

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA ACTUACIÓN DE LOS ORGANISMOS PÚBLICOS ENCARGADOS DE LA PROTECCIÓN DE LA SALUD Y EL MEDIO AMBIENTE EN LA COMUNA DE ANTOFAGASTA

ACTA DE LA 7° SESIÓN ORDINARIA, EN LA 363ª LEGISLATURA CELEBRADA EL MIÉRCOLES 3 JUNIO DE 2015, DE 11.10 A 12.57 HORAS.

SUMARIO

- La Comisión escuchó al Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, SEREMI de Transporte de Antofagasta, Presidente del Directorio de Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA) y al Gerente General de la Empresa Portuaria de EPA.

Se inicia la sesión a las 11.10 horas.

1. PRESIDENCIA

Presidió la sesión la Diputada señorita Paulina Núñez Urrutia.

Actúa como abogado secretaria de la Comisión, señora María Eugenia Silva Ferrer y como abogado ayudante, señora Carolina Guerrero Arciego.

2. ACTAS

El acta de la sesión 5° queda reglamentariamente aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 6° se pone a disposición de las señoras y señores Diputados.

3. ASISTENCIA

Asistieron los diputados integrantes de la Comisión señoras Marcela Hernando, Paulina Núñez, Karla Rubilar; y señores Juan Luis Castro, Marcos Espinosa, Sergio Gahona, Issa Kort, Daniel Melo, Leopoldo Pérez y Felipe Ward.

Concurrieron en calidad de invitados las siguientes personas: don Andrés Gómez Lobos, Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, doña

Paulina Soriano Fuenzalida, profesional del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transporte, don Waldo Valderrama Salazar, SEREMI de Transporte de Antofagasta, don Javier Fuentes Hernández, Presidente del Directorio de Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA); don Carlos Escobar Olguín, Gerente General de la Empresa Portuaria de EPA; Diego Herrera Hip, Subgerente de Planificación y Desarrollo; don Luis Quiroga Ossandón, Fiscal de la EPA.

4. CUENTA

Se da cuenta de los siguientes documentos:

I.- Oficio del Director Nacional de Sernageomin (Of.N°934), mediante el cual responde a la Comisión (Of.11-2015), sobre medidas adoptadas como ente fiscalizador en la extracción, acopio y transporte de materiales de desechos, en la faena de producción de minerales: La Secretaría la desglosa para mejor comprensión la respuesta de la siguiente manera:

1.- Competencia exclusiva en la aplicación y fiscalización del Reglamento de Seguridad Minera que establece el marco regulatorio general al que deben someterse las faenas mineras, para proteger la vida e integridad física de las personas que se desempeñan en la industria extractiva minera y de aquellas que bajo circunstancias específicas y definidas están ligadas a ella, así como para proteger las instalaciones e infraestructura que hacen posible las operaciones mineras, y por ende, la continuidad de sus procesos.

2.- Almacenamiento de relaves y operación de depósitos de residuos mineros, corresponde también a este Servicio Nacional pronunciarse sobre el proyecto que debe ser presentado por la empresa minera, relativo a su construcción y operación.

3.- En cuanto al transporte de los desechos: el Reglamento de Seguridad Minera determina que todas las operaciones de transporte dentro de la faena minera, sea de materiales o personas, deben estar regulados por un reglamento interno de operaciones aprobado por el administrador de la faena, quien deberá disponer de las medidas y medios que sean necesarios para capacitar al personal y mantener actualizados dichos reglamentos.

Por lo tanto, no le corresponde a SERNAGEOMIN fiscalizar las condiciones de seguridad del transporte en rutas e instalaciones que no sean parte de una Faena Minera.

4.- Respecto del cierre de las faenas mineras, que comprende la totalidad de las instalaciones que la conforman, incluyendo, por ende, los depósitos de residuos masivos mineros, es competencia de SERNAGEOMIN la revisión, aprobación y fiscalización del plan de cierre.

5.- En relación a la materia consultada, SERNAGEOMIN precisa que si bien Sernageomin cuenta con competencias exclusivas en materia de fiscalización del cumplimiento de la normativa sobre seguridad minera y cierre de faenas, sin embargo, tratándose de proyectos mineros que por su magnitud, localización u otra causa deben ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), la fiscalización del cumplimiento de las medidas establecidas en la resolución que lo califica ambientalmente favorable -dentro de las cuales se identifican las relativas a la generación, operación, transporte y disposición de residuos mineros-, corresponde sean fiscalizadas por la Superintendencia del Medio Ambiente, sin perjuicio de la intervención de inspectores de este Servicio Nacional como órgano Subprogramado.

6.- Finalmente, para cumplir su cometido, la Dirección Regional de Sernageomin Antofagasta cuenta con un programa anual de fiscalización y con 10 fiscalizadores para 21 faenas de la Gran Minería, 26 de la Mediana Minería y del orden de las 143 de la Pequeña Minería activa, que representan en total, aproximadamente, 1400 instalaciones, sumando del orden de 1800 fiscalizaciones anuales, que verifican todas las instalaciones de la faena, entre las cuales se destacan los botaderos de estériles, depósitos de relaves, botaderos de ripios, etc., controlando que se cumplan las condiciones para garantizar la vida y la seguridad de los trabajadores y el estricto cumplimiento de la normativa de competencia de este Servicio Nacional.

SE TOMÓ CONOCIMIENTO

II.-- Oficio del Seremi de Salud Antofagasta, (Of.N°685), mediante el cual responde sobre medidas adoptadas como ente fiscalizador en la extracción, acopio y transporte de materiales de desechos, en producción de

minerales. Al respecto, indica que de acuerdo a la normativa legal, a la Superintendencia del Medio Ambiente(SMA), le corresponde ejecutar, organizar y fiscalizar los proyectos mineros, luego que han sido evaluado a través del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental(SEIA), y que por tanto, cuentan con Resolución de Calificación Ambiental(RCA), situación en que se encuentran la gran mayoría de las empresas de la Región. Igualmente a través de convenio de cooperación con la Superintendencia, esa autoridad sanitaria, realiza fiscalización ambiental de proyectos mineros con RCA, haciendo llegar a la Superintendencia el resultado para fines de su competencia. Cuenta con 6 fiscalizadores y un coordinador, los cuales son polifuncionales, para cumplir entre otras funciones, con las tareas antes mencionadas siendo su jurisdicción toda la región de Antofagasta. **SE TOMÓ CONOCIMIENTO.**

III.- Oficio del Gerente General de la Empresa del Puerto de Antofagasta (EPA), mediante el cual responde a la Comisión (Of. 20-2015), sobre si la zona E-9 corresponde efectivamente al Sitio 7, de los recintos portuarios. Por el que responde que el Plan Regulador Comunal vigente de la ciudad de Antofagasta, efectivamente contempla una zona denominada E-9, la cual está conformada por el molo principal del Puerto de Antofagasta, estructura que alberga a los sitios de atraque 4, 5, 6 y 7, los embarcaderos y las respectivas áreas de respaldo. **SE TOMÓ CONOCIMIENTO.**

IV.- Oficio del Subsecretario del Medio Ambiente (S), (Of. N° 151939), mediante el cual señala que no ha sostenido reuniones con las Autoridades del Puerto de Antofagasta, ni con Antofagasta Terminal Internacional (ATI). **SE TOMÓ CONOCIMIENTO.**

V.- Oficio del Secretario Regional Ministerial del Medio Ambiente, (Of. N° 258-2015), mediante el cual informa que sostuvo reuniones con las autoridades de la Empresa Antofagasta Terminal Internacional (ATI) el 25 de julio del 2014; saludo protocolar, 8 de enero del 2015 donde informó sobre programa referido a Resolución Exenta N° 1 de la Superintendencia del Medio Ambiente y el 11 de marzo del 2015 dio a conocer los avances y mejoras del programa de cumplimiento del referido anteriormente. **SE TOMÓ CONOCIMIENTO.**

VI.- Avance de la Biblioteca del Congreso Nacional respecto de los siguientes informes:

- Régimen comparado de contaminación de suelos por metales pesados
- Hitos de legislación ambiental, mención a Tribunales Ambientales.

-Estado de Avance al 15 de mayo de 2015, sobre las autoridades de salud y medio ambiente nacionales y de la región de Antofagasta (1990-2015).

5. ORDEN DEL DÍA

Entrando a la Orden del Día, correspondió recibir a las siguientes autoridades para recabar antecedentes sobre materias propias del mandato: don Andrés Gómez Lobos, Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, doña Paulina Soriano Fuenzalida, profesional del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transporte, don Waldo Valderrama Salazar, SEREMI de Transporte de Antofagasta, don Javier Fuentes Hernández, Presidente del Directorio de Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA); don Carlos Escobar Olguín, Gerente General de la Empresa Portuaria de EPA.

Las exposiciones realizadas y las intervenciones de los (as) señores(as) diputados (as) constan en detalle en el acta taquigráfica confeccionada por la Redacción de Sesiones, que se adjunta a continuación.

El debate consta en un registro de audio que queda a disposición de las señoras y señores diputados, de conformidad al artículo 256 del Reglamento.

6. ACUERDOS

La Comisión por la unanimidad de sus integrantes adoptó los siguientes acuerdos:

- Se acordó invitar nuevamente, en una fecha próxima, al señor Ministro de Transportes Telecomunicaciones para que pueda responder consultas pendientes formuladas en esta sesión.

- Se acordó enviar oficio a las Superintendencias de Salud y del Medio Ambiente para que informe respecto de las fiscalizaciones efectuadas en el marco de la resolución N° 2.599, de fecha 28 de julio de 2010 que establece que el transporte de concentrados de minerales de Plomo y Zinc entre el sitio de almacenamiento denominado Portezuelo y el recinto portuario de Antofagasta, deberá realizarse en contenedores herméticamente cerrados que evitan la emisión y derrames de material particulado al ambiente.

- Se acordó cambiar la fecha de visita a la ciudad de Antofagasta para el viernes 3 de julio del 2015.

Por haberse cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las 12.57 horas.



MARÍA EUGENIA SILVA FERRER
Secretario de la Comisión

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA ACTUACIÓN DE LOS ORGANISMOS PÚBLICOS ENCARGADOS DE LA PROTECCIÓN DE LA SALUD Y EL MEDIO AMBIENTE EN LA COMUNA DE ANTOFAGASTA.

Sesión 7ª, celebrada en miércoles 3 de junio de 2015, de 11.10 a 12.57 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la diputada señora Paulina Núñez.

Asisten las diputadas señoras Marcela Hernando y Karla Rubilar y, los diputados señores Juan Luis Castro, Marcos Espinosa, Sergio Gahona, Issa Kort, Daniel Melo, Leopoldo Pérez y Felipe Ward.

Concurren como invitados el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez y sus asesores; el seremi de Transportes de Antofagasta, señor Waldo Valderrama; el presidente del Directorio de Empresa Portuaria de Antofagasta -EPA-, señor Javier Fuentes y el gerente general de la Empresa Portuaria de Antofagasta -EPA-, señor Carlos Escobar, junto a sus asesores.

TEXTO DEL DEBATE

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El acta de la sesión 5ª se aprueba por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 6ª queda a disposición de las señoras diputadas y señores diputados.

La señora Secretaria dará lectura a la Cuenta.

-La señora SILVA (Secretaria) da lectura a la Cuenta.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Sobre la Cuenta, tiene la palabra la diputada Rubilar.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, respecto del oficio de Sernageomin, me asaltan varias dudas, las que -me imagino- podremos resolver en su momento, porque ahondar más no me parece oficioso en este minuto.

Pero, además, quiero preguntarle a la Secretaría si solamente respondieron el subsecretario de Medio Ambiente subrogante y el secretario regional ministerial de Medio Ambiente al tema de las reuniones. Pareciera que no ha contestado el superintendente, ni ninguna otra autoridad. De no haber contestado, me gustaría insistir, señora Presidenta.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Señora Secretaria, reiteremos los oficios.

La señora **SILVA** (Secretaria).- Señora Presidenta, en las carpetas están todos los oficios enviados y sus respuestas.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta. es muy importante tener claridad de los oficios que han sido respondidos. Recuerdo que en la Comisión Investigadora sobre infraestructura hospitalaria, más del 50 por ciento de los oficios no fue contestado. Finalizó la Comisión y no se contestaron.

La Comisión Investigadora tiene atribuciones para exigir que contesten los oficios. Me gustaría saber quiénes no han contestado.

La señora **SILVA** (Secretaria).-Señora Presidenta, de acuerdo con la normativa, tenemos 30 días para las respuestas. Por tanto, voy a reiterar aquellos que están vencidos, que hasta el momento es solo uno.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Muy bien, así procederemos.

Entrando en materia, he recibido varios correos, llamados telefónicos y he sostenido conversaciones con los demás diputados sobre la fecha para sesionar en Antofagasta. La

fecha alternativa era el 12, pero terminamos acordando el 19. Algunos diputados están un poco complicados para asistir. Sé que nunca vamos a poder ir todos. A la primera sesión en Antofagasta concurrimos un buen número. Si no me equivoco, asistimos ocho.

Pero ahora algunos me han dicho que tienen actividades en la semana distrital. Entonces, y dado que aún tenemos tiempo, fijemos el viernes 3 de julio como fecha sea inamovible.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Es importante recordar que tenemos dos organizaciones que tenemos que recibir en audiencia.

La organización No Más Quemados pensó que iba a ser escuchada en la sesión anterior. Por lo tanto, tenemos ese compromiso, el mismo que tenemos con los Portuarios. Me atrevo a decir que ahí podríamos terminar, más allá de todas las personas que han manifestado su ánimo de entregar información.

Me gustaría que la segunda visita a Antofagasta la centráramos en fiscalización en terreno, y recibir a las dos personas que comprometimos en la primera sesión. Pienso que nos tomará un par de horas, y luego nos centraríamos en visitar el puerto, el basural de la Chimba, Portezuelo, que también es importante, o puerto seco, para ver las condiciones en que están y los focos de contaminación.

En síntesis, me gustaría recabar el acuerdo para centrar las audiencias en las dos organizaciones que tenemos comprometidas, para luego realizar las visitas inspectivas en terreno.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, comparto las visitas inspectiva. Respecto de las audiencias, y tratando de prevenir alguna complicación, toda vez que habrá recibido -imagino- varias solicitudes

para la nueva visita, sugiero dejar abierta la posibilidad de recibirlos acá, en Valparaíso.

Sé que hay expertos medio ambientales que están dispuestos a viajar y los podemos recibir acá. Es darles una salida, señora Presidenta, porque creo que o si no se le puede enredar un poco. De verdad.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Sin descartar una tercera visita. Recordemos que tenemos plazo -si no me equivoco- hasta octubre. Por lo tanto, perfectamente podríamos programar una tercera visita y final para septiembre, dejándola solamente para audiencias.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, sobre la visita inspectiva. Siempre he tenido sensaciones bastante encontradas con las visitas inspectivas que son informadas, es decir, que las empresas o el hospital tengan conocimiento de que uno va. Por tanto, cuando saben de nuestra visita, hay limpieza de baño o arreglos. No sé cómo se puede conjugar eso, pero tal vez, no daría la hora exacta de visita. Me ha tocado realizar tantas visitas inspectivas, y que cada vez que se informan, está todo en orden y bastante arreglado.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Concuerdo con usted, diputada, para el caso de los recintos cerrados, como un hospital o una cárcel, pero en el caso de Portezuelo, para los que lo conocemos, ahí no hay nada que hacer. No creo que puedan sacar todo el acopio; es imposible. Por ejemplo la fundición Altonorte emite ese polvo negro hace años, y no lo va a dejar de hacer ni va a parar su funcionamiento a esa hora.

Me gustaría visitar el puerto. Me atrevería a decir que solo después de la tercera sesión algunos diputados entendieron que una cosa era el famoso galpón azul, grande, que todos conocemos, y otra muy distinta eran los clausurados 4 y 5, que estaban al interior. Entonces, más

allá de que encontremos muy buena las instalaciones del puerto, no creo que los camiones estén todos limpios, o si el encarpado de las tolvas se hace una simple carpa y con cierre hermético; o ver las condiciones en que está la Chimba. Es importante realizar una visita en terreno para conocer la situación, que lamentablemente es la misma hace décadas.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, es Antofagasta Terminal Internacional (**ATI**).

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Si, es ATI, pero el famoso galpón todavía no funciona. Es importante visitarlo, para tomar una decisión final en esta Comisión.

A esta sesión hemos citado a personas muy importantes. Vienen el ministro de Transporte y Telecomunicaciones, don Andrés Gómez-Lobos Echeñique; el presidente del directorio de la Empresa Portuaria Antofagasta (**EPA**), don Javier Fuentes Hernández, y su gerente general, don Carlos Escobar Olguín.

Que ingresen los citados.

Se suspende la sesión para que ingresen los citados.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Continúa la sesión.

Deseo saludar al señor ministro de Transporte y Telecomunicaciones, al presidente del directorio de la Empresa Portuaria Antofagasta y a su gerente general, y al seremi de Transportes de Antofagasta, señor Waldo Valderrama Salazar.

En primer lugar, le damos la palabra al ministro para que exponga los antecedentes de que dispone. Luego, los diputados podrán formular preguntas en relación con su exposición.

Tiene la palabra el ministro de Transporte y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez Lobos Echeñique.

El señor **GOMEZ LOBOS** (ministro de Transporte y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, haré una breve presentación general. En seguida, y si los diputados lo estiman necesario, el seremi de Transportes y el presidente del Directorio de EPA podrían entregar más detalles.

Primero señalaré cómo se relaciona el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) con las empresas portuarias estatales, bajo la ley N° 19.542, conocida como la ley de puertos. A continuación, haré una breve descripción del puerto de Antofagasta; los proyectos de inversión que se están desarrollando; las medidas en relación con transporte y medio ambiente adoptadas por la Empresa Portuaria de Antofagasta, a partir del año 2010, y las medidas de transporte y fiscalización, y finalmente, describiré brevemente el acuerdo de producción limpia que está en curso entre los distintos actores regionales.

Respecto de las funciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en primer lugar le corresponde incentivar, apoyar y promover la introducción de nuevas tecnologías en la explotación de los servicios portuarios. Este Ministerio ha promovido activamente la incorporación de tecnologías como los contenedores rotables en el puerto de Antofagasta, por la aplicación de varias medidas y apoyando el plan que tiene el puerto de Antofagasta con respecto a esta tecnología, así como, en años anteriores también ha respaldado los cambios realizados en el transporte a través de las *maxibags* en el caso de otros productos a partir del año 2010.

En segundo lugar, proponer acciones conjuntas entre organismos públicos y privados destinados a potenciar la eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional, así como su desarrollo comercial. En esto, el MTT ha promovido el acuerdo de producción limpia

en que participa la EPA, así como otros actores regionales que mencionaré.

Por último, también es función del MTT aprobar los planes de gestión anual de cada empresa portuaria elaborados por las mismas empresas, y deseo señalar que la EPA tiene como meta dentro de su Plan de Gestión Anual "generar una política de sustentabilidad por parte de la empresa", "licitar zona de descanso para camiones en la zona de la Negra" y "seguimiento de los compromisos ambientales de Empresa Portuaria Antofagasta y Antofagasta Terminal Internacional".

Respecto de las características del puerto de Antofagasta, este es un puerto público de uso público, porque también hay puertos privados de uso público y puertos privados de uso privado, multipropósito, que dispone de un molo de abrigo y siete sitios de atraque. Se conecta con importantes pasos fronterizos en la región, Jama, la Quiaca y Yacuiba en la zona noroeste argentino. También hay una conexión ferroviaria, Ferronor que conecta con el ferrocarril Belgrano en Argentina, y también hay una conexión ferroviaria hacia Bolivia.

En relación con la importancia del puerto de Antofagasta, actualmente moviliza cerca de 5,7 por ciento de la carga nacional portuaria estatal, esto es la carga que se mueve a través de los puertos estatales en nuestro país, y 17,3 por ciento de las cargas transferidas regionales, excluyendo graneles líquidos. El sector portuario en la región de Antofagasta cuenta con 16 terminales portuarios, y el único público de uso público es la Empresa Portuaria Antofagasta junto con su concesionario la Antofagasta Terminal Internacional. Existen tres privados de uso público, el complejo portuario Mejillones, Puerto Angamos y el Terminal de Graneles Norte (**TGN**). Hay 12 puertos privados de uso privado, lo

que significa que son puertos, pero que un tercero no puede acceder al uso de esos puertos directamente.

En el tema de los concentrados de minerales, la única oferta pública regional son los puertos de Antofagasta y Mejillones, y esto es importante porque no todos los puertos están habilitados para operar con todo tipo de cargas. En contenedores, la única oferta pública está constituida por ATI y el puerto Angamos. Debo señalar que el puerto de Antofagasta permite el atraque de buques Panamax, y en el caso del Frente N° 2 sitio 7 para buque Postpanamax. Después voy a señalar la importancia del puerto de Antofagasta en términos de su competencia en la logística a nivel regional.

Otro elemento importante, es que el Puerto de Antofagasta aparece señalado en el Tratado de 1904 al servicio de libre tránsito con Bolivia. De hecho, 13 por ciento de la carga transferida por el Puerto de Antofagasta corresponde a carga boliviana. Esto implica que dicho país goza de un tránsito liberado y de un almacenamiento libre de cargo por 365 días en el caso de importaciones y 60 días en el caso de exportaciones.

A parte de Arica, este ha sido el único puerto aceptado por Bolivia, habilitado para las transferencias de carga en el contexto del Tratado de 1904. Chile ha ofrecido también el de Iquique, pero Bolivia no lo ha aceptado.

Además, existe el convenio de 1968, entre Chile y Paraguay, que también establece libre tránsito y almacenaje libre de las mercancías destinadas, con origen en ese país.

Insisto, el Puerto de Antofagasta es el único puerto público y de uso público. Es decir, existen condiciones de acceso y de tarifas normadas y reguladas, muy distintas a las de los otros puertos de la región. Por ejemplo, existen tarifas máximas fijadas en las normas que rigen al puerto, particularmente, al ATI, o sea, al

concesionario. Para concesionar un frente de atraque se debe consultar al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, la empresa debe desarrollar un plan maestro y un calendario referenciando inversiones, y así muchos otros requisitos establecidos en la ley portuaria.

Respecto de sus características, existen tres accesos viales: uno por el sur, otro en sentido oriente-poniente y otro hacia el norte de la ciudad. Asimismo, existen accesos ferroviarios.

En la presentación también se muestran algunas estadísticas de transferencia de la carga por el Puerto de Antofagasta.

En cuanto a los proyectos de inversión y de reparación, particularmente, a raíz del terremoto de 2014, hay ciertos arreglos que se deben realizar en las obras de abrigo del puerto. También, se están haciendo obras en el puerto mismo. El año pasado hubo daños por marejadas, que son necesarios de reparar.

El presidente de la EPA podrá dar mayores antecedentes respecto de la descripción del puerto. Yo quisiera concentrarme en las medidas de transporte y de medio ambiente que ha adoptado la Empresa Portuaria de Antofagasta.

No obstante, un cambio muy importante es que, a partir de 2010, se eliminó la recepción, acopio, transporte y almacenaje en puerto y embarque del concentrado de plomo a granel. Este fue un importante cambio en términos tecnológicos, ya que a partir de esa fecha el producto es envasado en origen en *maxi bag*, sellado herméticamente y trasladado al puerto no como carga general o granel, sino en envases que protegen a la región de cualquier emisión que pueda producirse en el traslado de estos elementos.

Respecto del traslado de zinc, a partir de 2010, también se transporta en camiones herméticos con resolución sanitaria vigente, otorgada por el servicio de Salud.

Además, se implementó un nuevo sistema de lavado de camiones, del cual podrá entregar mayores antecedentes el presidente del puerto.

Hace un tiempo, la seremi de Transportes y Telecomunicaciones de la región ha tomado varias medidas respecto del transporte y de la fiscalización de camiones que se dirigen al puerto de Antofagasta. Principalmente, quisiera resaltar la resolución N° 114 de 2015, que estableció la prohibición del ingreso de camiones articulados por la ruta B-28 y la ruta 1, cuyo destino final no sea la ciudad de Antofagasta. O sea, con esa normativa se pretendió minimizar el flujo de camiones que pasan por la ciudad, que no tuviesen a Antofagasta como destino. O sea, que fuesen de paso por los servicios que tiene la ciudad, pero cuyo destino no fuera la ciudad de Antofagasta.

Además, ha aumentado la fiscalización a camiones en los puntos de control. Es importante resaltar que de los vehículos infraccionados en estos controles, no se ha observado ningún camión que no estuviese cumpliendo la normativa en cuanto a la manipulación de la carga. Es decir, las infracciones cursadas no han tenido relación con una incorrecta manipulación de esta.

Otra cosa que se está desarrollando en conjunto con el Puerto de Antofagasta, es la nueva zona logística en La Negra, que es importante en la coordinación del tráfico de camiones por la ciudad. Esto permitirá coordinar de mejor manera el transporte hacia el puerto, evitando la congestión y las molestias que se señalaron, no solo en esta ciudad, sino en muchas ciudades portuarias.

Por último, el Acuerdo de Producción Limpia es una iniciativa que lleva a cabo el Ministerio de Economía junto con muchos actores públicos y privados de la región, incluyendo a la EPA, al ATI, a empresas mineras, a la Subsecretaria de Medio Ambiente y a la intendencia.

El propósito de este Acuerdo de Producción Limpia es lograr que el Puerto de Antofagasta sea un puerto con cero emisiones. Es decir, un puerto que se encuentre en la frontera tecnológica en relación con los puertos mundiales.

Para eso, se están implementando varios cambios en el marco de este Acuerdo de Producción Limpia. Ya están en curso varios cambios tecnológicos que dicen relación con la emisión de material particulado a la atmosfera. Por ejemplo, se tomó la decisión de usar contenedores volteables, *roto containers*. Asimismo, se han tomado medidas para mejorar los espacios intermedios, como la pavimentación en Portezuelo, los cierres perimetrales, la implementación de un sistema de limpieza, el término del sistema de encarpado en el traslado de minerales y de concentrados hacia el puerto, lo cual está relacionado con la adquisición de estos contenedores volteables.

Señora Presidenta, quisiera dejar hasta acá mi presentación, de modo que quede tiempo para que el presidente de la Empresa Portuaria Antofagasta y el seremi puedan explayarse más sobre los detalles de estas medidas.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Leopoldo Pérez.

El señor **PÉREZ** (don Leopoldo).- Señora Presidenta, en primer lugar, quiero saludar al ministro, al seremi y a los invitados de la Empresa Portuaria.

Para nadie es un misterio que la actividad portuaria, en el caso particular de Antofagasta, ha ido creciendo conforme se ha desarrollado la actividad minera -es la principal zona minera del país- y por los convenios con Bolivia.

La ciudad fue creciendo y abarcando zonas que, originalmente, en la época en que el ferrocarril operaba hacia el puerto, no eran "habitacionales" o de

crecimiento de la ciudad. Esa situación la vemos no solo con los puertos, sino también con industrias de todo tipo, y los reclamos de la ciudadanía son para sacar a las empresas, porque les molestan, en circunstancias que son anteriores a ella.

Afortunadamente, la tecnología se ha ido desarrollando, especialmente para la minería, que está exportando minerales que contienen, entre sus compuestos, muchas sustancias tóxicas o peligrosas.

El ministro, en su exposición sobre las principales funciones de su Cartera en relación con la actividad portuaria, nos dice que al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le corresponde incentivar, apoyar y promover la introducción de nuevas tecnologías en la explotación de los servicios portuarios.

Dado que Chile exporta sus minerales, fundamentalmente, a granel, es decir, el proceso de fundición y otros se hacen afuera del país desde hace muchos años, quiero consultarle al ministro, más allá de introducir trenes, camiones, vagones y sistemas que, por muy sellados que puedan estar, siempre van a tener problemas con el arrastre de material, levantamiento de polvo, etcétera, si es que existe la posibilidad de aplicar alguna tecnología, de manera que fuera un ducto, conectado desde el punto de acopio, que entiendo está en la parte alta de la ciudad, con el puerto, para evitar el tránsito de camiones.

El gran problema es el tránsito de camiones. De acuerdo con lo que explicaba el ministro, hay prohibición de ingreso para ciertos camiones que no tienen como destino la ciudad, desde el punto de vista del apoyo logístico para los servicios que requiere la ciudad, y que los que van directo al puerto deberían ingresar por otra ruta, cuestión muy difícil de controlar.

Entonces, estudiar la posibilidad de que dentro de los servicios que presta el puerto, en conjunto con sus clientes, porque son contratos de largo plazo, se mecanice el traslado de los minerales a través de ductos, equivalente a lo que sucede en Los Vilos con la minera Los Pelambres, que tiene un sistema de carguío para meter directo a bodega los concentrados mineros.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, por su intermedio, quiero decirle al ministro que me parece que la situación de Transportes en Antofagasta, tiene poca autocrítica. Soy muy franca.

Una de las situaciones menos regulada y que permite más contaminación y daño a la comunidad dice relación con el transporte. Sin embargo, el ministro en su presentación dice que se fiscaliza e, incluso, con orgullo -tal vez interpreté mal el tono- que ninguna de las sanciones ha sido por mala manipulación del contenido.

Mi pregunta es de qué estamos hablando. Porque es cosa de ir a Antofagasta para darse cuenta de que el transporte no tiene nada de hermético. ¡Nada!

Además, nos plantean que desde 2015 hay una circular que controla la entrada y salida de camiones, pero en realidad el problema que tenemos con el transporte, sea ferrocarril o camiones, que ni siquiera tienen RSA; que la Intendencia no los puede fiscalizar y los únicos que pueden hacerlo son las Seremías de Salud y de Transporte. Nos dicen que está casi todo muy bien regulado, sale el transporte, cuando está suspendida por 30 días la ATI, desde ahí hasta Arica, para sacar el concentrado por esa ciudad.

¿Cuál es la fiscalización que está haciendo Transportes que, -entiendo que por no tener RSA- es el único que tiene las herramientas para fiscalizar?

¿Dónde está el análisis de Transportes al decir que tienen problemas porque el cobre no está catalogado como sustancia peligrosa? Ustedes, que son el Ejecutivo, ¿han pedido que se catalogue como sustancia peligrosa? No tienen que pedirle a otro señor, sino que tienen que autopedir regulaciones.

Señora Presidenta, de verdad estoy un poco molesta, porque que nos vengan a decir a la Comisión, con toda tranquilidad, que el transporte de los concentrados en Antofagasta es hermético, me parece una burla de parte de la autoridad ministerial. Lo digo con todas sus letras.

Por lo tanto, le pido a la autoridad que replantee su postura; que reconozca los problemas que tiene; que diga qué va a hacer; cómo va a modificar; cómo ha fallado en la fiscalización en esta materia y entremos a conversar de verdad.

¡No pueden decirnos que todo está maravilloso!

Ojalá el ministro replantee su postura y nos diga la realidad de lo que sucede en Antofagasta, porque de lo contrario va a tener que ir. La única explicación es que no ha ido.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra la diputada Marcela Hernando.

La señora **HERNANDO** (doña Marcela).- Señora Presidenta, me imagino -de acuerdo con mi experiencia, la Seremía de Transportes de Antofagasta fue siempre muy reducida- que tienen diferentes planes de fiscalización para las otras tareas y para esta. Me gustaría conocer la planificación de estos aspectos en concreto. ¿Cuántos fiscalizadores tienen para ello y cuál es la periodicidad con que las hacen? ¿Cuáles son los mecanismos que utilizan?

Me refiero solo a lo que dice relación con el transporte de concentrados, o carga relacionada con la carga minera.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el ministro, señor Andrés Gómez-Lobo.

El señor **GÓMEZ-LOBO**.- Señora Presidenta, respecto de la pregunta del diputado Leopoldo Pérez, puedo señalar que estamos trabajando activamente y promoviendo todos los planes que tenga el puerto de Antofagasta para mejorar la tecnología, para tener la mejor tecnología disponible. Sin embargo, me gustaría solicitarle que, más adelante, el presidente de la Empresa Portuaria de Antofagasta hiciera uso de la palabra para dar más detalles respecto del cinto transportador de minerales.

Para responder las dudas de la diputada Karla Rubilar, creo que me expresé mal al decir que todo está hermético. Nuestro propósito es apoyar a la empresa para ir hacia el nuevo sistema de transportes a través de contenedores volteables.

Ese es nuestro propósito para las cargas que ahora no van selladas, como ocurre con el plomo y otras sustancias. La idea es que todo vaya por contenedores volteables.

Eso no lo hemos logrado en la actualidad; se tomó la decisión de ir en esa dirección, pero todavía no se ha materializado.

Además, quisiera señalar que el concentrado de cobre no es considerado por nuestra legislación vigente como sustancia peligrosa. Por lo tanto, en la regulación del traslado de zinc y de concentrado de cobre se aplica la norma de la ley de tránsito general, porque en la medida en que estas cargas no sean consideradas en nuestra legislación como materias o sustancias peligrosas, no existe una normativa específica para el traslado o el transporte de estos materiales.

En consecuencia, la norma que regula este transporte es la ley de tránsito.

Señora Presidenta, solicito que autorice al seremi para que explique los planes de fiscalización y sus detalles. Antes, quiero señalar que el Acuerdo de Producción Limpia es voluntario, su propósito es llegar a un consenso con

todos los actores respecto de las medidas a tomar y no solo descansar en una política de fiscalización. Estoy convencido que su virtud es que descansa en un convenio entre los distintos actores. Por lo general, se cumple y permite avanzar más allá de la legislación vigente, con el propósito de mejorar las condiciones ambientales de una industria. Creo que aparte de la fiscalización que pueda hacer la Seremía, es importante resaltar el Acuerdo de Producción Limpia como un mecanismo para avanzar hacia mejoras tecnológicas en el desempeño de esta industria.

Finalmente, quiero señalar que cerca de 440 camiones circulan al Puerto de Antofagasta, lo que representa, alrededor, del 10 por ciento de los camiones que circulan por la ciudad de Antofagasta. En consecuencia, el transporte de camiones es un tema mucho más amplio que el del Puerto de Antofagasta. No obstante, el seremi podrá señalar con mayor detalle las medidas que se han tomado al respecto.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Señor ministro, concuerdo con la intervención de la diputada Karla Rubilar en cuanto a que sí tenemos un problema. Sé que se está trabajando en ello, que hay eventuales soluciones que se están gestionando y que, además, hay un acuerdo, pero la realidad de lo que se vive día a día en Antofagasta es muy distinta a lo que logra sostener este papel. Y en el caso de las principales funciones del ministerio en relación con incentivar, apoyar y promover tecnologías de explotación, eso está regulado en la ley hace bastante tiempo; el puerto está emplazado hace décadas en Antofagasta y, en este punto es donde entramos directamente, al mandato de esta Comisión, que es investigar las acciones u omisiones que el Estado de Chile -más allá del gobierno de turno- ha hecho o ha dejado de hacer por nuestra comuna.

En el caso del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que usted encabeza, hace bastante tiempo que eso está regulado por ley, pero, sinceramente, creo que ha omitido la primera función que usted ha enumerado en esta presentación: incentivar la incorporación de tecnología.

Recién conocimos el emplazamiento de un tremendo galpón en la concesión del ATI, dentro de la empresa pública de la EPA, y su única gran defensa, a pesar de todo el rechazo de la comunidad, fue que es hermético y que, por lo tanto, tiene tecnologías diferentes y mejores en relación con los otros galpones que están en el puerto.

¿Qué hizo durante tanto tiempo el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, dejando de lado este galpón que ha sido bastante criticado respecto de cumplir su función de incentivar e incorporar las tecnologías suficientes? Obviamente, esta pregunta también se la haré a las autoridades del puerto.

En su opinión, ¿el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones ha omitido funciones que le corresponden por ley respecto de la comuna de Antofagasta?

¿El Estado está pensando en construir un tercer puerto para la Región de Antofagasta?

Por último, como antecedente económico, a lo mejor la industria ha crecido, no tengo idea. Para nosotros es importante saber eso por otros motivos, para que lo saquen de la ciudad. Sin embargo, ese no es el objetivo de esta comisión y tampoco de quien habla, pero quiero saber si el Estado ha evaluado un tercer puerto en nuestra región, no en la comuna.

A lo mejor, el detalle de esta pregunta la tiene el seremi, pero ya que Antofagasta es un puerto al servicio de tratados y convenios internacionales, ¿dónde acopia Bolivia sus cargas?

Tengo claro que muchas de esas cargas se hacen en Portezuelo debido al plomo, pero si es que existe esta carga de concentrado de cobre para este país, ¿es ese mineral el que ellos también están exportando? ¿Qué galpones ocupan?

Respecto de la labor del ministerio, más allá de fiscalizar los camiones al puerto y, entendiendo la información que recién entregó respecto de que el 10 por ciento de los camiones que transitan por la comuna van al puerto, le quiero contar que la ley no se cumple respecto de la fiscalización sobre la prohibición de ingreso de camiones. En ese punto, el seremi no va a tener otra respuesta más que convenir conmigo que, efectivamente, el paso de camiones va más allá que el tema del puerto.

Aprovechando la autoridad que tiene, ¿cuál es la propuesta del ministerio para que esto se cumpla o para que se cumpla la prohibición del no ingreso de camiones a nuestras calles? Si bien hay camiones que no van directamente al puerto, por la actividad económica de nuestra zona, generalmente transportan minerales que de igual forma son peligrosos y contaminantes para nuestra gente.

Por último, si el Acuerdo de Producción Limpia persigue tener un puerto cero emisión, entonces puedo concluir que, actualmente, no lo tenemos y, si es así, nunca lo hemos tenido.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el ministro de Transporte y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo.

El señor **GÓMEZ-LOBO**.- Señora Presidenta, comparto la preocupación por el medioambiente en Antofagasta, así como en el resto del país.

Por lo tanto, como Ejecutivo, respaldaremos todas las acciones tendientes a mejorar el medioambiente en nuestro país.

No existe una causalidad clara respecto de las mediciones que se han realizado para identificar las políticas o las medidas más efectivas para resolver, si es que existe algún problema. Es muy importante detectar el problema, pero también las causas que lo generan.

Sabemos que Antofagasta es una región minera y que por las actividades propias de la zona han transitado cargas, pero no sabemos si existe un problema de stock, de existencia, de acumulación de minerales o si es un problema provocado recientemente.

Por lo tanto, creo que falta analizar cuál es la causalidad de los hechos detectados, de tal forma de diseñar las medidas necesarias para reducir cualquier tipo de contaminación que exista.

Nuestro propósito, como Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, es garantizar que los puertos estatales tengan planes de desarrollo, que impliquen mejorar la tecnología, más allá incluso de lo que exigen las normas ambientales en nuestro país.

En ese sentido, hemos promovido activamente, por ejemplo, el uso de los *maxibags* para el caso del plomo, a partir de 2010; actualmente respaldamos e impulsamos la iniciativa del puerto de Antofagasta de introducir los contenedores volteables, y cualquier otra iniciativa que sea tecnológica y financieramente viable, por cierto que la vamos a estudiar.

Actualmente, no tenemos proyectado, en el plan de desarrollo del puerto de Antofagasta, un segundo puerto de uso público en la Región, pero ciertamente son planes que están constantemente en revisión. Sin embargo, cualquier iniciativa en este sentido hay que reconocer que sería a mediano o largo plazo, lo que no excluye que tenemos que introducir nuevas tecnologías a través de los Acuerdos de Producción Limpia y de las medidas que está adoptando el puerto.

Respecto de la pregunta sobre dónde acopia su carga Bolivia, pido que se deje al presidente del directorio dar mayores detalles, porque hay distintos tipos de carga; él podrá dar más información del tipo de carga y dónde se acopia.

Respecto del cumplimiento de la ley de Tránsito y de las medidas que ha adoptado el seremi en relación con el tránsito de camiones por la ciudad, efectivamente hay un plan de instalar cámaras para fiscalizar de una forma mucho más amplia que la que existe actualmente.

De hecho, en la avenida Salvador Allende se está instalando un portal para fiscalizar el ingreso de camiones por esa avenida, y esperamos que esté en operación antes de fin de año. Al respecto, el seremi de Transportes puede entregar mayor detalle.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Ministro, voy a reiterar una pregunta.

Durante todas estas décadas, ¿usted cree que el Ministerio ha omitido atribuciones que le corresponden? ¿Por qué recién estamos hablando de estos galpones herméticos, de esta tecnología si perfectamente se podría haber hecho antes? ¿Podría deberse a la falta de recursos?

El señor **GÓMEZ-LOBO** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, no creo que haya habido omisión de las responsabilidades del Ministerio. Estos son procesos. La tecnología y las demandas van cambiando. Hemos visto un proceso de inversión en distintos tipos de tecnología a través del tiempo, Por ejemplo, lo que señalaba hace un momento sobre las *maxibags*, el mismo galpón con presión negativa para evitar que existan emisiones, y ahora estamos en la etapa de introducir las cargas en contenedores volteables. Son procesos. Permanentemente estamos analizando y evaluando

las propuestas que presenta el puerto respecto de inversiones y cambios tecnológicos.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Tiene la palabra el seremi de Transportes de Antofagasta, señor Waldo Valderrama.

El señor **VALDERRAMA** (seremi de Transportes de Antofagasta).- Señora Presidenta, sobre el plan de fiscalización, en febrero de este año se emitió la resolución N° 114, la cual tiene un plan de implementación para hacerla cumplir finalmente, porque eso es lo que nos interesa, más allá de sostener el papel.

En ese sentido, nosotros contamos con once fiscalizadores en la Región, que son fijos, y hemos aumentado nuestra fiscalización al transporte de carga. Originalmente, un tercio de nuestras fiscalizaciones estaba dirigida al transporte de carga, y hoy se ha aumentado en alrededor de 40 por ciento, llegando a tener, a la misma fecha del año pasado, 81 por ciento más de fiscalización.

Sin embargo, es justamente la ley de Tránsito la que nos regula, y es el decreto N° 75 el que fija el encarpado como sistema de protección de la carga con sustancias no peligrosas, como lo describe nuestra legislación. En ese sentido, el plan para aumentar nuestras capacidades fiscalizadoras tiene dos vías.

En primer lugar, está el apoyo de Carabineros, que también tiene facultades fiscalizadoras frente a la ley de Tránsito. Se ha hecho una capacitación a un equipo especial de siete carabineros, que van a aportar y apoyarnos en esta fiscalización.

Cabe señalar que la fiscalización fue hecha posterior a la emergencia de la lluvia, que nos hizo retrasar algunas medidas, y nuestros esfuerzos tuvieron que abocarse a esa situación. Hoy ya está en proceso de implementación, y Vialidad ha cumplido todo el proceso de instalación de la

señalética, que informa y que nos permite fiscalizar en terreno. Además, Vialidad tiene que implementar zonas de descanso, que permitan controlar el horario de acceso a la ciudad.

Ya estamos efectuando esos planes para hacernos cargo de lo que ocurre en la ciudad, con la gran cantidad de camiones que pasan por nuestras vías y que generan una congestión de tránsito bastante importante y con ello varios problemas de salud.

En segundo lugar, frente al tema del APL, la Seremía participa directamente en la Comisión del Acuerdo de Producción Limpia. Falta responder por qué anteriormente no se implementaron contenedores de volteo. La razón es que no existían. Antes, la tecnología para desarrollar carga limpia eran estos contenedores de presión negativa. Cuando se presentó la RCA por parte de Sierra Gorda para generar este galpón, o por parte de ATI, esta tecnología no existía. Hoy existe y está el compromiso de implementarla, y es lo que hemos estado conversando con el puerto de Antofagasta, con ATI y con Sierra Gorda para hacer las inversiones.

Solo un dato. Hubiera sido mucho más económico invertir en estos contenedores de volteo que en los galpones que hoy existen. Por eso, está la disposición de hacer estos cambios tecnológicos importantes y para cumplir esta meta de cero emisiones contaminantes en la ciudad.

Otro aspecto importante es el puerto de desarrollo logístico de la zona La Negra, proyecto que nosotros ayudamos a fomentar y sacar adelante, ya que nos permite regular cómo seguimos abasteciendo nuestra ciudad en forma ordenada y limpia en todo su desarrollo industrial, lo que no acontece en la ciudad.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, en la presentación que realizaron nuestras autoridades dice en el punto sobre "Aumento de fiscalizaciones a camiones":

"La Seremía aumentó los punto de control y destinó más recursos para fiscalizar;

"De los vehículos infraccionados mediante los controles, ninguno contó con infracción por incorrecta manipulación de la carga.

"Se pudo verificar que los vehículos de carga contaban con sus respectivas lonas, manteniendo en forma hermética la carga y condiciones de limpieza, sin ningún tipo de residuo en su estructura."

La verdad es que me sorprende, porque lo que veo es que uno pasa por Antofagasta y queda negro; es decir, las lonas no tienen ningún residuo de nada, pero la gente sí. Una cosa sorprendente en las fiscalizaciones que se hacen.

Quiero preguntar por la fiscalización que se debiera hacer a partir de la resolución N° 2599, de 21 de julio de 2010, que hizo en aquel entonces el seremi señor Marcos Madrigal, que entre sus considerandos, señala:

"El transporte de concentrado de minerales con contenidos de plomo constituye un problema de polución del ambiente que afecta a la salud de las personas".

"El actual sistema de transporte mediante camiones con carrocería baja, recubierta con carpas y diferentes sistema de sujeción, ha demostrado ser deficiente como método de control del material particulado, como lo demuestran los crecientes niveles de plomo encontrados en las muestras tomadas a lo largo de la ruta utilizada para su traslado.

Por lo tanto, "1. Establécese que el transporte de concentrados de minerales de plomo y zinc entre el sitio de almacenamiento denominado Portezuelo y el recinto portuario de Antofagasta, deberá realizarse con

contenedores herméticamente cerrados que eviten la emisión y derrames de material particulado al ambiente". Me gustaría saber qué fiscalizaciones se han realizado al respecto, cuántas, así como qué sanciones y qué multas tienen. Tener información completa respecto de esto, incluido el gobierno anterior, pues no tengo ningún problema en que se diga que no se fiscalizó durante el gobierno anterior, pero obviamente que me interesa saber qué se ha hecho durante este gobierno sobre esta materia. La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Tiene la palabra el ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor **GÓMEZ-LOBO** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, con respecto a ese tema, justamente a partir del año 2010 se cambió la tecnología hacia *maxi bags*, que son herméticamente sellados.

Hasta lo que nosotros hemos podido constatar, no hay ninguna posibilidad de emisiones a la atmósfera y son muy seguros. Se trasladan de esa forma al puerto. No tenemos evidencia de algún tipo de emisión producto del traslado de *maxi bag* de zinc y plomo.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, solicito cuaderno separado.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el seremi señor Waldo Valderrama.

El señor **VALDERRAMA**.- Señora Presidenta, nuestras facultades frente a la fiscalización del transporte, tal como mencioné anteriormente, se recogen en el decreto N° 75 y la ley de Tránsito. Con estos instrumentos fiscalizamos junto con las resoluciones emitidas por las seremías de Transporte y de Telecomunicaciones. En eso estamos facultados para fiscalizar. No fiscalizamos sobre resoluciones no emitidas por nuestra seremía o fiscalizaciones frente a ello.

Atendiendo a la resolución mencionada por la Presidenta de la Comisión, estamos coordinando con la Seremía de Salud una fiscalización en conjunto para apoyar y fortalecer sus capacidades fiscalizadoras.

Hoy no tenemos las estadísticas y los antecedentes sobre los resultados de esas fiscalizaciones, porque estamos en proceso de implementación.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, solicito cuaderno separado.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- También vamos a reiterar a través de la Secretaría que esas respuestas nos las envíen por escrito. Si ahora no tienen los números, los hagan llegar desde el 2010 que es cuando comienza a regir esa resolución. Queremos saber cuántas fiscalizaciones se han hecho y si realmente se están cumpliendo.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra la diputada señora Marcela Hernando.

La señora **HERNANDO** (doña Marcela).- Señora Presidenta, pido que la Comisión oficie a la Superintendencia del Medio Ambiente, que debería tener los antecedentes, y a la Seremía de Salud sobre la resolución que dictó el seremi de la época, doctor Madrigal, en los términos de que si solo afectaba o se refería -porque habla de Portezuelo-, a los acopios de zinc y de plomo bolivianos que estaban en Portezuelo, que desde esa época empezaron a transportarse en maxisacos hasta el puerto, o si también afectaban a otras cargas de concentrados.

También quiero que el seremi de Transportes aclarare su presentación, cuando dice que "se verificó que cumplían con la normativa". La pregunta es si se refiere a la normativa del decreto del doctor Madrigal, o si se está refiriendo a los acopios bolivianos o a todas las cargas que pasan por la ciudad.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el seremi de Transportes, señor Waldo Valderrama.

El señor **VALDERRAMA**.- Señora Presidenta, me refiero al decreto N° 75 y a la ley de Tránsito, y rige a todas.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el señor Javier Fuentes.

El señor **FUENTES**.- Señora Presidenta, agradezco la invitación y la oportunidad de poder conversar sobre los temas que nos preocupan y aquejan a todos.

Le parece que responda primero las dos consultas que quedan pendientes o que haga la presentación.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Haga primero la presentación porque pueden surgir más consultas.

El señor **FUENTES**.- Dejo pendiente las dos consultas.

Durante la presentación voy a repetir algunos elementos señalados por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- ¿Cuándo asumió su cargo?

El señor **FUENTES**.- Señora Presidenta, en abril o mayo del año pasado.

La presentación tiene cinco partes. Primero, voy a entregar brevemente unas cifras sobre la importancia del puerto de Antofagasta desde el punto de vista de la economía y del país. Segundo, ¿qué estamos haciendo? Tercero, ¿qué hemos cambiado? ¿Qué cosas hemos hecho distintas a través del tiempo? Cuarto, expresaré en breves palabras la relación entre el puerto, la ciudad y la comunidad. Quinto, terminar con un par de ideas asociadas a nuestro compromiso.

El puerto. Ya el ministro de Transportes y Telecomunicaciones entregó antecedentes. A través de los datos que aparecen en mi presentación quiero rescatar que somos en la práctica, dentro de los cuatro puertos señalados, -del mismo tamaño más o menos todos-

representamos el 25 por ciento de la actividad portuaria del norte.

Desde el punto de vista de nuestro aporte al PIB y al desarrollo del país, representamos entre el 10 y el 14 por ciento de las exportaciones FOB (*free on board*). En la exportación de cobre representamos el 8 por ciento del país y el 14 por ciento del norte. Sobre la importancia del cobre en la economía de Chile hay bastantes estudios. En la universidad desarrollamos un par de estudios al respecto donde mostrábamos el impacto, no solo regional, sino también nacional, el desarrollo de la minería cuprífera.

De transferencia al fisco, no somos un puerto deficitario, sino que generamos ingresos por 8 o 10 mil millones de pesos anuales que le entregamos para el desarrollo de las funciones propias del Estado.

¿Qué estamos haciendo? Primero, en el contexto del Acuerdo de Producción Limpia (APL) vamos a modificar la cadena de transporte de concentrados en contenedores volteables. En las fotografías de la presentación se observa cómo el material llega en un contenedor hermético. En el puerto lo toma una especie de grúa amarilla llamada *spreader*. Lo levanta y lo deja en el hoyo del buque donde se va a poner el material. Se voltea al interior de tal manera que no salta a ninguna parte. Luego se sella, se saca, se devuelve a un camión y se retira. El esquema que he presentado es extraordinariamente limpio, moderno, cuya vigencia es desde 2012, es decir, de última tecnología.

También en el marco de la APL, estamos trabajando en la pavimentación de las áreas de acopio. Todavía no hemos terminado de pavimentar que es fundamental para la limpieza. Si no está pavimentado, la limpieza es muy difícil. Si está pavimentado es más fácil pasar

aspiradoras y limpiadoras industriales para evitar cualquier residuo que pueda quedar.

Del mismo modo vamos a construir, en poco tiempo más porque tenemos los presupuestos aprobados, un cierre perimetral en Portezuelo. Básicamente, en la lámina se ve el Portezuelo de un mañana no lejano. Dentro de pocos meses va a estar construyéndose. Vamos a tener una malla perimetral (de color azul) de aproximadamente de 12 metros de altura. Al interior va a estar todo pavimentado. Además vamos a hacer un área verde entre la mañana y la parte de fuera.

Por otro lado, ya implementamos un sistema de limpieza permanente. No se trata de que no limpiáramos antes. Voy a poner una analogía. Un tiempo atrás conversé con todos los trabajadores del puerto y les dije: creo que mi casa es limpia. Creemos que vivimos en una casa que más o menos lo es. Sin embargo, las veces que hago el aseo y a veces lo hago con mucho detalle, en fin de semana, siempre encuentro telarañas en algún lado. ¡Siempre! Entonces pienso: ¿Es por eso mi casa sucia? No, mi casa es limpia, pero las cosas son perfectibles. Lo que quiero decir es que siempre hemos limpiado, pero ahora, dadas las circunstancias y los temores y todo lo demás: 'hagámoslo mejor aún'. Entonces, hemos comprado unas máquinas industriales de barrido y ya estamos trabajando en eso.

En áreas verdes tenemos el cuidado específico del bandejón central, que es el área que figura en rojo en la presentación, y estamos desarrollando acciones permanentes de cuidado a esa área verde y otras que dependen de nuestra tuición.

Entre las acciones complementarias al APL ya se mencionó el sistema de lavado de camiones. Esto partió en 2010. Fuimos pioneros en esto, a partir de que se detectaron

problemas serios de salud. Una de las medidas tomadas fue el lavado de camiones.

Por otro lado, vamos a implementar -esto está fuera del APL, pero lo vamos a hacer- un sistema de monitoreo de calidad del aire. O sea, vamos a poner cerca de Portezuelo detectores para saber si efectivamente se produce alguna forma de emisión de material particulado, de manera que si lo encontramos tomaremos las medidas pertinentes porque esta medición es algo muy importante para nosotros.

Desde el punto de vista de inversión, quiero darles una información respecto del frente de atraque N° 1. Recuerden que hace un tiempo se pensó en una licitación de un nuevo operador concesionado, pero esto se encuentra en espera por un buen tiempo. Sin embargo, había un estudio -esto ocurrió cuando entré a la empresa- que mostraba que teníamos riesgos sísmicos reales con otro terremoto 'de verdad', o sea, con un terremoto de cerca de 8 grados podíamos tener un desplazamiento de alguno de los terrenos que implicaría daño a las personas. A partir de eso, conversamos con las autoridades pertinentes, conseguimos los presupuestos y partimos la licitación. A corto andar vamos a adjudicar para, en una jerga no técnica, 'el corcheteo del puerto', que es como hacer unos pilares profundos que impiden que cualquier sismo mueva nuestros terrenos. Este es el frente multioperador. Vamos a arreglar el puerto en toda esa extensión, en materia sísmica, de manera de generar completa seguridad a nuestros trabajadores y a los trabajadores eventuales que ahí desarrollan actividades.

Por otro lado, estamos en plan de reparación del socavón del molo principal. Era una marejada muy grande, ahora es más pequeña, pero esta cosa está bastante complicada. Por ello estamos haciendo estos arreglos. Un poco después vamos a empezar los arreglos del 'molito norte'.

El área de respaldo La Negra es un área que, estrictamente hablando, aun no pasa a nuestras manos, pero está en proceso a través de todas las instancias formales y legales. Básicamente vamos a desarrollar cuatro actividades: una, de desarrollo de áreas de respaldo portuario, o sea, que puedan acopiarse contenedores y cosas de ese tipo que faciliten la actividad portuaria y que implique tener menos acopio -no hablo de acopio al aire libre, sino de acopio de contenedores en la zona portuaria-. Eso es bueno para la operación y, además, estéticamente es bastante mejor.

En otro sentido, vamos a crear una zona de descanso de los camiones de la ciudad. Esto ya en el apoyo no del problema del 10 por ciento que generamos, sino atacando al 90 por ciento. Quiero decir que debemos buscar una manera de que haya una zona logística para el transporte. Por ejemplo, que los camiones grandes pasen su mercadería a camiones chicos y estos entren a la ciudad a repartir. Así impediremos que entren camiones de mayor magnitud que generan todo tipo de problemas desde el punto de vista de la operación del transporte.

También vamos a tener una zona de apoyo al desarrollo de las pymes. Estamos conversando con Corfo. A las pymes les cuesta mucho tener apoyo logístico porque no tienen los ingresos suficientes y, además, se requiere de una masa crítica. La idea es generar un lugar con masa crítica, en que la pyme pueda acceder a todo tipo de apoyo logístico para el desarrollo de sus actividades.

¿Qué hemos cambiado? Ya señaló el ministro que fue un cambio muy importante en la cadena logística de los concentrados de plomo el Maxibag hermético. Hay un pequeño dibujo que se ve poco en la presentación, pero quiero decir que estos llegan herméticos, cuando se bajan al puerto ya están en contenedores. En ese momento ya no solo están herméticos en bolsas que son irrompibles, sino

que, además, van en contenedores. Por tanto, no hay ninguna posibilidad de que hoy generemos emisión alguna respecto del tema del plomo. Esa es emisión cero.

Hemos implementado sistemas de lavado de camiones. En el dibujo se ve que tenemos una máquina que lava los camiones antes de que salgan a la ciudad, de manera de que no haya problemas de contaminación porque si los camiones no se lavan lo que va cayendo, gotita a gotita, se transforma finalmente en un tremendo cerro.

Por otra parte, ampliamos la capacidad portuaria. El tamaño de los buques pasó de 260 a 337 metros de eslora, de largo, esto a partir de la concesión desarrollada del frente N° 2 y, por otro lado, también hemos tenido preocupación y acción concreta respecto de la ciudad. En nuestra área tenemos una concesión de un mall, el que es muy importante en Antofagasta, es muy importante para la gente, es un acceso a montones de bienes que antes eran más difíciles de adquirir, además de las áreas de recreación que ello implica y hemos vendido hace poco un área que se llama 'proyecto Puerto Nuevo', que figura en rojo en la lámina. Este es un proyecto que también está lleno de actividades y de instancias de recreación y de relación de la ciudad, con las personas y el puerto.

En el punto cuarto de esta presentación hablaré del puerto, la ciudad y la comunidad.

Quisiera decir con mucha satisfacción que en un estudio que hizo el SEP hace tiempo, creo que con la Price Waterhouse, se analizó la responsabilidad social empresarial y de 19 empresas que dependen del sistema de empresas públicas somos la tercera, de mayor a menor, que tiene una buena política de responsabilidad social empresarial. Hemos desarrollado un montón de acciones, llevamos tres memorias de las actividades que desarrollamos en este plano. Probablemente hemos cometido el error de no hablar mucho de ellas, pero vamos a tratar

de hacerlo para que sepan que también hacemos otras cosas.

Como mencioné, entregamos áreas del puerto al desarrollo urbano, el mall Puerto Nuevo; proyecto de desarrollo de áreas verdes, que tiene que ver con la lógica -además de que está en el APL- de la relación puerto-ciudad y desarrollamos un conjunto de actividades comunitarias: deportes, corridas, exposiciones, ferias, la Expo Marítima, el Festival de Antofagasta, hemos invitado a colegios, tenemos algunos sistemas de pasantías y de prácticas profesionales, etcétera.

Lo que quiero expresar es que tenemos una preocupación no solo por hacer nuestra pega, que queremos hacerla bien o mejor, y crean -nos ponemos la mano en el corazón- que si encontramos que algo está mal o que ustedes nos muestran o alguien nos muestra que podemos hacerlo mejor, lo vamos a hacer y si creemos que algo es dañino hacia alguien, inmediatamente tomaremos las medidas pertinentes. Ese es un compromiso que les planteo de manera explícita.

Por último, quiero señalar que tenemos un compromiso. En este año hemos hecho muchas cosas. Lo hemos pasado mal también, o sea, este período no ha sido fácil para nosotros -se los digo con toda franqueza-. Tuvimos unas vacaciones de Hitchcock, llenas de problemas, perdimos las vacaciones llamando por teléfono tres o cuatro veces al día, pero con muchas ganas y compromiso hemos tratado de salir adelante y hacer la pega. En eso estamos. Trabajamos hard en esa dirección.

Nuestro compromiso y mirada están enfocados a nuestro mandato legal: fomentar la competencia y ser una puerta de desarrollo, tanto regional como para el país. Ese es nuestro mandato, está en la ley. Creemos que eso hay que hacerlo bien.

Segundo, impulsar crecimiento. Estamos convencidos de que el puerto de Antofagasta y la ciudad constituyen una

unidad indisoluble; lo hemos conversado con nuestros trabajadores, hemos tenido seminarios internos hablando de nuestra crisis respecto de los temas comunicacionales y lo que ha salido de allí, de la gente que trabaja, que lleva 20 años en el puerto, es que el puerto y la ciudad son siameses, crecieron juntos, nacieron juntos y morirán juntos. Por lo tanto, nuestro compromiso con el puerto es necesariamente un compromiso con la ciudad. Así lo entendemos y lo entienden sobre todo nuestros trabajadores, que son nuestros verdaderos embajadores.

Innovar, respetando sustentabilidad. Ejemplo de ello es el Maxibag, los contenedores volteables y bienvenida toda otra opción que se nos ocurra, que podamos hacer, que tengamos los dineros para hacerla, que sirva para hacer las cosas mejor y ayudar a las personas.

Fortalecer el compromiso de la ciudad con sus habitantes. Trabajamos activamente el APL, trabajamos el comité Puerto-Ciudad. Cada vez que se ha juntado hemos estado ahí y hemos tratado de estar presentes en todas las instancias posibles, de manera de fortalecer nuestro compromiso con la gente y, de más está decir, el cuidado de nuestros propios trabajadores también es parte de nuestras metas fundamentales.

Dicho lo anterior, como marco de referencia de la conversación, quedaron dos preguntas pendientes, de las cuales me quisiera hacer cargo-

Señora Presidenta, en caso que se requiera mayor detalle, me gustaría que le diera la palabra al gerente, don Carlos Escobar Olguín.

La primera pregunta tenía que ver con la posibilidad de hacer un ducto. El problema es que Portezuelo está a 30, 38 KM del puerto, o sea, hacerlo sería bastante complicado. Además, requeriría abajo en el puerto mismo un lugar bastante extenso para decantar el agua y hacer

una serie de procesos posteriores a un traslado de esta naturaleza.

Solo quiero señalar lo siguiente: descartando el problema asociado al tráfico en el sentido del tránsito, donde nosotros -según señalaba el Ministro- aportamos el 10 por ciento del problema, con los contenedores volteables se soluciona dicho problema. O sea, de verdad, los contenedores volteables son herméticos a todas luces. Es mucho más que un camión con una tapa, es una tapa hermética sellada con tornillos, una herramienta bastante sofisticada.

Por tanto, bienvenida la idea, la vamos a conversar más, nunca había pasado el tema, pero en principio nos parece un poquito complicado.

Lo vamos a mirar, por supuesto nos quedamos con la tarea de mirar todas las ideas que surjan.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, sí, cuadernos separados, con los volteables sería emisión cero. Eso entendí yo, ¿no?

El señor **FUENTES** (don Javier).- Señora Presidenta, puedo preguntar, disculpen mi ignorancia, ¿qué significa cuadernos separados?

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Cuando los temas son importantes y nos merecen dudas, los separamos de lo demás, para después centrarnos en ellos al minuto de elaborar el informe.

El señor **FUENTES** (don Javier).- Señora Presidenta, quiero hacer una pequeña salvedad sobre el tema de emisión cero, si me permite

Emisión cero, es como no encontrar nunca en la casa una telaraña. Creo que en la vida toda acción humana genera alguna forma de emisión de algo. Si hablamos, específicamente del plomo, hoy en día tiene emisión cero, si el día de mañana hablamos de contenedores volteables,

también es emisión cero, si encontramos otra fuente, la resolveremos con la mayor celeridad.

Ahora, sobre el otro tema que quedó pendiente.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Bolivia.

El señor **FUENTES**.- Bolivia, exactamente, señora Presidenta.

La pregunta exacta era: ¿Los acopios de Bolivia están en Portezuelo?

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Dentro del puerto. Por esto la pregunta va dirigida a ustedes.

¿Dónde se acopian? ¿En qué galpones?

El señor **FUENTES** (don Javier).- Señora Presidenta, arriba se acopia en Portezuelo.

Señora Presidenta, el gerente, don Carlos Escobar Olguín, podría aclarar más.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el señor Escobar.

El señor **ESCOBAR**.- Señora Presidenta, se utiliza el denominado TGM. Hay un terminal de embarques a granel que recibe los concentrados de Portezuelo con tres días de anticipación al embarque, es un pre acopio para embarcar, y eso se despacha desde portezuelo.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Y solo para no perder los antecedentes. ¿Es el mismo que fue fiscalizado y cerrado durante unos días?

El señor **ESCOBAR**.-Si, señora Presidenta.

Bueno, el TGM sí, hoy está vigente nuevamente, porque se levantó la sanción que tenía.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- ¿Este proceso es el que tiene emisión cero?

El señor **ESCOBAR**.- No, señora Presidenta.

En 2010 se dictó una resolución del Servicio de Salud, que fijaba condiciones para el transporte concentrado, desde Portezuelo hacia el puerto de Antofagasta. Nosotros fuimos más amplios y llegamos a un acuerdo con los

exportadores bolivianos, en el caso del plomo. Acordamos que el plomo desde Bolivia se envasara en maxibag, son unos sacos sellados que se usan para distintos tipos de transportes de sustancias que pueden ser peligrosas.

En el sector de Portezuelo, se traslada en tren en carros cerrados y sellados, luego se bajan y se depositan bajo un galpón, para posteriormente enviar contenedores de tipo marítimo, donde se consolidan o se introducen los sacos al interior del contenedor, ahí se sellan -eso ya es un doble sello-, estos contenedores son lavados a la salida del puerto, enviados al puerto de Antofagasta, acopiados y cargados como contenedores. Salen de Chile.

Es decir, el concentrado de plomo a granel que tenía como destino el puerto de Antofagasta, desde el año 2011 no toca ni el aire, ni el suelo chileno.

Respecto del concentrado de zinc, la resolución que presentó el Seremi de Salud en ese momento, hoy se cumple.

En el caso de Portezuelo nosotros no recibimos, ni cargamos ningún camión con concentrados que no venga con una resolución sanitaria emitida por el Servicio de Salud vigente. Así opera hoy en día.

Por tanto, todos los concentrados de zinc salen con un modelo aprobado por el Servicio de Salud y tienen una resolución individual por cada camión y cada patente. Si un vehículo no llega con ese documento no se carga. Posteriormente esa carga se sella con un sistema de carpa que está aprobado. Desarrollamos en el año 2010 como medida adicional un sistema de lavado a presión de los camiones. Por tanto, son lavados en su carrocería, chasis y en la carpa, para evitar que estos camiones que transitan por la ciudad de Antofagasta tenga algún tipo de emisión.

Esto respecto a la responsabilidad que el puerto tiene con las cargas bolivianas.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Aún no tengo claro algo.

¿El TGM es el que acopiaba plomo a granel de Bolivia? ¿Dónde está esa carga de Bolivia? ¿Dónde se acopia esa carga de Bolivia?

El señor **ESCOBAR**.- Señora Presidenta, el concentrado de zinc que sale de...

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Entonces, es ¿sólo zinc? ¿No plomo?

El señor **ESCOBAR**.- Sí, señora Presidenta, es solo zinc, no tenemos plomo.

El plomo hoy en día se va en contenedores, de hecho ni siquiera son volteables, sino que son contenedores marítimos que salen con destino a donde ellos exportan.

Nosotros somos el tránsito boliviano. No tenemos mayor control en el Tratado de 1904.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- A su vez, en esos contenedores ¿sólo hay zinc, más allá de que sea boliviano o chileno? O ¿es para otras cargas?

El señor **ESCOBAR**.- Solamente plomo, señora Presidenta.

La mayor preocupación que tenía el Servicio de Salud, desde antes, incluso, era con las trazas de plomo.

El concentrado de plomo hoy no pasa por el puerto de Antofagasta, y el concentrado de zinc, que no es una sustancia peligrosa, no está considerada como una sustancia nociva, se almacena en Portezuelo, se recibe del ferrocarril, después se cargan estas tolvas, que indicamos con anterioridad que tienen un sistema autorizado por el Servicio de Salud con resolución vigente, una vez cargado este concentrado se introduce a un sistema de lavado el camión completo, sale del puerto de Antofagasta - esto se hace con tres a cinco días antes de que el buque atraque-, se almacena en este galpón como una medida temporal y ,posteriormente, se usa un sistema que tiene el RCA vigente, que embarcan con un sistema de

cintas presurizadas hasta el buque. Adicionalmente, ATI en el levantamiento del problema que tenía, no estaba el problema de la RCA vigente, sino que era un tema en el embarque. El concesionario agregó un sistema de control de polución, son sistemas que lanzan agua pulverizada que evita que el concentrado que se está cargando al interior de la bodega, pueda salir desde esta al exterior.

Un dato importante es que los concentrados a granel se deben cargar húmedos, por un tema de seguridad en la navegación, no es polvo suelto, tienen una humedad aproximada del 8%, en el fondo es una masa, por un tema de estabilidad, evitando daños o riesgos en la navegación.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Muy bien. Gracias.

Tenemos 15 minutos más para la sesión. Sin perjuicio de poder citarlos e invitarlos nuevamente.

Le doy la palabra a la diputada Hernando, al diputado Castro que tienen algunas consultas y a la diputada Rubilar, que tienen algunas consultas.

En este orden, por favor.

La señora **HERNANDO** (doña Marcela).- Señora Presidenta, en ocasiones nos cuesta separar algunos puntos que para ustedes son familiares.

A mí me gustaría entender, ustedes son EPA, y como tal ¿qué actividades aún conservan de puerto en términos de transporte? Porque entiendo que EPA es la responsable de transportar y del Tratado de 1904. Ustedes lo tienen delegado en la ATI, porque usan sus galpones y realizan los embarques desde allí. Esto me gustaría que lo separaran.

Lo que, también, me gustaría entender es que al principio de la presentación se dijo que de toda la carga mineral, un 13% eran los acopios bolivianos, el resto son cargas que entran, salen y tienen que ver con otras mineras.

Desde este punto de vista, ¿qué porcentaje representa para la EPA lo boliviano? Y ¿Qué porcentaje de esa otra gran carga representa para la ATI?

Esto, para entender de qué manera están separados.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado señor Castro.

El señor **CASTRO** (don Juan Luis).- Señora Presidenta, quiero preguntarle derechamente a don Javier Fuentes, director de Empresa Portuaria de Antofagasta cuál es la autocrítica que se hacen, no solo del actual periodo en que ellos están a cargo, sino de la historia de lo que ha sido el rol del Puerto de Antofagasta en cuanto al acopio, el transporte de sustancias que yo no sé si las califican de peligrosas o no, como el plomo y el níquel, por ejemplo. Me gustaría que lo pudieran precisar.

Acá no estamos haciendo un análisis académico o científico de la forma en que en 20 años más vamos a cambiar esta situación. Estamos con un mandato para investigar las causas de la inacción de gobierno, entendido sucesivos gobiernos, respecto a la falta de protección del medioambiente y la salud en la comuna de Antofagasta.

Ese es el mandato de la Comisión.

Entonces, quisiera de EPA una autocrítica sobre esto. Porque si en la historia todo ha estado bien hecho, para qué estamos discutiendo este punto.

Existe una controversia judicial, hay un enclave al interior del puerto, que lo tiene el señor Luksic, a través de ATI, y uno tiene que pensar que hay cosas que no están aclaradas.

Me parece importante que expliquen la complacencia que ha habido durante todos estos años para llegar al nivel de contaminación que hoy tienen los niños y adultos que viven en la comuna de Antofagasta y que vengo mirando desde 1995, llevamos veinte años con esto.

Por esa razón, quisiera que precisaran las preguntas con claridad.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el señor Javier Fuentes.

El señor **FUENTES** (don Javier).- Señora Presidenta, quisiera partir por la segunda pregunta y agradecer que el diputado la haya hecho, porque me parece que es bueno conversar las cosas con claridad, mirándose y diciendo lo que uno realmente piensa.

Entenderán que para mí es bastante complicado hacer una historiografía respecto de los últimos 20 años y si durante ese tiempo hubo o no, en sucesos específicos, la diligencia necesaria. Probablemente, no tengo todos los antecedentes para hacer esa evaluación, pero le puedo decir que desde que soy responsable de la presidencia de este directorio no hemos dejado nada que podamos hacer para tratar de entender el problema, buscar soluciones y saber los orígenes.

Hace años se acopiaba plomo a granel encima y abajo en el puerto. Hoy, es una barbaridad.

La pregunta es si en esa época se sabía que era dañino. Mi opinión es que sí se sabía y no se arregló, hubo negligencia. No lo sé. No tengo antecedentes.

Las sociedades evolucionan y van de menos a más. Antes se hacían muchas cosas, por ejemplo, se tiraba ácido sulfúrico a los ríos; no se procesaba el agua servida, etcétera.

Entonces, la sociedad va para mejor y, en ese sentido, la gente exige más, y está bien.

Lo que puedo decir es que hasta hoy, hemos pensado y repensado, hemos escuchado, leído, hemos buscado nuestras fallas para ver si las encontramos, constituimos el APL exactamente con la lógica de tratar de hacer las cosas aún mejor.

Actualmente, buscamos fuentes efectivas de nuestra emisión, no las tenemos. No tenemos datos sobre eso. Estamos tratando de buscar. Vamos a poner una estación de medición en Portezuelo para saber si estamos generando un problema. Definitivamente vamos a cambiar las tecnologías, vamos a eliminar en general los acopios y vamos a transformarlos en esos contenedores volteables, que creo son ciento por ciento herméticos para todos los efectos prácticos. Si me equivoco, voy a tener que pedir perdón la próxima vez.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señora Presidenta, solicito que quede en cuaderno separado que no tienen información de las fuentes contaminantes.

El señor **FUENTES** (don Javier).- Quisiera hacer una aclaración. No conozco a nadie que tenga información sobre las fuentes contaminantes.

Existe un montón de actividades, la nuestra es una de ellas. Entonces, lo que digo es, ¿hay contaminación sedimentaria en la ciudad?

Aparentemente, sí. Se han tomado muestras en un par de lugares.

¿De dónde y de cuándo viene esa sedimentación?

Ese dato no está.

Quiero aclarar que no estoy diciendo que no tengo idea, sé exactamente, leo los diarios, he visto todos los estudios que se han hecho y lo que digo es, simplemente, que esa decantación no se sabe exactamente de dónde ni de cuándo viene.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Llevamos décadas sin saberlo.

El señor **FUENTES** (don Javier).- Así es. Por lo tanto, me subo al carro, como presidente de este directorio, de la solución. Si acaso tenemos algo que ver, estamos cambiando tecnologías, porque no vamos a esperar a darnos cuenta después.

Estamos haciendo la pega, sabemos lo que todo el mundo sabe, porque leemos los diarios y los estudios que se han hecho y queremos hacer mejor las cosas.

¿Cuál es la forma exacta en que esto ha operado a través del tiempo?

Es una materia de estudio para todos, no solo para nosotros.

El señor **CASTRO**.- ¿El plomo y el níquel son sustancias peligrosas?

El señor **FUENTES** (don Javier).- El plomo es una sustancia peligrosa y no hay ningún contacto con suelo chileno del plomo que viene de Bolivia, lo ponemos en *maxi bag* herméticos y después en contenedores sellados, por lo tanto, el plomo no es, en estos momentos, un problema para Antofagasta.

Puede haber plomo decantado porque hace 10 o más años se ponía a granel, lo que hoy es una barbaridad. Nosotros no manipulamos plomo suelto, viene cerrado en bolsas y lo metemos en unos contenedores sellados.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- ¿Se les han hecho mediciones a los trabajadores, en materia de salud?

El señor **FUENTES** (don Javier).- Así es, pero si lo permite, preferiría que le respondiera el gerente.

El señor **ESCOBAR**.- Señora Presidenta, la información que tenemos es que ATI le hizo exámenes a 340 trabajadores y ninguno tiene concentraciones de metales pesados en la sangre, que superen la norma.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- ¿Cuándo fue la última?

El señor **ESCOBAR**.- Según la información que ellos me proporcionaron, fue durante el presente año.

En el caso de Portezuelo, hay una instrucción del Servicio de Salud en el sentido de que los trabajadores que operan allí deben hacerse exámenes. La empresa portuaria es la propietaria de los terrenos, pero no

opera allí, hay dos operadores representantes de los bolivianos que hacen los exámenes dos veces al año.

Según la información que tenemos, durante los últimos 10 años, no ha existido ningún trabajador que tenga trazas de metales pesados.

En el caso de los dos trabajadores nuestros, los últimos exámenes se los hicimos en abril de este año y tampoco aparecen con metales pesados.

Existía una resolución desde 1998, por la crisis medioambiental que hubo, que los trabajadores del puerto de Antofagasta, de la EPA en particular, que estuvieran en lugares cercanos de donde se producían los acopios, se les debía hacer exámenes de sangre.

En 2005, el Servicio de Salud instruyó que se terminarían porque durante los siete años de vigencia no se había encontrado a ningún trabajador con trazas de metales pesados.

Cabe destacar que la empresa portuaria, en este caso nosotros, como EPA, tenemos un sector concesionado y un sector multioperado. En este último no operamos con graneles, no tenemos las autorizaciones. Se nos ha solicitado, durante los últimos cuatro años en más de cuatro oportunidades realizar operaciones, pero nos hemos negado y hemos pedido que cada vez que venga un movimiento de cualquier tipo de granel, de concentrado, ya sea de cobre, hierro, etcétera, debe venir con todas las autorizaciones de las entidades fiscalizadoras.

Esa es una prueba de que hemos estado cumpliendo permanentemente todo lo que la ley indica y hemos sido muy celosos en el terminal multioperado, que son alrededor de 12 hectáreas, la zona más cercana a la ciudad, de no almacenar ni movilizar ningún tipo de concentrado en ese lugar.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Daniel Melo.

El señor **MELO**.- Señora Presidenta, tengo una duda y un comentario.

Distintos organismos públicos han planteado que la solución a todos los problemas de contaminación es el famoso Acuerdo de Producción Limpia.

Uno esperaría que aquellos que generan el problema, primero, cumplan con la normativa ambiental y con las resoluciones de calificación ambiental, como piso mínimo para el funcionamiento y para la operación de todo lo que hemos conversando.

Por su intermedio, señora Presidenta. ¿Creen que este Acuerdo de Producción Limpia tiene alguna base de legitimidad? Entiendo que es necesario buscar acuerdos para avanzar en estas materias; sin embargo, muchas de estas empresas han incumplido la norma. Por lo tanto, ¿cuál es la factibilidad de que este acuerdo cumpla con su objeto?

Me imagino que mucho de lo que se ha planteado en esta Sala debiera estar incorporado, no solo en un acuerdo entre partes -públicas o privadas-, sino en las resoluciones de calificación ambiental, que son más que un acuerdo entre ambos mundos.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Señores diputados, las respuestas quedarán pendientes y serán retomadas en una futura sesión.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 12.57 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,
Redactor
Coordinador Taquígrafos comisiones.

