plenamente. Este enfoque marca un cambio de escala en la gestión portuaria regional

## 1.2 Cambio de escala en infraestructura y gestión

El ciclo de modernización portuaria se expresa en tres dimensiones principales:



El año 2025 marca la materialización del ciclo de modernización portuaria, consolidando un cambio estructural en el desarrollo del sistema portuario regional.



Terminal José de los Santos Mardones - Punta Arenas "Operación de descarga de Aerogeneradores"

## 1.3 Infraestructura pública como plataforma económica regional



Terminal José de los Santos Mardones -  
Punta Arenas

La infraestructura portuaria administrada por la Empresa Portuaria Austral constituye un elemento esencial para el desarrollo económico de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, en un territorio donde la conectividad marítima no tiene alternativas equivalentes.

Su desarrollo cumple un rol habilitante, en la medida que permite la operación y expansión de actividades estratégicas para la región, tales como el turismo internacional asociado a cruceros, la logística antártica, el transporte de carga general y la conectividad marítima entre localidades del territorio austral.

Durante el período reciente, el sistema portuario regional ha demostrado su capacidad para responder a operaciones logísticas de creciente complejidad, incluyendo operaciones inéditas en la región asociadas al traslado de componentes industriales de gran escala, como aerogeneradores destinados a proyectos energéticos en Tierra del Fuego. Estas operaciones, ejecutadas en paralelo a obras de reforzamiento de infraestructura, reflejan la capacidad del sistema para mantener continuidad operacional en contextos de alta exigencia logística.

En este contexto, el desarrollo de infraestructura portuaria no solo responde a requerimientos operacionales actuales, sino que permite reducir brechas estructurales y generar las condiciones necesarias para la materialización de nuevas actividades productivas en la región.

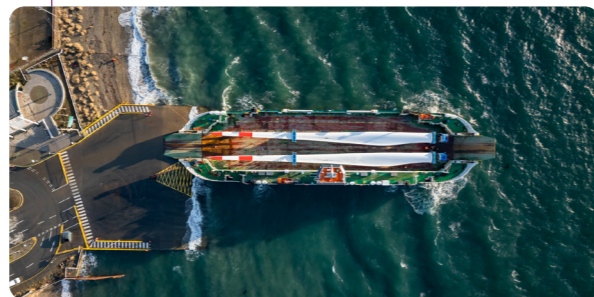
Finalmente, el rol fundamental de esta infraestructura Pública radica en mantener niveles óptimos de competencia y asegurar la prestación continua de servicios esenciales.

## 1.4 Un año de hitos para el sistema portuario austral

El año 2025 estuvo marcado por hitos que evidencian el paso desde la planificación a la ejecución de infraestructura y el fortalecimiento del rol del sistema portuario en el desarrollo del territorio.



Ejecución de operaciones de alta complejidad para el traslado de aerogeneradores, evidenciando la capacidad del sistema para atender cargas sobredimensionadas y nuevas demandas logísticas.



Finalización de la segunda etapa de ampliación del terminal Arturo Prat, permitiendo la atención de naves de mayor tamaño y mejorando los estándares operacionales del sistema de cruceros.



Articulación con actores nacionales e internacionales del sector portuario y logístico, consolidando el rol estratégico de la empresa en el desarrollo del sistema portuario austral.

Desarrollo de actividades abiertas e iniciativas de integración territorial, fortaleciendo el vínculo entre el sistema portuario y la comunidad.





## 1.5 Consolidación institucional y proyección estratégica

El ciclo de transformación portuaria impulsado por la Empresa Portuaria Austral responde a una estrategia de mediano y largo plazo orientada a consolidar el sistema portuario regional como una plataforma logística estratégica para el desarrollo de Magallanes y su proyección hacia la Antártica.

Durante el período 2022–2025 la empresa ha avanzado en el fortalecimiento de su estructura institucional, la consolidación de su cartera estratégica de inversiones y la búsqueda de mecanismos de financiamiento que permitan sostener el desarrollo de infraestructura pública portuaria acorde a las necesidades futuras del territorio.

Este proceso implica desafíos relevantes en materia de gestión institucional, sostenibilidad financiera y coordinación interinstitucional, particularmente en un contexto de inversiones de gran escala que requieren nuevas capacidades de planificación, ejecución y control.

En este marco, el sistema portuario austral se proyecta como un componente clave para el desarrollo de nuevas oportunidades productivas, incluyendo el crecimiento del turismo internacional, la consolidación de la logística antártica y el desarrollo de industrias emergentes que demandarán infraestructura portuaria especializada.



Terminal José de los Santos Mardones -  
Punta Arenas



**EPAUSTRAL**  
CONECTANDO A MAGALLANES

02

## Identidad, Propósito y Contexto



Terminal Guardián Brito - Puerto Williams -  
Operación Descarga de Módulos

## 2.1 Quiénes somos

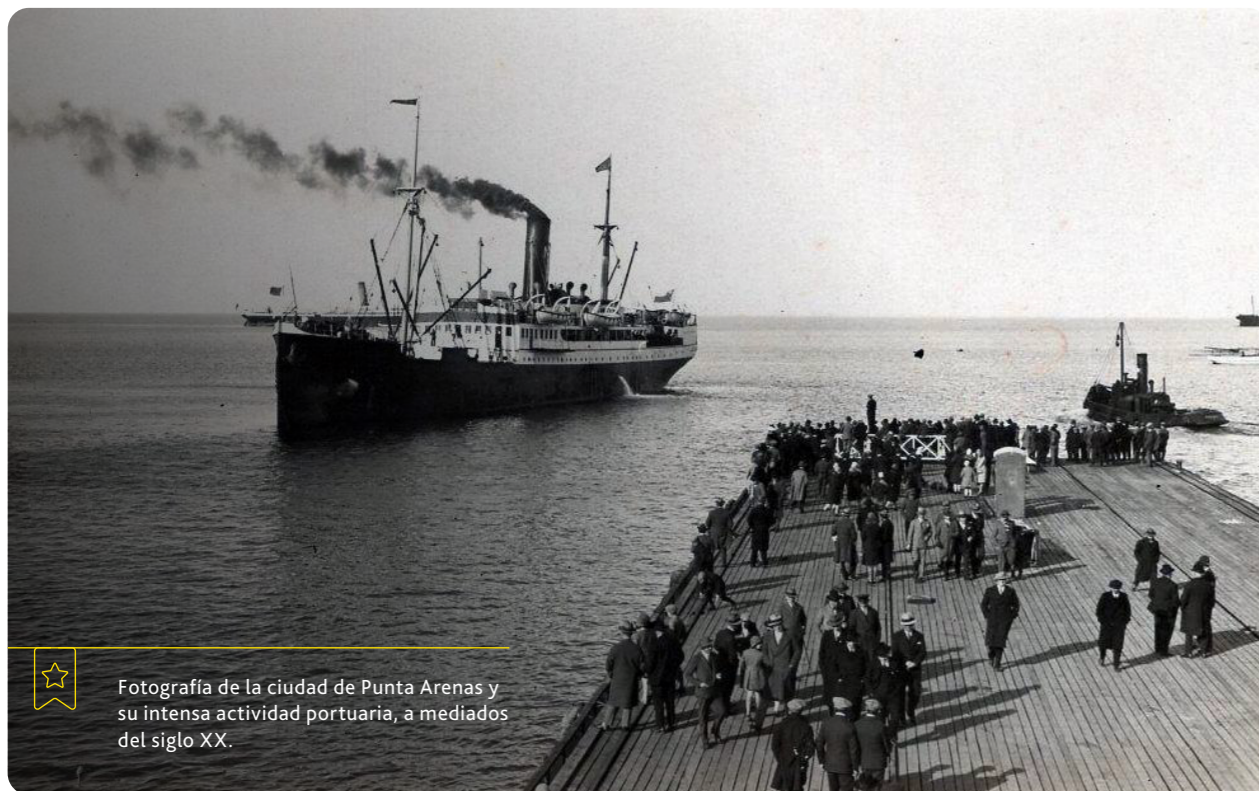
La Empresa Portuaria Austral (EPAUSTRAL) es una empresa pública del Estado de Chile, creada en 1998 al alero de la Ley N°19.542 y sucesora de EMPORCHI, cuyo mandato es administrar, desarrollar y coordinar el sistema portuario estatal de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

La operación de EPAUSTRAL se desarrolla en un territorio de características geográficas, climáticas y logísticas únicas a nivel nacional, marcado

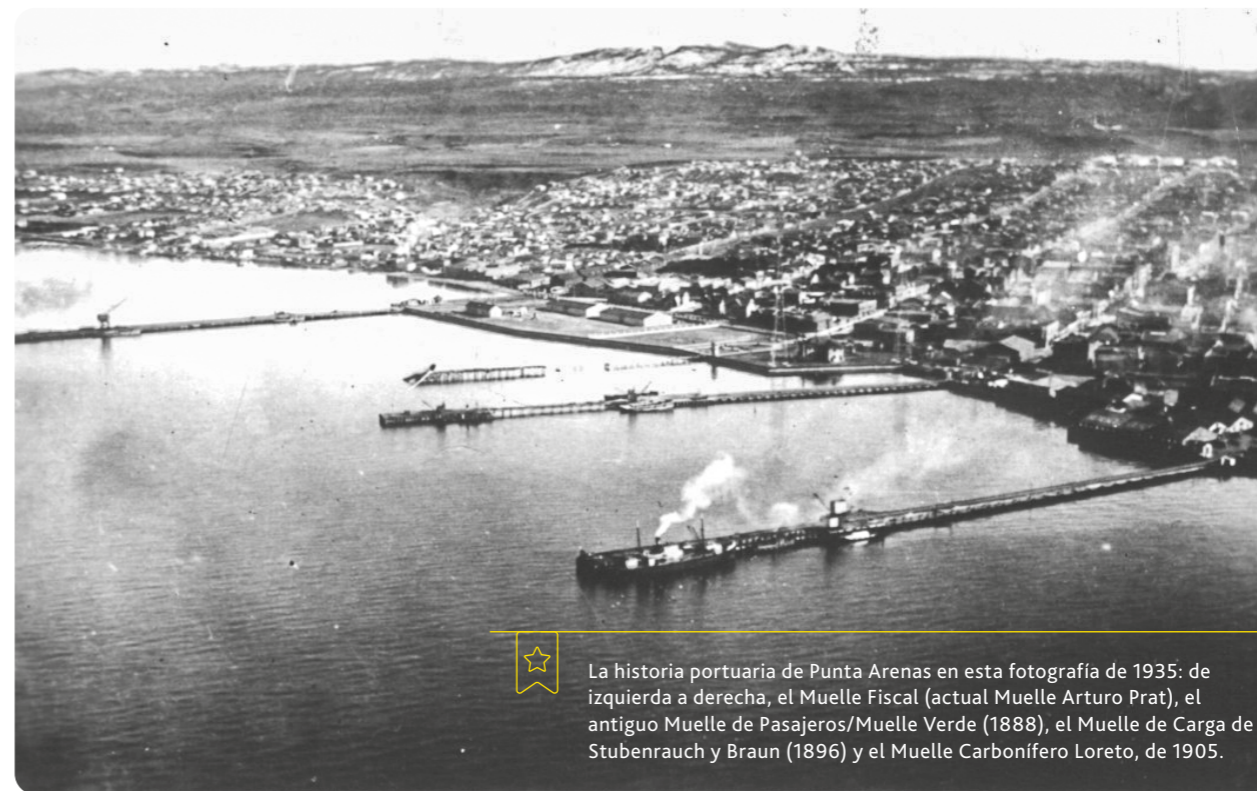
por grandes distancias, condiciones meteorológicas extremas y una alta dependencia del transporte marítimo para el abastecimiento y la conectividad. En este contexto, la empresa cumple un rol estratégico para la continuidad de las actividades económicas, sociales y científicas de la región.

EPAUSTRAL actúa como articulador del sistema portuario regional, coordinando su gestión con autoridades nacionales y regionales, concesio-

narios portuarios, operadores logísticos, trabajadores y comunidades locales. Esta articulación permite sostener un sistema portuario integrado, clave para la conectividad, el desarrollo productivo y la proyección del territorio austral.



Fotografía de la ciudad de Punta Arenas y su intensa actividad portuaria, a mediados del siglo XX.



La historia portuaria de Punta Arenas en esta fotografía de 1935: de izquierda a derecha, el Muelle Fiscal (actual Muelle Arturo Prat), el antiguo Muelle de Pasajeros/Muelle Verde (1888), el Muelle de Carga de Stubenrauch y Braun (1896) y el Muelle Carbonífero Loreto, de 1905.



## 2.2 Propósito institucional y rol público

La Empresa Portuaria Austral es una empresa autónoma del Estado de Chile, creada en 1998 en virtud de la Ley N° 19.542, cuyo objeto consiste en administrar, explotar, desarrollar y conservar los recintos portuarios de uso público en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

En el marco de este mandato legal, sus obligaciones son de carácter público y se orientan a promover la competencia al interior de los puertos, procurar un trato no discriminatorio a los usuarios, velar por que no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión portuaria, y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad. Asimismo, los servicios que preste no podrán afectar la libre competencia ni el derecho de libre elección de los usuarios.

Sobre esta base institucional, el propósito de EPAUSTRAL es habilitar infraestructura y servicios portuarios públicos que permitan el desarrollo sostenible de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, asegurando continuidad operacional, eficiencia logística, competencia, prestación de servicios y tarifas justas y competitivas, generando valor para el territorio y sus habitantes.

Este propósito se expresa en un doble rol complementario. Por una parte, un rol económico-productivo, orientado a facilitar el comercio exterior, el abastecimiento regional, la conectividad marítima y la competitividad logística. Por otra, un rol público y territorial, enfocado en contribuir a la cohesión social, la seguridad, la resiliencia territorial y el desarrollo de largo plazo de la región.



Actividad Cena por el Día del Trabajador.



### Misión

Explotar, desarrollar y administrar la infraestructura portuaria de la Región de Magallanes en forma eficiente, segura y sustentable, ya sea mediante inversión propia, aporte estatal, concesiones y/o asociatividad, de modo tal de facilitar los negocios de nuestros clientes, la integración regional y mejorar continuamente la rentabilidad de la empresa.



### Visión

Ser el mejor, más importante y competitivo sistema portuario de la zona austral sudamericana, comprometido con el desarrollo económico de la empresa y su capital humano, facilitando la logística de la Región de Magallanes y Antártica Chilena y generando valor compartido con la comunidad toda.



### Valores

La honestidad como sustrato valórico fundamental de sus directivos, ejecutivos y trabajadores, así como la integridad de su actuación empresarial, que permite garantizar la responsabilidad de la gestión y la obtención, como consecuencia, de la confianza de los usuarios y comunidad en general.

## 2.3 Contexto Operativo, Territorial y Creación de Valor

EPAUSTRAL adopta un enfoque de gestión integrada, orientado a explicar de manera coherente cómo la empresa crea valor en el corto, mediano y largo plazo. Este enfoque considera de forma conjunta los resultados financieros, el desempeño operativo y los impactos sociales, ambientales y de gobernanza asociados a su actividad.

La creación de valor de la empresa se sustenta en la interacción de distintos capitales, entre los que destacan el capital financiero y de infraestructura, el capital humano y organizacional, el capital social y relacional con el territorio, y el capital ambiental asociado al entorno donde se desarrolla la operación portuaria.

EPAUSTRAL cumple una función estratégica en cuatro ejes de proyección nacional e internacional:

**Proyección hacia la Antártica:** Chile tiene la oportunidad de consolidar su liderazgo en el continente blanco. Para ello, resulta imprescindible fortalecer la infraestructura y la logística portuaria, abriendo nuevas rutas de navegación y ofreciendo servicios de clase mundial para la investigación científica y el turismo.

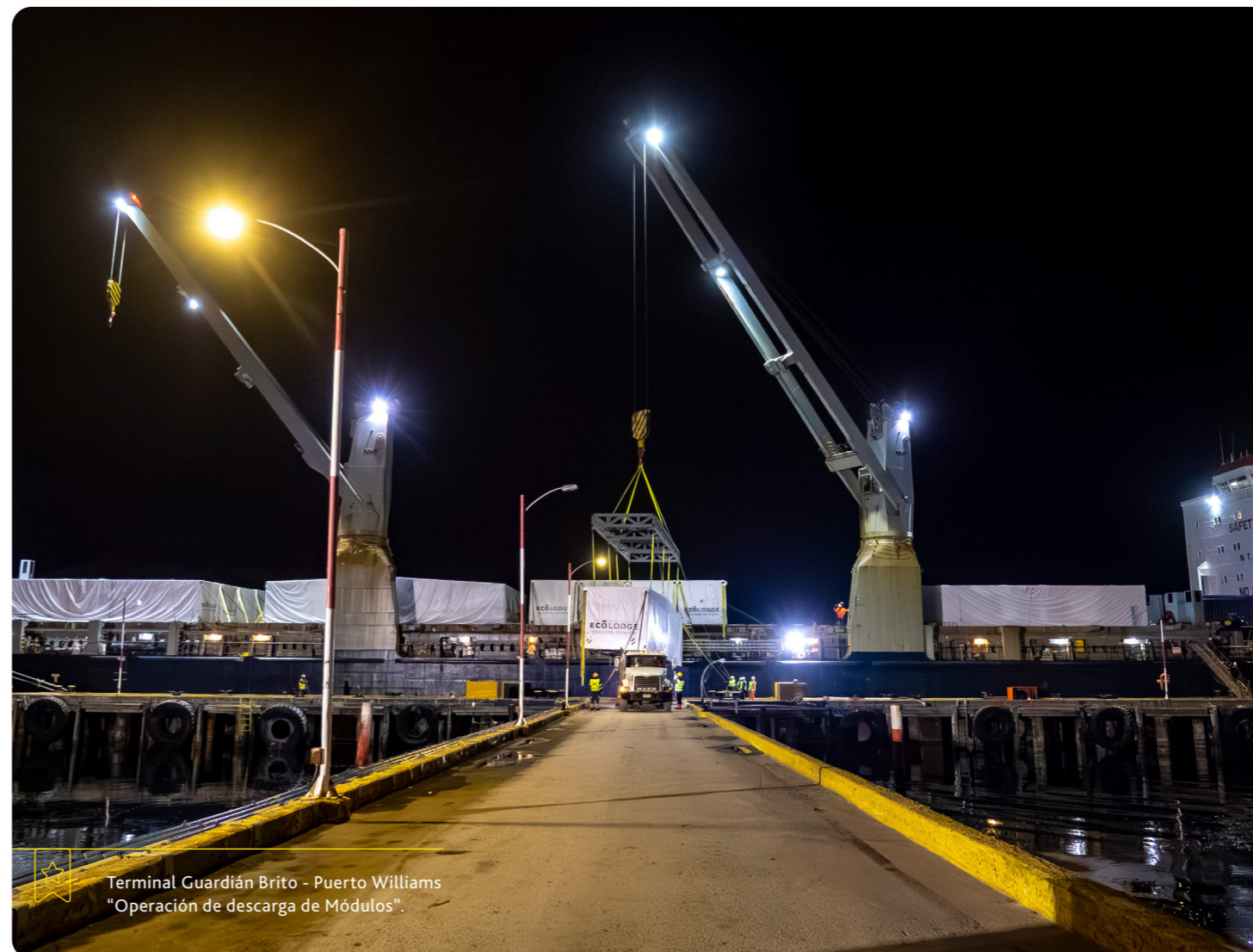
**Turismo de cruceros:** La industria de cruceros es una oportunidad inmediata para Magallanes. Sin embargo, el déficit de infraestructura

limita el pleno aprovechamiento de este sector en crecimiento. Invertir en capacidad portuaria permitirá aumentar la recepción de cruceristas, dinamizando la economía regional.

**Conectividad inter e intrarregional:** Las rampas administradas por EPAUSTRAL son esenciales para la movilidad de personas y carga, asegurando la integración territorial en una región geográficamente fragmentada.

**Vocación productiva e infraestructura habilitante:** El Muelle Mardones, único terminal habilitado para carga general en la región, requiere una ampliación estratégica. Esta infraestructura no solo es vital para la operación actual, sino también para habilitar la instalación de nuevas industrias, como la del Hidrógeno Verde (H2V), donde Magallanes posee ventajas competitivas únicas.

El Estrecho de Magallanes no es solo una ruta de navegación: es una de las vías marítimas estratégicas del hemisferio sur. Una infraestructura portuaria moderna no solo fortalece la conectividad nacional, también abre opciones logísticas hacia la costa este de América Latina, establece vínculos con el hemisferio sur y con África, y posiciona a Chile como nodo de una red marítima que adquiere relevancia creciente en escenarios de redistribución del comercio global.



Terminal Guardián Brito - Puerto Williams  
"Operación de descarga de Módulos".

## 2.4 Presencia Territorial y Activos Estratégicos

La infraestructura administrada por EPAUSTRAL se distribuye en distintos puntos estratégicos de la región, articulando un sistema portuario que combina terminales multipropósito y rampas de conectividad.



Muelle Prat - Punta Arenas Terminal multipropósito orientado a cruceros, pesca y operaciones científicas, actual base de operaciones del buque Almirante Viel de la Armada de Chile

### Terminal Arturo Prat – Punta Arenas

Ubicado a pasos del centro de la ciudad de Punta Arenas, constituye un eje clave para la actividad turística, logística y la proyección internacional de la región. Atiende principalmente cruceros internacionales y nacionales, naves de pesca, buques científicos y de la Armada, apoyado por una infraestructura que incluye seis sitios de atraque, un muelle de 370 metros de largo (incluyendo puente de acceso y cabezo), tres dolphins y un poste de amarre, además de una sala de pasajeros de 1.000 m<sup>2</sup> equipada para atención turística y control de seguridad. El terminal dispone de un calado operacional autorizado de 9 metros.

Gracias a las obras de mejora finalizadas en diciembre de 2025 Puede recibir cruceros de hasta 300 metros de eslora, con prioridad de asignación respecto de otras embarcaciones. Además, dispone de plataformas para desembarco de pasajeros vía tenders y servicios como suministro eléctrico para contenedores Reefer y suministro de agua.

### Terminal José de los Santos Mardones – Punta Arenas

Ubicado en Bahía Catalina, a 5 km del centro de Punta Arenas, concentra principalmente operaciones de carga y servicios portuarios a naves portacontenedores y Buques cargueros. Este terminal cumple un rol estratégico en la logística regional y en la atención de proyectos industriales y productivos.

Este recinto cuenta con tres sitios de atraque, un muelle de 150 mts de largo, con un calado autorizado de 14 mts y una explanada pavimentada de más de 35.000 Metros cuadrados para la prestación de servicios de acopio.

### Terminal Puerto Natales

Ubicado a pasos del centro de la ciudad de Puerto Natales, opera como terminal de transbordadores y constituye un nodo clave para la conectividad de la región. Dispone de cuatro sitios de atraque, incluyendo uno especializado para naves Roll on – Roll off, y cuenta con un calado operacional de 6,6 metros, lo que permite la atención segura y eficiente de las embarcaciones. Su actividad se centra en la transferencia de vehículos, servicios de muelle y el fortalecimiento de la integración territorial de la Provincia de Última Esperanza.

### Muelle Guardián Brito – Puerto Williams (Bajo Convenio)

Ubicado en la bahía de Puerto Williams, en la comuna de Cabo de Hornos, el Muelle Guardián Brito es una infraestructura propiedad de la Armada de Chile, cuya operación se realiza mediante convenio suscrito con EPAUSTRAL.

Con un calado máximo de hasta 6 metros y una extensión capaz de recibir naves de hasta 165 mts. Esta instalación ha jugado un rol fundamental en la atención de cruceros durante la temporada turística y en la operación de naves de la Armada.

Además, ha prestado servicios para diversos proyectos de infraestructura turística, claves para el desarrollo de la zona.

Su ubicación estratégica, cercana al centro urbano de Puerto Williams, lo convierte en un activo clave para la conectividad y desarrollo del extremo austral.



## 2.5 Rampas de Conectividad Regional

Las rampas, administradas por EPAUSTRAL bajo convenio con la Dirección de Obras Portuarias, constituyen un componente estructural del sistema logístico regional, permitiendo la conexión de zonas aisladas, el desarrollo del cabotaje y el abastecimiento territorial.

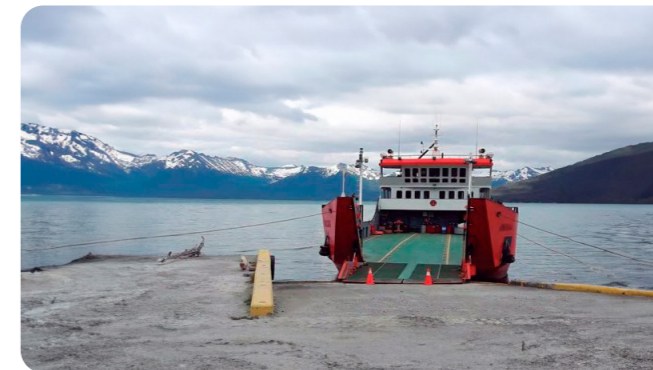
Su función en estos casi diez años de administración trasciende lo portuario, siendo pilares de integración social, apoyo a industrias locales y soporte a proyectos estratégicos.



Rampa Puerto Natales.



Rampa Daroch.



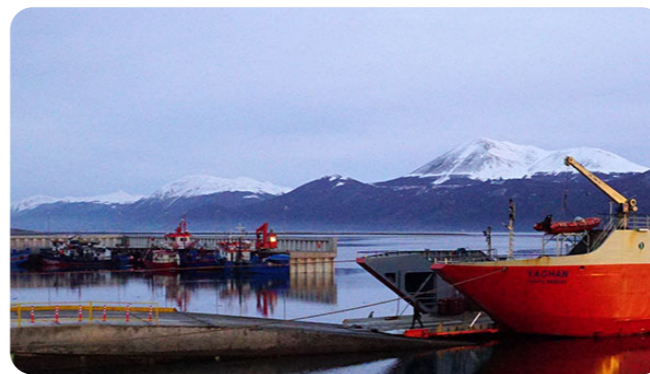
Rampa Yendegaia.



Rampa Tres Puentes.



Rampa Bahía Chilota.



Rampa Puerto Williams.



Rampa Puerto Eden.

### Tres Puentes – Punta Arenas

Infraestructura destinada a conectividad entre Punta Arenas, Porvenir y Cabo de Hornos. Incluye rampa de hormigón para atraque simultáneo de dos naves, terminal de pasajeros, explanada, accesos e iluminación.

### Bahía Chilota – Porvenir

Conecta Porvenir con Punta Arenas y presta servicios a la industria acuícola. Cuenta con rampa de hormigón, terminal de pasajeros y explanada.

### Yendegaia – Puerto Williams

Infraestructura clave para conectividad y apoyo logístico a la construcción del camino Vicuña–Yendegaia. Incluye rampa de hormigón armado y acceso terrestre.

### Williams – Puerto Williams

Facilita la conexión marítima entre Punta Arenas y Puerto Williams, incluyendo desembarco de turistas provenientes de cruceros y ofreciendo diversos servicios industriales.

### Daroch – Puerto Natales

Puerta de entrada a nueva ruta de conectividad austral y apoyo a la industria acuícola y turística. Incluye rampa de hormigón, refugio y sistema fotovoltaico.

### Costanera – Puerto Natales

Conecta Puerto Natales con Puerto Edén, Caleta Tortel y Caleta Yungay, siendo ruta clave entre la Carretera Austral y Magallanes. Dispone de infraestructura reforzada y refugio para pasajeros.

### Puerto Edén

Infraestructura estratégica para abastecimiento de localidad en zona de rezago. Permite desembarco de cruceros y operación de ferry. Construida sobre pilotes de acero con superestructura de madera.



## 2.6 Infraestructura Habilitante Regional

La infraestructura administrada por EPAUSTRAL no debe entenderse únicamente como un conjunto de instalaciones físicas, sino como una plataforma habilitante para el desarrollo económico y territorial del extremo austral.

Los terminales multipropósito de Punta Arenas y Puerto Natales, junto con el Muelle Guardián Brito en Puerto Williams bajo esquema de convenio, configuran una red de activos estratégicos que permiten:



Terminal José de los Santos Mardones - Punta Arenas.



**Nuestro sistema portuario Público es el que recibe la mayor cantidad de recaladas a nivel nacional, con un 44% del total de viajes de cruceros en la Temporada 24-25, destacando la consolidación de Puerto Williams como Home Port de Travesías antárticas.**

Esta infraestructura cumple una función estructural en un territorio donde la conectividad terrestre es limitada y las condiciones climáticas imponen mayores exigencias operativas. En este contexto, la gestión eficiente de los activos portuarios se convierte en un factor determinante de competitividad regional.

El carácter habilitante de estos activos se expresa también en su capacidad de adaptarse a nuevas demandas, incorporando mejoras operativas, ampliaciones de capacidad y modernización tecnológica, permitiendo preparar al sistema portuario para escenarios de crecimiento y mayor complejidad logística.

Así, la infraestructura pública portuaria administrada por EPAUSTRAL actúa como un multiplicador económico: no solo soporta actividad existente, sino que crea condiciones para nuevas oportunidades de inversión y desarrollo territorial.

## 2.7 Capitales Movilizados

El modelo de negocio de EPAUSTRAL articula distintos capitales cuya interacción permite habilitar infraestructura pública estratégica y generar valor económico, social y territorial para la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.



### A) Capital físico

Infraestructura portuaria multipropósito, muelles, rampas de conectividad, explanadas, equipamiento y activos críticos que sostienen la operación logística regional.



### b) Capital financiero

Generación de EBITDA, acceso a financiamiento estructural de largo plazo y uso responsable del apalancamiento para la expansión y modernización de activos.



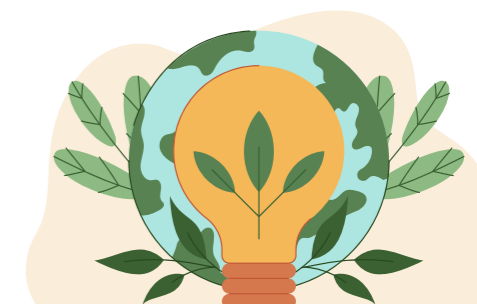
### c) Capital humano

Equipos profesionales especializados, fortalecimiento continuo de capacidades internas y una cultura organizacional orientada a la seguridad, eficiencia y excelencia operacional.



### d) Capital social y relacional

Alianzas con el Gobierno Regional, coordinación con organismos sectoriales, participación activa en la Asociación de Puertos Australes y vinculación permanente con comunidades, clientes y actores estratégicos.



### d) Capital ambiental

Avances en eficiencia energética, evaluación de alternativas de suministro energético y fortalecimiento de estándares de sostenibilidad en la operación portuaria.

La creación de valor se produce en la interacción de estos capitales, permitiendo a la empresa habilitar el desarrollo de actividades económicas y sostener la continuidad operativa del territorio.



**EPAUSTRAL**  
CONECTANDO A MAGALLANES

03

## Ciclo de Transformación



El crucero Viking Jupiter en el Terminal Arturo Prat, mirando hacia la plataforma jack-up que culminaría la extensión del histórico muelle.



Trabajos Estructura jacket Dolphin Nro. 3 - Terminal Arturo Prat - Punta Arenas.

## 3.1 Cambio en escala Institucional

El período 2024–2025 representa el mayor crecimiento patrimonial en la historia de la empresa, marcando la transición desde una etapa centrada principalmente en mantención y administración de activos existentes hacia una fase de expansión.

Este cambio de escala se expresa en:

☑ **Un ciclo histórico de inversión en ejecución.**

En los últimos años, la empresa ha comprometido niveles de inversión superiores a los acumulados en etapas anteriores de su historia institucional, multiplicando la capacidad de transferencia de carga en el Terminal José de los Santos Mardones y aumentando significativamente la capacidad operativa del Terminal Arturo Prat.

☑ **Autorización para gestionar financiamiento con garantía estatal.**

La Empresa logra la autorización de Dipres para buscar financiamiento. y durante 2025 luego de un proceso de licitación se adjudicaron los créditos (con y sin garantía Estatal) al banco Interamericano de Desarrollo.

☑ **Convenios de programación con el Gobierno Regional.**

Durante el 2025, se obtiene la aprobación unánime del CORE para financiar íntegramente con fondos del Gobierno Regional el proyecto de construcción del nuevo terminal de pasajeros en el Terminal Arturo Prat. Proyecta contemplado en el Convenio de Programación Epaustral-GORE, firmado durante 2024.

☑ **Incremento significativo en la capacidad habilitante de los terminales.**

Los Proyectos de Reforzamiento de losas (JSM) y avances en el mejoramiento del Terminal Prat, nos permitirán disponer de mejores condiciones para las operaciones portuarias.



**Este proceso no solo incrementa activos físicos; fortalece la posición estratégica del sistema portuario austral como plataforma logística clave para el desarrollo regional.**

## 3.2 Transformación Física



Terminal Arturo Prat - Punta Arenas  
Recalada Seven Seas Splendor y  
Oosterdam.

### 3.2.1 Construcción Dolphin N°3 y Poste de Amarre N°2 – Muelle Arturo Prat

Durante el 2025, se concluyeron las obras de ampliación y mejora técnica del Muelle Arturo Prat, ejecutadas entre los meses de julio y diciembre. Esta intervención permite actualmente el atraque directo por el sitio sur de naves con una eslora de hasta 300 metros, superando la restricción física previa de 258 metros que limitaba la operatividad del terminal.

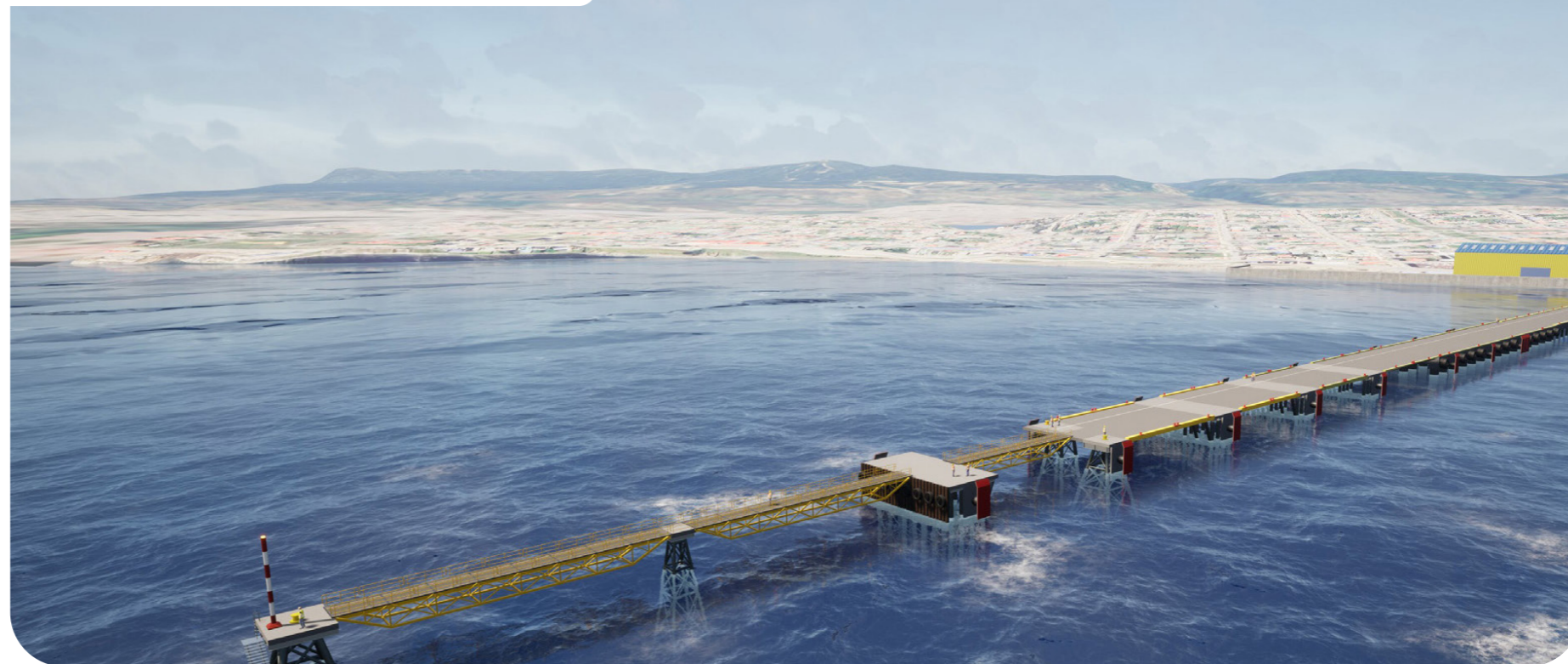
Esto representa un avance en la eficiencia logística, al garantizar la continuidad operacional y mitigar los riesgos derivados de la variabilidad climática del Estrecho de Magallanes, lo cual se consolidó durante la temporada de cruceros 2025-2026 con el arribo del Oosterdam, nave de 285 metros de eslora. El atraque directo a muelle de esta embarcación permitió el flujo expedito de aproximadamente 2.000 pasajeros y más de 700 tripulantes, eliminando la dependencia de embarcaciones menores y optimizando los tiempos de operación.

Este sistema de desembarque directo incrementa significativamente el tiempo efectivo de permanencia de los turistas en la ciudad, y posiciona al terminal para recibir a los principales operadores navieros de gran calado a nivel internacional.

### 3.2.2 Mejoramiento de la Capacidad de Atraque del Muelle Prat – Etapa III Arturo Prat

El proyecto de mejoramiento en su Etapa III contempla la consolidación del terminal como una infraestructura de estándar internacional, mediante la creación de un frente de atraque continuo que integra el cabezo del muelle, los dolphins y los postes de amarre en una plataforma operativa unificada. Esta obra permite extender el frente en aproximadamente 135 metros adicionales, habilitando la atención de naves de hasta 317 metros de eslora por el sitio sur y aumentando la capacidad operativa en los sitios norte. La intervención incluye la instalación de nuevas pasarelas, el refuerzo estructural de secciones preexistentes y la optimización de los accesos para la circulación de personas y equipos.

Al cierre del periodo en revisión, la iniciativa alcanzó hitos clave para su fase de ejecución, obteniendo la aprobación de ingeniería por parte de la Dirección de Obras Portuarias y se obtuvo luz verde medioambiental para continuar con la tramitación. Esta validación técnica y normativa permite proyectar la licitación de las obras para el año 2026. Con la culminación de esta etapa, el Muelle Arturo Prat logrará consolidar su posición estratégica en los itinerarios del Cono Sur.



### 3.2.3 Construcción del nuevo Terminal de Pasajeros del Muelle Prat

El desarrollo del nuevo Terminal de Pasajeros del Muelle Prat responde a la necesidad de contar con una infraestructura especializada para la atención de cruceros, superando las limitaciones del esquema actual y elevando el estándar de recepción de pasajeros en la ciudad.

El proyecto contempla la construcción de un edificio de estándar internacional, orientado a mejorar las condiciones de embarque y desembarque, optimizar los flujos operacionales y fortalecer la experiencia de los visitantes que arriban a la Región de Magallanes.

Asimismo, la iniciativa incorpora una dimensión urbana relevante, integrando el terminal al borde costero y generando nuevos espacios públicos que fortalecen la relación entre el puerto y la ciudad, posicionándolo como un hito en el acceso marítimo a Punta Arenas.

Esta obra será financiada por el Gobierno Regional de Magallanes, reflejando un alineamiento institucional en torno al desarrollo de infraestructura habilitante para el turismo y el crecimiento regional.

Durante el periodo 2025 se avanzó en la tramitación administrativa del proyecto, incluyendo la gestión del convenio de transferencia de recursos, permitiendo proyectar la licitación de las obras y su ejecución en la siguiente etapa.

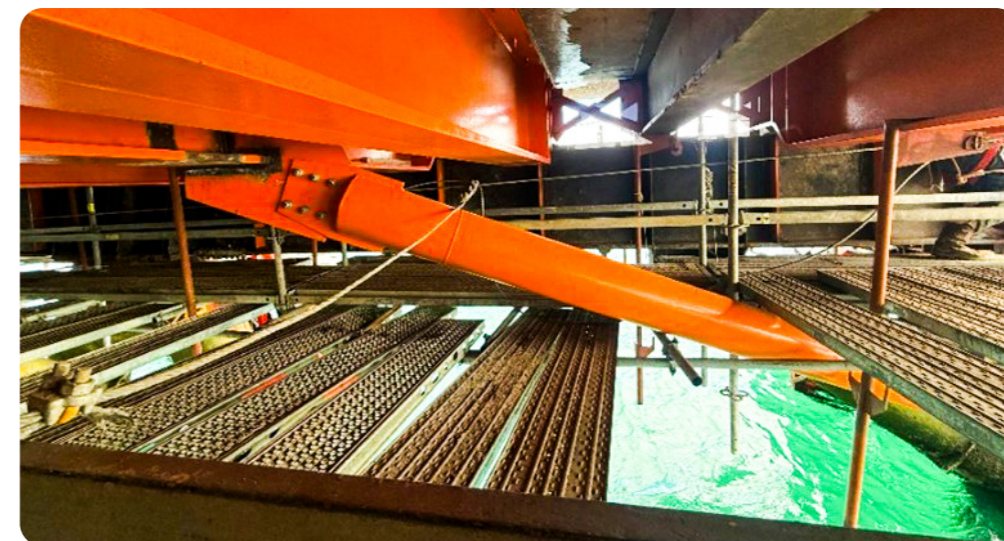


### 3.2.4 Refuerzo estructural del Muelle José de los Santos Mardones

El proyecto de refuerzo estructural del Terminal José de los Santos Mardones, principal recinto de transferencia de carga de la patagonia, surge como una intervención crítica para incrementar la capacidad de soporte de la losa del muelle, permitiendo la operación de grúas móviles y optimizando los rendimientos. Esta mejora técnica es fundamental para atender de manera eficiente los crecientes flujos de portacontenedores, graneleros y carga de proyectos que han operado en el terminal.

La ejecución de las obras, iniciada en enero de 2025, se ha caracterizado por la complejidad en la gestión operativa al realizarse de manera simultánea con la actividad portuaria plena. El refuerzo de la estructura se ha desarrollado sin interrumpir el atraque de naves ni el flujo de carga pesada, logrando coordinar los trabajos de refuerzo con operaciones de alta exigencia, como el desembarque de aerogeneradores de gran envergadura.

Al cierre del ejercicio 2025, el proyecto registra un avance del 65%, con término previsto durante 2026. Una vez concluida la intervención, el terminal estará habilitado para operar con grúas móviles, lo que transformará la eficiencia en la transferencia de carga.



Los trabajos de mejora en la losa del Muelle Mardones implican un refuerzo estructural integral, basado en la instalación de vigas y elementos de soporte. Esta intervención se ha realizado en paralelo a las operaciones habituales del principal terminal de carga de Magallanes.



Imágenes son la representación gráfica del proyecto de ampliación del Terminal José de los Santos Mardones, el cual expone el cambio de escala que tendrá el recinto portuario.

### 3.2.5 Ampliación del Terminal José de los Santos Mardones

El proyecto de ampliación del Terminal José de los Santos Mardones constituye la principal iniciativa de desarrollo logístico del sistema portuario regional, orientada a superar una restricción estructural en la capacidad de transferencia de cargas de gran escala y alta complejidad.

Esta intervención permitirá habilitar una plataforma logística capaz de atender operaciones simultáneas de alta exigencia, incluyendo el desembarque de componentes sobredimensionados, ampliando significativamente la capacidad de movilización del sistema y proyectándola del orden de 2 millones de toneladas anuales.

La obra contempla la extensión del frente de atraque en 200 metros adicionales, alcanzando un total de 350 metros lineales, lo que permitirá el atraque simultáneo de dos naves de hasta 230 metros de eslora o, alternativamente, la

recepción de naves de gran tamaño. Asimismo, incorpora un segundo acceso al terminal, nuevas áreas pavimentadas de acopio, un patio especializado para cargas de proyectos y la optimización de las vías internas para el tránsito de equipos de alto tonelaje.

Este proyecto resulta fundamental para habilitar el desarrollo de nuevas industrias en la región, incluyendo el hidrógeno verde, pero su alcance trasciende esta actividad, al resolver una limitación histórica del territorio y generar condiciones para el desarrollo de múltiples sectores productivos.

Durante 2025, la iniciativa completó su ingeniería de detalle y obtuvo la aprobación de la Dirección de Obras Portuarias, avanzando en paralelo en la estructuración de su proceso de licitación mediante un registro especial de contratistas.

El financiamiento del proyecto se estructura mediante un esquema liderado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), respaldado por Garantía Estatal —para la cual ya se ha emitido el decreto supremo correspondiente— e incorporando recursos del Fondo Verde del Clima (FVC), lo que refleja el reconocimiento del carácter estratégico y sostenible de esta infraestructura.

Estas condiciones permiten proyectar la licitación y adjudicación de las obras durante 2026 e iniciar su ejecución en el mismo período.

## 3.3 Transformación Financiera

La transformación financiera de EPAUSTRAL se expresa en la capacidad de estructurar un esquema de financiamiento robusto para sostener un ciclo de inversiones de mayor escala, con respaldo del Estado de Chile y validación de organismos multilaterales.

Durante 2025 se completó el proceso de adjudicación y estructuración del financiamiento, seleccionando la propuesta del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y BID Invest, y avanzando en la debida diligencia para su materialización. El financiamiento corporativo con BID Invest —sin garantía estatal— fue suscrito durante el período, mientras que el crédito con el BID, respaldado por Garantía Estatal, se encuentra en su fase final de tramitación.

El esquema incorpora además recursos del Fondo Verde del Clima (FVC), incluyendo componentes concesionales y aportes no reembolsables, lo que reconoce el carácter estratégico y sostenible de esta infraestructura.

Adicionalmente, el convenio de programación con el Gobierno Regional de Magallanes refuerza el alineamiento institucional para el desarrollo de infraestructura habilitante en la región.

Este modelo de financiamiento no solo asegura la viabilidad de las inversiones, sino que posiciona a la empresa en un nuevo estándar de gestión, acorde a proyectos de carácter estratégico.



Reuniones y Visitas del BID a Terminales EPAUSTRAL.



Reunión Avances Convenio GORE-EPAUSTRAL



## 3.4 Transformación Organizacional

La transformación organizacional de EPAUSTRAL se orienta a fortalecer sus capacidades internas para sostener un ciclo de inversiones de mayor escala, incorporando nuevas competencias, herramientas de gestión y estándares acordes a la complejidad de los proyectos en ejecución.



Charla de capacitación "El Reciclaje".

Los principales ejes de este cambio son:



**Gestión de Personas y Bienestar Laboral**

La empresa avanzó en la implementación anticipada de la Ley N°21.561, reduciendo la jornada laboral y promoviendo un modelo organizacional que equilibra desempeño, calidad de vida y sostenibilidad. Asimismo, adecuó sus políticas a la Ley N°21.645, fortaleciendo entornos laborales inclusivos y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral.



**Fortalecimiento de Capacidades Internas**

EPAUSTRAL ha reforzado sus competencias técnicas y la gestión de proyectos mediante planes de capacitación orientados a la especialización operativa y de infraestructura, consolidando equipos con experiencia en planificación, ejecución y control.



**Procesos de Gestión y Digitalización**

La empresa impulsó el desarrollo de soluciones digitales orientadas a mejorar la trazabilidad y la toma de decisiones. Destaca la implementación de un sistema de atención a naves que optimiza la facturación y la visibilidad operativa, junto con mejoras en la gestión de contenedores que potencian la integración con plataformas logísticas nacionales.

## 3.5 Impacto territorial de la transformación

La transformación impulsada por EPAUSTRAL se traduce en impactos concretos sobre el territorio, fortaleciendo la conectividad, la competitividad logística y la capacidad de desarrollo productivo de la Región de Magallanes.



### Conectividad e Integración Regional

El fortalecimiento de la infraestructura portuaria y de la red de rampas mejora la conectividad entre localidades, facilita la movilidad de personas y carga, y reduce brechas de aislamiento en un territorio geográficamente fragmentado.



### Articulación Institucional

EPAUSTRAL ha consolidado su rol como articulador del sistema portuario regional, coordinando esfuerzos con el Gobierno Regional, actores públicos y privados, y comunidades locales, lo que permite una mejor planificación y ejecución de iniciativas estratégicas.



### Impacto en Turismo y Logística

La modernización de los terminales mejora la calidad de servicio y la continuidad operacional, fortaleciendo la industria de cruceros y generando impactos positivos en actividades asociadas como transporte, comercio y servicios turísticos.



### Desarrollo de nuevas Industrias

La ampliación de capacidades portuarias habilita la instalación de nuevas actividades productivas y fortalece el posicionamiento de la región como plataforma logística de alcance internacional.



Rampa Costanera - Puerto Natales, Transbordador "Crux Australis".



**EPAUSTRAL**  
CONECTANDO A MAGALLANES

04

## Resultados y Desempeño



La temporada 2024-2025 dejó diversas jornadas de cruceros atendidos en simultáneo: Viking Jupiter y el Villa Vie Odyssey.



Terminal Guardián Brito - Puerto Williams  
"Operación de descarga de Módulos".

**Durante 2025, la Empresa Portuaria Austral mantuvo la continuidad de sus operaciones en un contexto marcado por el inicio de un ciclo de transformación de mayor escala.**

Este período combina la estabilidad en la prestación de servicios portuarios con la incorporación progresiva de nuevas capacidades, reflejando el tránsito desde una operación centrada en la mantención hacia una orientada a la expansión y fortalecimiento del sistema portuario regional.

## Desempeño en un Sistema de Transformación

La operación portuaria en la región se desarrolla en un entorno exigente, caracterizado por condiciones climáticas adversas, dispersión territorial y la convergencia de múltiples actividades logísticas.

En este contexto, durante 2025 la empresa logró mantener la continuidad operacional aun en escenarios de alta exigencia, combinando la ejecución de obras con la operación regular e incorporando operaciones inéditas en la región, como la descarga y embarque de aerogeneradores a través de rampas, sin registrar incidentes de seguridad.

Estas condiciones fueron abordadas mediante una gestión orientada a fortalecer la coordinación logística y consolidar el posicionamiento de los terminales como plataformas habilitantes para el desarrollo regional.

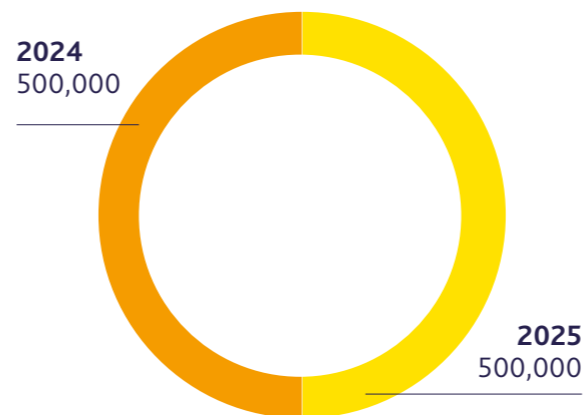
## 4.1 Desempeño Financiero en Contexto de Cambio de Escala

El desempeño financiero de la Empresa Portuaria Austral durante el período se orientó a asegurar la sostenibilidad económica de la empresa, permitiendo mantener la continuidad de las operaciones portuarias y avanzar en proyectos de inversión que contribuyen a mejorar las condiciones de servicio y la competitividad del sistema portuario regional.

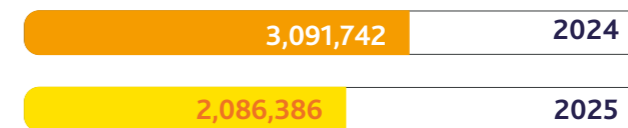
### ► Ingresos operacionales M\$



### ► Aportes al fisco M\$



### ► Utilidad antes de imptos M\$



### ► EBITDA M\$

Ebitda 2024 M\$3.860.985  
Ebitda 2025 M\$2.938.896



Para más detalle puede revisar nuestros estados financieros en nuestra pagina web.

## 4.2 Inversión Ejecutada

Durante el ejercicio 2025, la empresa continuó desarrollando iniciativas estratégicas destinadas a fortalecer la infraestructura habilitante del sistema portuario regional. Este proceso de inversión se ha ejecutado de manera progresiva, integrando etapas de planificación, coordinación institucional y desarrollo de obras físicas.

Las cifras reflejan un hito histórico en la capacidad de ejecución de la compañía: solo durante el periodo 2024-2025, la

inversión real ascendió a USD 15,3 millones, monto que es superior a toda la inversión acumulada por la empresa en su historia previa entre los años 1998 y 2023.

Este despliegue de capital representa un salto cualitativo hacia un sistema portuario de estándar superior para Magallanes.



Las barras representan la inversión anual y la línea punteada la inversión acumulada (MMUSD). A partir de 2024 se observa un aumento significativo en la inversión, marcando el inicio de un nuevo ciclo de crecimiento para la empresa.



Rampa Tres Puentes - Punta Arenas "Operación de descarga de Aerogeneradores".

## 4.3 Desempeño Operacional

### 4.3.1 Continuidad del Servicio

Durante 2025, la Empresa Portuaria Austral mantuvo la operación continua de los terminales portuarios bajo su administración, asegurando la prestación de servicios esenciales para la conectividad marítima regional.

La empresa continuó prestando apoyo a diversas actividades logísticas, incluyendo la atención de cruceros internacionales, operaciones vinculadas a la actividad antártica y servicios portuarios asociados al transporte marítimo regional.

La continuidad de estas operaciones se desarrolló en un entorno caracterizado por condiciones climáticas exigentes y una creciente complejidad logística, lo que exige altos estándares de coordinación entre operadores portuarios, autoridades marítimas y diversos actores del sistema logístico regional.



Terminal Arturo Prat - Punta Arenas,  
Recalada Crucero Celebrity Equinox bajo  
Condiciones climáticas adversas.

### 4.3.2 Diversificación de Actividades

Durante el período reportado, el sistema portuario administrado por la Empresa Portuaria Austral continuó ampliando el alcance de sus operaciones logísticas, incorporando nuevas actividades y enfrentando operaciones de creciente complejidad.

Entre los hitos relevantes del período destaca la operación logística asociada al traslado de componentes de aerogeneradores destinados a proyectos de generación eólica en Tierra del Fuego. Estas operaciones implicaron el manejo de cargas sobredimensionadas y la coordinación de múltiples actores logísticos, constituyendo una de las operaciones portuarias de mayor complejidad desarrolladas en la región durante el año.

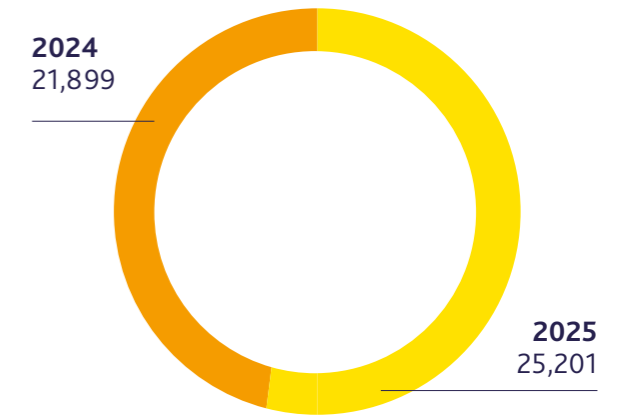
Asimismo, los terminales portuarios continuaron prestando servicios asociados al turismo de cruceros, la provisión de combustibles y el apoyo a diversas actividades productivas que utilizan la infraestructura portuaria regional como plataforma logística.

Estas operaciones reflejan una creciente diversificación de las actividades portuarias y una mayor complejidad en la logística que se desarrolla en el sistema portuario austral.

#### ► Datos estadísticos



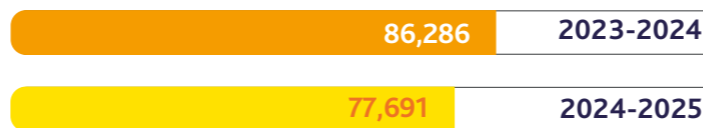
#### ► TEUS



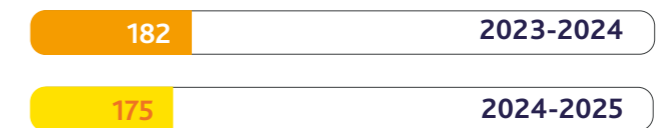
El aumento en los TEUS durante 2025 refleja una mayor actividad en el transporte marítimo de carga, tanto en términos operativos como de planificación logística.

#### ► Temporada Cruceros

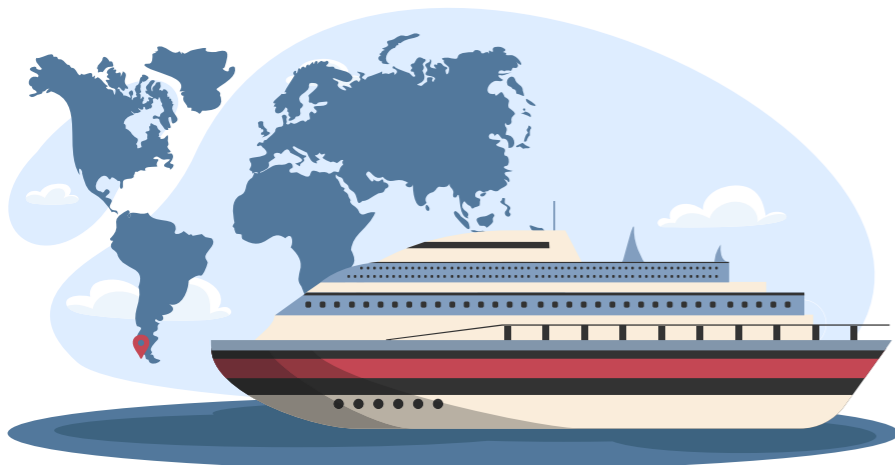
##### PASAJEROS



##### RECALADAS DE NAVES CRUCEROS



La disminución de recaladas y pasajeros de La temporada Actual comparada con la anterior, se enmarca en un contexto de contracción de la industria turística de cruceros en el último período.



**Epaustral atendió en la temporada 2024-2025 175 naves de cruceros de un total de 402 a nivel nacional, en cuanto a pasajeros se recibieron 77.000 de un total nacional de 260.000.- lo cual nos posiciona como el principal puerto de cruceros del país.**



## 4.4 Desempeño en Sostenibilidad Integrada

Durante 2025, la Empresa Portuaria Austral continuó integrando criterios sociales, ambientales y de gobernanza en su gestión. En este marco, impulsó iniciativas orientadas al bienestar laboral, la seguridad y salud ocupacional, y el fortalecimiento de la relación con el entorno regional.

Asimismo, promovió la participación de proveedores y contratistas que cumplen con estándares laborales y previsionales, contribuyendo a una cadena de valor más responsable. Estos avances responden a una estrategia que busca articular el desempeño económico con el desarrollo social y el respeto por el entorno.



EPAUSTRAL  
CONECTANDO A MAGALLANES

05

## Sostenibilidad, Personas y Relación con el entorno



La visita del buque escuela Juan Sebastián Elcano (España) atrajo a casi 1.500 personas al Terminal Arturo Prat de Punta Arenas.

La sostenibilidad constituye un eje estructural del modelo de gestión de la Empresa Portuaria Austral, especialmente en un territorio de condiciones extremas y alto valor ambiental como la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena. En este contexto, la gestión portuaria requiere integrar de manera permanente consideraciones económicas, sociales y ambientales en la toma de decisiones.

EPAUSTRAL desarrolla su actividad en uno de los entornos más sensibles del país, donde la operación portuaria no solo debe asegurar continuidad y eficiencia, sino también resguardar el entorno, fortalecer el vínculo con las comunidades y contribuir al desarrollo sostenible del territorio.

Durante 2025, la sostenibilidad se abordó en un escenario marcado por la ejecución simultánea de inversiones y operación, lo que implicó reforzar estándares de seguridad, gestión ambiental y relacionamiento territorial, consolidando un modelo de gestión orientado a la creación de valor público de largo plazo.



Firma de Contrato BID Invest, Firmantes por EPAUSTRAL: Miguel Palma y Evelyn Fleming. Por parte de BID Invest: Katharina B. Falkner

## 5.1 Gobernanza y Ética Empresarial

La gobernanza corporativa de EPAUSTRAL está diseñada para asegurar una gestión transparente, responsable y orientada a la creación de valor público sostenible. Como empresa estatal sujeta al marco normativo de la Ley N°19.542 y a las directrices del Sistema de Empresas Públicas (SEP), la empresa opera bajo estándares de control y rendición de cuentas que son parte constitutiva de su mandato institucional, no solo exigencias externas.

### 5.1.1 Organigrama EPAUSTRAL

El Directorio de EPAUSTRAL es el órgano superior de gobierno y ejerce la supervisión estratégica de la gestión corporativa. Está integrado por cuatro miembros: tres designados por el SEP y un representante laboral elegido directamente por los trabajadores, mecanismo que asegura la presencia de la voz de los equipos en las instancias de más alto nivel decisonal. Las remuneraciones del Directorio se rigen por la Ley N°19.542, que fija una dieta equivalente a 8 UTM por sesión, con incremento del 100% para el Presidente.

#### Gabriel Aldoney Vargas Presidente Del Directorio

Inicio de funciones:  
**23/05/2022**  
Término de funciones:  
**01/10/2026**



Ingeniero Mecánico (PUCV) y MBA (Universidad Politécnica de Madrid), con amplia trayectoria en los sectores público y privado en Chile y Alemania. Especialista en infraestructura y logística, destaca por haber sido Intendente de la Región de Valparaíso en dos periodos y Director Nacional de Planeamiento del MOP. Fue una figura clave en la modernización portuaria nacional, desempeñándose como Director Nacional de EMPORCHI y primer presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, además de liderar la tramitación de la ley del sector. En el sector privado aporta su experiencia estratégica como consultor en infraestructura y logística.

#### Jessica Saldivia Maldonado Directora

Inicio de funciones:  
**23/05/2022**  
Término de funciones:  
**01/10/2026**



Ingeniera Civil Química. Con alrededor de 10 años de experiencia en el área de Ingeniería de Proyectos, a cargo de diversos proyectos desde su Ingeniería básica hasta su Puesta en Servicio, enfocados principalmente en el sector minero y de transporte en Gas Natural en ENAP Magallanes. También cuenta con 3 años de experiencia en la industria de minería metálica, en los cuales se puede destacar el desarrollo de procedimientos operativos de la Planta Concentradora y Áreas de Relaves en Minera Esperanza, Desarrollo de Ingenierías de pre-Factibilidad y Factibilidad para la Fundación División Chuquicamata de Codelco y desarrollo de Estudios de Corrosión Atmosférica en distintas Minerías y Sectores Industriales.

#### José Retamales Espinoza Director

Inicio de funciones:  
**23/05/2022**  
Término de funciones:  
**01/10/2026**



Ingeniero Civil Químico de la UTE, Master of Science (MSc) and Doctor of Philosophy (PhD) en University of Bradford (UK). Actualmente es profesor en el Departamento de Ingeniería Química y Medio Ambiente de la UMAG, donde fue Director y Rector. Ha integrado los Directorios de: Comisión Chilena de Energía Nuclear (1991–1994), COREDE XII Región (1990, 1993), Comité Asesor de ENAP en Magallanes (2002–2006), Corporación Municipal de Educación y Salud (2006–2010), Cequa (2010–2013) y Fundación Antártica 21 (desde 2021). Ha sido presidente del Operational Working Group en reuniones del tratado Antártico (2005–2013) y en COM-NAP (2007–2011), siendo co-presidente (2014–2017).

#### José Luis Gálvez López Representante de los Trabajadores

Inicio de funciones:  
**01/09/2025**



Con 27 años en la Empresa Portuaria Austral, donde ha desarrollado una carrera profesional participando en diversas áreas de la organización. Su experiencia se ha forjado principalmente en la gestión operativa de los terminales Prat, José de los Santos Mardones y Puerto Natales. En el año 2016, asumió el cargo de Supervisor Operacional de Rampas. En el ámbito gremial, destaca su prolongado liderazgo como presidente del Sindicato de Trabajadores de la empresa, cargo que ejerce de manera ininterrumpida desde el año 2006. Posee experiencia previa en el Directorio, habiendo ejercido como Representante de los Trabajadores durante el periodo 2016–2019.

## 5.1.2 Equipo Ejecutivo

La Gerencia General es la encargada de la ejecución de la estrategia definida por el Directorio y de la conducción de la gestión diaria de la empresa. El Gerente General lidera el equipo ejecutivo y operativo, asegurando el cumplimiento de las normativas vigentes, el impulso de proyectos que favorezcan la sostenibilidad portuaria y la innovación tecnológica. Con un enfoque de gestión basada en resultados, la Gerencia General coordina los esfuerzos hacia la mejora continua de los procesos operacionales, la seguridad y la eficiencia energética. Del Gerente General dependen dos gerencias que tienen a su cargo los planes y programas necesarios para el logro de los objetivos de la empresa.

### Miguel Palma Morales Gerente General

Ingeniero Químico  
Magíster en Gestión  
Empresarial



Asumió como Gerente General de EPAUSTRAL el 1° de febrero de 2024, conforme a la designación realizada en la Sesión de Directorio N°612 del 24 de enero de 2024. Lidera la transformación institucional de la empresa, conduciendo el mayor ciclo de inversión en infraestructura portuaria de la historia de EPAUSTRAL, con proyectos que equivalen a la inversión acumulada en los primeros 25 años de existencia de la empresa. Su gestión ha estado marcada por el fortalecimiento de la gobernanza corporativa, la estructuración de financiamiento de largo plazo y la consolidación de alianzas estratégicas con el Gobierno Regional, el BID y otros actores clave del desarrollo territorial.

### Evelyn Fleming Opazo Gerente de Administración y Finanzas

Contador Auditor Diplomado en  
Normas Internacionales IFRS Magíster  
en Gestión de Organizaciones



Asumió como Gerente de Administración y Finanzas de EPAUSTRAL en abril de 2024. Es responsable de la gestión financiera, contable y administrativa de la empresa, incluyendo la estructuración y seguimiento del financiamiento del ciclo de inversiones, la relación con auditores externos y la presentación de estados financieros ante la CMF bajo las normas NIIF. Su formación en normas internacionales IFRS y su experiencia en organizaciones complejas la posicionan como pieza clave en la gestión del cambio de escala financiero que enfrenta la empresa.

### Marcela Mansilla Velásquez Gerente de Servicios

Ingeniero Comercial  
Magíster en Dirección  
Financiera



Gerente de Servicios de EPAUSTRAL, responsable de la gestión operacional de los terminales portuarios y de la articulación de los servicios que la empresa presta a sus clientes y usuarios. Lidera la coordinación con los segmentos de cruceros, carga, pesca, programas antárticos e industria acuícola, así como la supervisión de las rampas de conectividad regional. Su formación en dirección financiera complementa una visión estratégica de la operación portuaria orientada a la eficiencia, la satisfacción de clientes y la generación de valor sostenible.

### 5.1.3 Comités Especializados y Desempeño en Gobierno Corporativo

El Directorio ha constituido comités especializados que profundizan el análisis y seguimiento de materias críticas, actuando como instancias de apoyo técnico y garantizando una supervisión rigurosa de los riesgos estratégicos, operacionales y de cumplimiento. Esta estructura de comités responde a las Guías de Gobierno Corporativo del SEP y refleja el compromiso de la empresa con los más altos estándares de gestión pública.

#### ► Score de Gobierno Corporativo SEP (2023–2025)

AÑO	SCORE GOBIERNO CORPORATIVO
2023	98,94%
2024	100%
2025	100%

#### ► Comités del Directorio y sus principales responsabilidades



##### Auditoría y Gestión de Riesgos

Supervisa la integridad de la información financiera, el control interno, los planes de auditoría y el cumplimiento normativo. También actúa como Comité de Cumplimiento bajo la Ley N°20.393.



##### Cumplimiento y Prevención de Delitos

Coordina las investigaciones derivadas de denuncias con implicancia en el Modelo de Prevención (Ley N°20.393 y Ley N°21.595 de delitos económicos).



##### Seguridad de la Información

Define lineamientos de ciberseguridad conforme a la norma ISO 27001:2022, certificada en 2025. Evalúa riesgos y aprueba planes de contingencia digital.



##### Sostenibilidad

Direcciona la agenda ESG, supervisa la Política de Sostenibilidad y promueve una cultura organizacional de responsabilidad social y valor compartido.



##### Crisis

Coordina la identificación de riesgos críticos, medidas preventivas y gestión de contingencias que afecten la seguridad de las personas o la operación portuaria.



### 5.1.4 Ética, Probidad y Prevención de Delitos

En materia normativa, la empresa dispone de un Modelo de Prevención de Delitos (MPD) diseñado bajo los estándares de la Ley N° 20.393 y actualizado recientemente para incorporar los delitos económicos contemplados en la Ley N° 21.595. El modelo cuenta con un Encargado de Prevención de Delitos que posee autonomía y reporte directo al Directorio para supervisar la mitigación de riesgos legales y reputacionales. Asimismo, el sistema se complementa con un Canal de Denuncias formal, destinado a que trabajadores y terceros reporten cualquier incumplimiento o conducta indebida de manera segura.

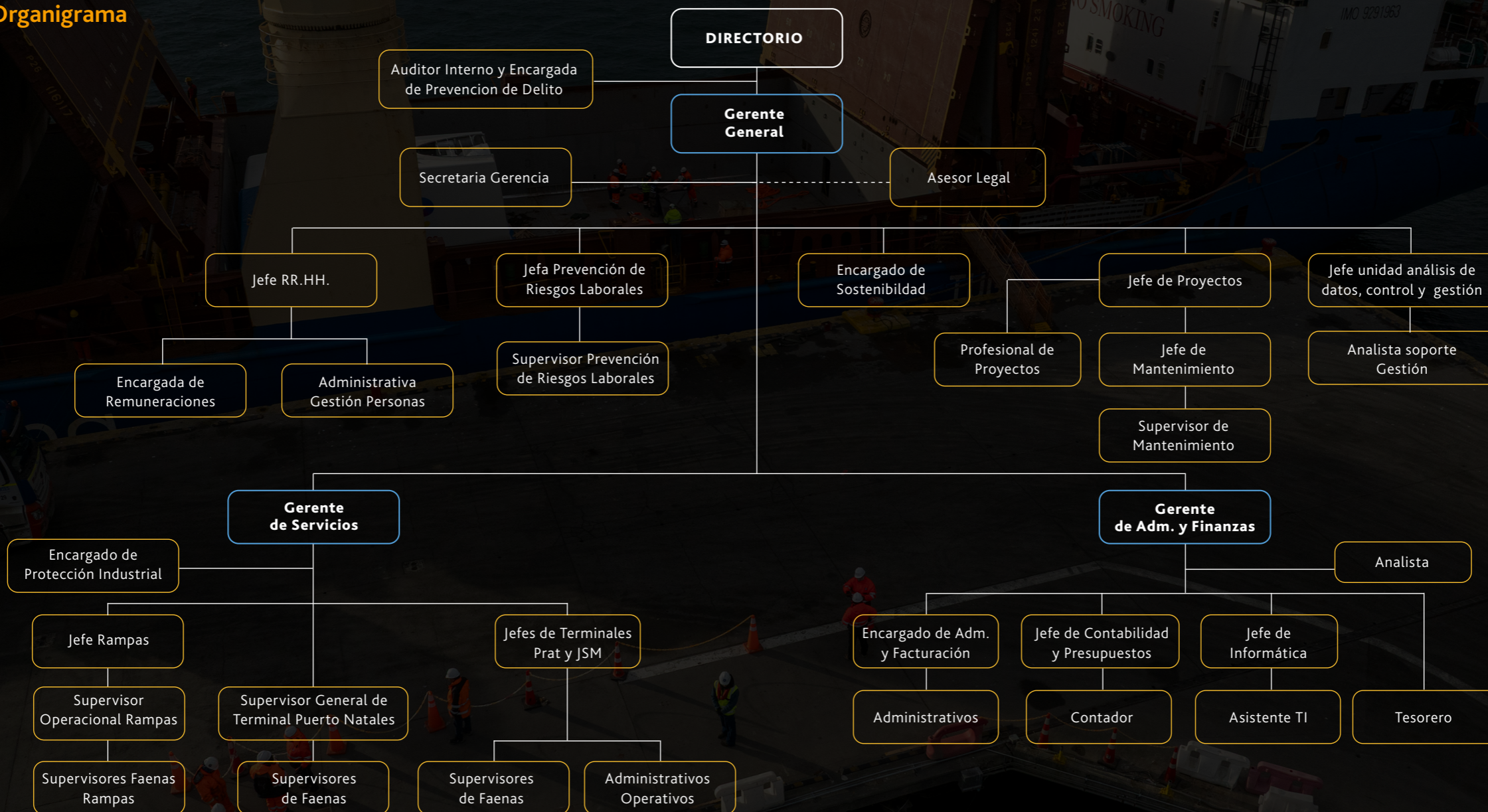
Para asegurar la eficacia del sistema, el diseño e implementación del MPD son sometidos a evaluaciones periódicas por parte de auditores externos. Esta revisión independiente permite identificar oportunidades de mejora y garantiza que los controles internos se ajusten a las exigencias legales vigentes. Durante el período reportado, EPAUSTRAL no registró incidentes asociados a los delitos contemplados en la normativa, manteniendo su integridad institucional y el cumplimiento de sus estándares de control.

### 5.1.5 Gestión de Riesgos y Ciberseguridad

La gestión de riesgos en EPAUSTRAL es un proceso transversal orientado a resguardar la continuidad operacional, la sostenibilidad financiera y la reputación institucional. El Directorio supervisa que los principales riesgos estratégicos, operacionales, financieros, ambientales y de cumplimiento sean identificados, evaluados y gestionados oportunamente, con especial atención a los riesgos laborales inherentes a la operación portuaria en un entorno climáticamente exigente.

En materia de ciberseguridad, EPAUSTRAL obtuvo en 2025 la certificación de su Sistema de Gestión de Seguridad de la Información y Ciberseguridad conforme a la norma ISO 27001:2022, consolidando un marco de protección de activos digitales coherente con los estándares internacionales y con las crecientes exigencias del entorno portuario digitalizado.

### 5.1.6 Organigrama



## 5.2 Capital Humano y Desarrollo Organizacional

Las personas son el principal activo operacional y estratégico de la Empresa Portuaria Austral. En un sistema portuario que funciona en condiciones climáticas extremas, en múltiples ubicaciones geográficas dispersas y con una creciente complejidad operativa, la capacidad, compromiso y seguridad de los equipos son condiciones directas de la continuidad del servicio público y de la sostenibilidad institucional.

La gestión de personas en EPAUSTRAL opera bajo un enfoque de desarrollo continuo, bienestar laboral, equidad de género y relaciones laborales constructivas. Este enfoque no responde únicamente a exigencias normativas, sino a una convicción institucional de que el desempeño organizacional y la calidad de vida de los equipos son dimensiones inseparables del valor público que la empresa genera.



Terminal Arturo Prat - Maniobras de Atraque de dos cruceros en simultaneo.

### 5.2.1 Dotación Total y Distribución Territorial

Al cierre del ejercicio 2025, EPAUSTRAL cuenta con 68 trabajadoras y trabajadores distribuidos en cuatro ciudades de la Región de Magallanes: Punta Arenas, Puerto Natales, Puerto Williams y Porvenir. La concentración en Punta Arenas —donde se ubican la sede central y los principales recintos portuarios— representa el 74% de la dotación. La presencia territorial en localidades refleja el compromiso con la conectividad y el servicio en zonas aisladas de la región.

#### ► Dotación por Comuna y Género (2024–2025)

Mujer Hombre

COMUNA	2024	2024	TOTAL 2024	2025	2025	TOTAL 2025
Punta Arenas	16	34	50	16	34	50
Puerto Natales	3	8	11	4	7	11
Puerto Williams	0	2	2	0	2	2
Porvenir	1	4	5	1	4	5
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>47</b>	<b>67</b>	<b>21</b>	<b>47</b>	<b>68</b>
<b>% M / H</b>	<b>29%</b>	<b>71%</b>		<b>30%</b>	<b>70%</b>	



**68**

Trabajadores/as (2025)



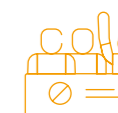
**30%**

Participación femenina



**74%**

Concentración Punta Arenas



**94%**

Tasa de sindicalización

## 5.2.2 Estructura por Cargo y Diversidad de Género

La distribución de la dotación por cargo refleja una organización con una base operativa y administrativa amplia, complementada por capas de supervisión, jefatura y gerencia que garantizan la coordinación técnica del sistema portuario. En 2025, el 50% de la alta dirección de EPAUSTRAL está ocupado por mujeres, cifra que contrasta marcadamente con el promedio nacional del sector portuario, cuya participación femenina no supera el 15%.

### ► Dotación por Cargo y Género (2024–2025)

CATEGORÍA	2024			2025		
	Mujer	Hombre	TOTAL 2024	Mujer	Hombre	TOTAL 2025
Gerencia	1	2	3	2	1	3
Jefaturas	2	9	11	1	10	11
Profesionales/Analistas	1	2	3	1	2	3
Supervisores/as	6	26	32	7	26	33
Encargados/as	0	3	3	1	2	3
Administrativos/as	6	9	15	6	9	15
<b>TOTAL</b>	<b>16 (29%)</b>	<b>51 (71%)</b>	<b>67</b>	<b>18 (30%)</b>	<b>50 (70%)</b>	<b>68</b>

Fuente: EPAUSTRAL 2025.

## 5.2.3 Perfil Etario y Tipo de Contrato

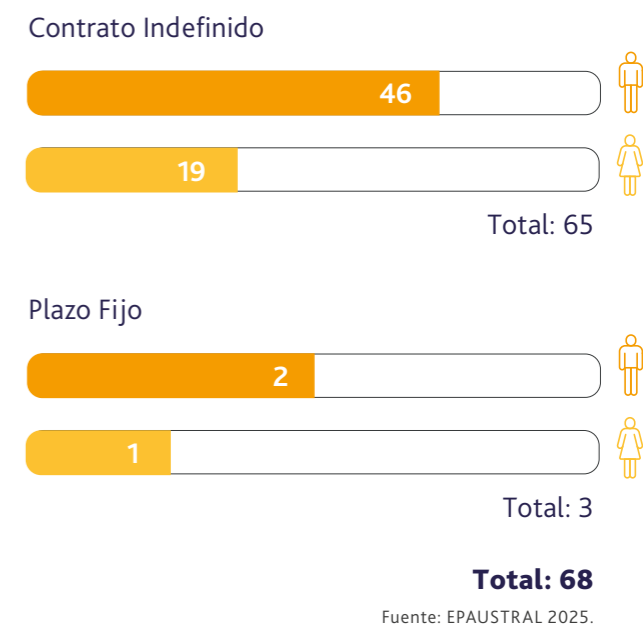
La dotación de EPAUSTRAL presenta un perfil etario equilibrado, con predominio del tramo entre 30 y 50 años (54% en 2025), que combina experiencia operativa con proyección de carrera. Un 31% corresponde a personas mayores de 50 años con alta especialización, y un 15% a menores de 30 años que aportan competencias digitales y miradas renovadas.

### ► Dotación por Edad y Categoría profesional 2025

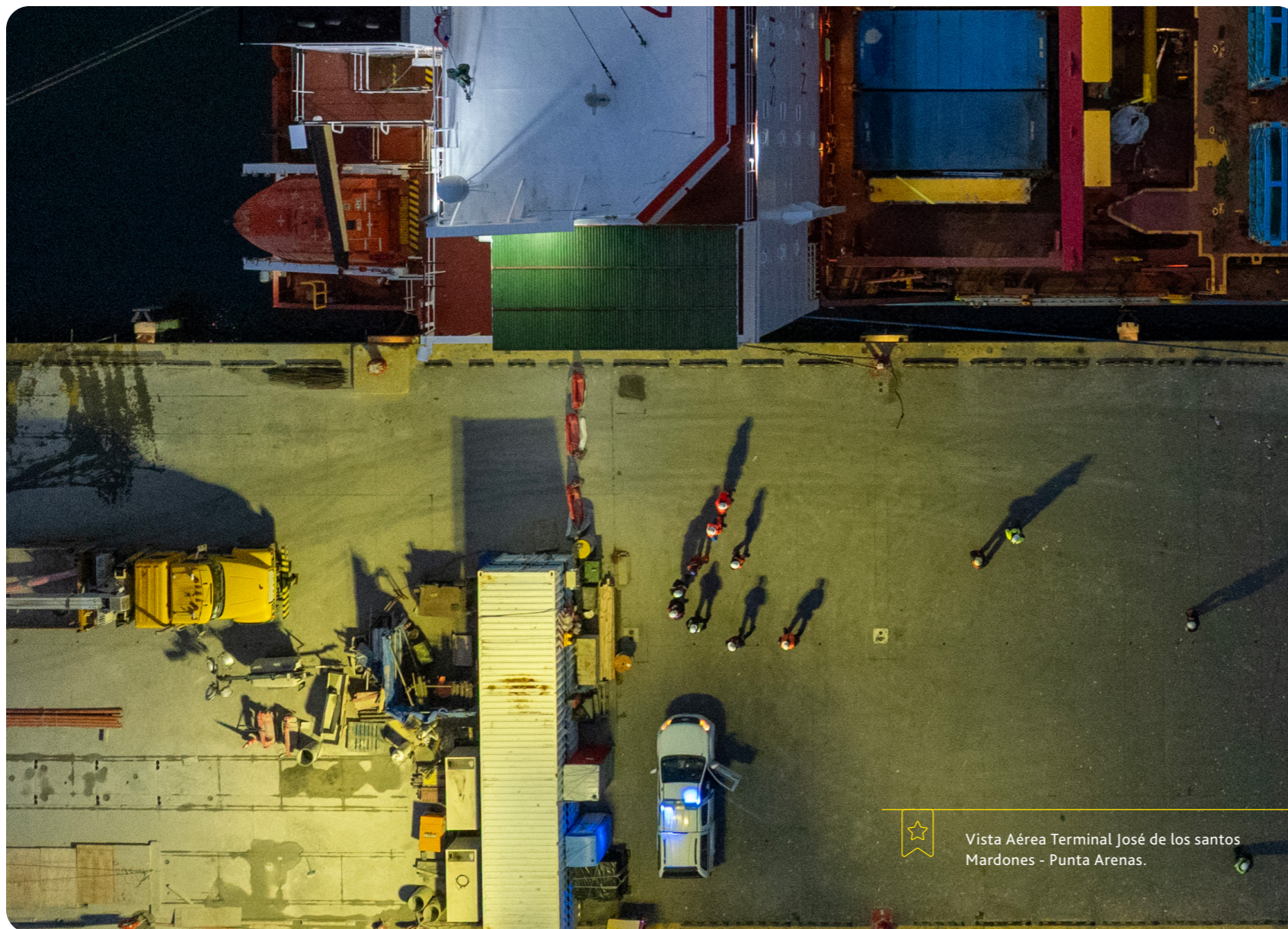
CATEGORÍA	< 30 AÑOS	30–50 AÑOS	> 50 AÑOS	TOTAL	%
Gerencia General/Gerentes	0	2	1	3	4%
Supervisor o Jefe de Área	0	7	7	14	20%
Profesional/Técnico	1	6	6	13	18%
Administrativos/Operativos	9	22	7	38	58%
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>37</b>	<b>21</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>
<b>Porcentaje</b>	<b>15%</b>	<b>54%</b>	<b>31%</b>	<b>100%</b>	

Fuente: EPAUSTRAL 2025.

### ► Tipo de Contrato por Género (2025)



Al cierre 2025, El 94% de los contratos corresponden a modalidad indefinida, reflejo de la estabilidad laboral que caracteriza a la empresa y que constituye un activo estratégico para la retención de talento especializado en una región con alto costo de vida y condiciones laborales exigentes.



Vista Aérea Terminal José de los Santos Mardones - Punta Arenas.

## 5.2.4 Indicadores de Rotación y Nuevas Contrataciones

### ► Nuevas Contrataciones y Tasa de Rotación (2024–2025)

INDICADOR	2024	2025
Nuevas contrataciones (total)	7	3
Dotación total al cierre	67	68

Fuente: EPAUSTRAL 2025.

## 5.2.5 Implementación de la Ley de 40 Horas

El mundo portuario puede ser humano, puede ser moderno y puede ser bientratante. EPAUSTRAL lo demostró el 20 de noviembre de 2024, cuando la Seremi del Trabajo y Previsión Social de Magallanes entregó formalmente el Sello 40 Horas a la empresa en una ceremonia oficial en Punta Arenas —convirtiéndola en una de las primeras 25 organizaciones de la región en obtenerlo, y en el primer puerto del país en lograrlo de forma voluntaria y anticipada.





La Ley N°21.561 permite a las empresas tomarse hasta cinco años para completar la reducción gradual de jornada. EPAUSTRAL no usó ese plazo. Desde inicios de 2024 ya había materializado el cambio, antes de que ninguna obligación legal lo exigiera. Esa decisión —adoptada con acuerdos sindicales sólidos y sin afectar la continuidad operacional de los terminales— envió un mensaje concreto al sistema de empresas públicas y al sector portuario nacional: la reducción de jornada no es incompatible con operaciones de alta exigencia. Es una decisión de gestión.

## 5.2.6 Capacitación y Desarrollo de Competencias

El Programa Anual de Capacitación y Formación es construido de forma bipartita —con participación de representantes de la empresa y de los trabajadores— y validado por la Gerencia General y el Directorio. Durante 2025 se ejecutaron 31 cursos en franquicia SENCE, destinando 3.016 horas de formación en ámbitos técnicos (cursos OMI, carga de proyectos), habilidades directivas (liderazgo, inteligencia artificial, gobernanza de datos) y formación regulatoria (Ley Karin, sostenibilidad).

### ► Indicadores de Capacitación por Género (2024–2025)




CATEGORÍA	 2024	 2024	Total 2024	 2025	 2025	Total 2025
<b>Total horas de capacitación</b>	2.632	1.120	3.752	2.268	748	3.016
<b>N° trabajadores/as capacitados</b>	40	18	58	32	20	52

Fuente: EPAUSTRAL 2025.



Charla Preventiva con equipos Administrativos.



 Proceso de selección de nuevo Representante Laboral

## 5.2.7 Relaciones Laborales y Sindicalización

EPAUSTRAL garantiza el pleno ejercicio de la libertad sindical y reconoce el derecho a la negociación colectiva. En 2025 la empresa cuenta con dos sindicatos activos —el Sindicato de Trabajadores y el Sindicato de Profesionales— que agrupan al 94% de la dotación. Durante el año se llevaron a cabo con éxito las negociaciones colectivas de ambas organizaciones, alcanzando acuerdos con horizonte de tres años que aportan estabilidad laboral y gobernabilidad interna.

### ► Indicadores de Sindicalización (2024–2025)

INDICADOR	2024	2025
<b>Total trabajadores/as</b>	67	68
<b>Trabajadores/as sindicalizados</b>	63	64
<b>Tasa de sindicalización</b>	93%	94%
<b>Número de sindicatos activos</b>	2	2
<b>Negociaciones colectivas realizadas</b>	—	2 (horizonte 3 años)

Fuente: EPAUSTRAL 2025.

## 5.2.8 Bienestar Organizacional y Clima Laboral

EPAUSTRAL desarrolla un conjunto de iniciativas de bienestar orientadas a fortalecer la cohesión organizacional y la conciliación de la vida laboral y personal. El estudio de clima organizacional de 2025 —con una participación del 85% de la dotación— evidencia una evolución positiva respecto al levantamiento de 2023, con mejoras en conciliación, supervisión, autonomía y seguridad laboral.

### ► Actividades de Bienestar (2025)

ACTIVIDAD	PARTICIPANTES	PROMEDIO DE PARTICIPACIÓN
Conmemoración Día Internacional de la Mujer	19	91%
Día de la Madre	21	100%
Día del Padre	46	100%
Día del Trabajador/a	57	85%
Aniversario EPAUSTRAL	55	83%
Actividades Fiestas Patrias	58	87%
Actividades de Fin de Año	55	83%

Fuente: EPAUSTRAL 2025.



Celebración día de la Mujer en Punta Arenas.



Actividad entrega de Regalos de Navidad en Puerto Natales.



Celebración día del Trabajador en Punta Arenas.

## 5.3 Seguridad y Salud Ocupacional

La seguridad y salud en el trabajo constituyen un valor no negociable en la operación de EPAUSTRAL. La naturaleza de la actividad portuaria —con sus riesgos inherentes de caídas, cargas pesadas, maniobras de naves, condiciones climáticas extremas e interacción permanente con contratistas y terceros— exige una gestión preventiva rigurosa, sistemática y con altos niveles de compromiso en todos los niveles de la organización.

El año 2025 estuvo marcado por la ejecución simultánea de obras de gran envergadura en dos terminales —la construcción del tercer dolphin y segundo poste de amarre en el Muelle Arturo Prat, y el reforzamiento de la losa del Terminal Mardones— en un entorno de plena operación portuaria. La gestión impecable de esta coexistencia, sin registrar incidentes de seguridad, representa uno de los mayores logros del período.

### 5.3.1 Sistema Preventivo y Reconocimientos

EPAUSTRAL opera bajo un sistema de gestión de seguridad basado en la identificación, evaluación y control de riesgos laborales, con protocolos MINSAL, planes de emergencia documentados y revisiones periódicas de los procedimientos operativos. El Comité Paritario de Higiene y Seguridad (CPHS) tiene participación activa de representantes de los trabajadores en la definición de medidas preventivas.

En noviembre de 2025, el Comité Paritario de EPAUSTRAL fue reconocido a nivel nacional por el Instituto de Seguridad del Trabajo (IST) por su gestión destacada en prevención laboral. Este reconocimiento fue replicado a nivel regional para la Encargada de Prevención de Riesgos, Carolina Suárez.



Reconocimiento Nacional al Comité Paritario del Puerto Arturo Prat en Santiago de Chile.



Visitas a Terreno - Obras Mejoramiento de Losas en Terminal Mardones.

#### ► Indicadores de Seguridad y Salud Laboral (2025)

INDICADOR	2025
Incidentes / accidentes laborales registrados	0
Tasa de accidentabilidad	0%
Reconocimientos en seguridad laboral	2 (nacional y regional – IST)
Obras ejecutadas en paralelo a la operación	2 terminales simultáneos
Comités Paritarios activos	1 (reconocido a nivel nacional)
Certificaciones ISPS vigentes	4 terminales

Fuente: EPAUSTRAL 2025.

### 5.3.2 Capacitación en Seguridad y Gestión de Emergencias

El programa de capacitación incorpora transversalmente contenidos de prevención de riesgos y respuesta ante emergencias: cursos OMI, formación en carga de proyectos especiales y una jornada interinstitucional de seguridad portuaria organizada en el marco de Magallanes Puerto Sostenible. La gestión de contratistas incluye exigencia de pólizas de garantía y protocolos de inducción y supervisión en terreno.

La descarga de tres aerogeneradores con aspas de 67,5 metros en pleno invierno, con operaciones nocturnas en vía urbana sin ningún incidente, constituye el referente más concreto del nivel alcanzado por la cultura de seguridad operacional de EPAUSTRAL en el período.

## 5.4 Relación con Clientes y Usuarios

EPAUSTRAL atiende una amplia diversidad de segmentos de mercado que reflejan la complejidad del sistema marítimo-portuario de Magallanes y el rol estratégico que la empresa cumple en la conectividad, el turismo internacional, la investigación científica antártica y el desarrollo productivo regional.



Intercambio de Galvanos en Punta arenas por primera recalada de Crucero Bolette.

### 5.4.1 Segmentos de Mercado y Cobertura

#### ► Segmentos de Mercado Atendidos por EPAUSTRAL (2025)

SEGMENTO	TERMINALES / INSTALACIONES	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES
 <b>Cruceros</b>	Terminal Arturo Prat, Terminal Mardones, Puerto Natales, Muelle Guardián Brito (Puerto Williams)	Operación estacional (sept.–abril). Naves hasta 300 m de eslora desde dic. 2025. Puerto Williams consolidado como homeport antártico de lujo.
 <b>Carga y cabotaje</b>	Terminal J.S. Mardones, Terminal Puerto Natales	Portacontenedores (ruta San Antonio–Punta Arenas), graneleros (clínker/yeso Melón), transbordadores (Puerto Montt–Natales).
 <b>Pesca industrial</b>	Terminal Arturo Prat	Flotas nacionales e internacionales con base en Punta Arenas. Cuotas de captura. Operación con estacionalidad definida.
 <b>Programas Antárticos (PANs)</b>	Terminal Arturo Prat, Terminal Mardones	Naves de EEUU, Brasil, España, Perú, Uruguay, China, Ucrania, Inglaterra, entre otros. Campaña nov.–marzo.
 <b>Industria acuícola</b>	Terminal Arturo Prat, Rampas Tres Puentes, Bahía Chilota, Puerto Natales	Barcazas y wellboats del salmón. Certificación biosegura Sernapesca en todos los terminales.
 <b>Operaciones especiales / industriales</b>	Terminal J.S. Mardones, Rampa Tres Puentes, Rampa Puerto Williams y Muelle Guardian Brito	Carga sobre dimensionada (aerogeneradores), primera operación de embarque de combustible a buques tanque (2025) y Desembarque de Módulos En Puerto Williams.

## 5.4.2 Certificaciones y Gestión de Clientes

En 2025 se aprobaron satisfactoriamente las Auditorías Externas de Verificación Anual de la Autoridad Marítima en los cuatro terminales administrados por EPAUSTRAL, manteniendo la certificación ISPS. Todos los terminales cuentan además con certificación biosegura de Sernapesca. En diciembre de 2025 se aprobaron Resoluciones que permiten reducir o eliminar Medios de Apoyo para cruceros en los Terminales Prat, Mardones, Natales y Guardian BRito, reduciendo costos operativos y fortaleciendo la competitividad de Punta Arenas en los itinerarios del Cono Sur.

La empresa mantiene reuniones periódicas de planificación y evaluación de temporada con agencias navieras, compañías de cruceros y operadores turísticos, y durante 2025 lideró sesiones de la Comunidad Logística Portuaria de Punta Arenas, que convoca a los principales actores del sistema marítimo regional.



Charla Capacitación sobre código ISPS - Punta Arenas.



Visita Buque Juan Sebastián Elcano - Punta Arenas.



Actividad día de los Patrimonios en Muelle Prat - Punta Arenas.



Actividad "Corrida solidaria por la Rehabilitación en Magallanes" - Partiendo desde Muelle Prat en Punta Arenas.

## 5.5 Relación con el Territorio y la Comunidad

EPAUSTRAL es, por definición y mandato, una empresa del territorio. Su vinculación con las comunidades y actores del ecosistema regional no es una línea complementaria de la gestión, sino parte constitutiva del modelo de creación de valor. Durante 2025, la empresa organizó y/o participó en más de treinta instancias de relacionamiento institucional, comunitario y sectorial.

### 5.5.1 Hitos de Vinculación Comunitaria

MES	ACTIVIDAD	RESULTADO/ALCANCE
<b>Enero</b>	Recalada rompehielos Almirante Viel (base de operaciones Terminal Arturo Prat)	Hito relación EPAUSTRAL–Armada de Chile
<b>Febrero</b>	Firma convenio Corporación de Puertos del Conosur – Fundación Imagen de Chile	Fortalece promoción de cruceros en Chile
<b>Marzo</b>	Apertura al buque escuela Juan Sebastián Elcano (Real Armada Española)	~1.400 visitantes
<b>Mayo/Agosto</b>	Día de los Patrimonios (Ministerio de las Culturas + Armada de Chile)	>1.000 personas en ambas jornadas
<b>Octubre</b>	Corrida solidaria 'por la Rehabilitación en Magallanes' (frente al Terminal Prat)	~600 de participantes
<b>Diciembre</b>	Consulta Pública BID – Ampliación Terminal Mardones	Diálogo ciudadano abierto
<b>Todo el año</b>	Actividades en Porvenir, Puerto Natales	Presencia multiterritorial

Fuente: EPAUSTRAL 2025.

Las visitas al rompehielos Almirante Viel y al buque escuela Juan Sebastián Elcano en el Terminal Arturo Prat, así como las distintas participaciones en el Día de los Patrimonios, generaron cerca más de 5.500 visitas ciudadanas en total, posicionando al puerto como espacio de encuentro cultural y difusión de la vocación marítima de Magallanes.

## 5.5.2 Participación Sectorial e Institucional

Como fundadora de la Asociación de Puertos Australes y directiva de la Corporación de Puertos del Cono Sur, EPAUSTRAL lidera agendas en cumplimiento, conectividad y cruceros.

Para fortalecer su posicionamiento, participó en eventos clave como Seatrade Global, Hyvolution, Green Hydrogen Summit, COMNAP 2025 y el Pacto de Magallanes. Además, desde diciembre de 2025, integra el Consejo de Desarrollo Territorial de Magallanes, consolidándose como un actor esencial para el progreso de la zona austral.



Reunión Asociación Puertos Australes.



Participación de Corporación de Puertos Cono Sur en Feria Seatrade - Miami.

## 5.5.3 Magallanes Puerto Sostenible y Apoyo Comunitario

Como entidad fundadora y líder del comité Magallanes Puerto Sostenible (MPS) —que en 2025 amplió su membresía a quince integrantes— la Empresa Portuaria Austral ayudó a promover la colaboración intersectorial en sostenibilidad, bienestar social y cuidado del entorno, con seminarios, participación en limpiezas de playas y la Corrida por las Jornadas para la Rehabilitación que convocó a 650 personas.

Por otro lado, En 2025 la EPAUSTRAL colaboró con el concurso literario Magallanes en 100 Palabras (10ª versión), el Festival de Cine Polo Sur Latinoamericano, y entregó canastas de alimentos a familias vulnerables en coordinación con el CESFAM Juan Damianovic (Punta Arenas) y el Centro de Rehabilitación Club de Leones Cruz de Sur (Puerto Natales). A estas se sumaron otras actividades de relacionamiento con la comunidad, impulsadas por los equipos de Natales y Porvenir.



Inauguración actividad "Magallanes en 100 Palabras" - Punta Arenas.

## 5.6 Gestión Ambiental y Protección del Entorno

La Región de Magallanes y de la Antártica Chilena alberga uno de los ecosistemas más frágiles y biodiversos del planeta. Los fiordos, canales y entorno antártico que rodean las instalaciones de EPAUSTRAL no son solo un contexto geográfico, sino una responsabilidad ética y operacional de primer orden. La gestión ambiental parte del reconocimiento explícito de que el entorno en el que opera la empresa es irremplazable.

### 5.6.1 Desempeño Ambiental y Prevención de Incidentes

Entre los años 2024 y 2025, EPAUSTRAL no registró incidentes de contaminación ambiental derivados de sus operaciones portuarias. No se produjeron derrames de combustibles ni hidrocarburos en ninguno de los terminales. Este resultado es producto de la implementación sistemática de planes de contingencia, la mantención de equipamiento especializado y la operación continua de un servicio OSR (Oil Spill Response) mediante contrato anual.

#### ► Indicadores de Desempeño Ambiental (2024–2025)

INDICADOR AMBIENTAL	2024	2025
<b>Incidentes de contaminación ambiental</b>	0	0
<b>Derrames de hidrocarburos</b>	0	0
<b>Planes de contingencia hidrocarburos vigentes</b>	3 terminales	4 (incluye Guardián Brito)
<b>Certificación ISO 50001 (Gestión Energética)</b>	Vigente	Recertificada 2025–2028
<b>Programa de Reciclaje</b>	No iniciado	Iniciado (capacitación + puntos limpios)

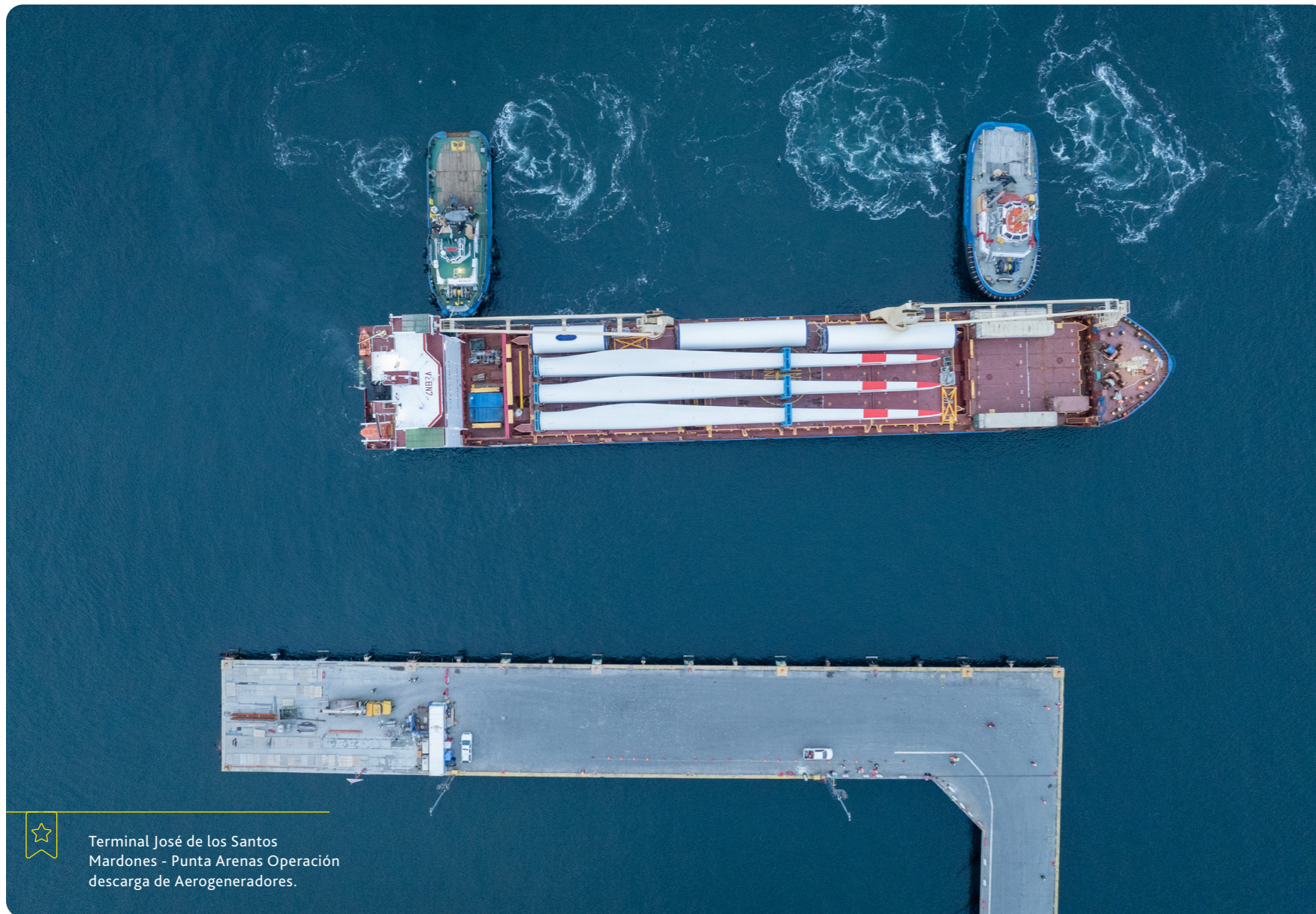
Fuente: EPAUSTRAL 2025.



Terminal José de los Santos Mardones - Punta Arenas.

### 5.6.2 Sistema de Gestión Energética ISO 50001 y Economía Circular

EPAUSTRAL renovó en 2025 su certificación ISO 50001 de Gestión Energética para el período 2025–2028. Entre las medidas concretas implementadas se cuentan la optimización de la operación de calderas y mejoras en los sistemas de calefacción de los Terminales Arturo Prat y Mardones, reduciendo el consumo de gas natural. Se inició además el Programa de Reciclaje con capacitaciones al personal e instalación de puntos limpios en los recintos, proyectando en una segunda etapa la gestión de residuos provenientes de embarcaciones. La empresa evalúa la certificación 'Estado Verde' del Ministerio del Medio Ambiente.



Terminal José de los Santos  
Mardones - Punta Arenas Operación  
descarga de Aerogeneradores.

## 5.7 Continuidad Operacional y Resiliencia

La capacidad de EPAUSTRAL de mantener operaciones portuarias continuas en condiciones climáticas extremas, durante la ejecución simultánea de obras de inversión de gran escala, constituye una de las expresiones más concretas de la resiliencia organizacional que caracteriza a la empresa. En el extremo sur del continente, la continuidad del servicio portuario es una condición de la conectividad territorial, el abastecimiento regional y la seguridad de las personas que habitan las zonas más aisladas de Chile.

### 5.7.1 Operación Simultánea a Obras de Inversión

Durante 2025, EPAUSTRAL ejecutó obras de alta complejidad en dos terminales —el tercer dolphin del Muelle Arturo Prat y el reforzamiento de la losa del Terminal Mardones— sin interrumpir en ningún momento la atención de naves portacontenedoras, graneleras, cruceros y científicas. El reforzamiento de la losa de Mardones, con un 65% de avance al cierre del período, es especialmente representativo de esta capacidad: una obra sobre infraestructura en plena operación, con metodologías que garantizaron la coexistencia segura entre faenas de construcción y actividad portuaria activa.

## 5.7.2 Operaciones Logísticas Especiales

La operación de descarga de tres aerogeneradores para el parque eólico de Total Austral en Tierra del Fuego, con aspas de 67,5 metros, constituyó una de las maniobras logísticas más complejas de la historia reciente del sistema portuario de Magallanes. La operación abarcó la descarga en el Terminal Mardones, el acopio en explanada, el traslado nocturno por vía urbana hasta la Rampa Tres Puentes y el embarque en ferry a Tierra del Fuego, todo sin incidentes, en pleno invierno y sin afectación a la ciudadanía. La visita del Ministro de Transportes al terminal durante esta operación subrayó su relevancia nacional.

Asimismo, la primera operación de embarque de combustible a buques tanque en el Terminal Mardones —destinados a suministrar a cruceros en Puerto Williams— abre una nueva línea de servicio y reduce la dependencia regional de los terminales de ENAP para este tipo de maniobras.

A nivel de turismo, también destacamos la coordinación y el apoyo prestado para la descarga de módulos (en el Muelle Guardián Brito y la Rampa Williams), destinados a la ampliación de un proyecto hotelero que llevan a cabo el Grupo DAP y la empresa de Cruceros Royal Caribbean.



Rampa Tres Puentes - Punta Arenas Operación Descarga de Aerogeneradores.

## 5.7.3 Conectividad Territorial en Rampas

El sistema de rampas de conectividad administrado por EPAUSTRAL —desde Puerto Edén hasta Puerto Williams y Yendegaia— no registró durante 2025 interrupciones que afectaran la conectividad de los ferrys que enlazan a las zonas más aisladas de la región. La operación del Muelle Guardián Brito en Puerto Williams permitió la consolidación de esa localidad como uno de los principales puntos de atención de cruceros de segmento lujo del país, con recaladas de compañías Silversea y otras de primer nivel.

### ► Resumen de Indicadores de Continuidad Operacional (2025)

DIMENSIÓN	INDICADOR / RESULTADO
<b>Interrupción de operaciones por obras</b>	0 días
<b>Terminales con obras en ejecución paralela</b>	2 (Prat y Mardones)
<b>Incidentes en rampas de conectividad</b>	0
<b>Operaciones especiales ejecutadas sin incidentes</b>	Aerogeneradores (invierno) + buque tanque (primera vez)
<b>Certificaciones ISPS mantenidas</b>	4 terminales (3 propios + Guardián Brito)
<b>Avance obras sobre infraestructura en operación</b>	Losa Mardones: 65%

## 5.8 Creación de Valor Integrado

El conjunto de dimensiones abordadas en este capítulo configura un modelo de gestión sostenible que crea valor de manera integrada, articulando capital humano, gobernanza institucional, relaciones comunitarias, desempeño ambiental y resiliencia operacional en un sistema coherente orientado al largo plazo.

En el corto plazo, EPAUSTRAL crea valor garantizando la continuidad del servicio portuario en condiciones de alta exigencia climática y operativa. En el mediano plazo, la inversión en capital humano, el fortalecimiento de las relaciones laborales, la certificación de estándares internacionales y la construcción de vínculos comunitarios sólidos generan capacidades que habilitan la ejecución del ciclo de inversiones en curso. En el largo plazo, la consolidación de infraestructura moderna y el posicionamiento de EPAUSTRAL en las agendas estratégicas regionales —turismo antártico, hidrógeno verde, conectividad austral— configuran las bases de un valor público duradero para Magallanes y para Chile.

### ► Resumen de Indicadores Clave de Sostenibilidad (2025)

DIMENSIÓN	INDICADOR CLAVE	RESULTADO 2025
<b>Gobernanza</b>	Score Gobierno Corporativo SEP	100% (2024, sin brechas)
<b>Gobernanza</b>	Sanciones de organismos fiscalizadores	0
<b>Gobernanza</b>	Certificación ISO 27001:2022	Obtenida en 2025
<b>Capital Humano</b>	Dotación total	68 trabajadores/as
<b>Capital Humano</b>	Participación femenina	30% (vs. ~15% promedio sectorial)
<b>Capital Humano</b>	Mujeres en alta dirección	66%
<b>Capital Humano</b>	Tasa de sindicalización	94%
<b>Capital Humano</b>	Jornada laboral	40 horas (Sello 40 Horas)
<b>Capital Humano</b>	Horas de capacitación	3.016 horas / 31 cursos
<b>Seguridad Laboral</b>	Accidentes / incidentes laborales	0
<b>Seguridad Laboral</b>	Reconocimiento IST Comité Paritario	Nacional y Regional
<b>Ambiental</b>	Incidentes de contaminación ambiental	0 (2024–2025)
<b>Ambiental</b>	Certificación ISO 50001	Recertificada 2025–2028
<b>Ambiental</b>	Programa de Reciclaje	Iniciado en 2025
<b>Territorial</b>	Instancias de relacionamiento	40 en el año
<b>Territorial</b>	Visitantes en actividades comunitarias	6.200 personas
<b>Operacional</b>	Interrupciones de servicio por obras	0 días
<b>Operacional</b>	Certificaciones ISPS vigentes	4 terminales

Fuente: EPAUSTRAL. Elaboración propia en base a información de gestión 2025.



**EPAUSTRAL**  
CONECTANDO A MAGALLANES

06

## Proyección Estratégica 2026–2029



La descarga de aerogeneradores en el Terminal Mardones es el hito más representativo de la capacidad del recinto de carga austral.

En EPAUSTRAL hemos pasado del diseño a la ejecución. Lejos de ser una proyección a largo plazo, esta etapa ya ha comenzado a materializarse en la práctica. El período que viene es el de la consolidación: los proyectos que ya estamos licitando, construyendo y que pondremos en operación entre 2026 y 2029 definirán el sistema portuario que tendrá Magallanes para la próxima década. Estamos entregando hoy la infraestructura habilitante que la región necesita para capturar con éxito las oportunidades estratégicas del país.

## 6.1 Nuestro Portafolio

La inversión proyectada para el período 2026-2029 se concentra principalmente en la ejecución de las obras estructurales del sistema portuario, que permitirán transformarlo para enfrentar los desafíos del futuro en la Región de Magallanes y en el país.

En términos agregados, la cartera supera los 120 millones de dólares (MMUSD) y considera proyectos de ampliación de capacidad de atraque, desarrollo de infraestructura de apoyo, incorporación de equipamiento y conservación de terminales existentes, fundamentales para consolidar a la Empresa Portuaria Austral como actor clave.



Doble Recalada de Cruceros en Muelle Arturo Prat - Punta Arenas.



**~USD 120 M**

Inversión estimada global 2026–2029



**7**

Proyectos en cartera



**2029**

Año de consolidación del ciclo



Terminal José de los Santos Mardones - Punta Arenas Operación descarga de Aerogeneradores.

## 6.2 Cartera de Inversiones

La siguiente tabla detalla las iniciativas que conforman el plan de desarrollo, priorizando aquellas de mayor envergadura y de mayor impacto estructural para la capacidad del sistema portuario regional. Estas obras representan los pilares estratégicos que permitirán la transformación y modernización de la infraestructura en la Región de Magallanes.

PROYECTO DE INVERSIÓN	CATEGORÍA
<b>Mejoramiento Capacidad de Atraque Terminal Arturo Prat – Etapa III</b>	Ampliación de capacidad turística
<b>Construcción Nuevo Terminal de Pasajeros Muelle Arturo Prat</b>	Infraestructura de servicios
<b>Refuerzo Estructural Muelle J.S. Mardones</b>	Habilitación operacional
<b>Mejoramiento Capacidad de Atraque Muelle J.S. Mardones</b>	Ampliación capacidad logística
<b>Adquisición de Grúas de Muelle – Terminal J.S. Mardones</b>	Incorporación de equipamiento
<b>Conservación mayor de terminales</b>	Mantenimiento de activos
<b>Construcción Bodega de Aforo Puerto Natales</b>	Infraestructura de apoyo

El programa de inversiones definido para el período responde a una lógica de desarrollo secuencial y articulado del sistema portuario regional, donde cada iniciativa cumple un rol específico dentro de una visión integrada de largo plazo. Es un proceso de transformación estructural que busca equilibrar capacidad operativa y eficiencia logística, asegurando que la infraestructura evolucione para las necesidades de la Región de Magallanes, incluyendo las demandas de la industria turística, la logística antártica,

los sectores productivos y la conectividad. Esta programación permite, además, gestionar adecuadamente los riesgos propios de la ejecución de obras de gran escala, resguardando la continuidad operacional y la solidez financiera de la empresa.

## 6.3 Lo que el sistema portuario será en 2029

Al término del ciclo de inversión, el sistema portuario de Magallanes será estructuralmente distinto al actual, consolidándose como una plataforma logística y de desarrollo estratégico para el extremo sur de Chile.

El Muelle Arturo Prat contará con un frente de atraque continuo y un terminal de pasajeros integrado a la ciudad, fortaleciendo su rol como puerta de entrada al territorio y soporte clave para la industria de cruceros y la actividad antártica. El Terminal José de los Santos Mardones operará como un nodo logístico de mayor escala, con capacidad para atender cargas de alta complejidad y habilitar el desarrollo de nuevas industrias.

Este sistema permitirá fortalecer la conectividad territorial, potenciar el turismo internacional y posicionar a la Región de Magallanes como un punto estratégico en rutas marítimas de interés global, con proyección hacia la Antártica y nuevas dinámicas de comercio y energía.

Más allá de las obras, esta infraestructura configura una plataforma que permite anticipar el desarrollo, facilitando la instalación de nuevas actividades productivas y ampliando las oportunidades de crecimiento para el territorio.

El propósito es claro: contar con un sistema portuario preparado antes de que estas oportunidades alcancen su punto máximo de desarrollo.



## 6.4 Los desafíos del período

El ciclo de inversión que se ejecuta entre 2024 y 2029 marca el cierre de una brecha estructural en la capacidad portuaria regional, dando paso a una nueva etapa caracterizada por mayores niveles de exigencia operativa, logística e institucional.

La consolidación de un sistema portuario de mayor escala implicará desafíos asociados a la operación de infraestructura más compleja, la atención de nuevas demandas productivas y la integración con cadenas logísticas de mayor alcance. En este contexto, la continuidad operacional, la eficiencia en la gestión y la capacidad de adaptación serán factores críticos.

Asimismo, el desarrollo de nuevas actividades económicas, incluyendo industrias emergentes, exigirá avanzar en la incorporación

de servicios portuarios asociados a energías limpias y nuevas soluciones logísticas, en línea con los procesos de transición energética que se proyectan para la región.

La sostenibilidad del sistema en sus dimensiones ambiental, social y económica continuará siendo un eje central, requiriendo estándares cada vez más exigentes en la gestión de riesgos, seguridad y relacionamiento con el entorno.

En este escenario, el principal desafío será consolidar un modelo de gestión capaz de sostener en el tiempo el nuevo nivel de operación, asegurando que la infraestructura desarrollada cumpla efectivamente su rol habilitante para el desarrollo productivo del territorio.



**Al término de 2029, EPAUSTRAL no será la misma empresa que comenzó este ciclo. Será una organización que habrá demostrado que es posible transformar la infraestructura portuaria pública del extremo sur de América del Sur —y que habrá sentado las bases para que Magallanes capture las oportunidades de la siguiente década.**



Rampa Tres Puentes – Punta Arenas Operación Descarga de Aerogeneradores.



**EPAUSTRAL**  
CONECTANDO A MAGALLANES

07

## Estados Financieros



Consulta los Estados  
Financieros 2025  
aquí



Crucero National Geographic Explorer en  
Muelle de la ciudad de Puerto Natales.





**EPAUSTRAL**  
CONECTANDO A MAGALLANES

Para consultas sobre este reporte, puedes escribirnos a:  
[info@epaustral.cl](mailto:info@epaustral.cl)

[www.epaustral.cl](http://www.epaustral.cl)



Diseño Editorial: **Tandem Design Chile**