



Superintendencia del Medio Ambiente
Gobierno de Chile

INFORME TÉCNICO DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL

Fiscalización Ambiental

SVTI
(SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL)

DFZ-2018-774-VIII-RCA-IA

	Nombre	Firma
Aprobado	Emelina Zamorano Á.	02-08-2018  Firmado por: Emelina del Rosario Fortunata Zamorano Ávalos  Firma recuperable
Elaborado	Hugo Ramírez Cuadra	 Firmado por: HUGO FRANCISCO JOSE RAMIREZ CUADRA

Tabla de Contenido

Tabla de Contenido.....	1
1 RESUMEN	3
2 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD FISCALIZABLE	4
2.1 Antecedentes Generales	4
2.2 Ubicación y Layout	5
3 INSTRUMENTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL FISCALIZADOS	6
4 ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN.....	6
4.1 Motivo de la Actividad de Fiscalización.....	6
4.2 Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental	6
4.3 Aspectos relativos a la ejecución de la Inspección Ambiental	7
4.3.1 Ejecución de la inspección	7
4.3.2 Esquema de recorrido.....	7
4.3.3 Detalle del Recorrido de la Inspección	8
4.4 Revisión Documental.....	9
4.4.1 Documentos Revisados.....	9
5 HECHOS CONSTATADOS.....	10
5.1 Manejo de derrames de sustancias peligrosas en el agua y suelo.....	10
Fotografía 1.....	14
Fotografía 2.....	15
Fotografía 3	15
Fotografía 4.....	16
Fotografía 5	16
Fotografía 6.....	21
Fotografía 7	21
Fotografía 8	22
Fotografía 9	23
Fotografía 10	23
5.2 Manejo de Fauna Silvestre	24
5.3 Programa de Vigilancia Ambiental	28
Tabla 2	32
5.4 Tipología de proyecto.....	33
6 CONCLUSIONES	36
7 ANEXOS	37

1 RESUMEN

El presente documento da cuenta de los resultados de las actividades de fiscalización ambiental realizadas por la Superintendencia del Medio Ambiente, junto a la Gobernación Marítima de Talcahuano, a la unidad fiscalizable “SVTI (San Vicente Terminal Internacional)”, localizada en Avenida Almirante Latorre N° 1590, San Vicente. Comuna de Talcahuano. Región del Biobío. La actividad de inspección fue desarrollada con fecha 25-01-2018 (Ver Anexo 1 para el Acta de Inspección Ambiental).

La Unidad Fiscalizable SVTI corresponde a un puerto al servicio de la industria forestal, pesquera y agrícola de las regiones VII, VIII y IX. Las principales cargas transferidas por este terminal son contenedores con productos forestales, elementos de la industria pesquera y cargas relacionadas al sector agroindustrial, además de embarques de astilla de madera a granel. Así el proyecto en operación posee un muelle marginal de 600,3 m lineales con boyas a los extremos de sus sitios alcanzando los 683 metros de extensión. El frente de atraque cuenta con un calado máximo de 12,2 m, el cual permite recepcionar naves de hasta 347 mts de eslora con capacidad de 8000 teus aprox.

A su vez el puerto posee dos grúas móviles con capacidad de levante para 100 toneladas. Las grúas móviles son utilizadas principalmente para el embarque y descarga de contenedores con una productividad entre 22 a 25 contenedores por hora. Para las faenas de recepción, consolidación y despacho posee 65 grúas horquilla con sus respectivos aditamentos especiales para cada tipo de producto. Estas grúas tienen una capacidad de levante desde 4 toneladas hasta 16 toneladas. Para el embarque de carga granel, el proyecto cuenta con 3 cintas trasportadoras, contando también con palas y tolvas de descarga.

El puerto también cuenta con 16 grúas portacontenedores para las faenas de *stacking* y CFS, y 10 grúas portacontenedores para las faenas de depósito y maestranza, además de un número de 66 tracto camiones para la logística interna del puerto.

Ambientalmente SVTI se encuentra regulado por las siguientes Resoluciones de Calificación Ambiental:

- RCA N° 249/2002 Pavimentación y reforzamiento explanada sector rompeolas puerto San Vicente
- RCA N° 137/2003 Dragado de mantención sitios 1 2 y 3 del puerto de San Vicente
- RCA N° 369/2008 Dragado de los sitios 1 2 y 3 del puerto de San Vicente dragado SVTI.
- RCA N° 256/2012 Ampliación sitio N°4 terminal marítimo San Vicente
- RCA N° 142/2016 Implementación de recintos portuarios especiales terminal marítimo de San Vicente

Las materias relevantes objeto de la fiscalización incluyeron:

- Manejo de derrames de sustancias peligrosas en el agua y suelo.
- Manejo de Fauna Silvestre. (Especificamente la especie marina *Lontra felina* comúnmente denominada Chungungo o nutria marina).
- Programa de Vigilancia Ambiental. (Verificación de calidad de columna de agua y sedimentos marinos.)
- Tipología de proyecto.

Los resultados de las actividades de fiscalización, que incluyeron la inspección de la UF y el examen de información de antecedentes, de los Instrumentos de Carácter Ambiental que la regulan, permitieron concluir que se verifica la conformidad de las materias relevantes objeto de la fiscalización.

Sin embargo es preciso señalar que el resultado de este Informe no exime al Titular de cumplir permanentemente de las normas, condiciones y medidas establecidas en las Resoluciones de Calificación Ambiental y las Normas Ambientales Sectoriales.

2 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD FISCALIZABLE

2.1 Antecedentes Generales

Identificación de la Unidad Fiscalizable: SVTI (San Vicente Terminal Internacional)	Estado operacional de la Unidad Fiscalizable: En operación
Región: Biobío	Ubicación específica de la unidad fiscalizable: Avenida Almirante Latorre N° 1590. Comuna de Talcahuano. Región del Biobío
Provincia: Concepción	
Comuna: Talcahuano	
Titular de la unidad fiscalizable: SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL S. A.	RUT o RUN: 96.908.930-0
Domicilio titular: Avenida Almirante Latorre N° 1590, San Vicente. Comuna de Talcahuano. Región del Biobío.	Correo electrónico: amontecino@svti.cl , repcion@svti.cl
	Teléfono: 041-2503601
Identificación representante legal: Eduardo Esteban González Muñoz.	RUT o RUN: 13.308.671-4
Domicilio representante legal: Avenida Almirante Latorre N° 1590, San Vicente. Comuna de Talcahuano. Región del Biobío.	Correo electrónico: amontecino@svti.cl
	Teléfono: 041-2503601

2.2 Ubicación y Layout

Figura 1. Mapa de ubicación local y layout (Fuente: *Google earth* 2018).



Coordenadas UTM de referencia: DATUM WGS 84	Huso: 18 S	UTM N: 5.933.592	UTM E: 666.273
---	------------	------------------	----------------

3 INSTRUMENTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL FISCALIZADOS

Identificación de Instrumentos de Carácter Ambiental fiscalizados.						
Nº	Tipo de instrumento	Nº/Descripción	Fecha	Comisión/ Institución	Título	Comentarios
1	Resolución de Calificación Ambiental	249/2002	02-09-2002	COREMA Región del Biobío	PAVIMENTACIÓN Y REFORZAMIENTO EXPLANADA SECTOR ROMPEOLAS PUERTO SAN VICENTE.	-
2	Resolución de Calificación Ambiental	137/2003	21-07-2003	COREMA Región del Biobío	DRAGADO DE MANTENCIÓN SITIOS 1 2 Y 3 DEL PUERTO DE SAN VICENTE.	-
3	Resolución de Calificación Ambiental	369/2008	27-11-2008	COREMA Región del Biobío	DRAGADO DE LOS SITIOS 1 2 Y 3 DEL PUERTO DE SAN VICENTE DRAGADO SVTI.	-
4	Resolución de Calificación Ambiental	256/2012	12-11-2012	COEVA Región del Biobío	AMPLIACIÓN SITIO N°4 TERMINAL MARÍTIMO SAN VICENTE.	-
5	Resolución de Calificación Ambiental	142/2016	11-04-2016	COEVA Región del Biobío	IMPLEMENTACIÓN DE RECINTOS PORTUARIOS ESPECIALES TERMINAL MARÍTIMO DE SAN VICENTE.	-

4 ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN

4.1 Motivo de la Actividad de Fiscalización

Motivo		Descripción
X	Programada	Según Resolución SMA N°1524/2018 DE 26-12-2017 que fija Programa y Subprogramas Sectoriales de Fiscalización Ambiental de Resoluciones de Calificación Ambiental para el año 2018.

4.2 Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental

- I. Manejo de derrames de sustancias peligrosas en el agua y suelo.
- II. Manejo de Fauna Silvestre.
- III. Programa de Vigilancia Ambiental. (Verificación de calidad de columna de agua y sedimentos.)
- IV. Tipología de proyecto.

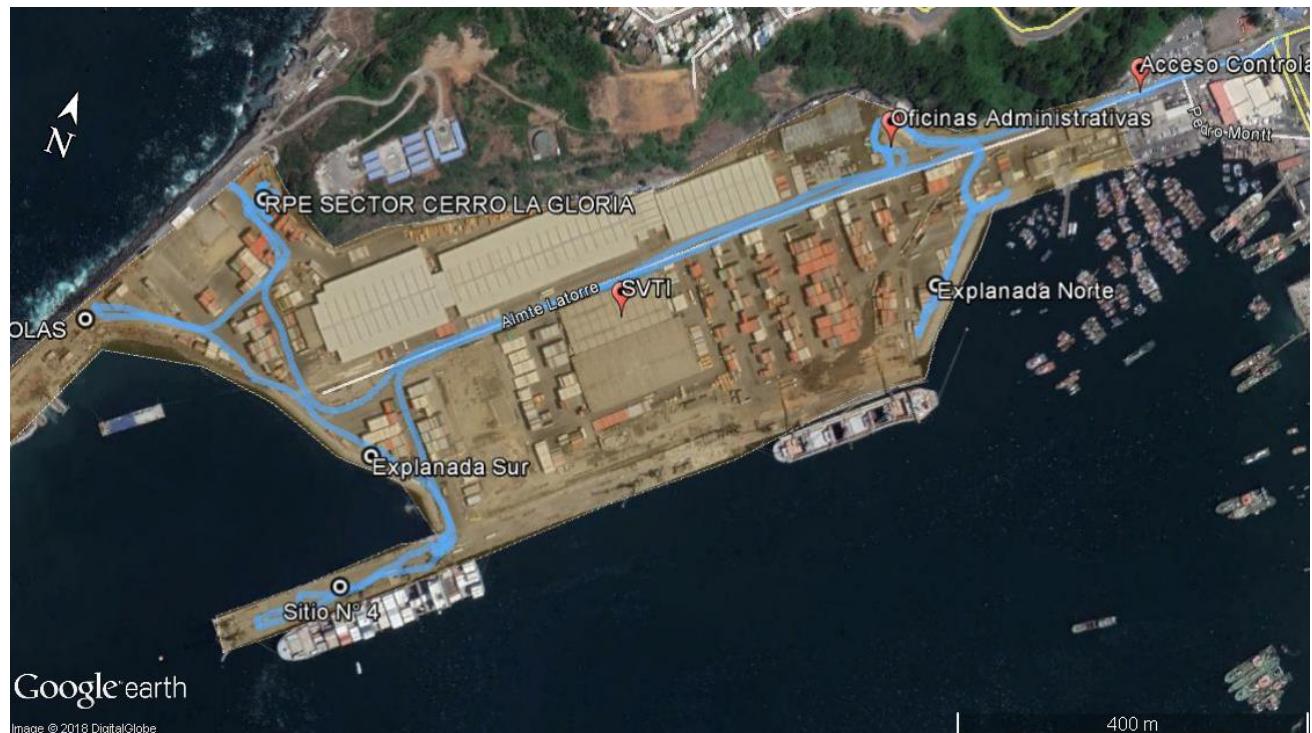
4.3 Aspectos relativos a la ejecución de la Inspección Ambiental

4.3.1 Ejecución de la inspección

Existió oposición al ingreso: NO	Existió auxilio de fuerza pública: NO
Existió colaboración por parte de los fiscalizados: SI	Existió trato respetuoso y deferente: SI
Observaciones: Sin Observaciones	

4.3.2 Esquema de recorrido

Figura 2. Mapa de recorrido inspección ambiental (Fuente: *Google earth* 2018).



4.3.3 Detalle del Recorrido de la Inspección

4.3.3.1 Primer día de inspección (25-01-2018)

Nº de estación	Nombre/ Descripción de estación
1	Oficinas Administrativas. Corresponden a las oficinas de administración del Puerto.
2	RPE Cerro la Gloria. Recinto portuario especial construido y operando en el sector de Cerro La Gloria.
3	RPE sector rompeolas. Recinto portuario especial no construido. En el lugar se encuentra la instalación de faena de empresa constructora del mejoramiento y ampliación del sitio N° 2 y 3.
4	Sitio N° 4. Corresponde al muelle construido y operando de la RCA N° 256/2012.
5	Sector explanada Norte – Sitio N° 1. Corresponde al área de ensanchamiento del puerto que fue evaluada y calificada ambientalmente por la RCA N° 256/2012.

4.4 Revisión Documental

4.4.1 Documentos Revisados

ID	Nombre del documento revisado	Origen/ Fuente	Organismo encomendado	Observaciones
1	Carta SVTI de fecha 15-02-2018. Entrega antecedentes del Acta de Inspección Ambiental. (Anexo 2 del presente Informe)	Titular (SVTI S.A.).	SMA	<p>Incluye los siguientes antecedentes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Anexo A Carta conductora e informe de asesor ambiental.• Anexo B Informe de investigación restos oleosos sector RPE.• Anexo C Informe de investigación derrame sitio N°4.• Anexo D – a. Carta respuesta a consulta de pertinencia proyecto ensanchamiento sitios 2 y 3.• Anexo D – b. ORD DOP N° 633 del 12 de junio de 2014 que aprueba proyecto de ingeniería.• Anexo E Informes de seguimiento ambiental de Lontra Felina.• Anexo F Informes de seguimiento ambiental sobre medio acuático; 2014 en adelante.• Anexo G Informes de seguimiento ambiental del Acuerdo de Producción Limpia SVTI; 2017 en adelante.• Anexo H Comprobante de ingreso al SNIFA de informes de seguimiento ambiental.

5 HECHOS CONSTATADOS.

5.1 Manejo de derrames de sustancias peligrosas en el agua y suelo.

Número de hecho constatado: 1	Estación N°: 1, 4
Documentación Revisada: Carta SVTI de fecha 15-02-2018. Entrega antecedentes del Acta de Inspección Ambiental. <ul style="list-style-type: none">• Anexo C Informe de investigación derrame sitio N°4.	
Exigencias: RCA N° 256/2012 4.1 Normas de emisión y otras normas ambientales: Página 14 <i>Se adoptarán las medidas necesarias para evitar los derrames accidentales de acuerdo al Plan de Emergencia que dispone SVTI y que se presenta en el anexo H de la DIA.</i>	
Página 15 a 16 <i>Las diferentes actividades del proyecto, tanto en su etapa de construcción como en la de operación, no consideran la generación de derrames a través de sentinelas, aguas negras o similares. Sin embargo, en el proceso se considera el uso de hidrocarburos como combustible de maquinarias que eventualmente podrían producir un derrame ocasional por ruptura de algún elemento de contención. (...)</i> <i>Para ello el Puerto San Vicente cuenta con planes de contingencia ante derrames de HC u otras sustancias susceptibles de contaminar (Anexo J), en él se describen los procedimientos de respuestas que complementan el Plan de Emergencias Interno 2011 (...)</i>	
DIA Ampliación Sitio N° 4 Terminal Marítimo San Vicente (Marzo 2012). Anexo H Plan de Emergencia Interno (PEI) San Vicente Terminal Internacional. Edición 2011 3. Alcances <i>(...) Este Plan no aplica a siniestros de derrames de hidrocarburos, en cuyo caso se aplica el respectivo "Plan de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos" (...)</i>	
DIA Ampliación Sitio N° 4 Terminal Marítimo San Vicente (Marzo 2012). Anexo J Plan de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos (u otras sustancias susceptibles de contaminar). Julio 2011. Política de Calidad y Medioambiente <i>Para ello SVTI ha implementado y mantiene un Sistema Integrado de Gestión de la Calidad y Gestión Ambiental, que en complemento con personal entrenado y avanzada tecnología le permite ofrecer a sus clientes un servicio basado en la eficiencia, seguridad y cuidado del Medioambiente, comprometiéndonos a:</i> <i>(...)</i> <i>• Prevenir la contaminación mediante el control efectivo de las actividades que generan impactos ambientales y la acción preactiva ante posibles emergencias ambientales.</i>	

1.3 Propósito y Objetivo del Plan.

El propósito del presente Plan es estar debidamente preparados y poder reaccionar con rapidez y eficacia en caso que algún accidente contaminante ocurra en los sitios de atraque de SVTI.

Si se conoce de antemano el procedimiento, medidas y recursos que se aplicarán para controlar tal tipo de sucesos, la respuesta es más eficaz. El Plan debe ser conocido por quienes se les asigna responsabilidades y tareas.

Su objetivo es actuar de manera coordinada, expedita para prevenir un incidente contaminante y si acontece, controlar y mitigar sus consecuencias, de la forma más eficaz y con el menor daño posible al medio acuático.

1.4 Alcance y Cobertura

Este Plan de Contingencia comprende las faenas de rancho de combustible (IFO o Diésel Marino 5-6) y/o el retiro de aguas de sentinas, residuos líquidos oleosos, de las naves atracadas en los sitios de SVTI, en el evento que se autorice la ejecución de estas faenas.

También accidentes que pudieren suceder durante la transferencia de carga clasificada como contaminante para el medio marino por el Código IMDG de la IMO.

Físicamente, este Plan busca controlar la contaminación (en este caso ensuciamiento) de la porción de superficie de muelle, en la que se derrame hidrocarburos y evitar que el contaminante escurra al mar.

Si un hecho de esta naturaleza ocurre (nunca ha ocurrido) contribuir con los medios de SVTI para evitar que la porción de aguas de mar inmediatas al frente de atraque, al igual que la zona intermareal bajo la losa del muelle y el borde costero que circunda al Terminal, sufran contaminación.

Este Plan no considera siniestros contaminantes en naves atracadas, como consecuencia de achiques de sentina o rotura de estanques, en cuyo caso el Plan se supedita al Plan local de Emergencia de la Capitanía de Puerto de San Vicente para la bahía, conocido como EME VIC o al Plan Nacional de Contingencia contra derrame de Hidrocarburos de la DGTM y MM.

Tampoco siniestros contaminantes en la Bahía o Terminales Petroleros, ya que tales situaciones sobrepasan nuestra capacidad y finalidades.

Sin embargo, en caso de siniestros contaminantes en naves fondeadas o a la gira, o en los Terminales petroleros de la Bahía, los recursos y medios de SVTI se pondrán a disposición de la Autoridad Marítima, si son requeridos.

(...)

Hecho:

I. Inspección Ambiental.

Oficinas Administrativas

Durante la inspección ambiental del día 25-01-2018 los fiscalizadores de la SMA y de la Gobernación Marítima de Talcahuano, realizaron la reunión de inicio en las oficinas administrativas de SVTI para recabar antecedentes en relación a la fiscalización de los instrumentos de gestión ambiental de la Unidad Fiscalizable. Así por parte de los representantes de SVTI se presentaron a la reunión de inicio de la Inspección Ambiental, las siguientes personas:

- Daniel Benavides de cargo jefe de Prevención de riesgo.
- Henry Nail de cargo Jefe de seguridad.
- Roberto Campos de cargo Encargado de control medioambiental.

Los fiscalizadores consultaron sobre el estado de operación de la RCA N° 256/2012, correspondiente a la ampliación del sitio N° 4, a lo que el Sr. Fernández informó que el proyecto se encuentra operando con dos sitios correspondiente al sitio 4 y 5. Agregó que en los sitios N° 2 y 3 se encuentra ejecutando el ensanchamiento de

la loza del muelle, con el objetivo de poder recibir buques de mayor calado y poder proyectar los rieles desde el sitio N° 4 hacia los sitio N° 2 y 3, y poder lograr desplazar entre sitios las grúas tipo STS.

Estación Sitio N° 4

Los fiscalizadores realizan un recorrido inspectivo por el muelle, donde en su tramo medio observan la presencia de manchas oleosas sobre loza. En relación a lo observado los fiscalizadores consultan al Sr. Alex Fierro (Mecánico en faena) el cual informa que el origen de la manchas es producto de rotura de flexible de la grúa N° 5. Agregó que el evento sucedió en la noche del 24 de enero y la madrugada del día 25 de enero. Los fiscalizadores al momento de la inspección observaron la presencia de tambores con aserrín utilizado en la contención y recuperación de la sustancia.

Al momento de la inspección, los fiscalizadores no observaron la presencia de manchas oleosas en superficie del cuerpo marino. Sin embargo según información del Mecánico presente en la inspección, declaró que la grúa se encontraba enfrentando al sitio N° 4 y que dada la situación la grúa fue desplazada hacia el sitio N° 5 para su reparación. Se deduce de lo anteriormente informado que la grúa se trasladó hacia un lugar donde no siguiera derramando la sustancia al medio marino.

Los fiscalizadores realizaron registros fotográficos del derrame contenido y georreferenciación del área afectada con el objeto de obtener evidencias del hecho ocurrido.

Para un mejor análisis del hecho se realizó una serie de fotografías del área afectada, la serie de fotografías se presenta en los registros, a continuación se presenta el análisis de los hechos:

- Fotografía 1. Se presenta una vista general del Sitio N° 4. En este registro se muestra el punto donde ocurrió el evento de derrame (Flecha de color amarillo).
- Fotografía 2. Se muestra un registro donde se aprecia la situación de borde del muelle, el cual se encuentra manchado con la sustancia oleosa derramada. De lo observado se puede concluir que la proyección del derrame pudo haber caído a aguas del cuerpo receptor.
- Fotografía 3. Se muestra otra vista de la proyección del derrame en la loza del muelle.
- Fotografía 4. Se muestra las faenas de limpieza que aún ocurrían luego del derrame.
- Fotografía 5. Se muestra la grúa que presentó la falla hidráulica y que produjo el derrame de la sustancia.

II. Examen de Información.

El Titular mediante Carta SVTI de fecha 15-02-2018 (Anexo 2), entrega información requerida en el acta de inspección. En relación al Requerimiento N°5 Informe técnico y de investigación del evento de derrame del sitio N° 4 por desperfecto de la grúa N° 5. En concordancia a las especificaciones del plan de emergencia y/o contingencia.

El titular informa su respuesta en el Anexo C, donde se presenta el informe de investigación derrame sitio N° 4.

De este Informe se observa lo siguiente:

La fuga observada en la loza del Sitio N° 4, corresponde a un aceite lubricante que inició su derrame a las 0:50 horas del día 25-01-2018. El detalle de los hechos que generaron el evento y el análisis causal se encuentra detallado. Se señala que se evacuaron aproximadamente **50 litros** del aceite hidráulico.

Se observa que se detallan las acciones realizadas inmediatamente ocurrido el evento. No se señala si el aceite alcanzó a derramarse al cuerpo receptor marino, ni el volumen de sustancia que pudo haber alcanzado el cuerpo receptor.

Se constata que el informe no contiene registros fotográficos del hecho ni del cuerpo receptor.

Por otra parte en la Carta SVTI de fecha 15-02-2018 adjunta el Informe de respuesta de fecha 15-02-2018 (Anexo 2), donde se informa lo siguiente en relación a los RPE.

Estación RPE ubicado al pie del Cerro la Gloria

En cuanto a las mallas Acma de 1,5 metros de altura dañadas en algunos sectores, estas serán reparadas conforme al mantenimiento habitual del terminal dispuesto para estos fines. Asimismo se adjunta el informe investigación restos oleosos sector RPE que da cuenta de las acciones realizadas con las manchas observadas de carácter oleoso (ver anexo B). Ahora bien cabe destacar que el RPE es de por si una infraestructura diseñada para almacenar y contener posibles contingencias como a su vez que los contenedores recibidos no se encuentran completamente limpios en su exterior producto de su permanencia en los barcos por prolongados períodos (15 días o mas) que transportan grandes volúmenes de contenedores en espacios confinados dentro de las bodegas de los buques.

Estación RPE ubicado en sector Rompeolas (RPE antiguo)

Cabe señalar que este RPE no se ha construido debido a que operacionalmente aún no se establece su uso, una vez terminada la reconstrucción del puerto producto del terremoto del 27F se evaluará su construcción, por mientras y debido al poco espacio que genera esta misma reconstrucción el sector adyacente a donde futura mente pudiese funcionar el RPE se utiliza como una instalación de faena que comenzó su proceso de retirada debido a la disminución en la intensidad de la reconstrucción según está planificado.

III. Resultados de la Inspección y examen de información.

De las actividades de fiscalización realizadas se observa que el derrame de aceite hidráulico proveniente de la grúa con desperfecto fue controlado. No es posible verificar que la sustancia pudo alcanzar el cuerpo receptor. Adicionalmente al momento de la inspección se verificó que el cuerpo receptor no presentaba una película de aceite visible en su superficie.

De los 50 litros informados que pudieron haber sido derramados, se observa que parte del volumen quedó retenido en la loza del muelle.

Las acciones frente al incidente (Planes de emergencia) se encuentran dentro del marco de la RCA N° 256/2012 y los planes de contingencia ante derrames de Hidrocarburos u otras sustancias susceptibles de contaminar (Anexo H y J de la DIA).

Registros



Fotografía 1.

Fecha: 25-01-2018

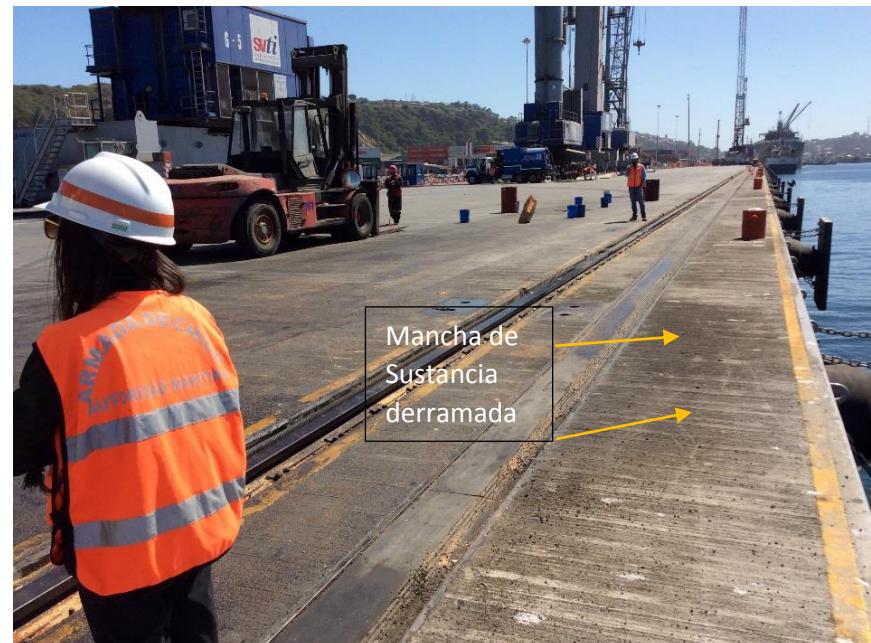
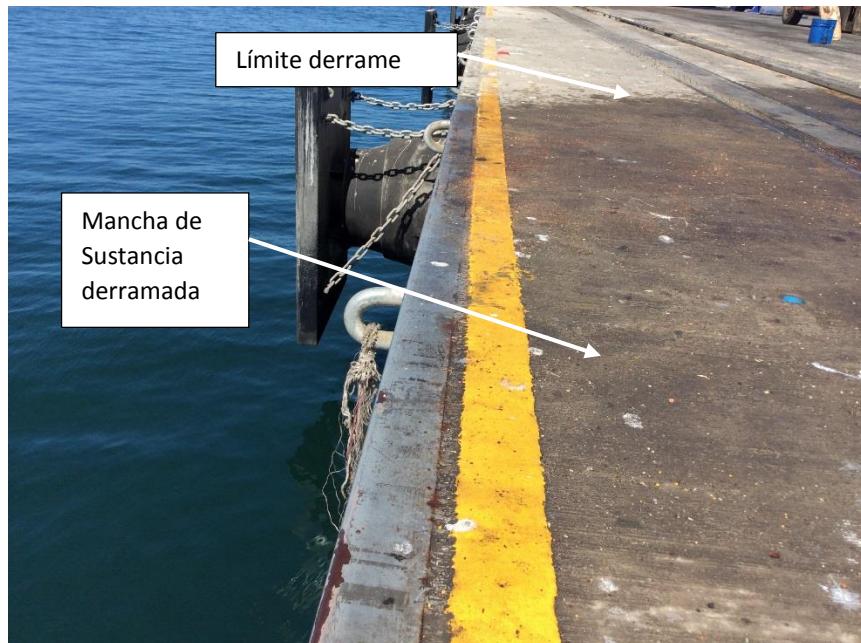
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 18 S

Norte: 5.933.366

Este: 665.978

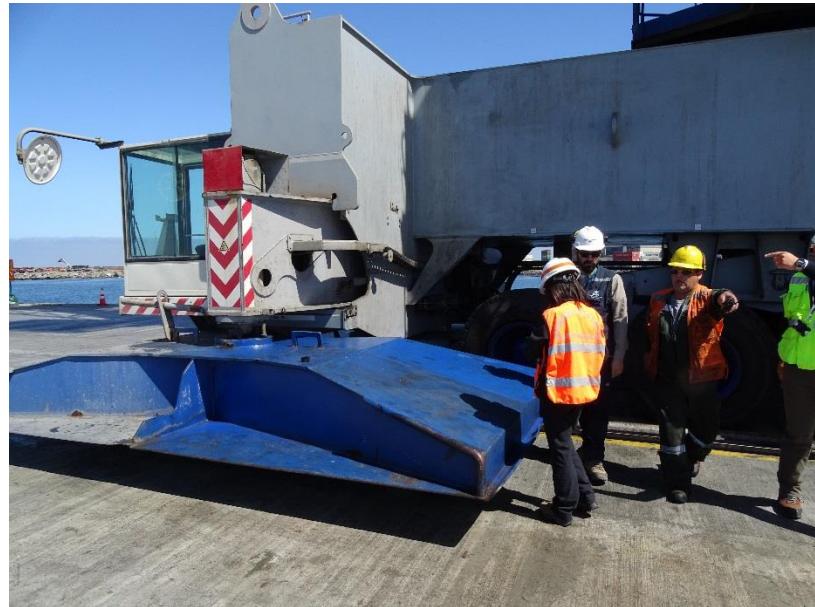
Descripción del medio de prueba: Vista general del sitio N° 4 y 5 desde la explanada sur, con la vista en dirección hacia el sur. La flecha de color amarillo muestra el punto de derrame de sustancia oleosa proveniente de desperfecto de la grúa.

Registros



Fotografía 2	Fecha: 25-01-2018	Fotografía 3	Fecha: 25-01-2018
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 18 S	Norte: 5.933.159 Este: 666.042	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 18 S	Norte: 5.9331.26 Este: 666.013
Descripción del medio de prueba: Vista general de derrame con posible alcance a cuerpo receptor marino.		Descripción del medio de prueba: Detalle área afectada con derrame de aceite.	

Registros



Fotografía 4	Fecha: 25-01-2018	Fotografía 5	Fecha: 25-01-2018		
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 18 S	Norte: 5.933.159	Este: 666.042	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 18 S	Norte: 5.933.159	Este: 666.030
Descripción del medio de prueba: Faena de limpieza de loza afectada por derrame.		Descripción del medio de prueba: Grúa con problemas en manguera hidráulica en desperfecto, que causó el derrame.			

Número de hecho constatado: 2	Estación N°: 1, 2 y 3.
Documentación Revisada: Carta SVTI de fecha 15-02-2018. Entrega antecedentes del Acta de Inspección Ambiental. <ul style="list-style-type: none"> • Anexo B. Informe de investigación restos oleosos sector RPE. 	
Exigencias:	
RCA N° 142/2016 Extracto Considerando 4.2 4.2. UBICACIÓN DEL PROYECTO <i>Sector al pie de cerro "La Gloria": 6658737.36 E- 5933580.90 S</i> (...) RCA N° 142/2016 Extracto Considerando 4.3.1. (...) <i>Batea de contención Para evitar que eventuales derrames de sustancias líquidas no se infiltrén en el terreno, se asegurará que los bultos o contenedores dañados que contengan cargas peligrosas sean trasladados inmediatamente a una zona especial donde se contara con una batea de contención de 24 m³</i> (...) RCA N° 142/2016 Extracto Considerando 4.3.2. 4.3.2. FASE DE OPERACIÓN Almacenamiento de la carga peligrosa <i>El depósito de los contenedores en el RPE se realiza de acuerdo a las prescripciones de segregación de las mercancías peligrosas en zonas portuarias. Los contenedores que contengan cargas peligrosas no se estibaran unos encima de otros. Únicamente se eximirá de lo antedicho a los contenedores en que se transporten cargas peligrosas de una misma clase; esto no se aplica a los contenedores con cargas de productos diferentes de la clase 8, los contenedores se estibarán de modo que, en todo momento, exista fácil acceso a las puertas y a los lados, para efectuar enfriamiento.</i> (...) Productos generados <i>Los Recintos Portuarios Especiales contemplan el mantenimiento temporal de contenedores con carga peligrosa en su interior, en tránsito o trasbordo, de las clases 3, 4, 5.1, 6, 8 y 9.</i> <i>Se mantendrá una lista de todas las cargas peligrosas en mantenimiento temporal, en las que se incluyan las cantidades, los nombres de expedición, números ONU, clases, o cuando sean asignados, la división de las mercancías, la letra de grupo de compatibilidad, las clases de peligro secundarios, el grupo de embalaje/envase y el lugar exacto de dichas cargas, con el propósito de ponerla de inmediato a disposición de los servicios de emergencia.</i>	
RCA N° 142/2016 Extracto Considerando 8.1 8.1. Impermeabilización de suelo <i>Objetivo: Impedir el efecto potencial de infiltración al suelo</i> <i>Descripción:</i>	

Implementar las medidas que permitan aislar e impermeabilizar el suelo en los sectores de los RPE, cuyo objetivo sea evitar que se generen potenciales impactos asociados a la infiltración en el suelo, napas subterráneas y/o escurrimientos al mar de las sustancias que serán almacenadas.

Justificación: El debido sellado de la carpeta de adocretos impedirá que posibles fugas se infiltren al subsuelo.

Lugar: En las áreas definidas y demarcadas como RPE.

Forma: A través de una cubierta impermeabilizante sobre la carpeta de adocretos que impida la infiltración de sustancias al suelo.

Oportunidad: Previo a la operación de los RPE.

Indicador que acredite su cumplimiento.

Registro de las labores de impermeabilización.

RCA N° 142/2016 Extracto Considerando 10.1

10.1. PLAN DE CONTINGENCIA PARA ENFRENTAR UN SINIESTRO O ACCIDENTE CON CARGA PELIGROSA EN EL RECINTO PORTUARIO ESPECIAL (RPE).

Los planes generales tienen por objeto establecer los procedimientos, medidas y principales acciones que se deben ejecutar en caso de accidentes y siniestros graves que afecten al Terminal. Ello con el fin de mitigar los daños, y lograr la más pronta recuperación de las operaciones normales de SVTI.

Asimismo, el Plan de Contingencia para enfrentar un siniestro o accidente con carga peligrosa en el recinto portuario especial, tiene por finalidad establecer las primeras medidas (de emergencia) que deberán aplicarse en caso de siniestros con alguna Carga Peligrosa depositada transitoriamente en el recinto portuario especial (RPE) de SVTI los cuales están diseñados y planteados para enfrentar las siguientes situaciones:

I.- En caso de amago de incendio

II.- En caso que de un contenedor filtre carga Inflamable

III.- En caso que se rompa un contenedor y se derrame la substancia hacia el exterior

IV.- En el caso de derrame o fuga en la zona de desembarque.

El detalle de los procedimientos y canal de comunicaciones se presentan en el Anexo 1 de la Adenda N°1. Asimismo, sobre el tema particular de las medidas y planes de emergencias asociadas al RPE y a la mercancías peligrosas el titular presenta un plan de capacitación al personal de "Familiarización de Cargas Peligrosas", que se impartirá a todo el personal que participan en la cadena logística de tales productos. Se dictará de acuerdo a las disposiciones del Código IMDG (International Maritime Dangerous Goods), Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, capítulos 1.3 y 1.4, y de acuerdo a la disposición de la Autoridad Marítima contenida en el C.P. Vic. Ordinario N°12.600/498 vrs. del 9 de Noviembre del 2011.

En caso de activación del Plan de contingencia, el titular del proyecto remitirá de los informes de registros de los alcances de la contingencia, planes de acción, informe de medidas y propuesta de seguimiento con las autoridades respectivas.

Hechos:**I. Inspección Ambiental.**

Durante la inspección ambiental se realizó la reunión de inicio, en la cual se consulta en relación a la operación de la RCA N° 142/2016, a lo que el Sr. Henry Nail de cargo Jefe de Seguridad, declara que de los dos sitios calificados ambientalmente, solo uno se encuentra en operación, correspondiendo al Recinto Portuario especial (RPE) Cerro La Gloria. Agregó además que el sitio ubicado en el sector del rompeolas no se encuentra en operación, ya que en el lugar existe actualmente una instalación de faena de la empresa contratista que se encuentra reparando la loza y realizando la pavimentación del SVTI en diferentes sectores de este (Situación que fue verificada al momento de la inspección).

a) Estación RPE Cerro la Gloria.

Los fiscalizadores realizaron inspección del sitio de RPE Cerro la Gloria, donde observaron que la explanada se encuentra cercada perimetralmente, por barreras de concreto tipo *newjersey* y ancladas sobre estas se observan estructuras de reja con mallas de tipo Acma, de 1,5 metros de altura aproximadamente.

Dentro del sitio se observan dispuestos contenedores que según lo informado por el Sr. Daniel Benavides (de cargo Jefe de Prevención de Riesgos de SVTI), corresponden a contenedores con carga de tipo sustancia químicas de Clase 3, 8, 6.1 y 9.

Los fiscalizadores inspeccionan el área sureste del RPE, que corresponde al sitio de disposición de sustancias líquidas, el cual no presenta contenedores almacenados en esa área específica. El Sr. Henry Nail informó al momento de la inspección que el sitio se encuentra impermeabilizado y que se encuentra construido el canal de contención, diseñado para contener derrames en el foso soterrado (Fotografía 6). Los fiscalizadores al momento de la inspección no observaron derrames en el sector de disposición de sustancias líquidas.

En sector Los fiscalizadores observan la presencia de una batea móvil de 24 m³ (Fotografía 7), la cual es utilizada para disponer en su interior contenedor con derrame líquido y poder transportar desde el muelle al RPE esta carga líquida.

Los fiscalizadores registraron y observaron la presencia de una sustancia oleosa en la loza (Fotografía 8). La cual en ciertos sectores se encuentra contenida con aserrín. Los fiscalizadores realizaron medición del área de la mancha en el suelo. Los resultados de las mediciones son las siguientes

- Longitud 1: 5,916 m
- Longitud 2: 2,983 m

El área calculada total es de 17, 64 m² (Fotografía 9).

Los fiscalizadores revisaron el interior de la batea, la cual presenta material encostrado en su superficie interior.

Alrededor de las manchas se observa material terroso seco encostrado sin sustancia líquida. Además los fiscalizadores observaron que en los contenedores adyacentes apilados, en su vértice noreste una mancha de sustancia de características oleosa.

El Sr. Nail declara que han ocurrido eventos de derrame de aceite de pescado, en un tiempo pasado y que desconoce el origen de las manchas observadas al momento de la inspección. Los fiscalizadores realizan registros fotográficos del sector con derrame.

b) Estación RPE sector rompeolas.

Los fiscalizadores observan el sitio de RPE, el cual se ubica adyacente a la instalación de faena de la empresa contratista a cargo del ensanche y reparación de sitio del SVTI. Según el Sr. Roberto Campos encargado de control medioambiental, la instalación de faena se encuentra en proceso de retirada. Debido a que esta faena corresponde a la construcción del sitio N° 4. El Sr. Henry Nail declaró que este RPE no se encuentra siendo utilizado actualmente dado que no existe demanda para disponer contenedores con sustancias peligrosas.

II. Examen de información.

Mediante carta de SVTI de fecha 15-02-2018 (Anexo 2), el titular remite información en relación al requerimiento N°4 del punto 9 del acta de Inspección Ambiental, el cual se fijó en *realizar un Informe técnico y de investigación del evento de derrame y contención del producto oleoso del sitio RPE sector pie del Cerro La Gloria*. El titular adjunta en el Anexo B de su carta, el Informe de investigación de restos oleosos sector RPE. El Informe de fecha 15-01-2018, presenta información referente a la fuga de aceite de pescado en la batea antiderrame, ocurrido con fecha indeterminada, sin origen del siniestro y sin testigos asociados.

Se presenta en el informe un análisis causal del equipo de prevención de riesgo. Se constata del examen que la fuga fue localizada en el RPE, sector que está dispuesto para estos eventos. A su vez se constata del documento que se propuso acciones de limpieza, gestión del residuo en bodega RESPEL y solicitud de revisión y mantenimiento del habitáculo de evacuación de la batea para mejorar su hermeticidad.

III. Resultados de las actividades de inspección.

De las actividades de fiscalización realizadas al recinto especial portuario (RPE) del cerro La Gloria se verifica que esta área se utiliza para el objetivo que está diseñado. Es por esto que la observación de sustancia oleosa en sector de la batea móvil, la cual fue utilizada para un derrame de aceite de pescado, evento del cual no se tiene mucha información de su origen o procedencia, pero se verificaron las acciones de contención y posterior limpieza.

No se observan desviaciones a los instrumentos de gestión ambiental aplicables (RCA N° 142/2016).

Registros			
			
Fotografía 6 Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 18 S Descripción del medio de prueba: Detalle de la loza del recinto portuario. Se observa el canal de contorno frente a derrames.		Fotografía 7 Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 18 S Descripción del medio de prueba: Vista general de tolva (Batea) de derrame. Por debajo se encontraban restos y manchas de sustancia oleosa.	
Fecha: 25-01-2018.	Norte: 5.933.577 Este: 665.858	Fecha: 25-01-2018.	Norte: 5.933.604 Este: 665.837

Registros



Fotografía 8

Fecha: 25-01-2018

Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 18 S

Norte: 5.933.601

Este: 665.834

Descripción del medio de prueba: Detalle de sustancia oleosa acumulada en loza del recinto portuario. Esta mancha se ubica debajo de tolva acumuladora de derrames.

Registros



Fotografía 9	Fecha: 25-10-2018	Fotografía 10	Fecha: 25-10-2018
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 18 S	Norte: 5.933.595	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 18 S	Norte: 5.933.605
Descripción del medio de prueba: Detalle de la extensión de la sustancia oleosa derramada por debajo de la tolva.		Descripción del medio de prueba: Detalle de la batea. Se observa que esta ha sido utilizada para sus efectos.	

5.2 Manejo de Fauna Silvestre

Número de hecho constatado: 3	Estación N°: 1
Documentación Revisada: Carta SVTI de fecha 15-02-2018. Entrega antecedentes del Acta de Inspección Ambiental. <ul style="list-style-type: none">• Anexo E Informes de seguimiento ambiental de <i>Lontra Felina</i>.• Anexo H Comprobante de ingreso al SNIFA de informes de seguimiento ambiental.	
Exigencias: RCA N° 256/2012 extracto considerando 4.1. Página 15	
4.1 Normas de emisión y otras normas ambientales: Se establecerán las medidas de protección para las especies avistadas (<i>Lontra felina</i>) de acuerdo a lo presentado en el Anexo C de la DIA donde se estableció un Plan de Protección y monitoreo, el cual fue complementado en la Adendas 1 y 2.	
<i>Se procederá de acuerdo a lo sugerido por el especialista experto en la especie y se cumplirán los compromisos necesarios para la conservación de la especie <i>Lontra felina</i> de acuerdo a lo señalado en el Plan de Protección del Anexo C de la DIA y los programas de vigilancia y planes complementados en las Adendas 1 y 2 respectivamente.</i>	
DIA Ampliación del Sitio N° 4 Terminal Marítima San Vicente 8. Compromisos Ambientales Voluntarios. (...)	
4. Una vez terminados los trabajos en el Puerto, es requisito continuar las observaciones simultáneas cronológicas por un año por lo menos una vez a la semana.	
Adenda N° 2 DIA Ampliación del Sitio N° 4 Terminal Marítima San Vicente Anexo A: Programa de Vigilancia Ambiental para <i>Lontra felina</i> . (...)	
3.1. <i>Objetivos específicos</i> Proponer un Programa de Vigilancia Ambiental para la nutria durante las actividades de ampliación y mantención del Puerto SVTI. (...)	
10. Una vez terminados los trabajos en el Puerto, es requisito continuar las observaciones simultáneas cronológicas por tres años, por lo menos una vez a la semana.	
11. Se entregaran informes mensuales, trimestrales y semestrales (cuando proceda) sobre el seguimiento y comportamiento de la nutria y entregaran registros visuales de que la nutria no ha sido afectada por el proyecto en cuestión.	

Hechos constatados:

Mediante carta de SVTI de fecha 15-02-2018 (Anexo 2), el Titular entrega antecedentes al requerimiento N° 2 del punto 9 del acta de inspección ambiental, le cual consta en remitir los informes de seguimiento ambiental de *Lontra Felina* del período comprendido a los años 2013 a la fecha del presente Acta, lo anterior en relación a la RCA N° 256/2012 (Anexo C. de la DIA y Adenda 1 y 2 que establecen el plan de protección y monitoreo).

Se realizó el examen de información de los informes de seguimientos del mamífero marino costero *Lontra felina*. A continuación se presenta una tabla resumen del examen de información.

Tabla 1. Resumen de las conclusiones de los informes de seguimiento de *Lontra felina*.

Informe	Periodo	Fecha de entrega	Conclusiones
PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL (PVA) PARA LONTRA FELINA (MOLINA, 1782) EN BAHÍA SAN VICENTE DURANTE EL PERÍODO ESTIVAL DESDE OCTUBRE DE 2013 – MARZO 2014.	Verano 2013 al 2014.	Marzo 2014.	<p>Se registraron 298 avistamientos durante los meses del período estival (2013-2014), 134 corresponden al mes de Octubre, 96 a Noviembre, 17 a Diciembre, 3 a Enero, 20 a Febrero y 28 a Marzo.</p> <p>Durante los meses de octubre, noviembre y diciembre se observó un total de 5 individuos de nutria, mientras que para los meses siguiente enero, febrero, marzo, solo se observó una (1) nutria.</p>
PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL (PVA) PARA LONTRA FELINA (MOLINA, 1782) EN BAHÍA SAN VICENTE DURANTE EL PERÍODO INVERNAL 2014.	Invierno 2014	Octubre 2014.	<p>Se registraron 550 avistamientos, los cuales 128 corresponden al mes de junio, 118 a mayo, 94 a julio, 91 a agosto, 84 a septiembre y 35 al mes de abril.</p> <p>Durante los meses del período invernal se observó un total de 4 individuos de nutrias.</p>
PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL (PVA) PARA LONTRA FELINA (MOLINA, 1782) EN BAHÍA SAN VICENTE DURANTE EL PERÍODO ESTIVAL DE 2014-2015	Verano 2014 al 2015	Marzo 2015	<p>Se registraron 199 avistamientos durante los meses del período estival (2014-2015), 72 corresponden al mes de Octubre, 42 a Noviembre, 3 a Diciembre, 35 a Enero, 27 a Febrero y 20 a Marzo. Durante el período estival solo se registró un total de 2 individuos de nutrias.</p>
PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL (PVA) PARA LONTRA FELINA (MOLINA, 1782) EN BAHÍA SAN VICENTE DURANTE EL PERÍODO INVERNAL 2015	Invierno 2015	Octubre 2015	<p>Se registraron 368 avistamientos durante los meses del período invernal 2015, 97 corresponden al mes de agosto, 73 a julio, 68 a septiembre, 53 a junio, 41 a abril y 36 al mes de mayo. Durante los meses del período invernal se observó un total de 4 individuos de nutrias.</p>
PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL (PVA) PARA LONTRA FELINA (MOLINA, 1782) EN BAHÍA SAN VICENTE DURANTE EL PERÍODO ESTIVAL 2015-2016	Verano 2015 al 2016	Mayo 2016	<p>Se registraron 413 avistamientos durante los meses del período estival 2015-2016, de estos 163 corresponden al mes de Marzo, 68 a Febrero, 58 a Enero, 51 a Noviembre, 26 a Diciembre y 47 al mes de Octubre. Durante los meses del período estival se observó un total de 5 individuos de nutrias. Se registraron diferencias significativas en los períodos del día y los meses del año. Mientras que en la interacción entre períodos y estaciones del año, no se registraron diferencias significativas. En los meses de Diciembre, Enero y Febrero la especie <i>Lontra felina</i> se encuentra en período de reproducción, lo que lleva a una disminución en el número de avistamientos.</p>

			<p>En el mes de Marzo se constata que difiere significativamente de los otros meses, dado al término del periodo de reproducción, por lo tanto se produce un aumento en el número de avistamiento.</p>
PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL (PVA) PARA LONTRA FELINA (MOLINA, 1782) EN BAHÍA SAN VICENTE DURANTE EL PERÍODO INVERNAL 2016	Inviero 2016	Octubre 2016	<p>Se registraron un total de 800 avistamientos durante los meses del período invernal 2016, por otra parte los avistamiento se desglosan mensualmente como 237 en el mes de agosto, 191 en julio, 112 en junio, 105 en mayo, 83 en septiembre y 72 en mes de abril.</p> <p>Durante los meses del período invernal se observó un total de 4 individuos de nutrias. En el mes de abril, se realizó la entrega del muelle del sitio 4, por lo que existió una mayor carga de trabajo con el término del hincado de pilotes y el enrocado del sitio 3, produciendo una disminución de avistamientos de nutrias.</p>

De los informes revisados es posible verificar que se realizan los monitoreos con una frecuencia diaria (4 eventos diarios de observación), y con datos que son agrupados para las estadísticas de forma mensual. A su vez se constata que los informes son generados de manera semestral (2 informes por año) y recogen información de periodos estivales e invernales.

Cabe señalar que los informes revisados no presentan fichas de registros de los avistamientos, es decir se presentan estadísticas en los informes, pero sin respaldos de datos crudos obtenidos en terreno, lo que hace dificultoso comprobar la calidad de los datos presentados en los informes.

Del examen de información se observan registros fotográficos dentro de los informes de seguimiento, los cuales se presentan como anexos. Se constata que estos registros fotográficos de las actividades de censo no poseen registro de fecha, ni menos georreferenciación de los puntos de avistamiento o de estudio (solo indica el sector del muelle, donde fueron obtenidas). Cabe señalar que, ni las fichas de registros ni el registro georreferenciado de fotografías, se encuentran exigidas explícitamente en la RCA N° 256/2012 y el expediente de evaluación del proyecto de ampliación del sitio N° 4.

De igual manera, mediante Oficio Ord. OBB N° 109 de fecha 28-02-2018, se encomendó a la Gobernación Marítima de Talcahuano el examen de información de los seguimientos de *Lontra felina*.

La Gobernación por su parte mediante el oficio Ord. N° 12.600/131 de fecha 11-05-2018 remite el Reporte técnico con el análisis de los informes (Anexo 3). En relación a los resultados del examen de información se señala:

b.- Programa de Vigilancia Ambiental del Chunchungo (Lontra felina).

Se revisó 5 informes correspondientes a un periodo desde octubre de 2013 a septiembre de 2016. Los resultados indican que si existe presencia de esta especie en el área de influencia del proyecto, logrando registrar una totalidad de 5 individuos en el sector de vigilancia. La mayor frecuencia de avistamientos fue registrado en la última campaña con un total de 800, observados en su mayoría de las ocasiones durante en el horario de medio día. De acuerdo a los registros, se aplicaron los métodos disuasivos en el sector para disminuir efectos negativos originados de las actividades relacionadas con la construcción del sitio 4 con esta especie.

Resultados de la fiscalización.

Del examen de información realizado por la SMA y la Gobernación Marítima de Talcahuano se verifica que los seguimientos de la especie *Lontra felina* se realizan de acuerdo a las condiciones dispuestas en la RCA N° 256/2012.

Por otra parte se observa que no se verifica una afectación en la especie a causa de la operación del Muelle en sus diferentes sitios, ya que esta se encuentra presente en el hábitat del área de influencia del proyecto en operación.

5.3 Programa de Vigilancia Ambiental.

Número de hecho constatado: 4	Estación N°: 1
Documentación Revisada: Carta SVTI de fecha 15-02-2018. Entrega antecedentes del Acta de Inspección Ambiental. <ul style="list-style-type: none">• Anexo F Informes de seguimiento ambiental sobre medio acuático; 2014 en adelante.• Anexo G Informes de seguimiento ambiental del Acuerdo de Producción Limpia SVTI; 2017 en adelante.• Anexo H Comprobante de ingreso al SNIFA de informes de seguimiento ambiental.	
Oficio Ord. GMT N° 12.600/131 de fecha 11-05-2018 Remite el Reporte técnico de la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y MARINA MERCANTE de fecha 12-06-2018.	
Exigencias:	
RCA N° 249/2002 Considerando 3.4.3 <i>3.4.3. Poner en conocimiento de la COREMA Región del Bío Bío, el plan de vigilancia ambiental y el plan de contingencia que éste contendrá, que actualmente se encuentra en elaboración para la totalidad del recinto portuario, incluida el área ocupada por proyecto.</i>	
RCA N° 142/2016. Considerando 7.1 7.1. COMPONENTE/MATERIA: Regulaciones Marítima portuaria. <i>Forma de cumplimiento</i> <i>Programa de Vigilancia Ambiental del Medio Marino una vez al año.</i> <i>Forma de control y seguimiento</i> <i>Plan de Vigilancia Ambiental</i> <i>Registros de monitoreo se entregan a la Autoridad Marítima.</i> <i>Plan de emergencia</i> <i>(...)</i>	
Hechos: I. Inspección ambiental Durante la reunión de inicio de la inspección ambiental los fiscalizadores consultaron sobre la ejecución de los informes de seguimiento del Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), a lo que el Sr. Roberto Campos de cargo Encargado de control medioambiental, declaró que estos informes se encuentran realizados en el marco del Acuerdo de Producción Limpia (Puertos de la Octava Región) y que estos han sido informados a las autoridades sectoriales respectivas. A su vez, al momento de la inspección, el Sr. Campos demostró a través de su computador, las copias de los informes de PVA de la campaña de otoño del año 2017.	

II. Examen de información

Cabe señalar que en la fase de planificación de la fiscalización de esta UF, se constató que los informes no se encontraban remitidos al sistema de seguimiento ambiental de la SMA. Por lo que fueron solicitados en el Acta de Inspección Ambiental.

El Titular mediante Carta SVTI de fecha 15-02-2018 (Anexo 2), remite los siguiente anexos:

- Anexo F Informes de seguimiento ambiental sobre medio acuático; 2014 en adelante.
- Anexo G Informes de seguimiento ambiental del Acuerdo de Producción Limpia SVTI; 2017 en adelante.
- Anexo H Comprobante de ingreso al SNIFA de informes de seguimiento ambiental.

Al constatar que los informes de seguimiento ambiental del PVA han sido remitidos al SISFA por parte del Titular, se realizó mediante el Oficio Ord. OBB N° 109/2018 de fecha 28-02-2018 la encomendación respectiva a la Gobernación Marítima de Talcahuano (DIRECTEMAR), con el objeto de que esta institución realizara el examen de información de los Informes de Seguimiento Ambiental.

La Gobernación por su parte respondió a la encomendación mediante el oficio Ord. N° 12.600/131 de fecha 11-05-2018 y remite el Reporte técnico con el análisis de los informes de Programa de Vigilancia Ambiental (Anexo 3).

En relación a los resultados del examen de información por parte de la Gobernación Marítima se señala:

1.- Calidad química columna de agua, sedimentos marinos y dinámica de corrientes.

a.- Calidad de agua

1) Temperatura, Oxígeno, salinidad, pH y transparencia.

Respecto a las mediciones in situ de los parámetros físico-químicos correspondientes a temperatura, oxígeno, salinidad, pH y transparencia se obtuvieron valores característicos de la bahía, con diferencias entre las campañas efectuadas representados por la marcada estacionalidad de la zona centro sur del país.

2) Plomo, Hidrocarburos Totales, Hidrocarburos Volátiles, Hidrocarburos Fijos, Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos, Sólidos sedimentables y Sólidos suspendidos totales.

Los distintos parámetros químicos analizados en la columna de agua no superaron los límites de detección de la técnica analítica utilizada. De manera comparativa entre las campañas, las concentraciones no presentaron variaciones en el tiempo, manteniendo sus valores históricos bajo de acuerdo a lo observado en la línea base del proyecto.

b.- Calidad de sedimentos

1) Parámetros físico-químicos.

Contenido de materia Orgánica Total (MOT), Granulometría, Temperatura, ORP.

Los porcentajes de contenido de materia orgánica total presentaron valores superiores al 5% en la zona adyacente al proyecto, mientras que la estación control E12, siendo la más distante al sector mostró un porcentaje de materia orgánica inferior al 1%. Los valores obtenidos sugieren que los aportes de materia orgánica pudieran estar relacionado con todas las actividades marítimas, las que incluye además la pesquera.

Los resultados correspondientes a granulometría, mostró características típicas de sedimento de arena fina.

La temperatura y ORP presentaron valores estables durante las campañas realizadas.

2) Plomo, Hidrocarburos Totales, Hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) y pH.

Las concentraciones de los parámetros químicos presentes en los sedimentos, mostraron niveles inferiores a lo establecido según “Screening Quick Reference” de la N.O.A.A., utilizada de manera comparativa para los parámetros Plomo y los HAPs, presentando este último un incremento puntual en la estación E10 con una concentración de 5.082 ug/Kg encontrado solamente en la campaña realizada en septiembre del 2015, que probablemente por actividades asociadas a trabajos efectuados en el lecho marino como fueron los hincados de pilotes, eventualmente pudieron promover el movimiento y resuspensión de sedimentos previamente compactados.

Las concentraciones de Hidrocarburos Totales, Volátiles y Fijos se mantuvieron estables sin mayores alteraciones en todas las campañas efectuadas.

Los valores de pH identificados fueron estables en tiempo, principalmente para todas las estaciones entre cada campaña efectuada. Los rangos históricos observados fueron entre 7,2 y 7,9.

c.- Dinámica de corrientes

En cuanto al desplazamiento de los derivadores, estos describieron en general una trayectoria de las corrientes del sector norte de la bahía con dirección hacia el SW y en otras ocasiones hacia el SE durante las campañas efectuadas. Estas diferencias serían explicadas por las condiciones de vientos predominantes y corriente de marea, constituyendo un agente modelador sobre la circulación regular dentro de este sector de la bahía.

2.- Monitoreo incorporado

a.- Macrofauna Bentónica

Durante todas las campañas efectuadas se identificaron 4 grandes grupos taxonómicos correspondientes: Annelida, Mollusca, Nemertea y Arthropoda, los cuales son característicos de sedimentos de fondo blandos. Durante todas las campañas efectuadas, se observaron variaciones en la cantidad de taxas, las cuales variaron entre 9 (previo proyecto) hasta 24 especies (durante la operación del proyecto).

b.- Programa de Vigilancia Ambiental del Chunchungo (Lontra felina).

Se examinó 5 informes correspondientes a un periodo desde octubre de 2013 a septiembre de 2016. Los resultados indican que existe presencia de esta especie en el área de influencia del proyecto, logrando registrar una totalidad de 5 individuos en el sector de vigilancia. La mayor frecuencia de avistamientos fue registrado en la última campaña con un total de 800, observados en su mayoría de las ocasiones durante en el horario de medio día. De acuerdo a los registros, se aplicaron los métodos disuasivos en el sector para disminuir efectos negativos originados de las actividades relacionadas con la construcción del sitio 4 con esta especie

III. Resultados de la Fiscalización

Del examen de información que se ha realizado a los informes de seguimiento ambiental del PVA que son realizados por parte de SVTI, se verifica que estos han sido realizados por parte del Titular y que luego del proceso de inspección ambiental, los seguimientos fueron informados en la plataforma SISFA. A su vez la Gobernación Marítima de Talcahuano no ha detectado variaciones a las variables ambientales de las matrices marinas de columna de agua y sedimento, por lo que la operación de la Unidad Fiscalizable no ha generado efectos en las variables físico-químicas y biológicas del área de influencia.

Registros		
Número	Item	Respuesta
1	El informe de Seguimiento presenta el contenido señalado en la Exigencia y en la Res. Exe. SMA N° 223 según corresponda.	Sí
2	Mediciones se efectúan con frecuencia solicitada.	Sí
3	Metodologías empleadas corresponden a las exigidas.	Sí
4	Parámetros se encuentran dentro de umbrales definidos.	Sí
5	Reportes son presentados dentro de plazo.	Sí
6	Se entregan certificados de laboratorio y/o calibración.	Sí
7	Se presentan todos los antecedentes requeridos.	Sí
8	Se reportan todos los parámetros solicitados.	Sí
9	Sitios de muestreo corresponden a los exigidos.	Sí
10	Variables han evolucionado de acuerdo a lo esperado.	Sí

Tabla 2	
Descripción del medio de prueba: Resumen de cumplimiento de las exigencias de los informes de seguimiento ambiental.	

5.4 Tipología de proyecto.

Número de hecho constatado: 5	Estación N°: 1
<p>RCA N° 256/2012 extracto considerando 1.3.2</p> <p>1.3.2.- Etapa de Operación:</p> <p><i>El nuevo Sitio N° 4 de San Vicente Terminal Internacional tendrá una línea de atraque de 264 metros lineales que sumados a los actuales 600 metros del muelle marginal y el aporte de aproximadamente 80 metros más en líneas de boyas le darán un frente de atraque de 944 metros aproximadamente. Contará con un calado máximo de 14,4 metros, lo que permitirá receptionar naves de hasta 335 metros de eslora con capacidad de 8.000 Teus aproximadamente.</i></p> <p><i>La etapa de operación para el nuevo Sitio N° 4 se inicia una vez terminada la fase de construcción y puesta en servicio de las instalaciones, donde pasará a formar parte del muelle de atraque y sus operaciones normales, tales como:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Habilitación de frente de atraque para naves, que en términos generales implica servicios de amarre/desamarre y embarque/desembarque de Prácticos.</i>• <i>Carga y descarga, desde y hacia las naves atracadas en puerto mediante el uso de grúas.</i> <p><i>Una vez terminada la descarga de las naves, éstas pueden ser cargadas inmediatamente en base a plano de estiba. Una vez terminadas las faenas de carga/descarga se inician los procedimientos para zarpar rumbo a otro puerto liberando el sitio de atraque.</i></p> <p><i>Estas operaciones serán realizadas por personal debidamente calificado, dando cumplimiento a las normas establecidas por SVTI S.A. y las autoridades competentes.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p>RCA N° 256/2012 extracto considerando 1.3.4</p> <p>1.3.4.- Principales Emisiones, Descargas y Residuos del Proyecto:</p> <p><i>A.2) Etapa de Operación: Las actividades normales del Terminal Marítimo San Vicente, como son atraque de buques, carga y descarga de contenedores y bodegaje no generan emisiones atmosféricas en condiciones normales de operación, debido a que son procesos que se realizan de forma manual o mecánica. Para el caso de los vehículos y maquinarias empleados en estas faenas, éstos operarán de acuerdo a la normativa vigente con sus permisos y revisiones al día; por lo que no sobrepasarán las cantidades y concentraciones permitidas por la legislación.</i></p> <p>RCA N° 142/2016 Extracto considerando 4.1</p> <p>4.1. ANTECEDENTES GENERALES</p> <p><i>Tipología principal, así como las aplicables a sus partes, obras o acciones.</i></p> <p><i>De acuerdo al artículo 3º del Decreto N°40, que indica que deberán ingresar a evaluación ambiental los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases. La tipología del proyecto corresponde a la letra ñ), Producción, almacenamiento, transporte, disposición o reutilización habituales de sustancias tóxicas, explosivas, radioactivas, inflamables, corrosivas o reactivas. En tal sentido los literales específicos aplicables al proyecto corresponden a:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>ñ.4) Producción, disposición o reutilización de sustancias corrosivas o reactivas, (sustancias señaladas en las clases 5 de la NCh. 382, Of. 2004)</i>• <i>ñ.1) Producción, disposición o reutilización de sustancias tóxicas, (sustancias señaladas en la Clase 6 División 6.1 de la NCh. 382, Of. 2004).]</i> <p>RCA N° 142/2016 Extracto considerando 4.3.2</p> <p>4.3.2. FASE DE OPERACIÓN.</p> <p><i>Flujo de carga peligrosa</i></p>	

La carga peligrosa en SVTI tiene dos tipos flujos, el Flujo documental y el flujo físico. El documental comienza con la manifestación de la carga por parte de la Agencia Naviera ante la Aduana de Chile y ante la Autoridad Marítima (AAMM), después de esto los contenedores pueden ser descargados desde la nave. El flujo físico de las cargas peligrosas consiste en los siguientes pasos:

- *Paso 1: El contenedor es tomado por la grúa de tierra para ser colocado en el tracto camión.*
- *Paso 2: El tracto camión de SVTI se traslada con la unidad al recinto portuario especial por una ruta predefinida.*
- *Paso 3: En el RPE una grúa Reach Stacker retira el contenedor desde el tracto camión para posicionar el contenedor dentro del recinto portuario especial donde quedará para su posterior despacho a cliente.*
- *Paso 4: Al llegar camión particular de cliente la Reach stacker carga el contenedor para que este sea despachado a la planta del cliente.*

I. Inspección Ambiental.

a) Oficinas Administrativas

Durante la inspección ambiental del día 25-01-2018 los fiscalizadores de la SMA y de la Gobernación Marítima de Talcahuano, realizaron la reunión de inicio en las oficinas administrativas de SVTI para recabar antecedentes en relación a la fiscalización de los instrumentos de gestión ambiental de la Unidad Fiscalizable. Así por parte de los representantes de SVTI se presentaron a la reunión de inicio de la Inspección Ambiental, las siguientes personas:

- Daniel Benavides de cargo jefe de Prevención de riesgo.
- Henry Nail de cargo Jefe de seguridad.
- Roberto Campos de cargo Encargado de control medioambiental.

Los fiscalizadores consultaron sobre el estado de operación del sitio N° 4 y sus mantenciones. En relación a esto el Sr. Campos declara que los sitios N° 2 y 3 se encuentran ejecutando el ensanchamiento de la loza del muelle, con el objetivo de poder recibir buques de mayor calado y poder proyectar los rieles desde el sitio N° 4 hacia los sitios N° 2 y 3, y además de poder lograr desplazar entre sitios de las grúas tipo STS.

Por otra parte los fiscalizadores realizaron consultas en relación a los movimientos de Clinker, a lo que el Sr. Nail declaró que se realizaron descargas de pruebas con el objeto de poder concretar un posible contrato de negocio con Cementos Biobío. Además informó que luego de las pruebas realizadas se habría firmado el contrato, pero que estarían haciendo gestiones para una consulta de pertinencia de ingreso al SEIA

Por otra parte es preciso informar que en la Reunión de finalización y entrega de Acta el Sr. Campos declaró que el contrato en relación a la descarga de Clinker no ha sido firmado a la fecha (del acta) y este acto se encontraba en proceso de firma por parte de la empresa Cementos Biobío y SVTI S.A. Por otra parte el Sr. Benavides declara que bajo el criterio de SVTI y las recomendaciones de ciertos asesores legales, esta actividad de descarga de Clinker no requiere evaluación de impacto ambiental.

b) Estación Sector explanada Norte – Sitio N° 1

Los Fiscalizadores realizaron la inspección del sector de explanada norte, desde este punto observan la instalación de faena de la mantención de loza y la instalación de adocretos. A su vez observaron la presencia de un buque atracado en muelle, el cual estaba realizando carga de astillas de madera. Al momento de la inspección la carga se encontraba detenida. Los fiscalizadores observaron que en la faena de carga existen medidas de control de emisiones fugitivas las cuales son:

- Planchas de tipo zinc dispuestas en los des niveles de la loza, cuyo objetivo es evitar que la perdida de producto caiga hacia el mar.
- Manteletas en zona de carga.
- Cintas transportadoras confinadas con manga surtidora.

II. Examen de Información

En el Acta de Inspección Ambiental de fecha 25-02-2017, se requirió al Titular informara sobre los Permisos sectoriales de la autoridad marítima y de la Dirección de Obras Portuarias para el proyecto de Ensanchamiento de los Sitios 2 y 3. El Titular por su parte informó mediante su Carta SVTI de fecha 15-02-2018 (Anexo 2), donde se adjunta el Informe de respuesta de fecha 15-02-2018, e informa lo siguiente:

Requerimiento N° 1

Permisos sectoriales de la autoridad marítima y de la Dirección de Obras Portuarias para el proyecto de Ensanchamiento de los Sitios 2 y 3 en formato pdf

Respuesta N° 1

El proyecto de ensanchamiento de los sitios 2 y 3 corresponden a obras de reparación de la infraestructura dañada por el terremoto del 27 de Febrero de 2010. Para efectos de la evaluación ambiental se envió una carta de pertinencia al SEA Región del Bío Bío, el que pronuncia en el sentido de que este proyecto no requiere ser sometido al proceso de evaluación medioambiental debido a que las obras vienen a subsanar los daños generados por el terremoto (ver anexo D). Dado que la dirección de obras portuarias tiene competencia sobre la construcción y reparación de obras portuarias, el proyecto total fue sometido a su evaluación técnica, el que fue aprobado mediante resolución DOP (ver anexo D).

Se adjunta a este respecto en el anexo D;

a. Carta respuesta a consulta de pertinencia proyecto ensanchamiento sitios 2 y 3.

b. ORD DOP N° 633 del 12 de junio de 2014, emanado de la DOP por el que se aprueba el proyecto de ingeniería.

Respecto al proyecto de descarga del Clinker, el Titular informa lo siguiente.

En cuanto a la reunión de apertura y cierre a fin complementar la información referente a las operaciones asociadas al clinker que se mencionaron en dichas reuniones, se adjunta carta conductora presentada a la Capitanía de Puerto de San Vicente y el informe de los asesores ambientales donde se indica las razones de no ser pertinente la evaluación del SEA ni permisos especiales para operar en San Vicente Terminal Internacional (ver anexo A).

Se realizó el examen de información de los anexos incluidos en la Carta de SVTI, a continuación se presentan las observaciones:

- Carta SEA N° 292 de fecha 23-05-2011. En la Carta el SEA de la región del Biobío responde la carta de SVTI de fecha 23-03-2011, donde se solicita un pronunciamiento respecto a la pertinencia de someter al SEIA la reparación de los sitios 1,2 y 3 de SVTI. El SEA por su parte informó que según los antecedentes presentados el proyecto se mantención no debe ingresar obligatoriamente al SEIA.
- Ord. DOP N° 633 de fecha 12-06-2014. En este oficio la Dirección de Obras Portuarias Informa la aprobación del proyecto privado “Reparación Sitios 2 y 3, y Cámaras de Muelles del Puerto San Vicente Terminal Internacional, VIII Región”.

De la revisión de los antecedentes no se presenta información a la posibilidad de realizar maniobras de carga de Clinker en SVTI. Además se puede informar que de la revisión de los antecedentes se verifica que no hay modificaciones a la tipología de la Unidad Fiscalizable.

6 CONCLUSIONES

Los resultados de las actividades de fiscalización, asociados los Instrumentos de Carácter Ambiental indicados en el punto 3, permitieron concluir que se verifica la conformidad de las materias relevantes objeto de la fiscalización.

Sin embargo es preciso señalar que el resultado de este Informe no exime al Titular de cumplir permanentemente de las normas, condiciones y medidas establecidas en las Resoluciones de Calificación Ambiental.

7 ANEXOS

Nº Anexo	Nombre Anexo
1	Acta de inspección ambiental de fecha 25-01-2018
2	Carta SVTI de fecha 15-02-2018. Entrega antecedentes del Acta de Inspección Ambiental. Anexos adjuntos de la letra A la H.
3	Oficio Ord GMT. N° 12.600/131 de fecha 11-05-2018 remite el Reporte técnico con el análisis de los informes de seguimiento ambiental.