



## SEGUIMIENTO LEGISLATIVO

### PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA DIVERSOS CUERPOS LEGALES, CON EL OBJETO DE FORTALECER LA INSTITUCIONALIDAD

#### FICHA Nº 22

Proyecto de Ley	Modifica diversos cuerpos legales, con el objeto de fortalecer la institucionalidad ambiental y mejorar su eficiencia
Cómo citar esta publicación	Programa en Derecho, Ambiente y Cambio Climático (DACC), ), Proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales, con el objeto de fortalecer la institucionalidad ambiental y mejorar su eficiencia, Ficha N°, Universidad de Concepción, Concepción, Junio 2024.
Boletín	16552-12
Etapas	Primer Trámite Constitucional/Senado
Instancia	Discusión en general
Fecha de la sesión	10/06/2024
Tema	Proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales, con el objeto de fortalecer la institucionalidad ambiental y mejorar su eficiencia
Senadores Asistentes	Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Isabel Allende Bussi, Rafael Prohens Espinosa, y Ricardo Lagos Weber.
Invitados a exponer	SOCIEDAD CIVIL: No hubo. ACADEMIA: No hubo. SECTOR PRIVADO: De la Empresa Portuaria San Antonio: Su Presidente, el señor Eduardo Abedrapo; el Gerente General, señor Ramón Castañeda; el Gerente de Puerto Exterior, señor Eduardo Simian; el Gerente de Sostenibilidad de Asuntos Públicos, señor Cristian Puga; De la Empresa Portuaria de Valparaíso: El Presidente del Directorio, señor Luis Eduardo Escobar; el Gerente General, señor Franco Gandolfo y; su Gerente de Comunicaciones y Vinculación, el señor Ian Ashcroft. SECTOR PÚBLICO: Del Servicio de Evaluación Ambiental: Su Directora, la señora

	<p>Valentina Durán, Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental; la asesora y académica, señora Verónica Delgado Schneider; el Juan Cristobal Moscoso, Jefe de la División de Evaluación y Participación ciudadana, el señor Juan Cristóbal Moscoso; el Jefe de Gabinete de la Directora del Servicio de Evaluación Ambiental, señor Matías Ortiz; el Jefe de comunicaciones del Servicio de Evaluación Ambiental, señor Claudio Ortega; y el Jefe de la Oficina de Evaluación Ambiental, el señor Sebastián Aylwin.</p> <p>Del Ministerio del Medio Ambiente: La Ministra, señora Maisa Rojas;; la abogada, señora Constanza Pelayo, y los asesores legislativos, señora Rocío Fondón y señores Tomás Monsalve y Rodrigo Pérez.</p>
Enlace sesión	<a href="https://sesiones.senado.cl/#1717531200">https://sesiones.senado.cl/#1717531200</a>
Enlace tramitación	<a href="https://www.senado.cl/appsenado/templates/tramitacion/index.php?boletin_ini=16552-12">https://www.senado.cl/appsenado/templates/tramitacion/index.php?boletin_ini=16552-12</a>
RESUMEN de la sesión	<p><b>TEMAS TRATADOS:</b> Analizar el proceso de evaluación ambiental de grandes proyectos y las capacidades con que cuenta el Servicio de Evaluación Ambiental para tal fin en el contexto del estudio del proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.300, sobre bases del medio ambiente, con el objeto de fortalecer la institucionalidad ambiental y mejorar su eficiencia (Boletín N° 16.552-12).</p> <p><b>ACUERDOS DE LA SESIÓN:</b> La Comisión trató la materia de la referencia y se intercambiaron opiniones con las autoridades y los senadores presentes.</p>
<b>Detalle de la discusión</b>	
<p>Preside la sesión el senador <b>Francisco Chahuán</b>, quien comienza entregando en primer lugar la palabra al Puerto de San Antonio para que den su visión de cómo mejorar la institucionalidad ambiental.</p> <p>Toma la palabra <b>Eduardo Abedrapp</b>, Presidente del Directorio de la Empresa Portuaria de San Antonio, quien expone sobre el Proyecto Puerto Exterior de San Antonio, como un proyecto estratégico para el país, para el sector portuario y el sector logístico. Explica en su presentación que el Puerto de San Antonio el principal puerto que acompaña a la macrozona central del país. Indica que el futuro desarrollo portuario de gran escala que debía hacerse en la macrozona central se hiciera en el puerto de San Antonio se viene trabajando desde el año 2013, se ubica en la zona sur del actual recinto portuario de San Antonio, el cual está estimado para la movilización de 6.000.000 de TEU anuales – capacidad de containers – cuando esté completamente construido, lo que equivale a 60.000.000 de toneladas, que tendrá un compromiso con la descarbonización, apuntando a ser 100% eléctrico y alimentado por energías renovables, teniendo como objetivo comenzar a operar el segundo semestre del año 2036. Añade que la principal obra es un rompe olas de 4 KM de extensión que significa 16.000.000 metros cúbicos de roca y un dragado de 16.000.000 de metros cúbicos, indica que el dragado significa remover el fondo marino y eso puede tener afectación en el ecosistema marítimo,</p>	

dicho dragado se va a utilizar para hacer la base donde van a estar asentados los futuros frentes de atraque en el Terminal Mar del Puerto. El proyecto contempla una coraza de boques de hormigón que está asentada sobre roca, de hasta 80 toneladas, lo cual es una obra muy compleja y que va a significar un desplazamiento de material para llevar al puerto, particularmente las rocas, que es uno de los temas más delicados que tiene el proyecto durante la etapa de construcción desde el punto de vista ambiental. Por su parte, aborda el tema relativo a los puntos verdes que consisten en la laguna Lolloe, conocida como Ojos de Mar (humedal), que fue un tema en donde en algún minuto se había tomado la decisión en orden a ver cómo utilizar esa área para la expansión portuaria, pero el año 2023 se alcanzó una conciliación que fue vista por el Segundo Tribunal Ambiental, y finalmente las Lagunas de Lolloe, denominadas Ojos de Mar, van a ser conservadas, lo que se publicó en el Diario Oficial la semana antepasada, esto implica que van a ser resguardadas, intocadas y que además la resolución implica crear toda una institucionalidad para gobernar, preservar, cuidar y desarrollar esa área, lo cual se hará con la municipalidad, con las instituciones ambientales y con las organizaciones sociales y comunitarias, y todo eso va a contar con el financiamiento del Puerto de San Antonio, que va a tener la obligación de llevar adelante las acciones que decide esa gobernanza desde el punto de vista de la preservación y cuidado, que es uno de los temas más complejos de abordar para el proyecto.

Continúa explicando que, el Estudio de Impacto Ambiental fue ingresado el año 2018, hoy día se está trabajando en la Adenda complementaria a la primera Adenda para efectos de resolver un conjunto de observaciones técnicas, de consultas – fueron alrededor de 2.968 consultas – respecto a lo cual se señala por quien habla que, si se agrupan estas consultas son bastante menos, y que si se mira quienes hicieron estas consultas, no son muchas personas, añade que en estos proyectos siempre hay organizaciones, personas que se interesan más, que tienen el tiempo y recursos para mirar el proyecto, así, indica que si uno ve las consultas más relevantes, éstas son bastante menos de las 3.000 que se señalan.

Explica que se están desarrollando más de 55 estudios técnicos, y se está reforzando la visión, el compromiso y los recursos de la compañía, que es una compañía pública, con el tema medioambiental, respecto a lo cual se debe tener una política de sustentabilidad permanente, de hecho hoy día el Puerto Exterior presenta una serie de elementos que tienen que ser mejorados, y se está trabajando en ello desde el punto de vista de los impactos ambientales, añade que lamentablemente por el flujo de vehículos, de camiones de gran tamaño en la zona urbana, se están haciendo trabajos y ya está operando un regulador de frecuencia, y con tecnología se va a permitir que los camiones no bajen cuando no sea necesario, no estén estacionados impactando las áreas cercanas al puerto.

Señala que los temas ambientales son fuertes desde el punto de vista de lo que va a ser Puerto Exterior, pero también debe abordarse todo lo que significa la operación portuaria actual. Actualmente se está preparando la licitación, en el mes de abril de 2024 se publicó a nivel nacional e internacional un llamado de manifestación de interés en la construcción de las obras mayores, de manera que se ha logrado convocar a la industria especializada, y durante el mes de junio se va a tener un primer listado de empresas con capacidad de construcción, considerando un consorcio de empresas.

Desde el punto de vista de la tramitación ambiental, indica que fue un estudio complejo que se presentó el año 2020, el año 2021 se emitió el ICSARA N°1 con las observaciones al proyecto, se presentó una primera Adenda, luego se emitió el ICSARA N°2 respecto de observaciones a los estudios ambientales, y hoy día se está trabajando en la Adenda complementaria que se debe presentar el 31 de diciembre de 2024, en cuanto a las Consultas de Servicios Técnicos éstas fueron 958, y las Consultas

de la Ciudadanía 2.114. Explica que éste es un proyecto complejo que ha concitado el interés de muchas personas, de muchas organizaciones, y se está trabajando muy en conjunto con la comunidad. Desde el punto de vista de la tramitación ambiental, dice que se han ido llevando las cosas bien, pero siempre se está pendiente de los recursos disponibles; de los recursos técnicos, humanos, profesionales y las capacidades institucionales, que siempre son una limitación, así, uno de los elementos críticos siempre es poder contar con los profesionales y con los recursos suficientes para que se pueda andar más rápido, es por ello que se mantienen reuniones periódicas con el SEA de la Región de Valparaíso, para coordinar de la mejor manera el desarrollo del proyecto. En el caso particular de la etapa de construcción, se va a tener que extraer roca de unas canteras que se ubican a unos 5 KM del borde costero, de un sector que se llama San Juan, en donde se deberá hacer un camino especial para llevar esa roca, se están haciendo por EIA, se cuenta con acuerdo con uno de los dueños de los predios para poder proveer de roca, se está conversando con los dueños de los predios por donde va a pasar el camino, pero el problema con que se han encontrado es que en algunos casos, desde el punto de vista técnico, hay que hacer mediciones de situaciones de biodiversidad o de terreno, que tienen que ver con aspectos ambientales, para poder entregar esos antecedentes en los estudios técnicos, y si hay que hacer un estudio específico de un área, que es de un privado, y ese privado no permite acceder a su terreno, no se puede hacer. En este sentido, ha sucedido que se debía hacer una medición en una zona donde el privado se ha negado, pese al ofrecimiento de compensaciones, por lo que se ha conversado con el SEA para hacer los estudios técnicos, y que sean válidos, en las áreas circundantes, pero si el punto en el que se debe hacer algo no es de público acceso, hay un problema, y en este sentido, indica que son cuestiones que hay que revisar. Agrega que, cuando el Estado tiene que desarrollar una obra pública y va a tocar un predio privado, lo puede expropiar eventualmente si es necesario, pero para este tipo de cuestiones ello no está considerado en la legislación, y son pequeños detalles que han tenido detenido el proyecto durante casi un año, afortunadamente, agrega, los estudios técnicos del sector van a permitir que haciéndolos en el predio de al lado, por extensión y por asimilación, van a ser válidos.

Por su parte, añade que producto de la declaración de humedales urbanos de las Lagunas de Lolleo, hubo que hacer un replanteamiento de los accesos a Puerto Exterior, tanto para la etapa de construcción como para los accesos definitivos, y esto, que inicialmente si bien significaba tocar una parte de una tradicional población de San Antonio, Población Juan Aspeé, que está pegada al puerto, hoy en día va a significar hacer un asentamiento completo de esa comunidad, en este sentido, si uno se pregunta cuáles son los aspectos ambientales más fuertes del proyecto, respecto de las Lagunas Lolleo, hoy día eso va a significar el reasentamiento de la comunidad Juan Aspeé, y por su parte, el impacto que va a tener en la construcción el movimientos de rocas.

Explica que hasta ahora se sostiene una muy buena relación con el SEA de la Región de Valparaíso, que se está trabajando de la mejor manera y que los problemas a los que se han visto sometidos hoy día son aquellos naturales a un proyecto de este tipo, y que concita a adhesiones por una parte y a otras posturas que no lo ven tan positivamente en el legítimo derecho a hacer sus observaciones.

Relativo a las principales medidas de compensación y mitigación, señala que es muy importante la resignificación de sitios históricos, como por ejemplo, la construcción del Paseo El Molo, un paseo costero que será un circuito recreacional, natural y turístico de 1,5 KM, conectado con la desembocadura del Estero El Sauce. Otro de los temas importantes va a ser el impacto que va a haber en la zona del Estero El Sauce, la desembocadura del Río Maipo hacia el Pacífico, y allí también hay un proyecto que significa una intervención importante para mejorar esas condiciones y generar un área

que pueda ser de desarrollo medioambiental, pero también de esparcimiento, turístico y también comercial para quienes hoy día laboran en esa zona. Luego, también está el Plan de renovación del Parque Deportes y Recreación, que en San Antonio denominan “Parque DyR”, que significa la construcción de canchas de fútbol y multicanchas. Y por último, está lo que significa una afectación económica específica a la pesca artesanal, por lo que se está trabajando en un Programa de Apoyo con la concurrencia de SERNAPESCA y con la Seremi de Economía, para que el desarrollo de Puerto Exterior no signifique una afectación económica a los pescadores artesanales. Concluyendo su presentación, expone que respecto a los próximos pasos del proyecto, el 31 de diciembre se hará el ingreso de la Adenda Complementaria, para el año 2025 se espera la RCA, y el 2026 llamar a licitación de las obras mayores e iniciar construcción al año 2026-2027.

Toma la palabra el senador **Francisco Chahuán**, quien indica que a continuación expondrá el Puerto de Valparaíso y que, por su parte, idealmente haya concentración en cuáles son los requerimientos de las empresas portuarias respecto del Sistema de Evaluación Ambiental.

Toma la palabra **Luis Escobar**, Presidente del Directorio de la Empresa Portuaria de Valparaíso, quien comienza su exposición centrándose en la historia de lo que ha sido la tramitación ambiental en Valparaíso, indica que ha sido extremadamente prolongada y que lo que más les preocupa es que los nuevos proyectos que han diseñado en base a un diálogo ciudadano, se extiendan de la misma manera que se ha extendido la primera parte de estos proyectos. Indica que llevan casi 10 años en este proceso y si la próxima etapa se demora 10 años, van a tener serios problemas con la renovación de la concesión del puerto de Valparaíso.

Toma la palabra **Franco Gandolfo**, Gerente General de la Empresa Portuaria de Valparaíso, quien habla sobre que fueron 4 años y un mes el tiempo que le tomó al concesionario del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso, esto es, el Terminal Cerros del Valparaíso, desarrollar y tramitar el EIA del proyecto original denominado Terminal N°2, luego, ese concesionario, toma la decisión de salir de esa concesión, una concesión que en lo portuario puede ser hasta por 30 años, y hasta ese momento, indica, la definición de las empresas portuarias y lo que hacía Chile, era transferir el riesgo de diseño, de tramitación, construcción y operación, y riesgo comercial, a los concesionarios, y por lo tanto, ese concesionario que se adjudica una concesión, desarrolla el proyecto e inicia el trámite ambiental, pero transcurridos casi 8 años del inicio de la concesión, todavía se estaba enfrentando una instancia en el Comité de Ministros, porque se recurre a la RCA del proyecto que se obtuvo en octubre de 2018, y en forma posterior a eso, al Tribunal Ambiental. Por tanto, indica que, ellos sabiendo la complejidad de esto habían incorporado en el contrato de concesión una cláusula de salida, cláusula que el concesionario utiliza, y que respecto a lo cual se había regulado que en el evento de que esa concesión concluyera sin construir el proyecto, la titularidad y todos los estudios asociados a ese proyecto se transferían a la empresa portuaria de Valparaíso, que fue lo que ocurrió. Continúa diciendo que, hoy día, a partir del fallo del tribunal ambiental y posterior fallo de la Corte Suprema, el proyecto original se encuentra retrotraído a una ICSARA, donde se observó una dimensión paisaje respecto de este proyecto que se desarrolla en la Bahía de Valparaíso en el lugar donde están las aguas abrigadas que es el principal activo para desarrollar un puerto, se observa este componente de paisaje en torno a como una actividad que es apilar carga en altura puede afectar las otras dimensiones de Valparaíso. La

segunda dimensión que obliga a reanalizar es una vinculada a medio humano, relacionada a un grupo de pescadores de un recinto que se denomina ex Caleta Sudamericana que antes del inicio del proyecto y de entrar privados a ejecutar ese desarrollo, la empresa portuaria de Valparaíso desarrollo un proceso extenso y compensó a esos pescadores que salieron y se relocalizaron por decisión propia en diversos puntos, principalmente en Caleta el manzano de Quintero, pero el Tribunal Ambiental indicó que se volviera a mirar esa dimensión, que no fue abordada en el trámite ambiental, ya que los pescadores ya habían salido conscientemente. Entonces, a partir de que se va a un concesionario, la empresa portuaria queda con la titularidad del proyecto, que en Valparaíso existió una discusión en torno al proceso de ampliación portuaria, por lo que, se han visto obligados a repensar el proceso y a reemprender. Ellos, con la salida del concesionario tenían que definir a partir de una nueva concesión como volver a adjudicar ese activo, en este caso el terminal 2 de Valparaíso, que no lo puede operar la empresa portuaria, por lo tanto, se hizo una consulta al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, instancia a la cual están obligados antes de entregar una concesión que regula los términos de esas concesiones, denominada concesión de transición, una concesión corta que al concesionario solo le permitiera entrar a operar esa infraestructura y que post ese periodo de tiempo se ganará el espacio suficiente para redefinir el proyecto de ampliación portuaria, esa es una concesión que se adjudicó y actualmente está operativa. Asimismo, se ha ido trabajando a partir de redefinir no solamente como rediseñar una concesión portuaria, donde la empresa portuaria asume la titularidad del proyecto, la tramitación de todos los permisos que corresponda y en función de ello, entregar al privado un proyecto definido con sus trámites, y así el privado asume construcción, operación y mantenimiento.

El otro elemento es la necesidad de conversar de otra manera con la ciudad de Valparaíso, entendiéndola como una ciudad amplia con actores institucionales y actores ciudadanos, eso significa enfrentar cualquier tramitación ambiental y para eso se implanto primero el actuar de la empresa portuario y después se fueron sumando los diversos actores. De este proceso se recogió que Valparaíso quiere seguir y necesita seguir siendo puerto, porque es uno de los motores de desarrollo importante de la ciudad, pero no es el único, hay turismo, patrimonio, universidades, etc., el hallazgo es que hay espacio para todos. En segundo lugar, Valparaíso para seguir siendo puerto necesita en función de cómo se está reconfigurando el escenario de carga en la región, refiriéndose al proyecto del puerto exterior que va a desarrollar infraestructura grande, por lo tanto, Valparaíso necesita duplicar sus capacidades, que actualmente va en 1 millón de contenedores, necesita pasar a 2 millones de contenedores, para reconfigurarse debe hacerlo por medio del activo de las aguas abrigadas, en tercer lugar, Valparaíso tiene un activo también del turismo y del patrimonio donde una parte importante se desarrolla en el mercado de cruceros, entonces este puerto puede pensar como reconfigurar su concesión acogiendo de otra manera el mercado de cruceros. A partir de esos elementos se rediseña el proyecto portuario cumpliendo con los elementos mencionados, y el último hallazgo importante en el proceso de dialogo, fue el borde costero que administra la empresa portuaria como recinto portuario, pero Valparaíso tiene 11 kilómetros de borde costero urbano, por lo que la empresa portuaria puede contribuir al diseño que le de cabida a todas las vocaciones de la ciudad, no a la construcción. Después del proceso de diálogo, se suscribió un acuerdo con los actores institucionales, el alcalde de Valparaíso y gobernador, pero también con los actores ciudadanos representando todas las vocaciones de la ciudad, las 5 universidades tradicionales, institutos técnicos, gremios de transporte portuario, gremios de comercio minorista y mayoristas, las organizaciones ciudadanas, juntas de vecinos y otros, a la fecha del 23 de octubre del año pasado lo firmaron cerca de 35 personas representando diversas

instituciones, al día de hoy más de 70 organizaciones.

Toma la palabra **Luis Eduardo Escobar**, Presidente del Directorio de la Empresa Portuaria de Valparaíso, sobre el acuerdo de Valparaíso y la relación con el proyecto, ya que esto llevo a reconfigurar el proyecto, en base a los criterios enunciados anteriormente y la conversación con la gente, lo primero que se decidió era que el terminal costanera no podía tener 800 m de largo y acumular 6 pisos de contenedores frente al espacio patrimonial, eso planteaba un gran dilema, había que duplicar la capacidad de movimiento de carga del puerto de Valparaíso para que pueda seguir siendo competitivo, todo eso llevo a reiniciar la discusión sobre como diseñar un proyecto que cumpliera con esos criterios, lo importante es que hubo un dialogo entre la ciudadanía y los técnicos del puerto. Además, en el proceso de evaluación ambiental anterior se resolvió uno de los problemas más serios que enfrentaba el puerto, que es el problema de las canteras, se necesita mucho material para poder construir y para ser trasladado, la primera propuesta que se había hecho era radicar la extracción de roca en Laguna verde, pero eso significaba pasar por el centro y embarcarlo en un muelle, eso implicaba ir diariamente por el centro de la ciudad, y la gente de Laguna Verde se opuso y eventualmente se encontró otra cantera, la gran gracia es que hay un acceso dedicado y exclusivo para el puerto de Valparaíso, lo que significa que pueden ocupar una cantera y trasladar todo el material sin interferir con la ciudad, eso nos da una solución que facilita llegar a acuerdos. El acuerdo por Valparaíso significa un cambio significativo en la relación puerto-ciudad, a tal punto que este modelo están pidiendo otras ciudades puertos que se incorpore como parte de los procesos de expansión de otros puertos en Chile.

Retoma la palabra **Franco Gandolfo**, Gerente General de la Empresa Portuaria de Valparaíso, en cuanto al proyecto, el duplicar significa incrementar 3 capacidades, la primera agregar 1 millón de contenedores de capacidad a la infraestructura actual y, por lo tanto, aumentar la capacidad de transferencia en contenedores, la segunda es duplicar la capacidad en carga fraccionada, toda la carga general que no se mueve en contenedores, como fierro y fruta, el tercer elemento a duplicar es la capacidad para atender naves de cruceros, se tienen naves de cruceros que llegan en una estacionalidad marcada, verano principalmente, y esas naves se atienden en los mismo sitios de atraque de la carga y por lo tanto, el hacer convivir esos 3 mundos era el gran desafío.

El primer proyecto fue retrotraído, es decir, cuestionado en 2 aspectos, paisaje y medio humanos en esta dimensión, el desafío está en cómo responder a esto, en este caso, es el proyecto del sitio costanera, nos obliga a tener elementos de integración urbana, actividades en el borde costero que van a desarrollar. Las capacidades de duplicación se logran con una infraestructura en el sector de San Mateo, como espacio de almacenamiento de carga, eso obliga a pensar cual va a ser la medida de compensación o mitigación de esa playa que se había generado, eso es viable porque en el proceso de diálogo se concluyó que la afectación en ese sector de vista va a ser mucho menor al estar las casas en cerros, en segundo lugar la ampliación del muelle Prat sin afectar la poza, y en tercer lugar que en el muelle de cruceros, cuando no se ocupa, sea posible ocuparlo para carga fraccionada, carga que no se apila.

Este es el nuevo proyecto, que va a enfrentar las tramitaciones que corresponden, estas se van a

enfrentar en dos reenfoques de trámites, el primero que ya está en curso es el denominado sitio costanera, que es una RCA que existe, modificada por el proceso ya vivido, que en el mes de junio va a entrar con una ICSARA que no solo define la modificación del proyecto, sino que también da respuestas a los componentes urbanos con una serie de medidas de integración, y que también se encarga del componente medio humanos en lo que son los pescadores de la ex Caleta Sudamericana. Antes de iniciar el primer proyecto, la empresa portuaria pago en compensación a los pescadores 6,5 millones de pesos, eso es importante porque se adquirió la actividad proyectándola al futuro, pero entendiendo que ellos iban a continuar ejerciendo su rol de pesca, y por eso ellos se trasladaron. Hoy en día lo que se está haciendo es reflejar todo lo que se hizo, pero reconociendo que ha habido un problema de convivencia entre los pescadores del Manzano y los que llegaron de Valparaíso, para eso se proponen algunos elementos, en relación a las conversaciones que ha llevado el Estado, que prometió la construcción de una caleta para que vuelvan los pescadores. Puede haber una nueva judicialización de este proceso hasta instancias de la Corte Suprema, que hace daño porque puede ser recursiva e infinita, por lo que el proceso de dialogo ayuda a mitigar estos riesgos, pero no los elimina. El segundo grupo de obras va a entrar a una etapa de tramitación ambiental, en 2030 se requiere un nuevo concesionario que asuma la operación, pero también asuma la construcción del sitio costanera, por lo que es importante tener la RCA firme antes de eso, pero si enfrenta judicialización posterior se va a pasar de 2030, el contrato se sui generis, por lo que, el privado debe construir todo pero si la empresa portuaria no consigue la RCA del segundo paquete de obras, se le corta la concesión no a 30 años sino a 20 pero él no construye, lo que nos va a dejar en déficit.

La expectativa es que al iniciar el proceso de licitación alrededor de 2028, se tengan todas las RCA firmes y que haya certidumbre, que el privado entre directamente a construir, eso es un gran cambio en la estructuración de las concesiones, de ahí surge la necesidad de buscar manera de robustecer las facultades del servicio de calificación ambiental en términos de filtros técnicos que tienen que ejecutarse al momento de recibir las observaciones filtrando lo que puede ser filtrable, también que la definición de las medidas ambientales y todo lo que hay detrás de ellas, ahora van a enfrentar al SEA o al consejo de monumentos y otros que pueden cuestionar esas medidas desde otras miradas, entonces se espera que esos elementos no cambien el origen ciudadano que ha tenido todo este trabajo de 4 años, asimismo la importancia de la participación, es una herramienta que nos debería robustecer pero eso no obsta a que haya grupos interesados con visiones particulares de desarrollo de la ciudad, pero que instrumentalicen las RCA e impidan que proyectos se desarrollen, queremos que se regularicen esos elementos para que no haya judicialización recursivas e infinitas.

Comenta el señor **Luis Eduardo Escobar**, que existen tres elementos centrales del proceso actual en los que se debe buscar solución. En primer lugar, se refiere a los criterios de admisibilidad, es decir, quienes y hasta que momento tienen derecho a volver a presentar sus casos hasta llegar a la Corte Suprema. En su opinión, debería existir un filtro ejercido por la autoridad ambiental, de forma tal de que una vez escuchados sus argumentos se tome una decisión respecto a la validez de aquellos en el tiempo.

En segundo lugar, le parece que debe existir un límite a la recursividad en el proceso, debido a que se puede acudir más de una vez a la Corte Suprema, lo que toma bastante tiempo y retrasa los proyectos.

Luego, refiriéndose al Comité de Ministros y su eventual eliminación, se reconoce como partidario de la existencia de un elemento político en el proceso, y estima que el país, sin dejarlos atrás, debe decidir sobre criterios que estén más allá de los ambientales considerando el proyecto de país que se quiere construir y el motivo por el cual se están construyendo determinadas obras. En ese sentido, recalca la importancia política de toma de decisiones y estima que debe ser al inicio en lugar de hacia el final, teniendo un carácter permanente e irrevocable. Volviendo al tema de la recursividad, opina que el sistema ambiental debe ser más potente, en el sentido de agrupar los distintos puntos de vista en juego, como los de arquitectura, urbanismo, entre otros, para que se pueda decidir sobre su grado de relevancia, de lo contrario el proceso podría continuar de forma infinita con un alto costo para el proyecto y el país.

Interviene el senador **Francisco Chahuán** recalcando la importancia estratégica de los puertos, entendiendo que Chile es un país con vocación oceánica con más de 36 Tratados de Libre Comercio con el 88% del PIB mundial, donde efectivamente la ventaja competitiva se encuentra en ofrecer puertos de salida al Cono Sur y se está trabajando en el presente en corredores bioceánicos que quedarán habilitados durante la actual administración, aludiendo a la zona norte del país pero también con el fortalecimiento del puerto terrestre de Los Andes y de igual manera con la salida de los puertos de San Antonio y Valparaíso, sumándose la eventualidad de impulsar los pasos a baja altura como la leña, o también seguir fortaleciendo el Paso Cristo Redentor. Por este motivo, alude a que se están refiriendo a proyectos estratégicos y las dificultades que han existido hasta el momento dicen relación con cómo se logra que en proyectos de tales envergaduras, en que se ha llegado incluso a que una empresa concesionaria deba abandonar un proyecto, se logre encontrar una fórmula adecuada. Relata que se ha conversado previamente sobre la materia específica de que los servicios de evaluación tengan la posibilidad de contratar personal o equipos adicionales con el objeto de impulsar los proyectos, puesto que realizar 3.000 observaciones al Puerto San Antonio o las que puedan venir al puerto de Valparaíso podrían retrotraer el proceso a discutir temas basales del proyecto por otras miradas que puedan surgir en el futuro, y por ello le parece importante despejar aquello. Finalmente, refiriéndose a la eliminación del Consejo de Ministros manifiesta tener diferencias, ya que sostiene que debiese mantenerse al final en caso de rechazo de un proyecto desde el punto de vista técnico, y en caso de aprobarse un proyecto bajo esa misma mirada no debiese estar presente pero desde luego debiese existir esta última mirada desde el ámbito político.

Comienza su intervención la Ministra **Maisa Rojas**, quien se refiere a que han sido muy ilustrativos los grandes proyectos mencionados y las dificultades que han enfrentado, para ejemplificar algunas de las propuestas existentes en el proyecto de ley. Hace énfasis en que son proyectos muy excepcionales en razón a su envergadura, por lo que no serían válidos para las evaluaciones que comúnmente desarrolla el SEA, sin embargo cree que se debe tener una mirada a nivel país sobre cómo se van a enfrentar. Reconoce que efectivamente dejan en evidencia clara que existen ciertos temas que no pueden ser resueltos en la evaluación ambiental, como ponerse de acuerdo en de qué manera se va a desarrollar la ciudad de Valparaíso, lo que debiera definirse por el Municipio junto con otros actores ya mencionados, y por tanto el ejemplo sobre la discusión larga y profunda sobre lo deseado para la ciudad y la conclusión de que todos cabemos en ella en conjunto con las condiciones de borde, encontrando una solución técnica con el menor impacto medioambiental es el camino indicado. Manifiesta que esa manera de enfrentar un proyecto de gran magnitud se encuentra dentro de la

propuesta de incluir dentro de la evaluación ambiental una etapa anterior de participación temprana, debido a que cualquier proyecto grande debería incluirla para que el tipo de preguntas planteadas puedan resolverse en ese momento, con tal de evitar que ocurra un entramado judicial recursivo y complejo con consecuencias negativas como que alguien con una concesión ya otorgada renuncie a ella. En este sentido, indica que el proyecto de ley hace una propuesta que no resuelve completamente el problema porque la participación temprana se deja con carácter voluntario, y esto se debe a la condición de borde de que el proyecto de ley debía disminuir el tiempo total de tramitación, y por ello si se incluye una propuesta de participación temprana obligatoria no se podía argumentar el objetivo de disminución temporal. Por otro lado, en las discusiones previas a la presentación del proyecto sobre la vinculación, se llegó a la conclusión de que se iba a mantener como voluntaria con el objeto de revisar su funcionamiento y revisar si es que puede mejorarse. Se refiere a que de igual manera se ha abordado la judicialización recursiva infinita, mediante la simplificación o recurso único de reclamación planteado en el proyecto que también debiera definitivamente ayudar a que el bucle infinito se acorte otorgando mayor certeza. En cuanto a la eliminación del Comité de Ministros, si se deja la decisión en la dirección ejecutiva, o se encuentra alguna otra solución, es un tema aún no resuelto y se tratará posteriormente en la etapa de indicaciones y discusión particular. Con respecto al puerto de Valparaíso, señala que el gran trabajo que requiere encontrar una solución que acomode a múltiples intereses se aborda parcialmente en el proyecto de ley a través de la incorporación de la participación temprana voluntaria. Por otra parte, el puerto de San Antonio en que es probablemente más evidente que son proyectos de magnitud y complejidad que requiere de equipos y personas dedicados a ello, la propuesta del proyecto de ley no es solo en general fortalecer al SEA, sino también darle la posibilidad de generar programas de evaluación, puesto que si a una región que funciona bien con una determinada cantidad de equipos llega un proyecto muy grande, no es deseable dejar al SEA con un personal mayor de forma permanente, sino más bien tener programas de evaluación donde se pueda reforzar el equipo de forma temporal. Posteriormente, haciendo alusión a la rectoría técnica del SEA, indica que ha habido un amplio acuerdo en las audiencias y discusiones existentes, y en la discusión particular quieren asegurarse de que el proyecto efectivamente permita de forma clara que el SEA sea quien indique el establecimiento de mecanismos de definiciones, filtros técnicos, entre otros elementos.

Comienza su intervención **Valentina Durán**, Directora Ejecutiva del SEA, quien posterior a los agradecimientos pertinentes, comparte su preocupación sobre hasta qué punto el SEIA y el SEA están preparados para abordar este tipo de proyectos de evaluación de gran magnitud, y reitera que el SEA cumple siempre con los plazos legales de evaluación y las demoras en las tramitaciones se deben a las suspensiones que solicitan los titulares y también a los avatares de los proyectos al ser judicializados, lo que no tiene relación con la gestión de evaluación. Respondiendo a algunas de las inquietudes, especialmente sobre las dificultades de acceso a algunos predios, comenta que la semana anterior emitieron un documento técnico sobre caracterización arqueológica que aborda la dificultad que se produce cuando hay alguna imposibilidad material o jurídica de ingresar en relación al componente arqueológico, e indica que están disponibles para abordar ese desafío en relación con otros componentes del medio ambiente. Con respecto a la capacidad del SEA para abordar los proyectos señalados en el marco de la discusión del proyecto de ley que busca fortalecer la institucionalidad ambiental y mejorar su eficiencia, le parece importante abordar tres puntos: las capacidades regionales del SEA de Valparaíso y del Servicio en general, y cómo la Dirección Ejecutiva apoya esta Dirección

Regional; el estado actual de la tramitación de los proyectos en comento, y que durante la tramitación del proyecto del puerto de Valparaíso el Servicio dictó un ICSARA una vez que se retrotrajo el procedimiento, por lo que se encuentran a la espera de una nueva Adenda; y algunas reflexiones sobre cómo el proyecto de ley puede ayudar ante esas y otras situaciones. Sobre las capacidades de la Dirección Regional de Valparaíso, explica que tiene 22 funcionarios, entre los cuales 19 están a contrata y dos a honorarios, cuenta con 12 evaluadores y en específico 4 de ellos realizan participación ciudadana, evaluación de medio humano y consulta indígena, 4 personas de personal administrativo y 2 abogados. Esta Dirección se encuentra en el segundo lugar de dotación en relación a las otras Direcciones Regionales del país, siendo la que tiene mayor dotación la de la Región Metropolitana por el número de proyectos. De la misma forma, es la región que tiene la segunda mayor cantidad de proyectos, aunque se debe puntualizar que la intensidad de los proyectos también varía si se tramitan a través de DIA o EIA. Actualmente cuenta con 57 proyectos en evaluación con 15 DIAs y un EIA activas de un total de 468 a nivel país, y manifiesta que la carga de trabajo de las Direcciones fluctúa mucho, puesto que los proyectos se suspenden y pueden pasar suspendidos incluso un año y medio, por lo que se deben buscar soluciones que permitan no engrosar determinadas Direcciones Regionales y buscar mayores eficiencias, administrando los recursos disponibles. Indica que comparte la necesidad de fortalecer el Servicio en todo el país y se ha señalado durante la tramitación del proyecto de ley esta necesidad, también el Plan de Acción de Hidrógeno Verde lo señala como un compromiso entendiendo que pudiese ser una política de Estado. Relatando cómo se administran los recursos, dado a que no es posible aumentar la dotación cada vez que existe una carga especial en una región, a través de la División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana y particularmente de su Departamento de Asistencia a la Evaluación Ambiental se otorgan apoyos a las regiones en función de las necesidades. Indica que esto se encuentra en la resolución de estructura interna, y así por ejemplo desde la Dirección Ejecutiva, respetando la independencia de las Direcciones Regionales, estas solicitan apoyo de especialistas y destaca la cantidad de apoyos que se han brindado en materias específicas, habiendo brindado este año 191 apoyos a las distintas Direcciones. En el caso específico de Valparaíso destaca también los apoyos brindados, que incluyen el soporte de personas en las actividades de participación ciudadana que se requieren los proyectos en comento, y reconoce además el compromiso de los equipos del SEA que han sido partidarios de la adhesión y ratificación del Acuerdo de Escazú y de ampliar las hipótesis de participación ciudadana incluso en las DIA con los mismos recursos, lo que es parte del Acuerdo en el sentido de ampliar y mejorar esta participación.

En cuanto al Proyecto Puerto Exterior San Antonio, se expone informando que ingresó el plena pandemia, por lo que se evaluación se inició apenas en octubre del 2020 a pesar de ser ingresado durante mayo y las mayores dificultades por parte del Servicio sin demorar su tramitación han estado en la construcción del ICSARA ciudadano, es decir, la compilación de las observaciones ciudadanas a pesar de que ya se encontraban en el expediente, debido a que estos son públicos. Precisa que el estado actual del proyecto es que se encuentra suspendido a la espera del 15 de enero aunque también se contempla el 31 de diciembre para la llegada de la Adenda correspondiente. Este proceso ha requerido numerosas audiencias de lobby tanto de la Dirección Regional como de la Dirección Ejecutiva, reuniones técnicas, actividades de participación ciudadana y visitas a terreno, como ocurre con todos los proyectos y más aún con tal envergadura. En este caso, el proyecto ha ido sufriendo numerosas modificaciones que han implicado realizar un nuevo proceso de participación ciudadana, donde fue ampliado el plazo mediante una participación extraordinaria, ya que las modificaciones

significativas han requerido un esfuerzo adicional en materia de participación y evaluación técnica. Indica que en total han habido 25 actividades de participación ciudadana en el proyecto, más de 6.733 documentos de observaciones han sido sistematizados, y finalmente destaca que se ha realizado el proceso de consulta a pueblos indígenas prestando las asesorías técnicas que requieren estos grupos humanos y a la espera de la Adenda complementaria.

En relación a algunas reflexiones sobre el proyecto de ley, expone algunas recomendaciones realizadas por la OCDE este año, particularmente referidas a fortalecer la calidad técnica de los EIA mediante la creación de salvaguardias contra la influencia política; mejorar las capacidades del SEA en materia de evaluación de impacto ambiental y producir datos públicos confiables, lo que sería una función más bien del Ministerio del Medio Ambiente; reforzar el proceso de validación; garantizar la participación pública significativa, especialmente de comunidades indígenas en fases tempranas de los proyectos. Expresa que estas recomendaciones les hacen reflexionar sobre los desafíos que a partir de la experiencia y como el proyecto de ley tiene el potencial de apoyar la evaluación de impacto ambiental, haciéndola más técnica y también incorporando el componente político en el momento en que debe existir. En general, estima que la evaluación se ve favorecida por una mayor densidad normativa, ya que en la medida que existen más normas hay menos sorpresas en la evaluación de impacto ambiental, y también se favorece con participación ciudadana temprana, con acuerdos políticos y sociales transversales previos, y evaluación ambiental estratégica de planes y políticas. Concluye que estos puntos permiten hacer una evaluación de impacto ambiental más fluida para que las decisiones políticas se tomen en otro espacio, que los proyectos cumplan con la normativa y sobre todo que adoptan las mejores medidas para hacerse cargo de sus impactos significativos, y en tal sentido, como el desafío como Servicio está en reforzar la rectoría técnica exclusiva y excluyente, con esperanzas y expectativas en administrar programas y subprogramas de evaluación que permitan orientar y priorizar recursos materiales y humanos especializados en coordinación con los OAE. Manifiesta que dicha función la tiene la Superintendencia del Medio Ambiente y podrían realizar algo similar y reforzado, y señala que actualmente el Servicio no hace distinción entre proyectos públicos y privados a excepción de los proyectos que dicen relación con instalaciones militares, por lo que podría pensarse en un tratamiento diferenciado, por ejemplo para proyectos de infraestructura estratégica que pueda ser calificado como de interés nacional con la importancia que este tipo de priorización pueda tener. Indica que actualmente existe la calificación de urgencia que se está ampliando en el proyecto y se pregunta en este sentido qué reglas permiten esta calificación de urgencia, y podrían abordarse términos de referencia para grandes proyectos de importancia, o el compromiso de desarrollar líneas de base públicas y la coordinación entre los distintos instrumentos de gestión, especialmente cuando se trata de infraestructura pública que dice relación con políticas y otros planes en que se puedan vincular los acuerdos que se adoptan con la ciudadanía en el marco de procesos significativos. Ocurriría lo mismo con la calificación de urgencia que se puede ver beneficiada cuando existe una evaluación ambiental estratégica, puesto que se podría pensar en el efecto de que pudieran fortalecer el aspecto técnico de la evaluación de impacto ambiental, lo que finalmente permite darle confianza a la inversión y a la ciudadanía, entendiendo que existe además una reforma que pueda permitir brindar mayores certezas y confianzas.

Interviene la senadora **Isabel Allende**, manifestando que requerirán de una nueva sesión para discutir temas específicos, y que en proyectos de tal trascendencia y tremenda magnitud no se pueden seguir

perdiendo oportunidades como país, puesto que tenemos una lentitud impactante que se ha discutido durante años y el objetivo debe ser como la propuesta de reforma puede ayudar a grandes proyectos de gran magnitud e interés público para que se pueda finalmente agilizar, dar certeza y que se concreten los plazos definidos.

Se le otorga la palabra al senador **Lagos Weber**, quien recoge lo dicho por la ministra y la Directora, rememorando que ambos puertos debían arreglárselas por sí mismos y aquí se repite la misma idea, ya que cada uno plantea como van a crecer y ampliarse, y teme que ocurran resultados distintos como sucedió en una ocasión anterior en que uno de los puertos resultó beneficiado y en otro se declaró desierta la licitación. Luego, expresa que existe una tensión permanente entre crecimiento económico, desarrollo y medio ambiente, lo que es parte del esfuerzo que se está haciendo en que sin rebajar estándares se pueda contar con un sistema de permisos que sea más eficaz, rápido y efectivo. Con todo, se pregunta en relación a la manifestación de intereses en que se han presentado 4 empresas chinas, inquiera si alguna de ellas es la empresa china estatal que está invirtiendo con fuerza en el Puerto de Chancay, y también se pregunta si se sabe cuál ha sido el proceso de evaluación de impacto ambiental de dicho puerto en Perú, porque esto se debe exigir como Estado a nivel global y en las conversaciones multilaterales se debe exigir también que se tomen en cuenta los daños ambientales, conversando con los consumidores, importadores y el comercio asociado, relacionando el esfuerzo asociado para tener dos puertos sustentables desde el punto de vista de su crecimiento, lo que da un factor de competitividad, y no debiera pensarse que con estándares distintos se podría tener un puerto más eficiente que disminuyera el tráfico pero con un costo medioambiental fuerte.

El senador **Rafael Prohens** quisiera que en caso de una nueva reunión se agreguen otros puertos a la lista en otras latitudes, y se refiere a la carga a granel realizada en el país vecino para llenar barcos enormes, es casi impensado que entren a Valparaíso, San Antonio u otra ciudad de Chile porque el volumen de camiones es muy grande, y en consideración a eso se propone la invitación de personas relacionadas a una próxima sesión.

El señor **Luis Eduardo Escobar** señala que respecto a la coordinación o competencia entre los puertos de la zona central, la Ley de Puertos es explícita al disponer que debe existir competencia dentro de cada puerto y entre los puertos, en consecuencia se debe tener precaución como directivos en no caer en contravención a la ley, y esta tarea debe recaer en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que no ha sido explícito sobre el tema, dejando a cada uno desarrollar su proyecto tal como fue presentado. Refiriéndose al Puerto de Chancay señala en primer lugar que la ampliación de ambos puertos hace que la zona central de Chile sea muy competitiva contra Chancay, puesto que ambos tendrían la capacidad de recibir barcos de 400 metros de eslora con un mercado de respaldo que justifica que lleguen eventualmente ese tipo de naves a la zona; y en segundo lugar sobre el tema medioambiental en Perú opina que sus procesos de evaluación ambiental son bastante más débiles que los que existen en Chile, y los conflictos mineros se resuelven en su mayoría por huelgas de la ciudadanía más que por procesos de evaluación ambiental institucionalizados como los que existen en nuestro país.

Por su parte, el señor **Eduardo Abedrapo** señala tener la misma impresión que su colega Luis Eduardo

Escobar respecto a la evaluación ambiental del Puerto de Chancay, y explica que es un puerto para un millón de TEUs, menos de lo que tiene actualmente Valparaíso y San Antonio, y que va a descongestionar el tráfico esencialmente doméstico y no apunta a buscar carga internacional. Precisa que ese puerto tiene una cierta condición monopólica que está siendo investigada por las autoridades de competencia en Perú, lo que es complejo porque no sería completamente abierto como se supone deben ser los puertos de uso público.

Hace uso de la palabra finalmente el senador **Francisco Chahuán**, manifestando que se requiere fortalecer no solo ambos puertos del país señalados, sino que toda la institucionalidad portuaria, y eso implica ponerse de acuerdo en que los ya mencionados son puertos complementarios, y quiere insistir en la posibilidad de materializar la conexión por la costa de los dos puertos, que tienen apenas 13 kilómetros de separación, y se ha requerido previamente ayuda al Ejército para materializar esta idea, o se podría de igual forma requerir alguna iniciativa privada para que este tramo sea pavimentado, lo que lograría descomprimir las rutas 68 y 78 en que existe un problema de congestión y robos de camiones, por lo que se deben entregar alternativas en solución a problemas complejos, agregando que San Antonio y Valparaíso se encuentran en placas tectónicas distintas, lo que es fundamental para potenciar ambos puertos.

Se pone término a la sesión.

Ficha confeccionada por: Antonia Villablanca, Constanza Ayala y Felipe Perry. Revisada profesora Verónica Delgado

Programa en Derecho, Ambiente y Cambio Climático.

Universidad de Concepción.

Concepción, Chile.

Junio, 2024.