

Redacción

cronica@mercurioantofagasta.cl

El Consejo Regional rechazó de manera unánime el proyecto de "Modificación de instalaciones de Antofagasta Terminal Internacional para la habilitación de zona transitoria de acopio de contenedores con mercancía peligrosa".

Durante la sesión ordinaria 758, la mayoría de los consejeros destacaron la necesidad de revisar la iniciativa con mayor detalle, subrayando que, ante sus potenciales efectos, la empresa debe presentar un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) en lugar de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

En la instancia, el gobernador Ricardo Díaz, señaló que el proyecto debe ingresar como EIA al sistema. "El manual de evaluación de riesgo para establecer cómo se hace un estudio de impacto ambiental y cómo se hace una declaración de impacto ambiental, establece claramente que en aquellas situaciones donde ha habido impacto anterior a la ciudadanía de elementos contaminantes es necesario hacer un estudio", dijo.

El proyecto que ATI presentó a evaluación ambiental mediante una DIA (coherente con la legislación) consiste en la habilitación de un recinto para almacenamiento temporal de contenedores con carga peligrosa, aparejado de un sistema de gestión de las cargas que optimizaría el ingreso de los camiones que movilizan los contenedores desde y hacia las dependencias del terminal portuario.

De acuerdo con las especificaciones del proyecto, el recinto se ubicaría dentro de las instalaciones de ATI, y considera que la capacidad de almacenamiento máximo llegaría a la cantidad de 200 contenedores con mercancía peligrosa en estado sólido, y 60 contenedores con mercancía peligrosa en estado líquido.

200 contenedores con mercancía peligrosa en estado sólido y 60 contenedores en estado líquido podría albergar el nuevo recinto portuario.



LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CORE ABORDÓ EN FORMA EXTENSA EL PROYECTO QUE BUSCA DESARROLLAR EL PUERTO CONCESIONADO.

Core se pronuncia en contra de proyecto de ATI y empresa responde que hay "confusión"

PORTUARIO. El concesionario enfatizó que el proyecto no contempla el almacenamiento de sustancias tóxicas, radioactivas, ni explosivas. Es litio, yodo, y nitrato de potasio (fertilizante).

"Establece claramente que en aquellas situaciones donde ha habido impacto anterior a la ciudadanía de elementos contaminantes es necesario hacer un estudio".

Ricardo Díaz
 Gobernador Regional

"Estamos hablando de litio, yodo, que se usa para aplicaciones médicas, nitrato de potasio, que se usa como fertilizante. No se trata de cargas tóxicas, radioactivas o explosivas".

Juan Pablo Santibáñez
 Gerente General ATI

estado líquido de capacidad instalada, siendo en su mayoría sustancias peligrosas de la clase 3 (líquidos inflamables), clase 5.1 (sustancias comburentes, peróxidos orgánicos), clase 8 (sustancias corrosivas) y clase 9 (sustancias y objetos varios), en una superficie total de 917m².

ATI LAMENTÓ CONFUSIÓN
 Luego de conocida la votación, ATI lamentó la confusión que ha generado respecto del proyecto de mejora para el manejo de cargas IMO.

"Queremos reiterar que aquí no hay riesgos ni para las personas ni para el entorno.

Estamos hablando de litio, un elemento esencial para la electromovilidad; yodo, que se usa para aplicaciones médicas; y nitrato de potasio, que se usa como fertilizante. No se trata de cargas tóxicas, radioactivas o explosivas", detalló el gerente general de ATI, Juan Pablo Santibáñez.

El ejecutivo agregó que "se ha seguido paso a paso lo que exige la normativa ambiental. El Servicio de Evaluación Ambiental entregó una resolución de admisibilidad, es más, todos los puertos que cuentan con una zona de acopio autorizada, lo han gestionado mediante una DIA".

"Es importante dimensionar bien de lo que estamos hablando: las cargas IMO son ac-

tualmente el 1,5% del total de cargas que transfiere ATI y estas se movilizan en contenedores marítimos estancos", expresó el ejecutivo. El personal de ATI está capacitado para transferir con seguridad estas cargas, cuyo manejo además se rige por protocolos internacionales.

"Nuestro compromiso es poder contar con los mejores procesos, pues compartimos el interés de la ciudadanía de seguir avanzando en una operación cada vez más sostenible. Este proyecto supone una mejora, que además traerá un beneficio directo a la ciudad, al permitir un mejor flujo de los camiones que transportan estas cargas", concluyó el ejecutivo del terminal antofagastino.

En la sesión se presentó el

análisis de la división de planificación del Gore que propuso observar el proyecto solicitando mayores antecedentes, entre otros aspectos, sobre cómo promoverá la protección efectiva y eficiente de la biodiversidad del sector, la capacidad máxima de almacenamiento de cada contenedor y desde cuándo comenzaron con las solicitudes a la Capitanía de Puerto respecto a las solicitudes de excepcionalidad para acopio temporal de mercancías peligrosas.

MEJOR INFORMACIÓN

En tanto, los consejeros mantuvieron sus críticas. "Siempre ha habido cuestionamientos con respecto al puerto y cómo ha funcionado, y el hecho de que está en el centro de la ciudad. Hay que dar señales, y el EIA es lo que permite que la participación sea más amplia y efectiva. Aquí tenemos mucho que decir y creo que con solo el hecho de presentar una DIA y no el estudio es una señal equivocada", sostuvo Paula Orellana (FA).

En tanto el consejero Fabián Ossandón (Ind-PR) también subrayó la importancia de contar con información científica sobre los niveles de contaminación asociados a la actividad portuaria. "Como Gore espero que podamos de alguna manera garantizar que el puerto no es contaminante, y si lo fuera hay que tomar las medidas correspondientes, porque la ciudadanía todavía sigue mirando con recelo a la empresa. Como Gore, tenemos al Cíctem que nos colabore con estudios, están los recursos y es nuestra responsabilidad pedirle al puerto tener información contundente de cómo trabajarán esta materia".

Para Katherine San Martín (exRN) reiteró que, dado los alcances del proyecto, un estudio de impacto ambiental entregaría mejores respuestas ante las serie de cuestionamientos. "El puerto ha sido una bandera de lucha de muchos y que no se ha llevado a cabo, y hoy propongo llegar a un acuerdo único, porque creo que acá nadie está de acuerdo con que sigamos metiendo elementos peligrosos al puerto, entendiendo el riesgo que hay de movimientos telúricos o situaciones que pueden ser problemáticas considerando que está en el radio urbano".