



DIAGNÓSTICO RESPONSABILIDAD SOCIAL Y CREACIÓN DE VALOR COMPARTIDO.

ACTUALIZACIÓN DE IMPACTOS Y GRUPOS DE INTERÉS ASOCIADOS AL HINTERLAND 2023.

EMPRESA PORTUARIA PUERTO MONTT

OBJETIVO

El objetivo del presente diagnóstico de influencia es evaluar y comprender integralmente los impactos y riesgos asociados a las operaciones portuarias, con el objeto de implementar prácticas sostenibles que beneficien tanto a la empresa como a la comunidad y al medio ambiente circundante.

El presente estudio busca:

- **Evaluar Riesgos y Oportunidades:** Identificar posibles riesgos socioambientales asociados a las operaciones portuarias y también identificar oportunidades para mejorar la sostenibilidad y reducir impactos negativos.
- **Definir el Área de Influencia:** Delimitar claramente las áreas geográficas que pueden ser directa o indirectamente afectadas por las actividades del puerto, considerando tanto impactos inmediatos como aquellos a largo plazo.
- **Mapear Grupos de Interés:** Identificar y clasificar a los diversos grupos de interés que tienen un interés legítimo en las operaciones portuarias, como comunidades locales, trabajadores portuarios, autoridades gubernamentales, ONG y otros actores relevantes.
- **Priorizar Acciones de Gestión:** Establecer prioridades en la gestión ambiental y social, centrándose en las áreas y grupos de interés más críticos. Esto ayuda a asignar recursos de manera eficiente y efectiva.
- **Cumplir con Requisitos Legales y Normativos:** Asegurar el cumplimiento de las regulaciones y normativas ambientales y sociales aplicables, evitando posibles sanciones y conflictos legales.
- **Mejorar la relación con la Comunidad:** Fomentar la transparencia y la participación de la comunidad en el proceso de toma de decisiones, promoviendo una relación positiva y sostenible entre la empresa portuaria y su entorno.

1.- IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS Y RIESGOS SOCIOAMBIENTALES

Objetivo

Identificar aspectos e impactos ambientales asociados a las actividades de la Empresa Portuaria Puerto Montt, en sus distintas áreas de influencia.

Alcance

Abarca todas las áreas de influencias de Empormontt, esto es:

- a) Puerto de Puerto Montt.
- b) Terminal Portuario de Castro.
- c) Rampas de Conectividad

Definiciones:

- **Aspecto ambiental:** Elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que puede interactuar con el medio ambiente.
- **Impacto ambiental:** Cualquier cambio en el medio ambiente, sea adverso o beneficioso, que es resultado total o parcial de los aspectos ambientales de la organización.
- **SNASPE:** Sistema Nacional de Áreas Silvestres del Estado.
- **Aspecto significativo:** Alteración de carácter permanente o de larga duración de un valor natural y, en el caso de espacios naturales protegidos, cuando además afecte a los elementos que motivaron su designación y objetivos de conservación.

Proceso de Identificación

Se identifican las áreas de influencia y actividades realizadas por Empormontt que tienen interacción con el medio ambiente y sus aspectos e impactos ambientales relacionados, en lo particular aquellos aspectos que puedan ser “significativos” al medio ambiente. Hay que señalar que las actividades operacionales de Empormontt no afectan ni interactúan con ningún SNASPE.

ÁREA OPERACIONAL PUERTO MONTT



Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
<ul style="list-style-type: none"> • Canal Tenglo • Isla de Tenglo • Población Barrio Puerto 	<ul style="list-style-type: none"> • Transferencia alimento. • Transferencia smolt • Desinfección de camiones • Desinfección de cubierta naves • Transferencia mortalidadensilaje • Tránsito de camiones y equipos • Almacenamiento de fertilizanteen bodega • Almacenamiento harina depescado • Almacenamiento de SUSPEL • Trabajo Administrativo • Uso de instalaciones sanitarias • Rancho de Combustible • Embarque de peróxido • Atraque y desatraque de naves 	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de Ruido. • Generación de Residuos líquidos.

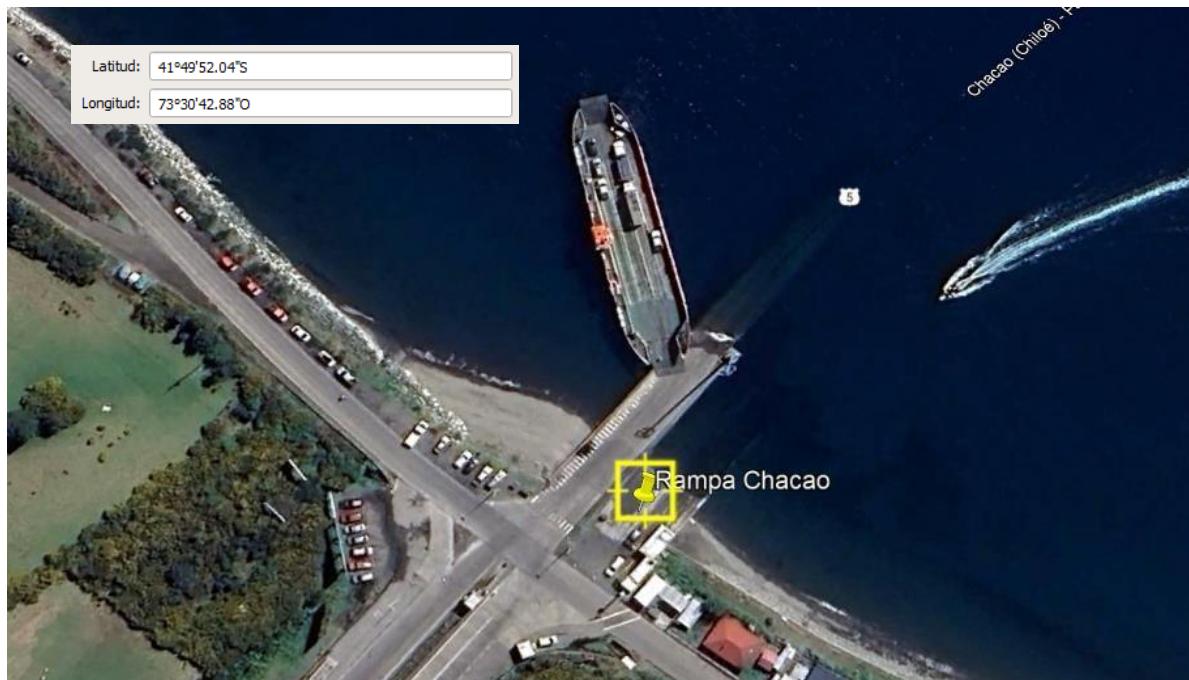
ÁREA OPERACIONAL TERMINAL PORTUARIO DE CASTRO



Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
<ul style="list-style-type: none"> • Bahía deCastro • Muelle de pescadores • Humeda I Gamboa • Población Aledaña 	<ul style="list-style-type: none"> • Transferencia alimento. • Transferencia smolt • Desinfección de camiones • Desinfección de cubiertanaves • Transferencia mortalidad ensilaje • Transito de camiones y equipos • Almacenamiento d eSUSPEL • Trabajo Administrativo • Uso de instalaciones sanitarias • Rancho de Combustible • Embarque de peróxido • Atraque y desatraque denaves 	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de Ruido. • Generación de Residuos líquidos.

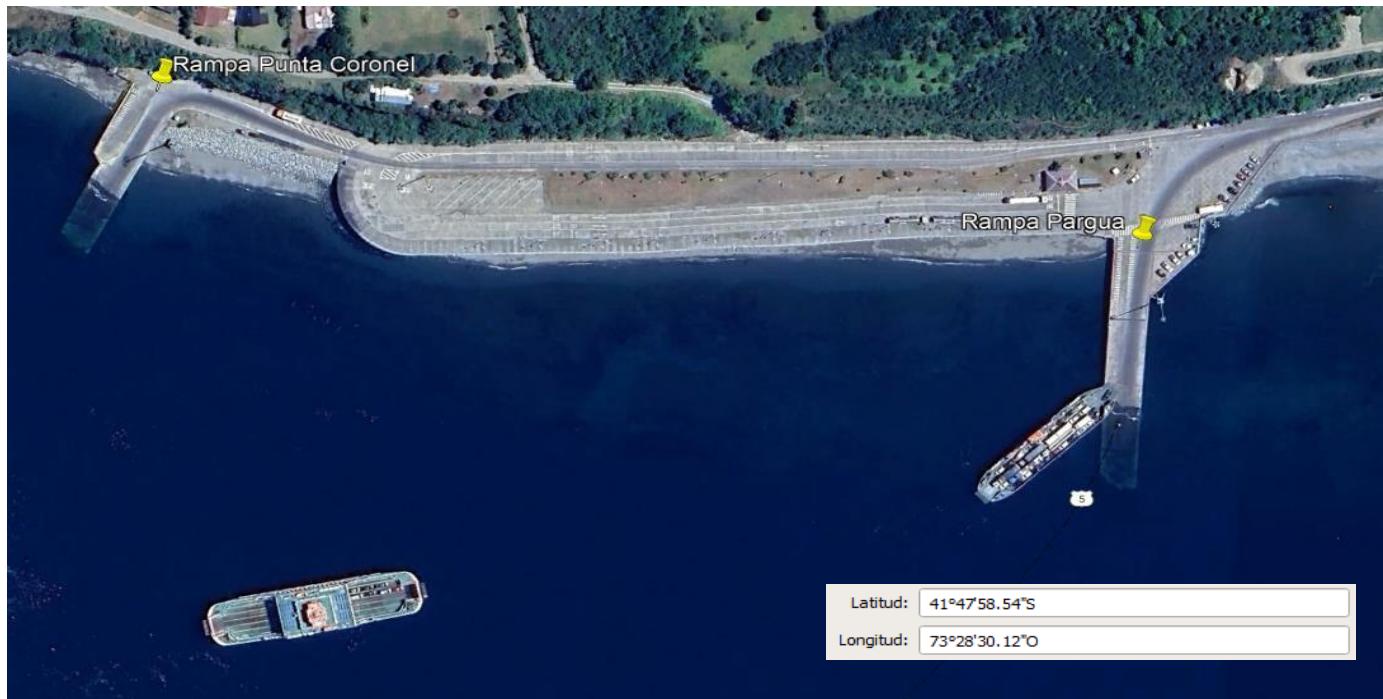
ÁREA OPERACIONAL RAMPAS.

RAMPA CHACAO



Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
<ul style="list-style-type: none">Área Cisnes cuello negro.Canal deChacao	<ul style="list-style-type: none">Conectividad.Faenas Acuícolas (Movimiento de Redes, Smolt)	<ul style="list-style-type: none">Generación de Ruido.

RAMPA PARGUA – PUNTA CORONEL



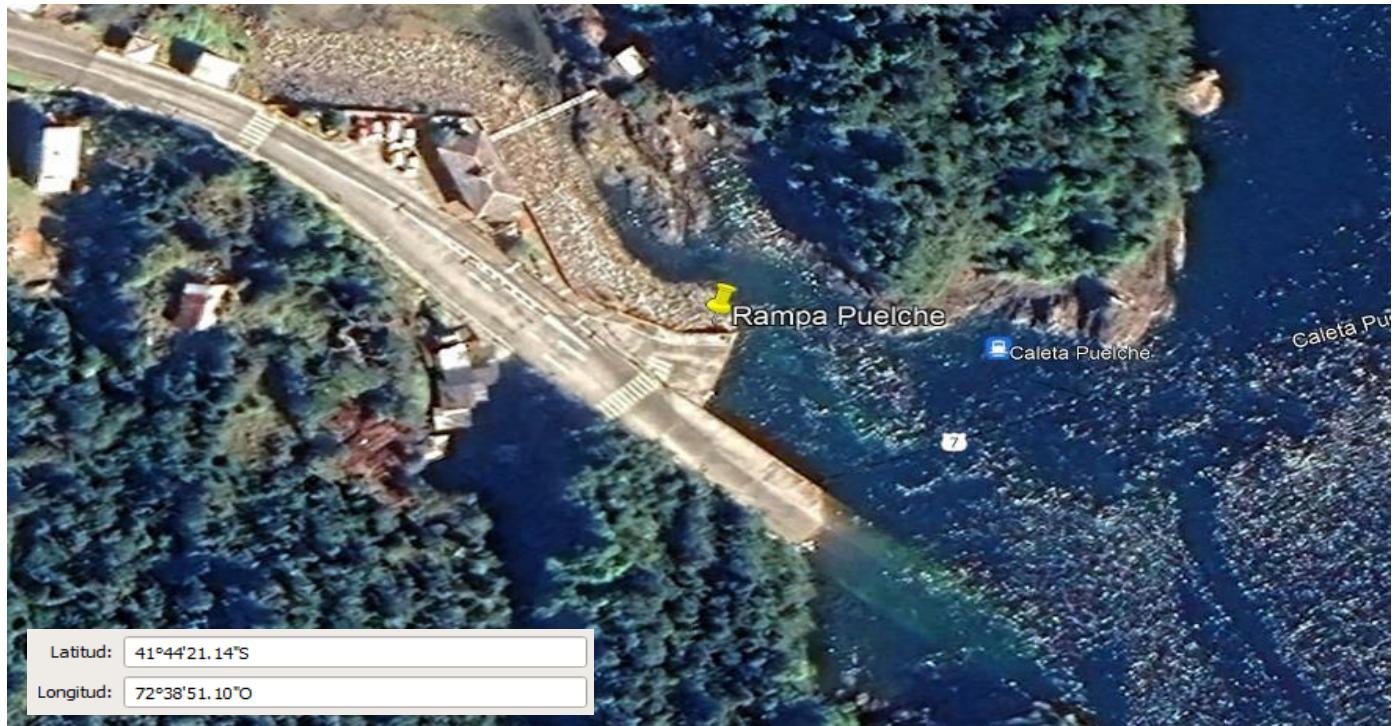
Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
<ul style="list-style-type: none"> Área Cisnes cuello negro. Canal deChacao 	<ul style="list-style-type: none"> Conectividad. Faenas Acuícolas (Movimiento de Redes, Smolt) 	<ul style="list-style-type: none"> Generación de Ruido.

RAMPA LA ARENA



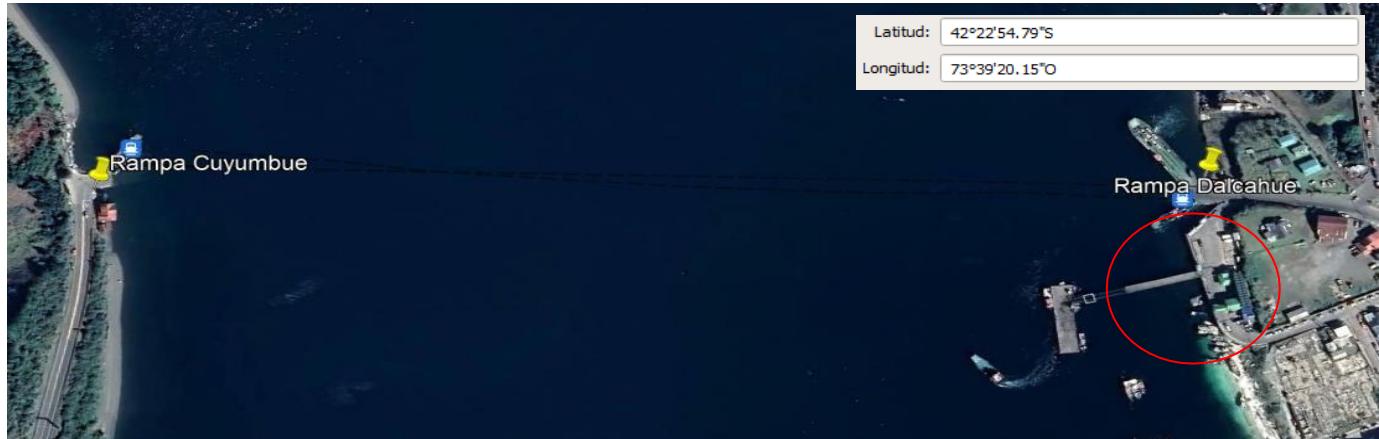
Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
• Caleta de Pescadores	• Conectividad. • Faenas Acuícolas (Cosecha, Smolt)	• Generación de Ruido.

RAMPA PUELCHE



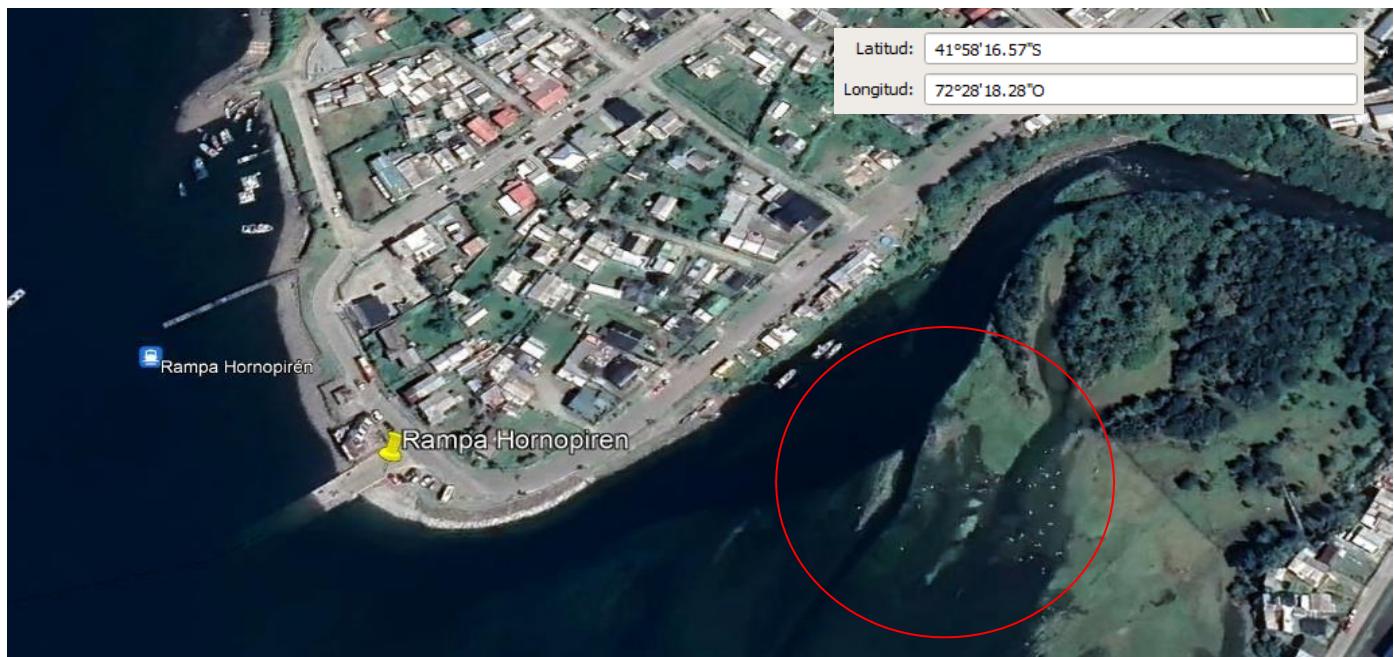
Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
• Caleta de Pescadores	• Conectividad. • Faenas Acuícolas (Cosecha, Smolt)	• Generación de Ruido.

RAMPA DALCAHUE - COYUMBUE



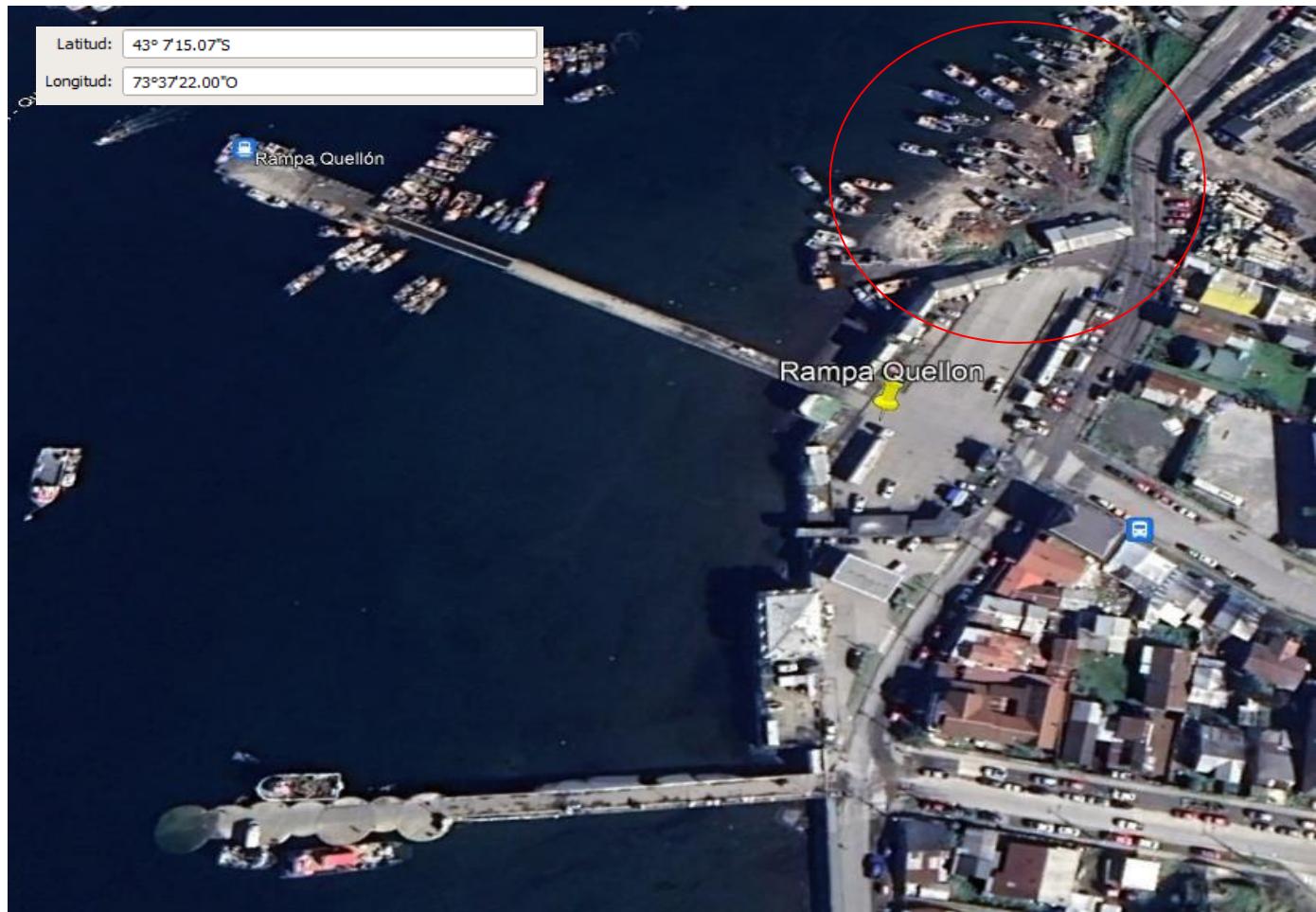
Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
<ul style="list-style-type: none">• Terminal Pesquero.• Playa Coyumbue	<ul style="list-style-type: none">• Conectividad.• Faenas Acuícolas (Cosecha, Smolt)	<ul style="list-style-type: none">• Generación de Ruido.

RAMPA HORNOPIREN



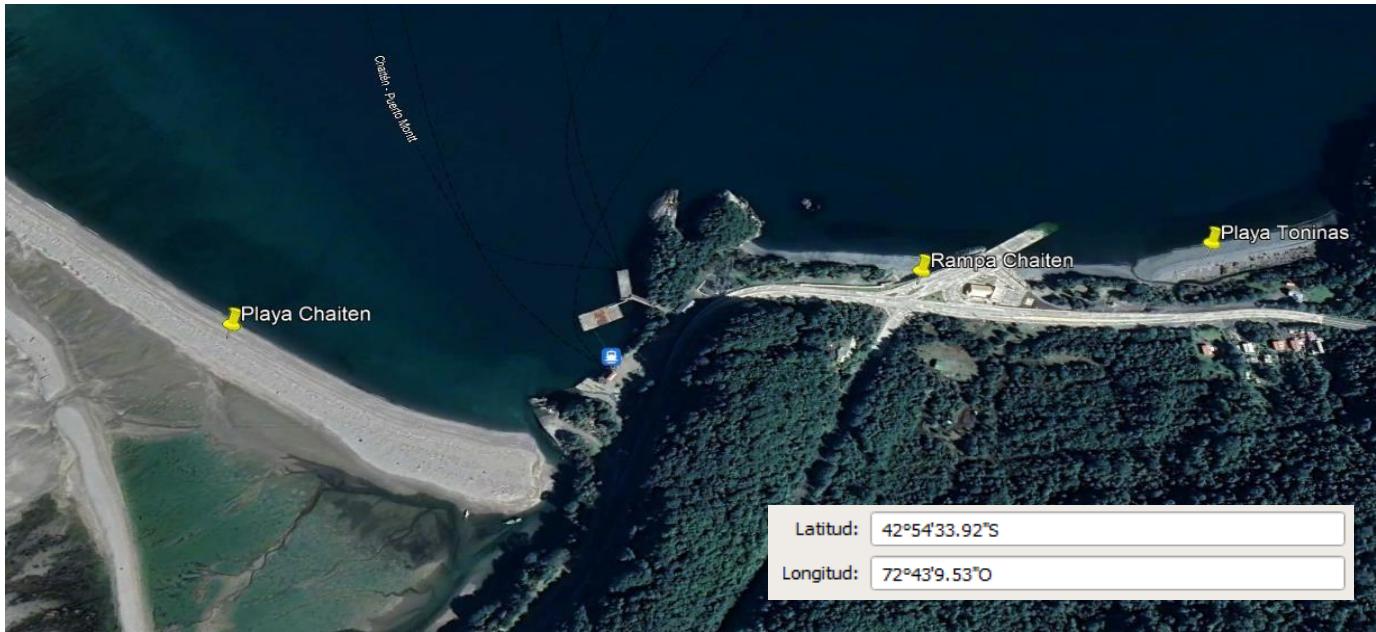
Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
<ul style="list-style-type: none">• HumedalRioCuchildeo	<ul style="list-style-type: none">• Conectividad.• Faenas Acuícolas (Cosecha, Smolt)	<ul style="list-style-type: none">• Generación de Ruido.

RAMPA QUELLÓN



Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
<ul style="list-style-type: none">Terminal pesca artesanalBahía Quellon	<ul style="list-style-type: none">Conectividad.Faenas Acuícolas (Pesca Artesanal, Smolt)	<ul style="list-style-type: none">Generación de Ruido.

TERMINAL PORTUARIO CHAITÉN



Área de Influencia	Actividad Operacional	Aspecto Ambiental Identificado Como Significativo
<ul style="list-style-type: none">• Bahía Chaitén• Playa Chaitén• Playa Toninas	<ul style="list-style-type: none">• Conectividad.• Faenas Acuícolas (Pesca Artesanal, Smolt)	<ul style="list-style-type: none">• Generación de Ruido.

METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE ASPECTOS AMBIENTALES.

Se considerarán los siguientes criterios a identificar para la evaluación de los aspectos ambientales en las distintas áreas:

CRITERIO	DESCRIPCIÓN		
Actividad	Actividad, producto o servicio involucrado con el aspecto.		
Tiempo de ocurrencia	Pasado	:	Actividades realizadas anteriormente y que pueden tener consecuencias ambientales actuales.
	Presente	:	Impactos ocasionados por actividades actuales.
	Futuro	:	Impactos ambientales derivados de futuras actividades.
Tipo de Impacto	Benéfico	:	Mejora la condición del medio ambiente.

Criterios de evaluación de aspectos ambientales:

CRITERIO	DESCRIPCION			VALOR
Probabilidad	Probable	:	Ha ocurrido muchas veces o es posible que ocurra frecuentemente. Puede ocurrir 1 ó más veces en un mes.	4
	Ocasional	:	Ocurre o puede ocurrir una o más veces en un año.	3
	Remoto	:	Ocurre o puede ocurrir una vez en 3 años	2
	Improbable	:	Improbable que ocurra	1
Severidad	Crítica	:	Altamente tóxico, radiactivo, inflamable, explosivo que provoca daños múltiples e irreversibles de gran magnitud, con efectos de largo plazo, y que requiere de acciones de reparación o mitigación.	4
	Grave	:	Alteración significativa, reversible sólo con la intervención inmediata de medidas de control y mitigación.	3
	Moderada	:	Reversible, asumiendo que puede ser asimilada por el entorno o puede ser controlada por el área responsable.	2
	Despreciable	:	Alteración no implica cambios perceptibles en el medio ambiente.	1

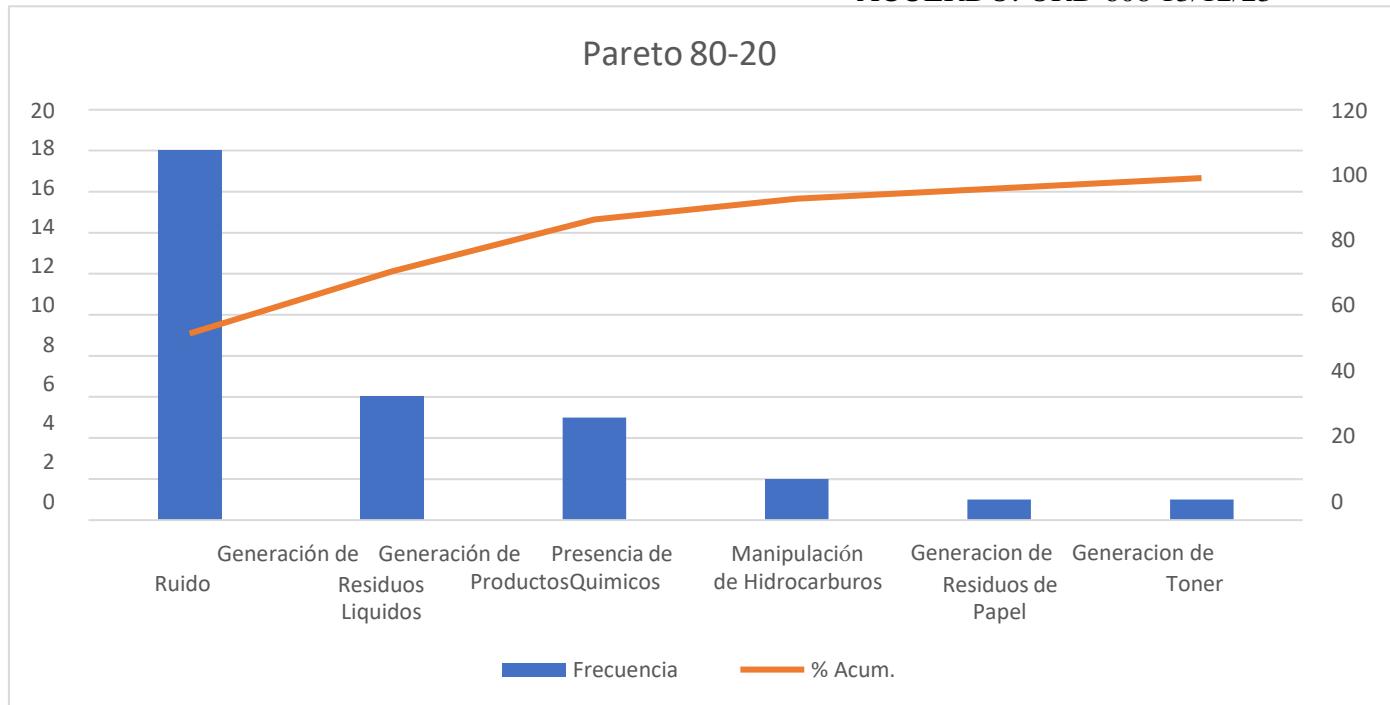
SEVERIDAD	Valor	PROBABILIDAD			
		1	2	3	4
1	1	1	2	3	4
2	2	2	4	6	8
3	3	3	6	9	12
4	4	4	8	12	16

Leve	1 a 2	No reviste riesgo para las personas y medio ambiente.
Medio	3 a 6	Se debe revisar las medidas de control actuales si son efectivas.
Significativo	> 8	Se debe evaluar el proceso para definir e implementar medidas de control.

Aspectos Ambientales Significativos.

La metodología empleada en el presente informe nos entrega 2 aspectos significativos, ya que se repiten en frecuencia y área de influencia de Empormontt, y es la generación de Ruido y Generación de Residuos Líquidos.

Aspecto	Frecuencia	%	% Acum.
Generación de Ruido	18	55	55
Generación de Residuos Líquidos	6	18	73
Presencia de Productos Químicos	5	15	88
Manipulación de Hidrocarburos	2	6	94
Generación de Residuos de Papel	1	3	97
Generación de Tóner	1	3	100
	33	100	



Registros asociados.

- Matriz de Identificación de Aspectos e Impactos Ambientales.

2.- IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA.

Los puertos constituyen un eslabón fundamental en la cadena logística, como las instalaciones que permiten la transferencia modal entre el transporte marítimo y el transporte terrestre, tanto en el comercio global y de cabotaje de cargas, como de pasajeros. En este contexto, en general los puertos están localizados en zonas de aguas tranquilas, de buena profundidad y debidamente protegidas, tales que permitan el arribo y estadía de las embarcaciones para sus faenas de transferencia. Por otra parte, se encuentran debidamente conectados con la infraestructura vial y ferroviaria del país, de tal manera que puedan acceder las cargas que requieren el intercambio comercial, y los pasajeros, su correspondiente transporte de un punto a otro del territorio.

En cuanto a su funcionalidad los principales servicios de los puertos son:

- a) Las cargas: Estas son de diversa índole y características, las que podemos clasificar según su tipo en carga fraccionada (carga general), graneles sólidos (carbón, granos, fertilizantes y sal), graneles líquidos (ácido sulfúrico, aceites en general y combustibles) y contenedores. Por su distinta naturaleza, también dan origen a puertos multipropósito – o en los cuales se puede transferir todo tipo de productos – y puertos especializados, en los cuales la infraestructura está definida para el movimiento de algún tipo de carga específico. Es el caso de los combustibles en los graneles líquidos, los que requieren de elementos de atraque para las naves, cañerías de conexión a tierra y estanques de almacenamiento.
- b) Los pasajeros: Al igual que las cargas, los pasajeros requieren de intercambio modal – de una nave a un medio terrestre y viceversa – donde las instalaciones portuarias cuentan con la especialización suficiente que permite este intercambio. En general, en el caso chileno no existen puertos especializados en la transferencia de pasajeros, las naves que los transportan utilizan los mismos sitios de atraque que las naves de carga. En tierra, cuentan con instalaciones necesarias para los trámites de control y movilización terrestre de traslado y conectividad, como es en el caso de EMPORMONTT.
- c) Las naves: Para el transporte marítimo de las cargas y pasajeros, se requiere de naves que puedan movilizar los pasajeros y las mercaderías entre los distintos puertos de origen y destino respectivamente. Dichas naves, deberán contar con las características necesarias tales que permitan realizar el transporte correspondiente. En el caso de los pasajeros, cuentan con cabinas, asientos e instalaciones de apoyo (baños, cafetería, comedores, etc.), según sea el tipo de viaje correspondiente.

Es así como también, al igual que en el caso de los puertos, existen naves especializadas según el tipo de carga, las hay multipropósito o de carga general, de productos a granel secos como fertilizantes y granos, líquidos como combustibles y de contenedores, como así también de pasajeros en los distintos tipos. Así entonces, los puertos con su infraestructura y equipamiento correspondiente, estratégicamente ubicados y debidamente conectados, realizan la prestación adecuada y eficiente de los servicios de intercambio modal asociados, ya sean éstos relacionados con actividades comerciales de exportación, importación y cabotaje respectivamente de la carga como de los pasajeros.

ENTORNO DE LA ZONA

Puerto Montt y sus alrededores se caracterizan en forma muy especial, como una zona activa e históricamente muy relacionada con el transporte marítimo, por su condición de punto terminal de infraestructura terrestre del país, en su carácter de conectividad para la isla de Chiloé y el territorio sur austral.

Todo ello permite resolver problemas de movilidad de la población, como así también realizar transportes asociados a la actividad pesquera e industrial de la zona, con fuerte participación de astilleros y maestranzas requeridas para el rubro.

Contribuyen en forma extraordinariamente favorable al desarrollo de la actividad marítima, las inmejorables condiciones geográficas de la zona que, con su gran cantidad de canales y fiordos, como así también la importante altura de variación de mareas, facilitan la navegación y seguridad en sus desplazamientos, muy distintas a los existentes en las otras regiones, especialmente las condiciones de mar abierto en el centro y norte del país.

Complementariamente, por las actividades propias de la población, relacionadas tanto con la compra de bienes y servicios, como por sus necesidades de desplazamiento y comunicación, la conectividad marítima constituye el pilar fundamental de la misma. A las que se agrega paulatinamente el factor turismo, la necesidad de conocer nuevas zonas del país, absolutamente privilegiadas por su entorno virgen y natural.

Todas estas múltiples actividades realizadas en la zona requieren de instalaciones y terminales portuarios que permitan la conectividad entre los modos de transporte terrestre y marítimo respectivamente. Es así como surgen múltiples tipos y diferentes localizaciones, relacionados con las distintas actividades comerciales y económicas, tanto de las industrias regionales, como de las personas que la habitan y las que crecientemente la visitan.

Al efecto, cuenta con servicios de transporte marítimo asociados a dichas actividades, como así también terminales portuarios en los cuales se desarrolla el intercambio modal correspondiente. Entre terminales portuarios podemos considerar las rampas de conectividad terrestre de la ruta 5, ruta 7 y otras de la región que permiten la realización integral del viaje. Es por ello, que en la zona resultan relevantes los movimientos de:

- Personas y vehículos
- Insumos y materias primas para las actividades económicas de la región, como agricultura, comercio, construcción e industria en general, particularmente para la salmonicultura.
- Productos terminados de la industria acuícola y del mar.
- Abastecimiento de alimentos a los salmones, tanto en las instalaciones de crianza de alevines y smolts, como en los centros de cultivo en el mar.

Todas ellas cuentan con problemáticas parecidas, en las cuales siempre un terminal portuario o un puerto forma parte de la estructura logística, la que permite resolver integralmente el problema de los servicios de transportes, de tal modo que una persona, un vehículo, un insumo, una materia prima, o un producto terminado, pueda llegar desde un origen dado hasta el correspondiente destino asociado. Incluso, en algunos casos, en ambos extremos participa un terminal portuario como parte de la estructura de transportes.

DEFINICIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA

Para cada actividad y cadena logística en la que participa EMPORMONTT se asocian zonas de influencia:

ACTIVIDADES	ÁREA DE INFLUENCIA
Atención a la industria agropecuaria forestal	Sector agrícola desde la región de los ríos a la región de los lagos y sector Forestal desde la región de la Araucanía a Los Lagos
Atención a la industria acuícola.	Sectores de la producción acuícola desde La Región del Libertador Bernardo O' Higgins hasta la de Magallanes
Atención a la conectividad.	Región de Los Lagos. Rampas de conectividad: Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé.
Atención a la conectividad	Región de Los Lagos. Rampas de conectividad: Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé.

3.- PRINCIPALES GRUPOS DE INTERÉS.

EMPORMONTT es un actor relevante para los mayores mercados de la región como lo son la agricultura y la salmonicultura. Teniendo un papel relevante con la importación de graneles y como plataforma logística para la acuicultura de la Región de Los Lagos, Magallanes y Aysén.

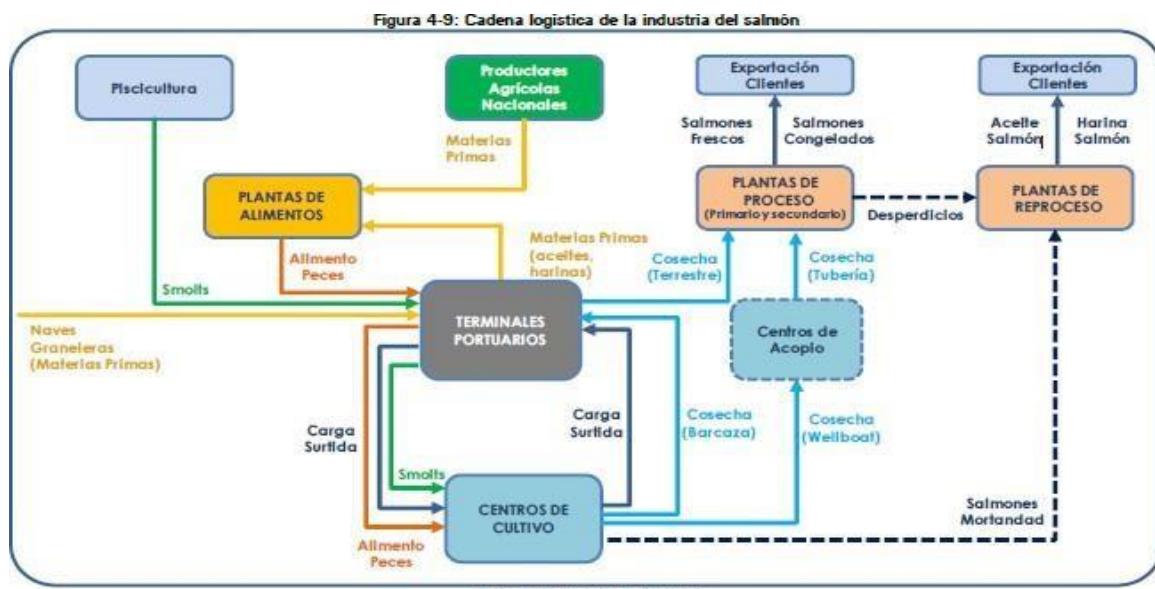
Cada una de las industrias a las que EMPORMONTT les entrega servicios logísticos tienen un modelo logístico asociado, que fue validado por la Comunidad Logística Portuaria del puerto en agosto del año 2020 y ratificada en 2023; sumado a los principales actores que formarán parte del grupo de interés.

Las cadenas logísticas en las que participa EMPORMONTT son:

SALMÓN:

La salmonicultura constituye la principal actividad industrial de la región y se encuentra íntimamente relacionada con el movimiento de servicios portuarios.

Constituye una cadena compleja, con múltiples nodos y relaciones entre el transporte terrestre y el transportemarítimo, éste último tanto de cabotaje - regional y nacional - como de importación y exportación.

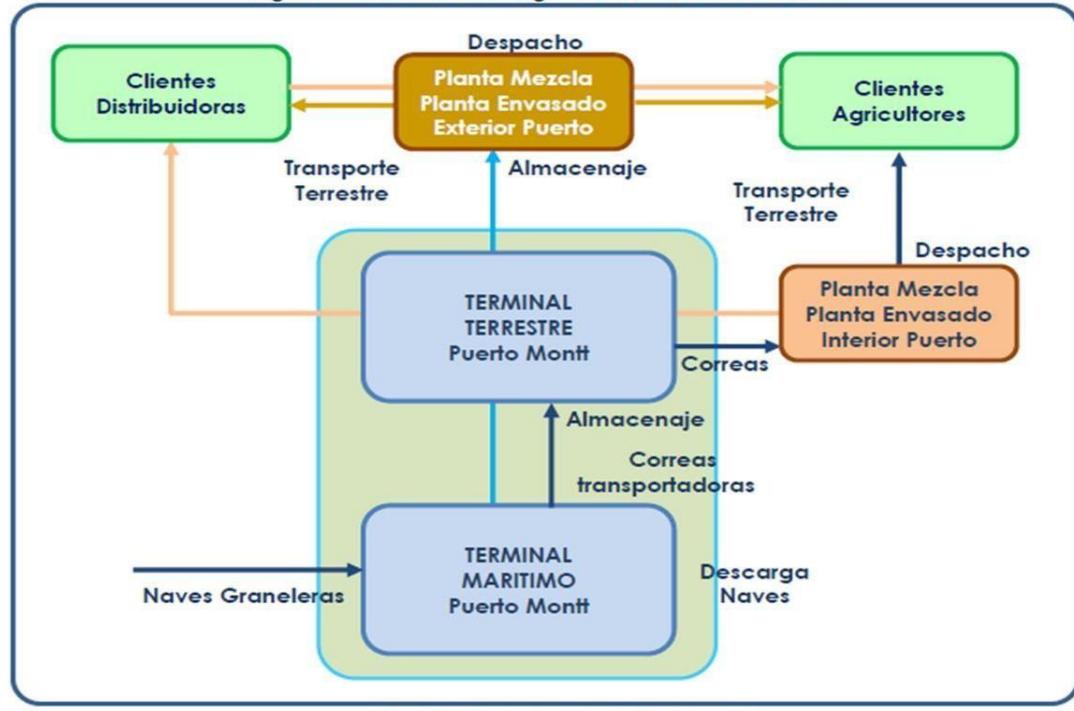


FERTILIZANTES:

Los fertilizantes se utilizan en el sector agrícola centro sur de nuestro país, con una proporción importante de consumo en la región de Los Lagos. Para ello, los distintos importadores, productores y distribuidores de los distintos tipos de fertilizantes cuentan con una estrategia y política general de abastecimiento.

Los productos son transportados vía marítima, tanto los producidos en el norte (salitre) como los importados que son la mayoría (urea, fosfatos, nitratos) para su desembarque, hasta los terminales portuarios establecidosen la logística integral, que corresponden a San Antonio, región del Bío Bío (Penco, Lirquén y Coronel) y Puerto Montt. En general, la gran mayoría de las naves transporta producto a granel de varios distribuidores y recalca en las tres zonas portuarias.

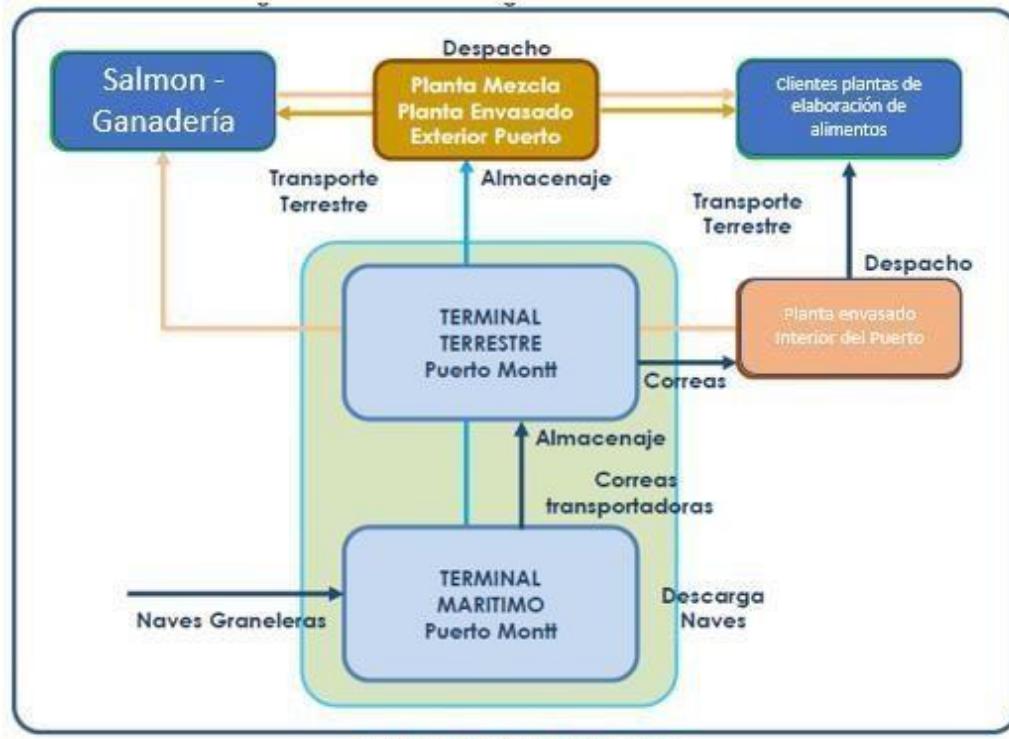
Figura 4-13: Cadena logística de los fertilizantes



Fuente: Elaborado por INECON

GRANOS VEGETALES:

Los granos de origen vegetal como soya, maíz, trigo y gluten son utilizados principalmente como materia prima para plantas de elaboración de alimento de animales. En la Décima región destaca la producción de alimentos de salmónidos. Su cadena logística es la siguiente:



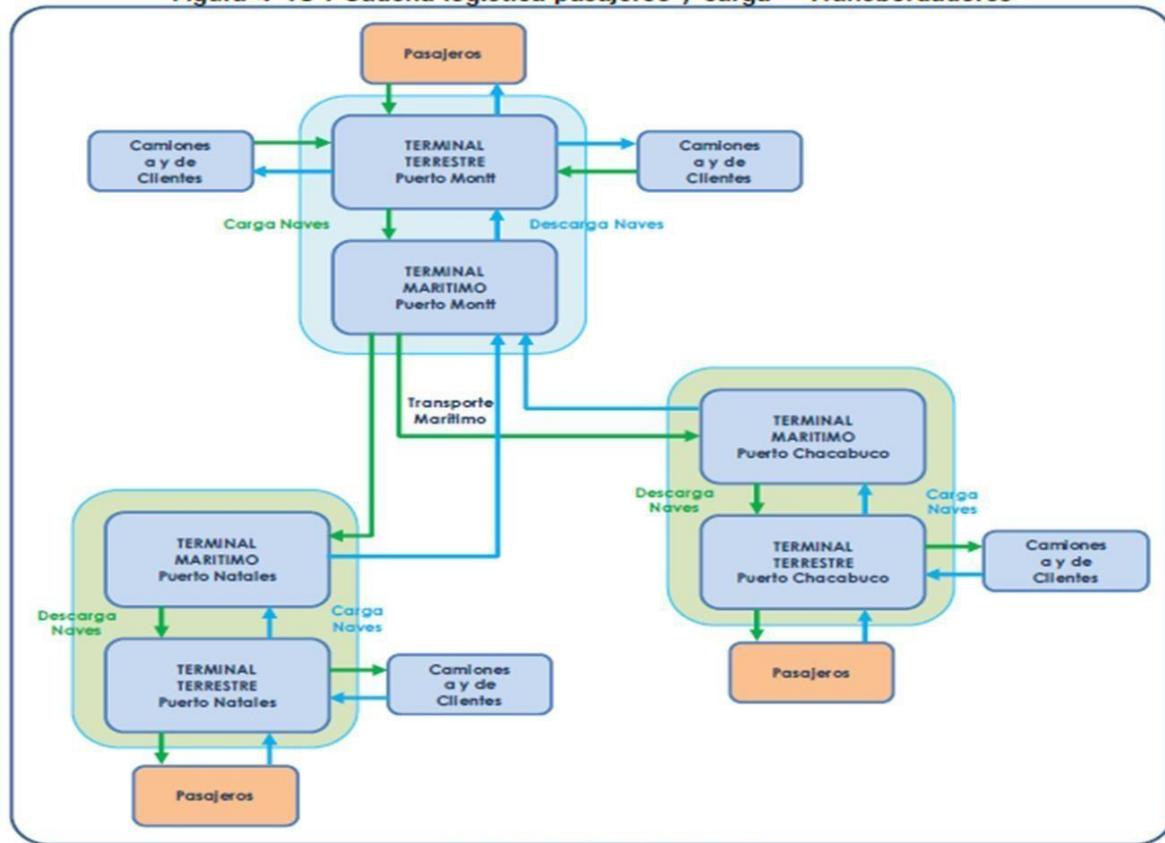
Fuente: Elaborado por INECON

PASAJEROS NACIONALES:

En la zona de influencia de Puerto Montt, el flujo de pasajeros es diverso y corresponde a distintos tipos de personas, según la actividad que realizan, algunos son por movimientos de conectividad, otros por aspectos laborales y otros por turismo.

Desde estos nodos, se originan los flujos que forman parte de la cadena logística global de los pasajeros analizados.

Figura 4-18 : Cadena logística pasajeros y carga – Transbordadores



Fuente: Elaborado por INECON

PASAJEROS INTERNACIONALES:

Dada la característica de este servicio, no se considera como una cadena relevante para su descripción desde el punto de vista de requerimientos portuarios específicos.

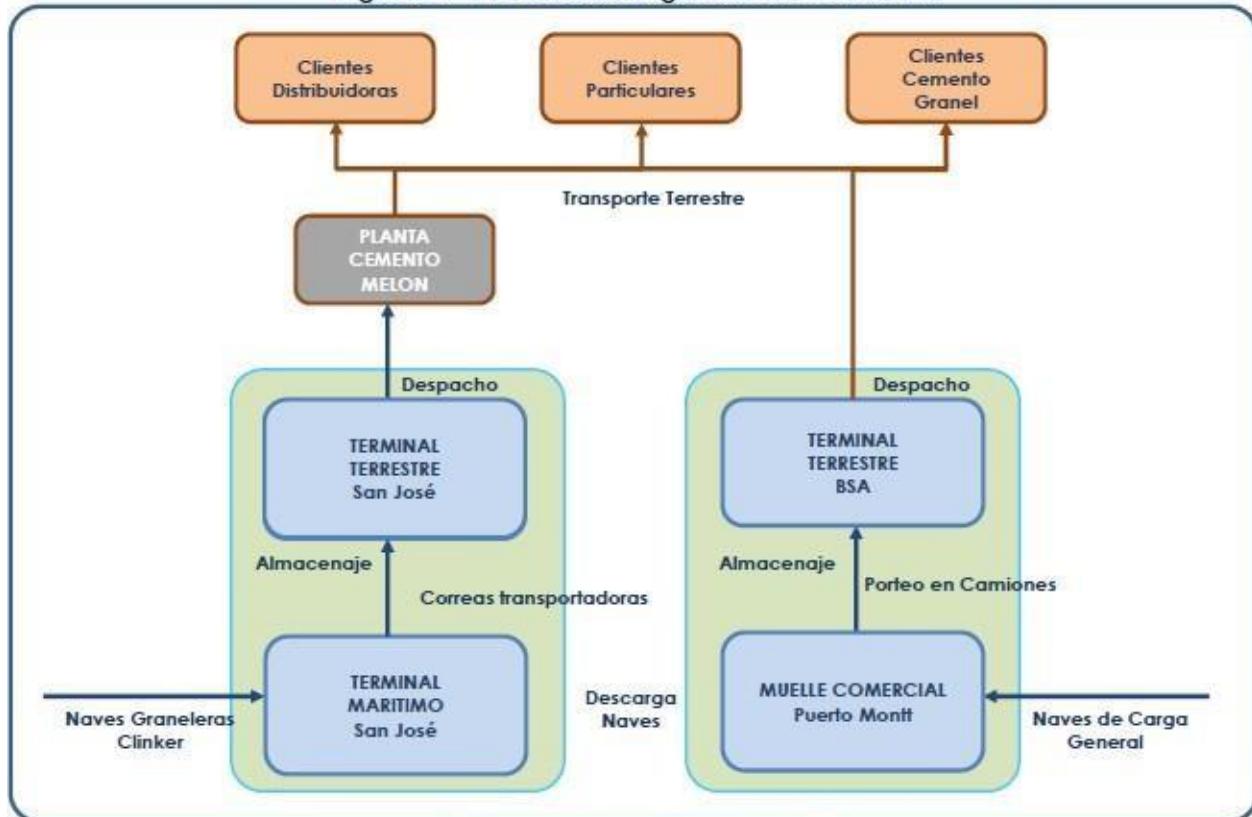
Fundamentalmente, esta actividad se relaciona con la recepción de pasajeros para la visita por el día a diversos lugares regionales, de distintas zonas de interés turístico cercanas, como lagos, ríos, volcanes y termas, ya que en la tarde regresan a la nave.

Desde el punto de vista portuario; si se incorporó su análisis en la caracterización de la zona de influencia.

CEMENTO:

Se importa cemento envasado o en bolsas-big bags mediante transporte marítimo hasta el puerto de Puerto Montt, para luego por transporte terrestre entregar a distribuidores y constructoras, desde sus propias instalaciones de almacenamiento y distribución, ubicadas en ruta 5 sur km 6, sector Chin.

Figura 4-11: Cadena logística del cemento



Fuente: Elaborado por INECON

GRUPOS DE INTERÉS DE LA ZONA DE INFLUENCIA

Grupo	Sub-Grupo	Forma de Interacción y comunicación
1. Clientes	Consignatarios de carga de graneles sólidos y líquidos Empresas operadoras logísticas y portuarias Navieras Salmoneros Agencias Pasajeros nacionales e internacionales Arrendatarios	Reuniones presenciales y vía remota, llamadas telefónicas, correos, página web, otros.
2. Trabajadores	Colaboradores permanentes Familia de colaboradores Contratistas o colaboradores externos Sindicatos	Reuniones presenciales y vía remota, actividades de la empresa, encuestas, reuniones de comités paritario/bipartito, trato diario, almuerzos, correos, web, otros.
3. Proveedores	Bienes Servicio	Reuniones presenciales y remota, visitas, teléfonos, correo.
4. Comunidad Local	Junta de Vecinos Pescadores Artesanales Comercio local Actores del Muelle	Reuniones consejo ciudad puerto, web, canal de denuncias, visitas, otros.
5. Autoridades	Marítimas Regionales Locales ONG	Participación en mesas de trabajo regionales, reuniones consejo ciudad puerto, eventos, web, visitas programadas.
6. Colectivos/Organizaciones	Trabajadores marítimos portuarios (estibadores)	Reuniones con dirigentes, visitas, correos, otros.
7. Alta dirección	Directorio	Reuniones de directorio, actividades adicionales de la empresa, página web, otros.
8. Servicios Públicos	SAG Aduanas Sernapesca Seremi de salud Capitanía de Puerto Autoridades ambientales Inspección del Trabajo	Reuniones presenciales y remotas, decretos, visitas, teléfono, correo, página web, otros.
9. Comunidad logística	Trasportistas terrestres Empresas de estiba Autoridades regionales Navieras Salmoneros MTT	Correos, visita instalaciones en la operación, otros

Actividades	Grupo de interés	área de influencia
Atención a la industria Agropecuaria y forestal	1. Clientes 2. Trabajadores 3. Proveedores 6. Colectivos/Organizaciones 8. Servicios Públicos	Sector agrícola de la región de Los Ríos hasta la región de Los Lagos y sector forestal desde la región de la Araucanía a la región de Los Lagos
Atención a la industria acuícola	1. Clientes 2. Trabajadores 3. Proveedores 4. Comunidad Local 5. Autoridades 6. Colectivos/Organizaciones 8. Servicios Públicos 9. Comunidad Logística	Sectores de la producción acuícola desde la Región del Maule a Magallanes.
Atención a la conectividad	1. Clientes 2. Trabajadores 3. Proveedores 4. Comunidad Local 5. Autoridades 8. Servicios Públicos	Región de Los Lagos. Rampas de conectividad: Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé
Atención a la industria de cruceros	1. Clientes 2. Trabajadores 3. Proveedores 4. Comunidad Local 5. Autoridades 6. Colectivos/Organizaciones 8. Servicios Públicos 9. Comunidad Logística	Sector turístico de la Región de Los Lagos

PRINCIPALES IMPACTOS SOCIALES, AMBIENTALES Y ECONÓMICOS.

DIMENSIÓN ECONÓMICA				
ACTIVIDAD	RIESGO	IMPACTO	CAUSA (INTERNA/EXTERN A)	AREA DE INFLUENCIA
Atención a la industria agropecuaria y forestal	Externo: Aumento o disminución en la producción. Cambios legislativos que afecten los volúmenes de transferencia. Cambios económicos externos que afecten los precios de los productos transferidos.	Mayores/menor es fuentes laborales. Mayor/meno r PGB.	Cambios en los precios y condiciones de venta internacional de los productos que se despiden desde la región Los Ríos a la región de Los Lagos.	Agropecuaria Forestal desdela región de La Araucanía a la región de Los Lagos
	Interno: Afectación a la cadena logística por problemas operativos, no cumplimiento de los rendimientos establecidos o catástrofes	Incumplimientos contractuales, encarecimiento de los productos y eventual pérdida de clientes	Operadores logísticos deficientes y Empresa Portuaria con operación mermada	
Atención a la industria acuícola	Externo: Aumento o disminución en la producción. Cambios legislativos que afecten los volúmenes de transferencia. Cambios económicos externos que afecten los precios de los productos finales.	Mayores/menor es fuentes laborales. Mayor/meno r PGB.	Cambios en los precios y condiciones de venta internacional de los productos que se transieren en la región	Sectores de la producción acuícola desde la Región del Libertador Bernardo O Higgins hasta Magallanes.
	Interno: Afectación a la cadena logística por problemas operativos, no cumplimiento de los rendimientos establecidos o catástrofes	Incumplimientos contractuales, encarecimiento de los productos y eventual pérdida de clientes	Operadores logísticos deficientes y Empresa Portuaria con operación mermada	
	Externo: Aumento o disminución de transporte de pasajeros por catástrofes, factores climáticos o factores	Mayores/menor esfuentes	Factores climáticos. Baja en el presupuesto del	Región de Los Lagos. Rampas de

ACUERDO: ORD 608 13/12/23

Atención a la industria de conectividad	sanitarios. Cambios en el convenio rampas (presupuestos)	laborales.	convenio de rampas	Conectividad Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé
	Interno: Afectación a la cadena logística por problemas operativos, no cumplimiento de los rendimientos establecidos o catástrofes a la infraestructura portuaria	Incumplimiento del convenio rampas con el MTT, encarecimiento del servicio.	Operación de la Empresa Portuaria mermada.	
Atención a la industria de cruceros	Externo: Aumento o disminución de transporte de pasajeros por catástrofes, factores climáticos o factores sanitarios	Mayores/menores fuentes laborales.	Situación económica internacional, situación política nacional e internacional. Clima	Sector turístico de la Región de Los Lagos
	Interno: Afectación a la cadena logística por no renovación del ISPS, problemas operativos, no cumplimiento la adecuada atención o catástrofes a la infraestructura portuaria	Mayor/menor PGB.	Daño reputacional por no atención al sector turismo	Operación de la Empresa Portuaria mermada.

ACUERDO: ORD 608 13/12/23

DIMENSION AMBIENTAL				
ACTIVIDAD	RIESGO	IMPACTO	CAUSA (INTERNA/EXTERNA)	AREA DE INFLUENCIA
Atención a la industria agropecuaria Forestal	Acumulación de residuos provenientes de las operaciones de transferencia de carga que podrían generar contaminación visual, acústica o malos olores	Ambiente en el puerto no adecuado para la recepción de clientes proveedores, lugar de trabajo no apto ni seguro y mala imagen de la empresa	Interna: Gestión y deficiente de la empresa	Sector agrícola de la región de Los Ríos hasta la región de Los Lagos. Sector Forestal desdela Araucanía a la región de Los Lagos
Atención a la industria acuícola	Incumplimiento normativo en el manejo de la biomasa y pertrechos (bioseguridad)	Pérdida de clientes y de biomasa no apta para exportación	Interna: Gestión y deficiente de la empresa	Sectores de la acuícola desde La región del Libertador Bernardo O Higgins hasta Magallanes
Atención a la industria conectividad	Acumulación de residuos domiciliarios en rampas	Mala imagen de la empresa y posibles accidentes	Interna: Gestión y deficiente de la empresa	Región de Los Lagos y Rampas de conectividad Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé
Atención a la industria cruceros	Acumulación de residuos en el puerto. Operaciones paralelas de contaminantes	Ambiente en el puerto no adecuado para la recepción de turistas. Mala imagen empresa y mala imagen País	Interna: Gestión y deficiente de la empresa	Sector turístico de la Región de Los Lagos

DIMENSIÓN SOCIAL				
ACTIVIDAD	RIESGO	IMPACTO	CAUSA (INTERNA/EXTERN A)	AREA DE INFLUENCIA
Atención a la industria agropecuaria y forestal	Accidentabilidad por manejo desolvencia económica a los colaboradores Generación de empleo e impacto vial (socioambiental)	Accidentes graves dentro del puerto, accidentes de tránsito y desgaste de lasvías urbanas	Internas.	Sector agrícola de la región de Los Ríos hasta la región de Los Lagos. Sector Forestal desdela Araucanía a la región de Los Lagos
Atención a la industria acuícola				Sectores de la producción acuícola desde La Región del Libertador Bernardo O Higgins hasta Magallanes.
Atención a la industria de conectividad	Internos: Cortar la cadena de conectividad	Encarecimiento de abastecimiento de las zonas que están afectas a la conectividad	Internas: Deficiente operación de la Empresa Portuaria	La Región de Los Lagos y Rampas de Conectividad Ruta 7 Ruta 5 y Chiloé.
	Externos: Interferencia en la prestación del servicio de conectividad.	Incumplimiento de la conectividad	Externos: Toma de las instalaciones por terceros	
Atención a la industria de cruceros	Generación de empleo en actividades económicas externas (turismo, transporte, etc.)	Aumento/Disminución en el PGB	Internas (Operación eficiente) - Externas (estado político y económico nacinal)	Sector turístico de La Región de Los Lagos

MAPEO Y PRIORIZACIÓN DE GRUPOS DE INTERÉS.

A raíz de lo anterior se determina el listado del área de influencia de Empormontt, determinándose los siguientes grupos de interés:

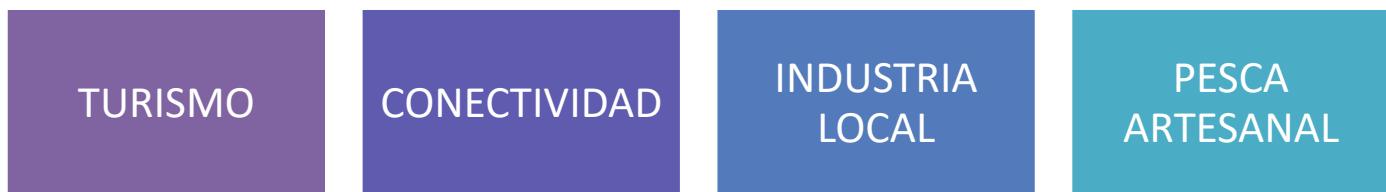
GRUPO	SUB-GRUPO	FOMRA DE INTERACCIÓN Y COMUNICACIÓN
1. CLIENTES	- NAVIERAS - SALMONERAS - AGENCIAS - ARRENDATARIOS	• REUNIONES, EVENTOS EMPRESAS, VISITAS, LLAMADAS TELEFÓNICAS, CORREOS, PÁGINA WEB, OTROS
2. TRABAJADORES	- EMPLEADOS PERMANENTE - FAMILIA EMPLEADOS - SINDICATO	REUNIONES, EVENTOS, EMPRESA TRABAJADORES, ENCUESTAS, REUNIONES DE COMITÉS PARITARIO/BIPARTITO, TRATO DIARIO, ALMUERZOS, CORREOS, WEB, OTROS.
3. PROVEEDORES	- BIENES - SERVICIO	REUNIONES, ENCUESTAS, VISITAS, TELÉFONOS, CORREO.
4. COMUNIDAD LOCAL	- JUNTA DE VECINOS - PESCADORES ARTESANALES - COMERCIO LOCAL - ACTORES DEL MUELLE	REUNIONES CONSEJO CIUDAD PUERTO, WEB, CANAL DE DENUNCIAS, VISITAS, OTROS.
5. AUTORIDADES	- MARÍTIMAS - REGIONALES - LOCALES	REUNIONES CONSEJO CIUDAD PUERTO, EVENTOS, WEB, VISITAS PROGRAMADAS.
6. COLECTIVOS/ORGANIZACIONES	- ONG - TRABAJADORES MARITIMOS - PORTUARIO (EVENTUALES EN TERMINAL) EJ. ESTIBADORES.	REUNIONES CON DIRIGENTES, VISITAS, CORREOS, OTROS.
7. ALTA DIRECCIÓN	- DIRECTORIO	REUNIONES DE DIRECTORIO, EVENTOS, EMPRESAS, VISITAS EMPRESAS, PÁGINA WEB, OTROS.
8. SERVICIOS PÚBLICOS	- SAG - ADUANAS - SERNAPESCA - CAPITANÍA DE PUERTO	- INSPECCIÓN DEL TRABAJO REUNIONES DECRETOS, VISITAS, TELÉFONO, CORREO, PÁGINA WEB.
9. COMUNIDAD LOGÍSTICA	- TRASPORTISTAS	CORREOS, VISITA INSTALACIONES EN LA OPERACIÓN, OTROS.

CLASIFICACIÓN TEMA MATERIAL	DETALLE TEMA MATERIAL	COBERTURA INTERNA	COBERTURA EXTERNA	INFORMACIÓN EN ESTE REPORTE
GOBERNANZA	- GESTIÓN DE SOSTENIBILIDAD	✓	✓	01
	- GESTIÓN DE RIESGOS	✓	✓	01
	- ÉTICA EMPRESARIAL	✓	✓	01
	- TRANSPARENCIA Y COMUNICACIÓN	✓	✓	01
PRÁCTICAS LABORALES	- SUELdos JUSTOS	✓		01
	- CAPACITACIÓN Y DESARROLLO	✓		01
	- CALIDAD DE VIDA	✓		01
	- RELACIONES LABORALES	✓		01
	- SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL	✓		01
SERVICIO Y CLIENTE	- INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD	✓	✓	01
	- DESEMPEÑO ECONÓMICO	✓	✓	01
	- SERVICIOS Y ATENCIÓN DE CLIENTES	✓	✓	01
PROVEEDORES	- GESTIÓN DE PROVEEDORES	✓	✓	01
	- PRÁCTICAS DE ADQUISICIÓN	✓	✓	01
MEDIO AMBIENTE	- CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA AMBIENTAL	✓	✓	01
	- GESTIÓN ENERGÉTICA	✓	✓	01
	- GESTIÓN DEL AGUA	✓	✓	01
COMUNIDAD	- RELACIONAMIENTO COMUNITARIO	✓	✓	01

4.- VALOR COMPARTIDO

Respecto a la identificación de actores y áreas de desarrollo podemos identificar 4 sectores donde se desarrolla valor compartido, este entendido como concepto que busca alinear los intereses comerciales con los intereses sociales y ambientales, reconociendo que el éxito a largo plazo de una empresa está vinculado a la prosperidad de la sociedad en general.

Ellos son:



TURISMO

Respecto al Turismo en la región Empormontt ha beneficiado enormemente al turismo, esto de varias maneras.

- Recalada de naves crucero que generan ingresos económicos directos gracias a los servicios prestados, como lo son pilotaje, remolque, estadía en atracaderos, arrimo y almacenaje de cargas, y abastecimiento de agua o combustible entre otros.
- Disposición de la infraestructura portuaria y la conectividad terrestre, marítima, lacustre y aeroportuaria la cual mejora las posibilidades de transporte de bienes y personas, potenciando el turismo en la región.
- Ingresos a prestadores de servicios turísticos, transportistas, artesanos entre otros, quienes reciben a los turistas en los distintos territorios de la región.
- Se dispone de rampas en buen estado, mantenidas y limpias en toda la región para el libre tránsito de turistas, permitiendo que se generen condiciones económicas positivas en la zona.

CONECTIVIDAD

En conectividad ha sido clave el desarrollo como empresa, principalmente desde los siguientes aspectos:

- Nuestra acción ha contribuido a la generación de empleos en la región, esto de manera directa e indirecta en sectores relacionados, permitiendo que la inversión se mantenga en la zona.
- El desarrollo constante de infraestructura portuaria programada por parte de Empormontt beneficia enormemente en conectividad el acceso a distintos puntos de la región, esto en zona remotas, llevando a personas y turistas a distintos espacios de la región. La mejora de muelles, rampas y servicios portuarios han permitido facilitar la llegada de cruceros y embarcaciones turísticas a la zona.
- Se facilita el transporte de carga, permitiendo que esta actividad económica se desarrolle de manera exitosa, mercancías voluminosas, permiten el comercio eficiente de productos locales e importados en el sur austral de nuestro país.
- Entrega conectividad y conexión en comunidades costeras, mejora la comunicación el intercambio cultural y permite que las áreas costeras sean más asequibles para el turismo.
- La infraestructura que administra Empormontt es fundamental para dar respuesta a emergencias, juegan un papel clave a dar respuestas a emergencias, frente a asistencias y desastres naturales o situaciones difíciles.

INDUSTRIA LOCAL

El desarrollo económico de la región de los lagos ha estado marcado por el mar, esto principalmente ligado a la industria del salmón y mitílidos, siendo un aporte en su desarrollo en los siguientes aspectos:

- La infraestructura adecuada que administra Empormontt ha permitido agilizar los procesos de carga y descarga, lo que ha sido fundamental para mantener los productos en buen estado y cumplir con los estándares de calidad.
- Contar con infraestructura portuaria y rampas, ha permitido reducir costos logísticos, al minimizar tiempos, disponer de mayor capacidad de movilizar los productos de mar a tierra y viceversa.
- Las rampas han facilitado la carga eficiente de productos acuícolas de distintos tipos, los cuales son ligados a la cadena de suministro y son fundamentales para mantener los plazos de entrega y calidad de los productos.
- La presencia de nuestras instalaciones portuarias ha impulsado el desarrollo económico local al generar empleo y estimular la actividad comercial en la región. Además, el acceso facilitado a los mercados internacionales ha generado inversiones y ha promovido el crecimiento económico a largo plazo en la zona.

PESCA ARTESANAL

La pesca artesanal en la región representa un alto porcentaje de la pesca a nivel nacional, por lo que la infraestructura dispuesta por nuestra empresa es fundamental para mantener el alto flujo y el beneficio económico para esta área, nuestro aporte se puede describir:

- Las rampas que administra Empormontt permiten a los pescadores artesanales acceder de manera más fácil y segura al mar con sus embarcaciones. Esto es esencial para realizar sus actividades de pesca de manera efectiva.
- Nuestra infraestructura ha proporcionado instalaciones para la carga y descarga de productos pesqueros. Las rampas permiten llevar a cabo estas operaciones de manera más eficiente, facilitando el transporte de las capturas desde y hacia las embarcaciones.
- Tener infraestructura bien equipada y rampas adecuadas mejora la logística de la pesca artesanal. Esto implica una gestión más eficiente de los recursos, tiempos de espera reducidos y una mayor capacidad para abastecer

ACUERDO: ORD 608 13/12/23

los mercados locales de nuestra región.

- La presencia de nuestra infraestructura en la región, por su buen diseño contribuye a la seguridad de los pescadores artesanales. Facilitan el embarque y desembarque, disminuyendo el riesgo de accidentes y mejorando las condiciones laborales.
- El desarrollo portuario y de rampas ha permitido que el sur austral sea un centro económico para la comunidad, generando empleo y apoyando a la economía local a través de actividades relacionadas con la pesca, como el procesamiento y la comercialización de productos del mar.



Mitzi Alvarez Campos

Encargada de Sostenibilidad
Empresa Portuaria Puerto Montt