

ATI sale a la ofensiva: Defiende proyecto de acopio de sustancias “peligrosas” y llamó a autoridades “a informar responsablemente”

INDUSTRIAS. Gerente general de la empresa explicó que esta carga ya es transportada desde sus instalaciones, y lo que busca el proyecto es mejorar la logística y la producción.

José Fco. Montecino Lemus
 cronica@mercurioantofagasta.cl

En medio de la polémica generada por el proyecto de acopio transitorio de sustancias peligrosas en el puerto, Juan Pablo Santibáñez, gerente general de ATI, defendió la iniciativa impulsada por la empresa, que fue presentada al Servicio de Evaluación Ambiental, a través de una DIA.

Durante un recorrido por las instalaciones del puerto, Santibáñez entregó detalles de la idea levantada por ATI. Aseguró que “en todos los puertos de Chile tienes zonas de acopio de carga peligrosa”, y que este tipo de material es cotidiano. “Los celulares, por ejemplo, en un contenedor es carga peligrosa, por las baterías que traen; los autos, dentro de un contenedor, pueden ser carga peligrosa. La definición de carga peligrosa es una definición muy amplia en el mundo marítimo portuario”.

MÁXIMO 200 CONTENEDORES

Santibáñez afirmó que las sustancias catalogadas como “peligrosas” con las que trabajan son “hidróxido de litio, principalmente para impulsar la electromovilidad; yodo, para uso en aplicaciones médicas, y nitrato de potasio, que es un fertilizante que se utiliza en la agroindustria”.

En total, el espacio tendrá capacidad para máximo 200 contenedores, comentó el gerente general de ATI, cuyo plazo de almacenamiento sería de hasta 48 horas. “Estas zonas de acopio transitorio, que tienen todos los puertos del país y del planeta, principalmente se atan al tiempo de operación de

200 contenedores máximo se podrían guardar en el acopio que ATI busca construir en sus instalaciones.

una nave. La nave va a llegar, por ejemplo, en dos días más, entonces nosotros dos días antes empezamos a recibir los contenedores”.

En todo caso, el representante de la compañía aclara que “hoy en día embarcamos en una nave no más allá de 30 o 40 contenedores en promedio. El tema de los 200 contenedores de capacidad máxima es, principalmente, porque hay normativas asociadas internacionales para el manejo de estas cargas, y para eso se necesita espacio”.

DESCONGESTIÓN

Entre los beneficios, el gerente general indica que provocará una reducción de la congestión, tanto al ingreso del puerto y en la costanera. “Por no contar con esta zona de acopio de carga peligrosa, todos los camiones tienen que llegar en un mismo momento al terminal, y eso genera una congestión en el ingreso del puerto por Avenida Grecia, y también dentro del terminal, lo que genera un tremendo riesgo operacional para nuestros trabajadores. Por otro lado, ralentiza la operación. Las mejoras van por temas de seguridad y por reducción de emisiones. Porque, uno, no vas a tener la congestión de los camiones afuera del puerto y la estadia del buque va a ser más reducida porque el proceso va a ser más fluido”.



“Sin proyecto nosotros podemos operar la carga peligrosa. Lo que busca el proyecto es mejorar el cómo se opera esta carga, el reducir los impactos que genera esta operación”.

Juan Pablo Santibáñez
 Gerente general ATI

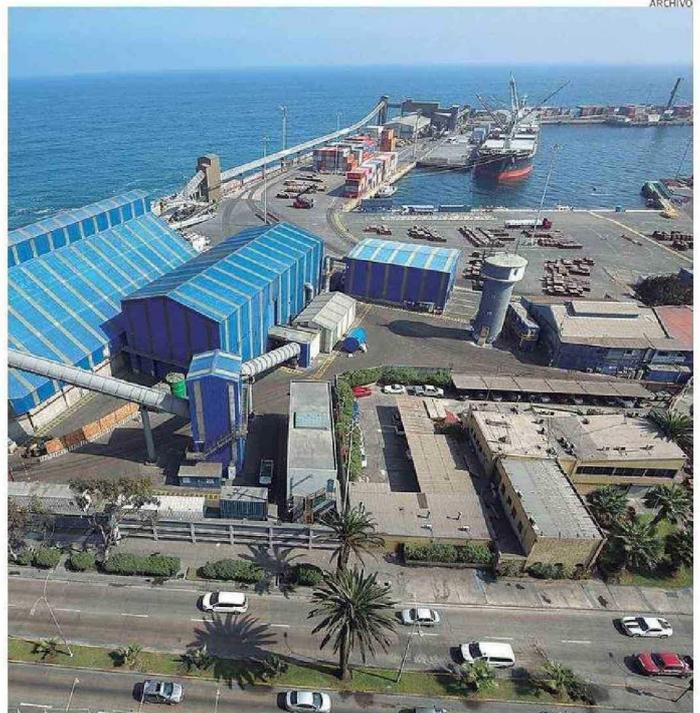
DESDE LOS INICIOS

El representante de ATI subraya que “esta carga, desde los inicios de la concesión y prácticamente desde la historia del Puerto de Antofagasta, siempre se ha movilizó. Estamos hablando de carga absolutamente natural y normal para nuestra operación”.

“Me gustaría hacer una invitación a las autoridades a informar responsablemente a nuestra comunidad respecto de los proyectos que está llevando el mundo privado y, en este caso, un terminal como el nuestro”, añadió.

SOCIABILIZACIÓN

De lo anterior, el gerente ahondó que “no es un proyecto que nosotros no hayamos comunicado previamente a las autoridades. Tuvimos una sociabilización previa a presentarlo como declaración de impacto ambiental. No hubo ningún re-



EL ACOPIO SE INSTALARÍA EN LAS DEPENDENCIAS DE ATI, EN EL CENTRO DE LA CIUDAD.

Las comparaciones con Beirut

● Sobre las comparaciones con la catástrofe en Beirut, en donde hubo una explosión gigantesca en su puerto, Juan Pablo Santibáñez argumenta que, en ese caso, lo que se almacenaba era nitrato de amonio. “El nitrato de amonio, por normativa en nuestro país, en ningún puerto de Chile se puede almacenar, y nuestro proyecto no lo incorpora. Aquí estamos hablando de nitrato de potasio, que es un fertilizante, que es distinto”.

paro”. E invitó a las autoridades a dialogar. “La invitación a las autoridades es esa. Tenemos un terminal de absolutas puertas abiertas, y la idea es juntarnos y contarles del proyecto. Aclarar cualquier duda que tengan. Nos hemos estado reuniendo con autoridades, nos hemos reunido con el Colegio Médico, y les estamos entregando la información para que tengan la información y

puedan informar con responsabilidad hacia la comunidad”.

OTROS PUERTOS

Finalmente, Santibáñez mencionó que este tipo de carga también se mueven en otros puertos del país. E incluso, aseguró, con mayor cantidad. “En los puertos de nuestra región efectivamente se mueve carga peligrosa. Nosotros también lo hacemos. Pero en términos de

volúmenes nosotros estamos hablando del 1.5% del total de transferencias de nuestro terminal. Estamos hablando de que, en otros puertos, por ejemplo San Antonio, que mueve más de un millón de contenedores al año, los volúmenes son totalmente dispares a los que nosotros estamos hablando aquí”.

¿Qué pasa si no se aprueba el proyecto? “Sin proyecto nosotros podemos operar la carga peligrosa. Lo que busca el proyecto es mejorar el cómo se opera esta carga, el reducir los impactos que genera esta operación”, reitera. “Nosotros estamos trabajando de manera mancomunada con nuestros trabajadores para buscar las mejoras en nuestros procesos y una de ellas, efectivamente, es contar con esta zona de acopio para poder operar de mejor manera estas cargas”. ☞