

**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 16° SESIÓN ORDINARIA, EN LA 363ª LEGISLATURA CELEBRADA EL MIÉRCOLES 9 DE SEPTIEMBRE DE 2015, DE 11.00 A 13.00 HORAS.**

---

**SUMARIO**

La presente sesión tuvo por objeto continuar recabando antecedentes sobre materias propias del Mandato. Asistió el Presidente del Consejo Directivo del Sistema de Empresas Públicas, el señor Carlos Álvarez Voullieme.

Se inicia la sesión a las 11.14 horas.

**1. PRESIDENCIA**

Presidió la sesión la Diputada señorita Paulina Núñez Urrutia.

Actúa como abogado secretaria de la Comisión, la señora María Eugenia Silva Ferrer y como abogado ayudante, el señor Sebastián Flores Cuneo.

**2. ACTAS**

El acta de la sesión 14° se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 15° queda a disposición de los señores y señoras diputados y diputadas.

### 3. ASISTENCIA

Presidió la diputada Paulina Núñez Urrutia.

Asistieron los diputados (as) integrantes de la Comisión señores (as); Gahona Salazar, Sergio; Hernando Pérez, Marcela; Melo Contreras, Daniel; Pérez Lahsen, Leopoldo; Rubilar Barahona, Karla; Ward Edwards, Felipe.

### 4. CUENTA

No se recibieron documentos.

### 5. ORDEN DEL DÍA

Entrando a la Orden del Día, se recibió al Presidente del Consejo Directivo del Sistema de Empresas Públicas, Carlos Álvarez Voullieme, a fin de tomar conocimiento de su opinión respecto de la reevaluación ambiental del puerto de Antofagasta.

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

No se adoptaron acuerdos.

Por haberse cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las 12:15 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 16ª, celebrada en miércoles 9 de septiembre de  
2015, de 11.04 a 12.14 horas.

**VERSIÓN TAQUIGRÁFICA**

Preside la diputada señorita Paulina Núñez.

Asisten las diputadas señoras Karla Rubilar y  
Marcela Hernando, y los diputados señores Sergio Gahona,  
Daniel Melo, Felipe Ward y Leopoldo Pérez.

**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 14ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 15ª se encuentra a  
disposición de las señoras diputadas y de los señores  
diputados.

La señora Secretaria va a dar lectura a la  
Cuenta.

La señora **SILVA**, doña María Eugenia  
(Secretaria).- Señora Presidenta, no hay Cuenta.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).-  
Ofrezco la palabra.

La semana pasada armamos el esquema del  
informe. Se los enviaremos al correo.

Respecto de la parte considerativa, el diagnóstico aborda las fuentes de la contaminación a causa de la minería; el tema del puerto en Antofagasta, el traslado, acopio y embarque del concentrado de cobre, asimismo, lo proveniente del vertedero ilegal, como el acopio y las quemas.

Como elemento para el debate y a modo de antecedente, aún analizamos la situación del concentrado de cobre. Específicamente, el proceso del mineral, su extracción, su traslado, los vacíos legales existentes y los acopios en estos famosos galpones.

Luego, analizaremos el fraccionamiento del proyecto del galpón azul y las políticas de suelos en Chile y las nuevas políticas de puerto.

Dentro de los elementos del debate, trataremos la situación histórica del vertedero ilegal y de porqué aún no se cuenta con un vertedero regular.

Abordaremos la situación actual del lugar, de la que tanto se pronunció la alcaldesa y el intendente regional, en nuestra primera visita.

Respecto de la parte resolutive, como proposiciones y conclusiones, aún no hay nada, ni a modo de esquema. Comenzaremos a trabajar en ello. Sin embargo, ya coordinamos para que los asesores puedan trabajar con su secretaria y con su equipo.

Damos la bienvenida a don Carlos Álvarez, Presidente del Consejo Directivo del Sistema de Empresas Públicas.

Tratamos de realizar una reunión en las dependencias del Consejo, pero consideramos más pertinente que dicha reunión se realizara en esta comisión.

Tiene la palabra el señor Carlos Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ**.- Señora Presidenta, agradezco la invitación.

Me solicitaron que emitiera una opinión sobre la empresa Portuaria Antofagasta, dado que opera bajo el sistema SEP, y que me refiriera a los aspectos medioambientales de la comuna de Antofagasta.

Soy presidente del consejo del SEP, entidad encargada de coordinar la operación de un conjunto de empresas públicas. Se trata de 20 empresas, 10 de las cuales son puertos, entre las que se cuenta la Empresa Portuaria Antofagasta. Esta empresa es autónoma, en cuanto a su gestión, al igual que las otras 9 empresas portuarias estatales.

De acuerdo con nuestras facultades y atribuciones, tenemos el rol de nombrar al directorio de la Empresa Portuaria Antofagasta, integrado en la actualidad por el señor Fernando Fuentes, quien -entendiendo- asistió a una sesión anterior de esta instancia; por la señora Lorena Urdanivia y por el señor Exequiel Silva.

Asimismo, de conformidad con sus facultades, corresponde al SEP velar y proteger los intereses de las empresas, con el objeto de procurar que cumplan con la normativa legal y reglamentaria vigente para operar, entre ellas las de carácter medioambiental. Lo menciono, porque en torno a esto basaré mi presentación.

Antes de referirme a si la Empresa Portuaria Antofagasta está cumpliendo con todas la normativas, en especial las medioambientales, las que imagino constituyen la preocupación central de esta Comisión, cabe mencionar que el Consejo Directivo del SEP no tiene atribuciones en el ámbito de la administración de la Empresa Portuaria Antofagasta, de manera que no podemos incidir en sus decisiones específicas, porque eso corresponde a su directorio, el que sí nominamos. Por lo tanto, una vez nominado, las responsabilidades en materia de gestión son de esa instancia.

La semana pasada, cuando recibí la citación para concurrir a esta Comisión, tomé contacto con la Empresa Portuaria Antofagasta, con la finalidad de determinar si había algún antecedente nuevo respecto del juicio en relación con el cumplimiento de las normativas por parte de la empresa.

Como ustedes saben, la actual institucionalidad ambiental, la cual debe ser aplicada por el Ministerio del Medio Ambiente, la Superintendencia del Medio Ambiente y el Servicio de Evaluación Ambiental, la que entró en vigencia en 2010 y tiene como antecedente la ley del Medio Ambiente, establece la obligatoriedad para los proyectos nuevos y las modificaciones a los existentes de ser evaluados. Lo señalado es a contar de 1997. Esta normativa supone identificar, predecir y evaluar el impacto ambiental de una actividad o proyecto, tanto en su ejecución, operación o abandono.

En materia de antecedentes, cabe señalar que el puerto de Antofagasta, como empresa, se crea a partir de 1997. Antes de eso teníamos una empresa nacional, la Empresa Portuaria de Chile, Emporchi. La ley N° 19.542, estableció la separación de los puertos en diez empresas portuarias independientes, cuya nominación de directorios la hace el Sistema de Empresas Públicas.

Desde 2003, una parte significativa del recinto portuario, el frente de atraque N° 2, se encuentra concesionado por el plazo de 30 años a la empresa Antofagasta Terminal Internacional, ATI, concesión que vence en 2033. Esta concesión fue suscrita en el marco de la ley N° 19.542.

El contrato de concesión del frente de atraque N° 2 comprende un área de 9,85 hectáreas, con la operación de los sitios 4, 5, 6 y 7, los que han sido objeto de diversas e importantes inversiones -materia con la que nos vamos aproximando a los aspectos que interesan

a esta Comisión-, para aumentar y mejorar su competitividad, de conformidad con las inversiones comprometidas en el contrato de concesión. Naturalmente, el contrato de concesión establece que el concesionario tiene que cumplir con la legislación medioambiental vigente, elemento esencial para el cumplimiento de las condiciones permanentes del contrato.

La empresa concesionaria ATI, a la fecha, ha llevado a cabo un conjunto de proyectos para mejorar la infraestructura de la empresa portuaria, lo que ha involucrado un incremento importante de la actividad de movimiento de bienes en el puerto. Todos esos proyectos de mejoramiento de infraestructura cuentan con la respectiva resolución de calificación ambiental. Es decir, dado que este es un conjunto de proyectos nuevos, posteriores a 1997, cada uno de ellos debió ser sometido a los procesos de evaluación ambiental, lo cual efectivamente se hizo.

No voy a dar a conocer la lista del conjunto de proyectos específicos, pero sí quiero afirmar que, en relación con en ese componente de la legislación medioambiental, el de la evaluación de los proyectos que se pondrán en marcha, los proyectos de la concesión que opera por ATI han sido sometidos a esa evaluación. Por lo tanto, la operación del frente de atraque N° 2 cuenta con todas las autorizaciones ambientales para operar y funcionar.

Junto con esas autorizaciones, tanto la EPA como Antofagasta Terminal Internacional, su concesionario, han puesto en marcha un conjunto de iniciativas adicionales, las cuales vale la pena mencionar. Tanto la EPA como la ATI cuentan con certificaciones internacionales emitidas por entidades debidamente acreditadas con las normas ISO 9000 como ISO 14001. Como ustedes saben, las normas ISO 14001 están

orientadas especialmente al buen manejo en aspectos medioambientales de las empresas. La norma ISO 14001 es conocida como norma de gestión ambiental, y esas certificaciones de la EPA y la ATI fueron obtenidas a través de empresas certificadoras acreditadas: Bureau Veritas y Lloyd's Register, respectivamente.

Junto con eso, la Empresa Portuaria Antofagasta ha puesto en marcha varias iniciativas orientadas a cuidar las dimensiones medioambientales en su operación, algunas particularmente importantes, como la utilización de maxisacos para la importación y movimiento de cargas de plomo provenientes de Bolivia, las que luego son exportadas; son sacos que transitan por el puerto con el sello debido. Esto ocurrió en 2010, hasta donde recuerdo.

Dentro de esas iniciativas, están también el lavado de camiones y, más recientemente, se vienen llevando a cabo acciones de barrido orientadas a la mitigación medioambiental, tanto en las propias instalaciones del puerto como en su entorno.

Este año, la Empresa Portuaria de Antofagasta ha sido un promotor activo para la firma de un acuerdo de producción limpia en el campo de la logística minera de Antofagasta, el que ha estado en proceso de elaboración y está a punto de ser suscrito, el que ha contado con amplia participación del conjunto de las empresas mineras de la región, así como de la empresa concesionaria ATI. Este acuerdo involucra la adopción de las mejores tecnologías existentes en el mundo para reducir al mínimo los efectos medioambientales de transporte de minerales entre las plantas y el puerto. Probablemente, les han hecho algunas concesiones acerca de la migración hacia tecnologías de contenedores rotatorios o *rotainers*.

Naturalmente, el sistema de institucionalidad ambiental no contempla solamente los estudios de impacto ambiental que se hacen antes de la puesta en marcha de

una inversión, puesto que la Superintendencia de Medio Ambiente garantiza que la operación actual de las empresas se haga de acuerdo con las normativas existentes.

En ese contexto, vale la pena insistir en que todos los proyectos de ATI han sido presentados al SEIA, pero la concesionaria también ha realizado las mejoras exigidas por la Superintendencia de Medio Ambiente, con el objeto de subsanar deficiencias en sus instalaciones, las que son sometidas a supervisión y fiscalización de manera permanente. De hecho, en más de una ocasión, a raíz de alguna fiscalización, se han formulado cargos a la concesionaria, incluso se han aplicado multas, algunas de las cuales están siendo reclamadas en los tribunales ambientales.

Tal como decía, la EPA ha promovido y participado en programas de remediación ambiental, en coordinación con autoridades regionales.

Desde la perspectiva del Sistema de Empresas Públicas (*SEP*), nuestra tarea contempla garantizar que la Empresa Portuaria de Antofagasta (*EPA*) cumpla en su operación con las normas legales y reglamentarias vigentes. Desde nuestro punto de vista, la EPA ha cumplido con la normativa legal y reglamentaria en su operación, particularmente en los ámbitos medioambientales, al igual que su concesionario Antofagasta Terminal Internacional (*ATI*), pues EPA debe garantizar que el concesionario también cumpla esas exigencias, por cuanto, todas las inversiones efectuadas por la concesionaria están amparadas por las normas legales, incluida la ley ambiental, y han seguido todas las etapas de los procesos de evaluación ambiental.

Actualmente no existe obligación legal alguna para que el puerto, que cuenta con las respectivas Resoluciones de Calificación Ambiental (*RCA*) para operar,

deba poner en marcha un proceso de reevaluación ambiental. Es importante destacar que existe un contrato de concesión que liga al concesionario con la EPA, y ese contrato de concesión establece que ATI debe cumplir con la ley, y a eso la obliga el contrato, y a nada más que eso. Por lo tanto, la EPA no puede forzar a ATI a hacer algo que vaya más allá de su contrato, porque ha cumplido con todas las condiciones legales en este aspecto.

Entendemos que el marco legal que hoy rige los temas medioambientales es exhaustivo que somete a los proyectos a evaluaciones ambientales previas a la entrada en operación del proyecto, también somete a las empresas, a través de la Superintendencia, a procesos de supervisión durante la operación, y finalmente, también las controla cuando dejan de operar, en relación a las acciones mitigatorias derivadas del cierre de operaciones, lo que en este caso no es pertinente. Siendo este marco exhaustivo que cuenta con instrumentos de evaluación preventiva, de supervisión y fiscalización, y, dado que ese marco ha sido aplicado intensamente en las actividades de EPA y su concesionaria ATI, la respuesta que entregamos a la pregunta que se hace al SEP respecto a si esas empresas están cumpliendo con las normas aplicables, es positiva. En este contexto podemos afirmar que la empresa está cumpliendo con la ley, y siendo esta ley exhaustiva, nos parece que cualquier acción que se aparte de aquello puede entrar en colisión, no solo con los contratos establecidos con la EPA o ATI, sino también, con este marco legal que entendemos exhaustivo, pues esa acción adicional incorporaría un elemento que cuestionaría todas las normas que han sido aplicadas durante este proceso.

Nos parece que si se considera que las acciones desarrolladas no son consistentes con este marco legal exhaustivo, el curso de acción debido excede tanto lo que

el SEP como lo que la EPA puedan decir. Más bien, eso corresponde a las autoridades medioambientales, y si el marco legal no es exhaustivo, le corresponde al poder legislativo modificar la legislación para lograr que eso sea así.

Esto es lo que quería exponer, y estoy disponible para recibir sus consultas.

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

La señora **HERNANDO** (doña Marcela).- Señora Presidenta, deseo saludar a nuestro invitado y agradecerle que este hoy acá para responder nuestras preguntas.

Me llama la atención que diga que el SEP no tiene mayor tuición una vez que se nombra al directorio de la EPA, por lo que no tengo claro el rol que sigue cumpliendo el SEP. Por ello pregunto ¿cuál es el tipo de vigilancia o fiscalización que realiza el SEP a esta y otras empresas en Antofagasta donde hay participación del Estado? Quiero saber si tienen indicadores o metas de rentabilidad, de calidad, de responsabilidad empresarial, de política de buen vecino o medioambientales, para medir el desempeño de esta empresa que es estatal. En concreto, como ven que la tarea se está cumpliendo.

También quiero saber, en relación a estas metas y el tipo de metas que se cumplan, cuándo se requieren inversiones futuras, ¿el SEP conoce los proyectos, participa de su elaboración, aprobación y búsqueda del financiamiento?

Respecto de la inversión. En dos instancias se ha planteado realizar alguna inversión en Portezuelo en relación con el acopio de minerales que llegan desde Bolivia. Una de ellas, cuando don Álvaro Fernández era gerente de EPA -posteriormente fue intendente-, antes de dejar la gerencia de la EPA presentó un proyecto que

había sido requerido por las anteriores autoridades de gobierno y las autoridades sanitarias, para cumplir la promesa de resguardar mejor los acopios de minerales estableciendo algunas medidas de contención, aislamiento y de reparación del entorno inmediato. Esas inversiones comprometidas en Portezuelo aún no se materializan, por lo que deseo preguntar ¿qué saben ustedes de ese tema?

Por otro lado, en el calendario referencial de inversiones de la EPA entre los años 2013 y 2017, aparece mencionado Portezuelo, pero el desarrollo del área de respaldo en el barrio industrial La Negra aparece como el desarrollo de un área de servicio para permitir el traspaso de carga desde camiones de mayor envergadura a camiones de menor envergadura, que desde allí ingresarían al puerto a través de la ciudad. No aparece en esta descripción la corrección medioambiental comprometida con los galpones de acopio de minerales. Deseo saber ¿qué sabe usted de esa inversión en Portezuelo?

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

El señor **ÁLVAREZ**.- Señora Presidenta, en respuesta a la pregunta sobre el rol específico del SEP. Es importante ser precisos, porque es natural pensar que la relación que existe entre una instancia como el SEP y las empresas es una relación de tipo jerárquica como la que existe entre ministerios, servicios, etcétera. En rigor, se opera con un esquema distinto, pues lo que corresponde al Sistema de Empresas Públicas es nominar directorios. Los directorios, de acuerdo a las distintas leyes, tanto las que crean puertos como las de sociedades anónimas, que en este caso no son exactamente aplicables pero sí análogas, establecen que la responsabilidad por la gestión completa de la empresa recae en el directorio, mientras ese directorio esté operando. Esto significa que en materia de decisiones de gestión y en materia de

hacerse responsables de la empresa, de sus obligaciones legales, sus contratos, son responsabilidades de ese directorio que está debidamente empoderado para tal propósito. Existen un par de dimensiones, y la diputada así lo plantea, en donde hay un rol adicional de otras entidades públicas.

Por lo pronto, el SEP tiene el rol, con todas sus empresas, de ponerse de acuerdo anualmente en el establecimiento del cumplimiento de ciertas metas de un plan estratégico, lo cual está establecido en la ley de puertos. La ley de puertos establece que año a año tienen que entregarse al Ministerio de Transportes, a través del SEP, un conjunto de metas, que son relevantes para la determinación de las rentas de los directores y de los equipos gerenciales.

Por lo tanto, todos los años hay una discusión de un conjunto de metas específicas de gestión, entre las cuales se contemplan aspectos propios de temas como rentabilidad, materialización de agenda de inversiones y, en ocasiones, como es el caso, la puesta en marcha de programas de responsabilidad social empresarial.

Naturalmente, una vez que eso está firmado, es tarea de la empresa desarrollar las acciones de gestión para materializar esas propuestas, las que, puestas en ejecución, son evaluadas año a año.

La segunda dimensión dice relación con los temas de inversión. En los procesos de inversión, de acuerdo con la normativa legal vigente, las empresas públicas deben someter a la Dirección de Presupuestos, previo análisis del SEP, sus programas de inversión anual, y la Dirección de Presupuestos, como propietaria de los recursos que finalmente pueden ser destinados a inversiones, emite su juicio acerca de si hay recursos para esas inversiones.

Eso, en relación con el rol específico del SEP y de las otras entidades públicas, como la Dirección de Presupuestos.

En relación con los temas de la inversión en Portezuelo, aquí debo ser cuidadoso, porque no recuerdo los detalles, y si ustedes me permiten les podemos enviar de manera más precisa los antecedentes del estado de la materialización de esos proyectos. Lo que sé es que este año hubo un diálogo con la Dirección de Presupuestos, que aprobó la materialización de un conjunto de inversiones, que son -entiendo- aquellas a las que usted hace mención. Pero voy a ser más preciso y le vamos a responder por la vía formal.

En relación con el tema del barrio industrial de La Negra, este surge de una discusión y se constituye como la posibilidad de un centro de transferencia de carga en camiones. Este es un tema que emerge el año pasado, en el contexto de discusiones sobre responsabilidad social empresarial, pero teniendo en consideración temas que tienen que ver con los niveles de congestión vehicular existentes en la ciudad y con la presencia de un volumen muy importante de camiones de gran envergadura.

Entonces, en algún momento se planteó que la presencia de camiones muy grandes tenía que ver fundamentalmente con actividades portuarias. Luego se llegó a la conclusión de que era tal el crecimiento de Antofagasta, que la importante cantidad de camiones no estaba asociada necesariamente a la minería.

En ese contexto, se planteó la posibilidad de construir una infraestructura distinta, con un propósito distinto a la infraestructura de Portezuelo, para morigerar el impacto de la presencia de grandes camiones y hacer transferencia de cierto tipo de cargas

específicas, no las mineras, hacia camiones de menor tamaño.

Para ese efecto, se ha estado contemplando y discutiendo con el gobierno regional -por eso, aparece en el calendario referencial de inversiones- la posibilidad de establecer ese centro de transferencia de carga, que pueda servir tanto para la carga que va al puerto como para la carga que va a otros destinos: supermercados, malls, etcétera, la que deberá ser transportada en camiones de menor tamaño. Pero, aun cuando es un tema que todavía está en fase más bien preliminar, tiene que declararse en el calendario referencial de inversiones.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Señor Álvarez ¿cuándo estuvo la última vez en el puerto?

El señor **ÁLVAREZ**.- En enero. Creo que coincidimos allá.

La señora **NUÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- ¿Se habrá dado cuenta que no todo funciona tan bien? De lo contrario, no habríamos constituido esta Comisión investigadora; no estaríamos presentando proyectos de ley para llenar vacíos legales, como la evaluación del transporte, y tampoco existirían movimientos sociales protestando por la contaminación en la comuna de Antofagasta.

De partida, no habría existido la necesidad de firmar este Acuerdo de Producción Limpia. Recuerde que antes cada uno lidiaba con su responsabilidad social, hasta el punto de tener que terminar en un juicio, en la Corte de Apelaciones de Antofagasta y luego en la Corte Suprema, más allá que haya sido desde Sierra Gorda hacia el puerto, pero involucraba al puerto de Antofagasta. Es más y como un dato, por algo la Superintendencia los está fiscalizando y multando constantemente.

Entonces, que estén cumpliendo tan a rajatabla, al menos a mí no me parece. Creo que no es lo que está

ocurriendo, dada la normativa y los vacíos existentes. Por supuesto, nosotros vamos a hacer nuestra labor de llenar esos vacíos; pero uno de los objetivos de su cargo es velar por que la normativa se cumpla.

Entonces, no entiendo cómo, por un lado, el presidente del SEP nos dice que está cumpliendo y, por otro, la Superintendencia nos dice que no están cumpliendo. Porque me imagino que si hay fiscalizaciones y multas de por medio y paralización de instalaciones, como las hubo en su minuto, de los galpones 4 y 5, es porque no están cumpliendo. Tal vez lo están haciendo temporalmente, con algunos proyectos, en algunos sitios del puerto, pero no están cumpliendo.

Respecto de la reevaluación ambiental, que es el punto que más nos interesa, esperamos la opinión del presidente del SEP, a fin de entender que cuando nosotros estamos pidiendo como antofagastinos que exista un puerto moderno, eso significa no que el puerto desaparezca ni que no reciba nunca más concentrado de cobre o que solamente partamos en un ciento por ciento, de un día para otro, con los famosos rotainers que sí creemos que es una solución importante, pero como las cosas no se hacen voluntariamente, porque las cosas no se hacen así, la idea es poder reevaluar este puerto.

Entonces, para modernizar el puerto y que tenga un marco en el que se pueda mover el puerto, la EPA, la empresa pública de Antofagasta, cuál es su opinión sobre la posibilidad de que se someta nuevamente a una evaluación por parte de la Comisión Regional de Medio Ambiente, entendiendo, además, que hoy tenemos una nueva institucionalidad y que el único objetivo es que, por ejemplo, en un porcentaje importante -que esto quede escrito y no sujeto a la voluntariedad de la empresa-, podamos ir avanzando en la inversión de este roteiner, de

estas tecnologías o en la hermeticidad de este concentrado.

Como Comisión investigadora, hace un par de meses o menos, visitamos el puerto de Antofagasta y como gran noticia, ambos gerentes, tanto de la ATI como de la EPA, nos indicaron que se acababa de comprar una máquina para evitar la polución, máquina que mostraban como gran inversión, aun cuando se pudo haber hecho antes.

Respecto de las tasas de cáncer en la ciudad, estas no caen desde cielo, son importantes. No las estamos atribuyendo completamente a una actividad o al puerto de Antofagasta, porque por algo estamos investigando y ya evacuaremos nuestro informe; pero sí creemos que tienen una relación directa o derechamente existe una responsabilidad. Como país, debemos cumplir con un tratado internacional respecto de las cargas de Bolivia, cómo se va a enfrentar este tema, para que esos galpones que están al interior, que no se ven desde la calle, ubicados en la EPA, no en la ATI, vayan quedando de lado con esta inversión que se está haciendo de *roteiners*.

Entonces, más allá de darle mi opinión de que no coincido con usted, porque efectivamente no están cumpliendo las normas; insisto, aunque cumplan en períodos determinados o en proyectos determinados, como sea, pero no están cumpliendo, lo primero que quiero preguntarle es su opinión respecto de una reevaluación de la empresa pública de Antofagasta.

El señor **ÁLVAREZ**.- Seamos precisos respecto del tema del cumplimiento de la ley. En relación con el cumplimiento de la ley, hay un marco normativo que está operando en plenitud. Es tan así que, cuando hay temas relacionados con fiscalización, en donde es necesario levantar e identificar, las entidades responsables cumplen sus funciones y las empresas, como ATI y EPA,

tienen que cumplir con la ley. Hasta donde entiendo cada una de ellas está cumpliendo con esas funciones. Si hay un marco legal en operación, se deben cumplir las funciones para el cual fue creado.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- ¿Cuando no cumplen con ese marco legal, se les sanciona?

El señor **ÁLVAREZ**.- Cuando existen elementos que no están cumpliendo las empresas, hay un procedimiento sancionatorio.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Exacto. Si no están cumpliendo se les sanciona y se cumple con el marco legal.

El señor **ÁLVAREZ**.- Hay una ley que está funcionando y que establece un conjunto de procedimientos, todos los cuales se han seguido como corresponde en todo el país. Es decir, uno puede hacer un análisis del nivel de cumplimiento o no, aunque no estuve presente cuando las autoridades medioambientales hicieron la presentación, pero me imagino que uno puede tener estadísticas de cuántas sanciones hay para un conjunto amplio de empresas del país.

Con respecto a los temas de voluntariedad o no voluntariedad, precisamente, en la perspectiva de abordar el tema de preocupación pública, genuina de la ciudad de Antofagasta, a partir de este año se planteó la posibilidad de poner en marcha un acuerdo de producción limpia que no involucra solo a la empresa portuaria de Antofagasta. ¡Seamos claros! La lógica de esto tiene que ver con que hay una actividad bastante importante para Chile, para la región, que es la actividad minera. El origen eventual o histórico de la contaminación tiene que ver con esa actividad. De tal modo, parecía conveniente que para efectos de abordar esta temática se estableciera un acuerdo de producción limpia que involucrara a todos

los actores que están presentes en esa cadena logística y de transporte.

Por eso, la Empresa Portuaria de Antofagasta ha sido un activo promotor de la realización de ese acuerdo de producción limpia con el que se autoimpone a los participantes la utilización de un conjunto de prácticas y tecnologías que son más exigentes, incluso más de lo que la ley determina. Por lo tanto, las empresas entienden, y en ese contexto se sientan a la mesa, que están cumpliendo la ley, pero que también están disponibles para efectos de establecer estándares aún más exigentes en la perspectiva de reducir la percepción de vulnerabilidad que puedan tener los habitantes de la ciudad.

Por consiguiente, efectivamente, podemos decir que es un conjunto de acciones voluntarias y el nivel de compromiso es pleno, al menos de la Empresa Portuaria de Antofagasta. Incluso, no solo eso, sino también en el contexto de las aprobaciones que se requieren del Ministerio de Hacienda para efectos de materializar estas iniciativas. Por ejemplo, ya se presentaron al Ministerio de Hacienda los requerimientos para invertir en la adquisición de *rotainers* para trasladar cargas de zinc desde Portezuelo al puerto.

Ahora bien, el compromiso de la empresa portuaria está siendo observado, porque esos procesos de adquisición, no tengo certeza si ya llegaron los *rotainers*, entiendo que no, están en proceso de compra de los *expreders*, en particular. Incluso, entiendo que la empresa ATI ya adquirió alguno de estos equipos.

Si bien los acuerdos de producción limpia son voluntarios, la vasta experiencia de estos acuerdos en el país muestra que su nivel de cumplimiento es muy alto, al igual que su nivel de impacto.

En cuanto a la pregunta específica acerca de someterse a un proceso de reevaluación ambiental, este proceso no existe en el marco legal. Incluso, la empresa nos planteó que hará lo que está establecido en el marco legal, además de las acciones complementarias que son las que acabo de mencionar; insisto en que es tremendamente importante para una empresa que se debe regir por la ley, por el conjunto de leyes medioambientales, pero también por aquellas normas que regulan el tema de las concesiones y contratos. Lo importante es que se haga respetando todo ese conjunto de leyes.

Además, planteé que hacer acciones de esta índole pueden entrar en colisión con estos marcos legales, porque entiendo que el marco legal que existe en materia de regulación medioambiental -y lo describí en detalle- es exhaustivo. En mi opinión, eso significa que están en operación todos los elementos necesarios para cumplir con el propósito de esa ley.

Por lo tanto, siendo eso así, aún no queda claro cuál es el valor adicional que una iniciativa de esa índole pueda tener.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Le cuento que fue la propia ministra de Salud quien lo propuso. Ahora bien, nosotros lo hemos llamado reevaluación, más allá que en el marco legal no exista. Incluso, la ministra de Minería -haré uso de sus palabras- señaló la importancia que reviste esta actividad para el país, no solo para la región, y que es necesario que se reevalúe para que tengamos un puerto moderno y sujeto a un proceso actualizado y a una revisión de la Comisión Regional del Medio Ambiente.

¿Cuál es el objetivo de esto? Derechamente, que este marco legal se actualice para que tengamos un puerto que, como bien usted sabe, se encuentra ubicado en la mitad de la ciudad y, para qué repetir, al frente de

clínicas, recintos educacionales, etcétera. Por lo tanto, debemos tener una normativa más exigente y no una que desde hace años operaba con cátodos, que me imagino también está en conocimiento, a diferencia de lo que se opera actualmente que, como sabemos, es con concentrados de cobre. Hace años teníamos cerros de plomo y hoy galpones de acopio, pero no como nos gustaría que existieran. Por lo tanto, mientras no exista una norma o una aprobación de la Comisión Regional del Medio Ambiente, en orden a tener determinadas características, no hemos visto ninguna intención de que eso se modernice.

Por ello, coincido plenamente en que las empresas se deben mover dentro de un marco legal, administrativo, en fin; hoy debe existir una nueva RCA que vaya de la mano con lo que se está exigiendo.

Asimismo, es importante entender que no estaríamos acá si las cosas estuvieran funcionando bien, por eso fue citado a la Comisión. No espero que su labor sea defender lo indefendible; sin embargo, hay una realidad que debemos reconocer para avanzar en una solución.

Me gustaría que, así como lo hicieron las ministras de Estado, pudiéramos entender que si no es voluntariamente, la propia Comisión Regional del Medio Ambiente solicitara, ahí veremos los mecanismos, que se sometan a las modificaciones que se están haciendo a los proyectos dentro del puerto que, al parecer, no es así. Me refiero al famoso cambio de los galpones o a la compra de estos *rotainers*. Me imagino que en eso también podrán someterse o algo tendrá que decir la Comisión Regional de Medio Ambiente al respecto.

Me parece que siempre es mejor hacer las cosas en forma voluntaria. Por eso, creemos que la opinión del SEP es relevante, me imagino que va a reiterar que las

empresas están cumpliendo y que no sería necesario reevaluarlo, salvo que quiera decir algo más.

Tiene la palabra el diputado Leopoldo Pérez.

El señor **PÉREZ** (don Leopoldo).- Señora Presidenta, por su intermedio, le doy la bienvenida al señor Álvarez.

Para aclarar un poco el contexto o la responsabilidad que pueda tener el Consejo Directivo del SEP respecto de la Empresa Portuaria Antofagasta o cualquier otra empresa integrante del Sistema de Empresas Públicas, que está bajo el alero de la Corfo, me gustaría saber si la función de nuestro invitado es solo nombrar a los directores de las empresas. ¿Tiene alguna otra función en el consejo directivo del Sistema de Empresas Públicas? No me refiero a usted como persona, sino al cargo.

Por otra parte, como sabemos, todas las empresas, tanto públicas como privadas, están obligadas a respetar la ley. También sabemos que nuestra institucionalidad ambiental es feble, no es todo lo acuciosa que quisiéramos.

Aún tenemos mucho que hacer como Comisión. Incluso, en mi opinión, no creo que la responsable de la contaminación de Antofagasta sea solo la Empresa Portuaria Antofagasta, además están sus clientes y un sinnúmero de otras actividades, como el ferrocarril; o sea, todos quienes, de una u otra manera, utilizan el puerto. Por enésima vez repito que el puerto se instaló con anterioridad a la ciudad, poco a poco se fue desarrollando con clínicas y las megaconstrucciones que todos conocemos para terminar en la Antofagasta moderna como la que es hoy, por decirlo de alguna manera. A eso le debemos sumar otros problemas de contaminación, que no tienen nada que ver con el puerto ni con la actividad

minera, sino más bien con vertederos ubicados al interior de la ciudad.

Sin embargo, me llama la atención la actitud un poco defensiva del señor Carlos Álvarez, aunque llegué un poco atrasado a la sesión, me di cuenta de que su exposición se basaba más bien en explicaciones; no sé cuál fue la pregunta que se le formuló anteriormente, pero lo veo muy a la defensiva con el tema.

Ahora bien, más allá del cumplimiento de la ley, hay un tema que se exige a las empresas privadas y públicas, en el sentido de que hay un famoso concepto respecto de la responsabilidad social empresarial. Sin embargo, quienes provenimos desde el mundo municipal, sabemos de otro concepto: la buena vecindad.

Por ello, voy a citar un ejemplo que no tiene nada que ver con la empresa portuaria, pero que retrata muy bien este otro concepto. En Puente Alto, comuna que represento y en la que vivo, se encuentra ubicada la CMPC, importante empresa privada desde el punto de vista industrial, la cual, hasta el día de hoy, no hemos logrado que se comporte como cualquier otro vecino que vive en el sector o como el resto de quienes habitan en la comuna; es decir, mantener su vereda limpia con un simple barrido diario.

Por lo tanto, en este caso, no solo se trata del tema medioambiental. Sé que hay muchas cosas que no tienen porqué hacerlas, dado que los problemas se arrastran históricamente en Antofagasta, dada su condición minera, el comercio con Bolivia, la falta de inversión en el tratamiento de las mercancías mineras, etcétera. No obstante, debe haber una responsabilidad respecto de la vecindad. Por eso me llama la atención el solo apego a la norma, en el sentido de que si se observa, incluso de manera pasiva, que se está desarrollando una actividad, que aumenta la cantidad de

vecinos, cómo crece la ciudad en torno al mismo ferrocarril, las operaciones mineras, etcétera, es fácil darse cuenta de que ello genera problemas a la vecindad, por lo que, según mi entender, deberían ser un poco más proactivos al respecto. Me gustaría saber cuál es la opinión de nuestro invitado en ese sentido.

Ahora, el ejemplo lo deben dar las empresas que están bajo el alero del Estado, independiente de su autonomía, ya que, de lo contrario, cómo le vamos a exigir a los privados, quienes perfectamente bien podrían decir que si las empresas públicas no cumplen, ellas tampoco. La caridad comienza por casa. A eso me refiero con el estricto apego a la normativa, que en los últimos 10 o 15 años se ha puesto a tono con lo que debe ser el normal funcionamiento de cualquier actividad industrial, empresarial o de otro tipo, que genere un efecto en el medio ambiente y en la calidad de vida de las personas.

Por lo tanto, en la medida en que nos desarrollemos como país, debemos ir adecuando nuestra normativa ambiental a las necesidades de nuestra realidad, sin dejar de lado el tema del desarrollo económico.

Por ello, es necesario ver, desde la perspectiva de la vecindad, lo relacionado con la responsabilidad social empresarial para que no solo quede en anuncios, o en apoyar campeonatos o en financiar algunas cosas por aquí o por allá, que es lo que usualmente se ve en todas las empresas.

He dicho.

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

El señor **ÁLVAREZ**.- Señora Presidenta, respecto de las funciones del SEP, como sabemos, es una instancia pública, un comité que depende de la Corfo. Luego de varios intentos, espero que este año se tramite un

proyecto de ley que otorgue un estatus más formal al Sistema de Empresas Públicas.

En la actualidad, está constituido por un consejo de nueve personas: en mi caso y en el de otros dos directores nominados por la Presidenta de la República; dos designados por el ministro de Hacienda; uno nombrado por el ministro de Economía y tres por el vicepresidente de Corfo, de los cuales dos de ellos podrán ser propuestos uno por el ministro de Minería y el otro por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Ahora bien, siguiendo las orientaciones de la OCDE, el SEP fue creado para cumplir el rol que en el ámbito de la empresa privada corresponde más bien al propietario. Dicha función se traduce, en primer lugar, en garantizar que haya un buen directorio que se encargue de gestionar las empresas; segundo, asesorar al Ministerio de Hacienda en materia de inversiones y al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en cuanto al cumplimiento de los elementos que contempla la ley respecto de las empresas portuarias y otras empresas que tienen leyes específicas.

En la práctica, eso se ha traducido en desarrollar una tarea que se lleva a cabo cada cuatro años: las empresas formulan una estrategia que se presenta al SEP, como propietario, y sobre esa base se llega a un conjunto de acuerdos que finalmente se materializan en un grupo de metas indicativas. Ahora, no solo nombramos directores; si vemos que alguna empresa se está apartando de manera sustancial a lo acordado, naturalmente, tenemos la atribución para remover a su director y nombrar uno nuevo, que también es una de las funciones que se deben cumplir.

Al comparar al SEP con otras entidades internacionales que cumplen el mismo rol, no contamos con una atribución que nos parece importante tener, que es un

nivel de incidencia mayor respecto de los programas de inversión. En rigor, los programas de inversión están localizados, fundamentalmente, en las decisiones de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda.

A grandes rasgos, esas son las tareas del SEP.

En cuanto a la responsabilidad social empresarial y cómo una institución, como la Empresa Portuaria Antofagasta, puede ir más allá de su rol más estrecho -por decirlo de alguna manera- respecto de materializar su tarea y maximizar sus utilidades, lo que, efectivamente, da cuenta de los intereses y las necesidades de otros actores relevantes en su operación, particularmente, de los habitantes de la ciudad.

Ahora bien, uno de los propósitos centrales que hemos tenido como administración es precisamente incorporar, dentro de la agenda de las empresas públicas, el establecimiento de una política de responsabilidad social empresarial -cosa que hasta el año pasado no existía-, no una acción puntal.

Al respecto, hemos trabajado con todas las empresas durante este año para efectos de que identifiquen cuáles son los principales *stakeholder* y cuáles son los espacios de generación de valor compartido; es decir, iniciativas que generen un valor para la empresa y para el entorno.

En ese contexto, al llegar a Antofagasta empezamos a trabajar en temas tales como la iniciativa que se acaba de mencionar, cual es la referida a un centro de transferencia de carga respecto de los camiones que llegaban al puerto, con el fin de reducir los niveles de congestión de la ciudad. Así entendemos un tipo de proyecto de valor compartido.

Usted me preguntará cómo conversa eso con la preocupación que está planteada. Eso tiene que ver con el juicio que hace la empresa respecto de si está o no

generando efectos perniciosos sobre la ciudad en la actualidad a través de su operación, y el juicio que tiene la empresa respecto de eso es que no lo está haciendo, porque si lo hiciera estaría desarrollando acciones correctivas.

Después me referiré a la iniciativa mayor, que tiene que ver con el acuerdo de producción limpia, pero este tipo de discusión no emergió dentro de las evaluaciones de la empresa durante el año pasado. Ello, porque la empresa en años anteriores había desarrollado un conjunto de tareas para efectos de cuidar el impacto que pudiese tener en materias medioambientales.

Tal como comentamos hace un rato, el principal problema que aquejaba, sobre el cual había importantes demandas en Antofagasta, tenía que ver con la contaminación de plomo. Producto de eso, en 2010 la empresa toma la decisión de no permitir que haya carga de plomo a granel, sino que toda la carga de plomo sea hecha a través de maxisacos completamente sellados, que entran desde Bolivia de esa manera y salen de igual forma.

Del mismo modo, se pusieron en marcha dispositivos de lavado de los camiones. Esas son acciones concretas que dicen relación con la problemática medioambiental. Cuando hablo de las certificaciones ISO 14.000 me refiero exactamente a lo mismo. Tanto la Empresa Portuaria de Antofagasta como el concesionario habían desarrollado esas tareas. Entonces, existía un conjunto de tareas consistentes que permitían a la empresa emitir el juicio de que en los aspectos medioambientales, en su operación actual, no se estaban generando efectos medioambientales negativos para la ciudad. Eso no significa, y esta es la única vez en que lo diré porque es un tema que no tiene que ver con las atribuciones del SEP ni de la empresa, que no haya un pasivo histórico de la actividad minera sobre la ciudad.

Dicho esto, cuando emerge la discusión sobre el tema medioambiental y la contaminación en la ciudad, la empresa identifica, precisamente en una lógica de responsabilidad social empresarial, cómo ir incluso más allá, en una ciudadanía nerviosa respecto del tema, para lograr la percepción de aquello sobre lo cual tenía un juicio fundado, y no solo en una percepción liviana, sino en los procesos de supervisión y fiscalización que realizan las entidades medioambientales.

No son muchos los cuestionamientos, y cada vez que los ha habido se han respondido. Entonces, sobre la base de ese juicio se dice: acá vamos a ir más allá. Pero entendamos, más allá de la forma en que a veces ha sido enfocado o estructurado en la discusión mediática en la ciudad, que esta problemática es más amplia e involucra a un conjunto de otros actores.

Por lo tanto, se impulsa con fuerza desde la empresa y también desde el gobierno regional y nacional, establecer el mecanismo de acuerdo de producción limpia, que no sé cuán en detalle conocen ustedes. Ahí tienen un conjunto de acciones, pero probablemente la más importante es la de contar con nuevas tecnologías, que son de reciente implementación en países mineros como Australia, que es la de *rotainers*. Para ejemplificar, un contenedor se llena en las afueras de la empresa minera, se sella, se sube sobre un camión, este lo lleva al puerto, es tomado por un aparato que se llama *spreaders*, lo introduce dentro de la bodega del barco, gira y deposita la carga.

Esa es la tecnología más sofisticada que existe en el mundo para abordar ese tema, y la decisión que tienen las empresas es avanzar en esa dirección.

Entonces, les pido que miremos esto desde la perspectiva de la empresa, de una empresa que entiende que ha hecho su tarea durante todos estos años para

cuidar el medio ambiente de la ciudad, y da un paso adicional, para efectos de restituir un nivel de confianza pública. Y no solo lo hace por sí mismo, sino de manera colectiva, incorporando a un conjunto de otros actores del sistema productivo de la ciudad.

En esa perspectiva, la lógica que plantea, de responsabilidad social empresarial y del buen vecino, es esencial para la sustentabilidad de la empresa y se hace carne de manera muy concreta y muy precisa.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Tengo un par de preguntas que van en la línea de los *rotainers*, y de lo que más interesa a la comunidad, porque nadie quiere que el puerto desaparezca. Vuelvo a reiterar eso.

El sistema de empresas públicas, teniendo conocimiento de las decisiones que están tomando en el directorio y de la reunión anual que hacen, ¿en cuánto tiempo estiman que las cargas peligrosas de los camiones saldrán de las calles de Antofagasta?

Luego, hay que eliminar los famosos galpones, porque si hablamos de avanzar en la nueva tecnología de *rotainers* no vamos a necesitar acopio. El sistema de *rotainers* embarca las cargas directamente. Existe esa tecnología en el puerto de Mejillones. También se puede acopiar como cualquier contenedor.

Además, terminaríamos con el tema de los camiones porque el mineral iría en camiones adaptados para movilizarlos, y no en camiones encarpados.

En síntesis, lo que más preocupa hoy a la comunidad es el famoso transporte de cargas peligrosas, sobre todo a través de camiones encarpados, y los inmensos galpones, que nos han llevado a judicializar el tema.

El señor **ÁLVAREZ**.- Desgraciadamente, no tengo una respuesta precisa a esa pregunta, pero la podemos hacer llegar.

La respuesta se encuentra en el acuerdo de producción limpia que tiene que firmarse durante el próximo mes.

De lo que estamos hablando es que debe haber un conjunto de inversiones complementarias, de distintos actores, por decir algo. La Empresa Portuaria debe tener, particularmente ATI, los dispositivos llamados *spreaders*, que son aparatos que agarran los *rotainers*, los levantan y los dan vuelta. Eso es lo que tienen que comprar ellos.

Algunas empresas mineras tendrán que comprar *rotainers*. La empresa portuaria de Antofagasta, para efectos de cumplir con los compromisos con Bolivia...

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Disculpe. Los que ya se están comprando, ¿son para cumplir solo con los compromisos con Bolivia?

El señor **ÁLVAREZ**.- ¿Los que se están comprando por parte de la Empresa Portuaria de Antofagasta, EPA?

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Sí.

El señor **ÁLVAREZ**.- Nosotros esperamos -entiendo que está siendo discutido en la mesa del acuerdo de producción limpia- que todos los actores del sistema vayan haciéndose cargo de su parte de la inversión en esas materias. Ese es el acuerdo.

Francamente, aquí me puedo equivocar, pero entiendo que la fecha de la que se está hablando es de dos años para que esté plenamente materializado el acuerdo de producción limpia. Pero, insisto, no lo estoy afirmando. Debiera estar listo a fines de septiembre. Naturalmente, ese es un plazo máximo.

En lo que dice relación con la Empresa Portuaria de Antofagasta, vamos a acelerar al máximo la materialización de ese componente del acuerdo.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Señor Álvarez, le agradezco la información proporcionada a la Comisión.

A modo de análisis, como una opinión personal, si las cosas han llegado a esto, o las propias empresas han tenido que reunirse bajo un acuerdo de producción limpia para invertir en los *rotainers*, creo que ello se podría haber hecho antes. ¿Cuándo antes? El puerto ha tenido distintas etapas, incluso una vez se llegó a firmar con ministros de Interior y con subsecretarios un compromiso para potenciar Mejillones, el que permitía dejar de lado el puerto de Antofagasta en relación con las cargas peligrosas o con los concentrados de cobre, debido al negocio que venía. Sin embargo, dicho compromiso se olvidó rápidamente porque la industria empezó a dar y, al final, era una mejor opción ampliar el puerto que trasladarse a Mejillones, entre otros motivos o argumentos.

Tenemos claridad, lamentablemente, que se firmaron protocolos, se adoptaron acuerdos y se reunieron las empresas y, de hecho, no es el primer acuerdo de producción limpia que el puerto firma.

Por lo tanto, y en consideración al cargo que usted detenta, y entendiendo que sus facultades son limitadas en relación con el nombramiento del directorio, a lo menos se debe poner más atención a la empresa portuaria de Antofagasta, a diferencia de otras empresas.

Tiene la palabra el señor Carlos Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ**.- Señora Presidenta, entiendo su comentario, pero las confianzas se constituyen sobre la base de la evidencia. Si comparamos la situación que existía en 1998 con la actual, teniendo presente el conjunto de acciones que se han adoptado hasta hoy, a lo cual se puede hacer un seguimiento específico; la salida de los acopios de plomo de la ciudad hacia Portezuelo, que fue el resultado de un esfuerzo del gobierno regional; que la propia concesión terminó con los acopios en el puerto y permitió que se construyera el Mall Plaza

Antofagasta, una iniciativa que habla de la responsabilidad social empresarial y de la contribución del puerto a la ciudad, y que se erigió en terrenos que otros pudieron haber utilizado con diferentes propósitos; se reemplazó el uso de terrenos que generaban efectos cuestionables sobre la población por un centro que hoy atrae un nivel de actividad tremendamente importante; lo que mencioné respecto del cambio de las tecnologías de transporte de plomo y las acciones en materia de limpieza de camiones, todo eso constituye un *track record* que no puede despreciarse a la hora de emitir un juicio sobre la capacidad y la disposición de la empresa para cumplir sus compromisos en materias medioambientales.

Del mismo modo en que se ha desarrollado todo ese tipo de acciones, garantizo que las acciones que se van a firmar en el acuerdo de producción limpia serán plenamente implementadas durante los próximos años.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Prefiero quedarme con lo que señaló al final, es decir, que se van a realizar los esfuerzos para que dicho acuerdo se cumpla. Sin embargo, hoy tenemos un famoso galpón que, a juicio de la Corte de Apelaciones de Antofagasta -no de la Corte Suprema, pues solo se pronunció acerca de la forma, es decir, de la presentación extemporánea de un recurso-, se aprobó mediante un acto arbitrario ilegal. Si abordamos esa materia estaríamos hasta mañana. Lo que quiero decir es que la situación no está tan bien, porque de lo contrario no estaríamos acá.

Por supuesto que hace treinta años en Chile la situación era diferente, y en el caso del plomo es evidente que se ha avanzado, pero retrotrayéndonos un par de décadas, el puerto de Antofagasta no debería estar funcionando como lo hace hoy, porque el procedimiento debería realizarse en Mejillones.

Entonces, si vamos a ser precisos, seamos precisos en aquello también.

Tiene la palabra el señor Carlos Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ**.- Señora Presidenta, es un tema en el cual hay que incorporar precisión, y tiene relación con los desarrollos tecnológicos para solucionar los problemas. No tengo la información sobre la fecha exacta en que comenzaron a operar los *rotainers*, pero entiendo no fue hace 4 o 5 años, de tal modo que es una solución tecnológica nueva.

Señora Presidenta, solo eso. Prefiero no referirme a las gestiones de autoridades anteriores.

La señora **NÚÑEZ**, doña Paulina (Presidenta).- Muchas gracias.

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

*-Se levantó la sesión a las 12.14 horas.*

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,  
Redactor  
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.

