



Superintendencia del Medio Ambiente
Gobierno de Chile

INFORME TÉCNICO DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL

Fiscalización Ambiental

PUERTO PUNTA PATACHE

DFZ-2025-1131-I-RCA

DICIEMBRE 2025

	Nombre	Firma
Aprobado	Valeska Muñoz T.	X Valeska Muñoz T. Jefa OR Tarapacá
Elaborado	Mauricio Pizarro E.	X Mauricio Pizarro E. Fiscalizador OR Tarapacá



Contenido

2	IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD FISCALIZABLE	3
2.1	Antecedentes Generales	3
2.2	Ubicación y Layout	4
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.....	6
4.3.1	Ejecución de la inspección	6
4.3.2	Esquema de recorrido	7
4.3.3	Detalle del Recorrido de la Inspección	7
4.4	Revisión Documental	8
4.4.1	Documentos Revisados.....	8
5	HECHOS CONSTATADOS.....	9
5.1	Afectación al medio marino, asociado a la infraestructura portuaria.....	9
6	CONCLUSIONES.....	18
7	ANEXOS.....	19



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 Iquique, a la unidad fiscalizable “Puerto Punta Patache”, localizada en Puerto Patache, al sur de la comuna de Iquique, provincia de Iquique y región de Tarapacá. La actividad de inspección fue desarrollada durante el día 13 de mayo de 2025 (Anexo 1).

Los proyectos fiscalizados durante el desarrollo de la actividad, corresponden a aquellos aprobados a través de las Resoluciones de Calificación Ambiental N°41/2002 “Ampliación Puerto Patache, I Región”, N°04/2011 “Actualización Puerto Patache” y N°106/2016 “Aumento de Embarque de Sal en Puerto Patache”, del titular Terminal Marítimo Patache S.A. esta última consiste en el aumento del volumen anual del embarque a 5.300.000 ton/año de sal, con el objeto de satisfacer la demanda de dicho producto utilizada para el deshielo de caminos en países del hemisferio norte. Adicionalmente, cuenta con un sitio de atraque (cabezo) de 44m x 20m, comunicado por un puente de aproximadamente 173 m de largo y 4 m de ancho, cuenta con 6 boyas de amarre, 2 duques de alba y 4 defensas marinas. Para las actividades asociadas al embarque de sal (realizadas desde el año 2007), se utiliza la infraestructura del cabezo y sistemas de correas transportadoras, a través de las cuales se lleva el producto hasta las bodegas del buque.

La materia relevante objeto de la fiscalización fue la afectación a medio marino asociado a la infraestructura portuaria.

Los resultados de las actividades de fiscalización, asociados los Instrumentos de Carácter Ambiental fiscalizados, permitieron concluir que se verifica la conformidad de las materias relevantes objeto de la fiscalización.

Dicho resultado no obsta a que en el futuro se realicen nuevos procedimientos de fiscalización ambiental, y no lo exime de ninguna clase de responsabilidad que pudiese contraer por cualquier hallazgo respecto del instrumento que lo regula, que se produzca con anterioridad o simultaneidad a la fecha en que se efectuó la actividad de fiscalización ambiental, y no hubiera sido directamente percibido y/o constatado en la misma por el fiscalizador



2 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD FISCALIZABLE

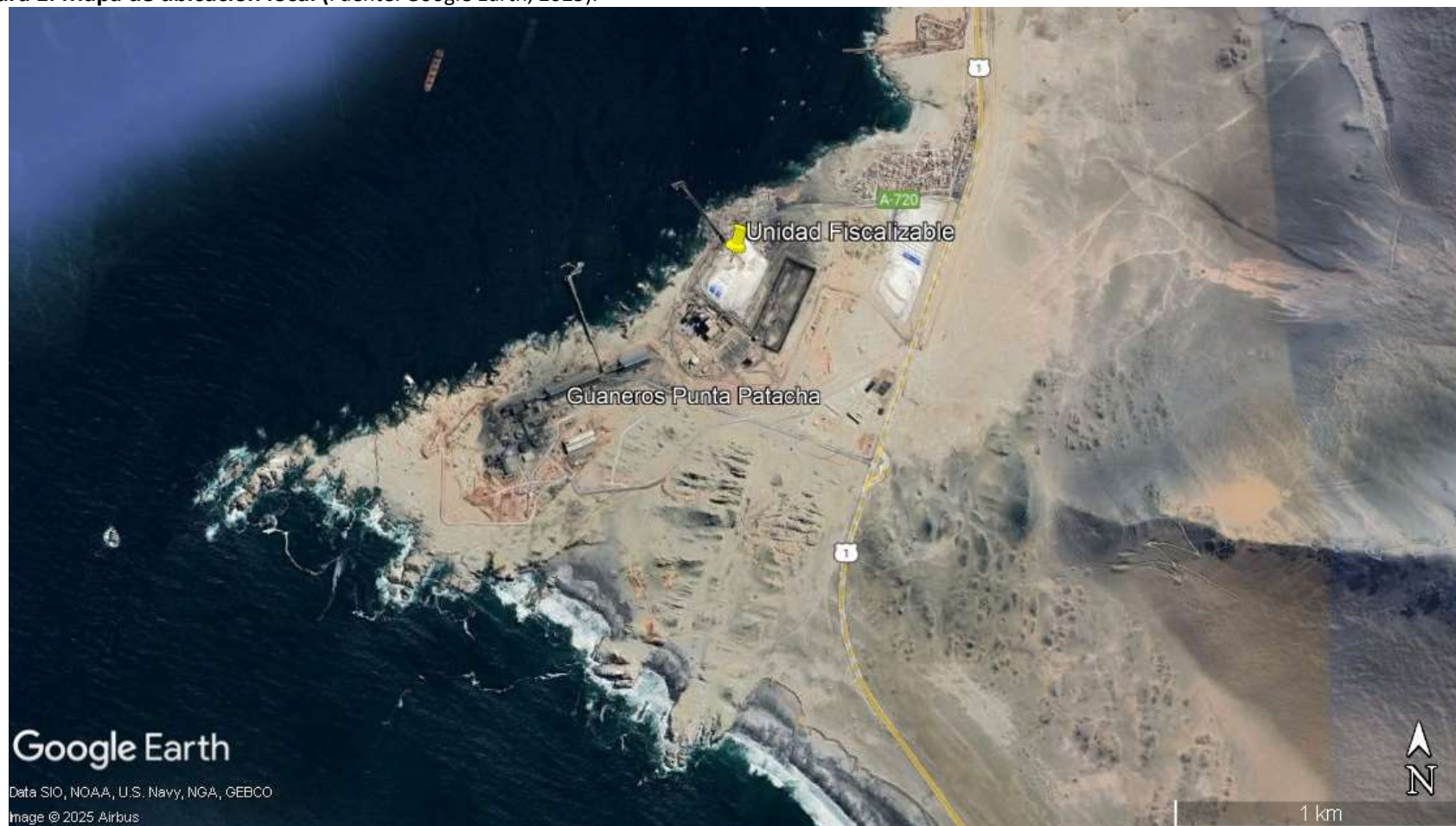
2.1 Antecedentes Generales

Identificación de la Unidad Fiscalizable: Puerto Punta Patache.	Estado operacional de la Unidad Fiscalizable: Operación
Región: Tarapacá.	Ubicación específica de la unidad fiscalizable: Puerto Patache, localidad de Punta Patache. A 65 km al sur de la comuna de Iquique, frente al km 345 de la Región de Tarapacá.
Provincia: Iquique.	
Comuna: Iquique.	
Titular(es) de la unidad fiscalizable: Terminal Marítimo Patache S.A.	RUT o RUN: 96.970.050-6
Domicilio titular(es): Ruta 1, Puerto Patache S/N.	Correo electrónico: mmohr@cmcordillera.cl
	Teléfono: 2-24294470
Identificación representante(s) legal(es): Matthias Mohr.	RUT o RUN: 6.547.258-9
Domicilio representante(s) legal(es): Ruta 1, Puerto Patache S/N.	Correo electrónico: mmohr@cmcordillera.cl
	Teléfono: 2-24294470



2.2 Ubicación y Layout

Figura 1. Mapa de ubicación local (Fuente: Google Earth, 2025).



Coordenadas UTM de referencia: DATUM WGS 84

Huso: 19S

UTM N: 7.699.181

UTM E: 375.976

Ruta de acceso: Puerto Patache, localidad de Punta Patache. A 65 km al sur de la comuna de Iquique, frente al km 345 de la Región de Tarapacá.



Figura 2. Layout del proyecto (Fuente: Google Earth 2025).



3 INSTRUMENTOS DE CARÁCTER AMBIENTAL FISCALIZADOS

Identificación de Instrumentos de Carácter Ambiental fiscalizados.					
N°	Tipo de instrumento	N°/ Descripción	Fecha	Comisión/ Institución	Título
1	RCA	41/2002	19-02-2002	COREMA, región de Tarapacá	Ampliación Puerto Patache, I Región.
2	RCA	04/2011	25-01-2011	Comisión de Evaluación, Región de Tarapacá	Actualización Puerto Patache.
3	RCA	106/2016	30-12-2016	Comisión de Evaluación, Región de Tarapacá	Aumento de Embarque de Sal en Puerto Patache.

4 ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN

4.1 Motivo de la Actividad de Fiscalización

Motivo		Descripción
X	Programada	Resolución Exenta SMA N°2422 del 30 de diciembre de 2024, que fija Programa y Subprogramas de Fiscalización Ambiental de Resoluciones de Calificación Ambiental para el año 2025.

4.2 Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental

- Afectación al medio marino, asociado a la infraestructura portuaria.

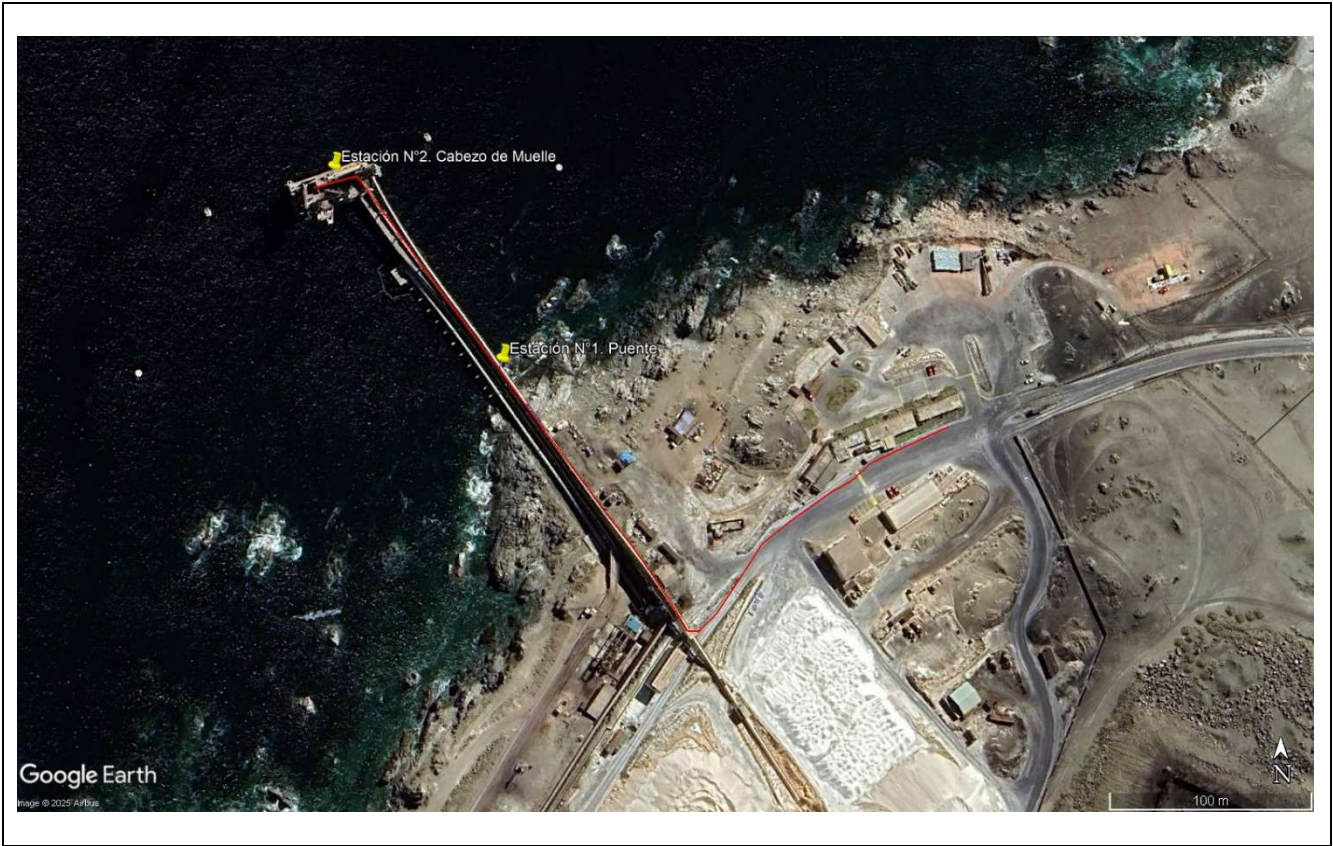
4.3 Aspectos relativos a la ejecución de la Inspección Ambiental

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: Se acordó con el Titular a realizar la entrega del acta de inspección ambiental posterior a la fiscalización. Titular autorizó la notificación electrónica de los antecedentes asociados al presente proceso de fiscalización.	



4.3.2 Esquema de recorrido



4.3.3 Detalle del Recorrido de la Inspección

4.3.3.1 Inspección Ambiental (13/05/2025)

N° de estación	Nombre/ Descripción de estación
1	Puente
2	Cabezó de Muelle



4.4 Revisión Documental

4.4.1 Documentos Revisados

ID	Nombre del documento revisado	Origen/ Fuente	Organismo encomendado	Observaciones
1	Acta de Inspección Ambiental de fecha 13 de mayo de 2025 (Anexo 1)	Programa Anual de Fiscalización Ambiental de RCAs	Gobernación Marítima de Iquique	-
2	Carta EIK-25-2025 de fecha 27 de mayo de 2025 (Anexo 2)	Carta de respuesta del titular y sus anexos al Acta de Inspección Ambiental (Anexo 1)	Gobernación Marítima de Iquique	Entregado dentro del plazo
3	Ord TPCA 093/2025 de fecha 10 de junio de 2025 (Anexo 3)	SMA solicita revisión de antecedentes enviados por el Titular (Anexo 2) a la Gobernación Marítima de Iquique	Gobernación Marítima de Iquique	-
4	Ord. N°12.600/120 de fecha 16 de octubre de 2025 (Anexo 4)	Gobernación Marítima de Iquique remite Informe Técnico	Gobernación Marítima de Iquique	-
5	Resolución Exenta TPCA N°091/2025 de fecha 12 de diciembre de 2025 (Anexo 5)	Requerimiento de Información a Terminal Marítimo Patache	SMA	-
6	Carta EIK-50-2025 de fecha 23 de diciembre de 2025 (Anexo 6)	Carta de respuesta del titular a Resolución Exenta TPCA N°91/2025 (Anexo 5)	SMA	Entregado dentro del plazo



5 HECHOS CONSTATADOS.

5.1 Afectación al medio marino, asociado a la infraestructura portuaria.

Número de hecho constatado: 1	Estación N°:1 y 2						
Documentación Revisada: ID 1, 2, 3 y 4							
Exigencia (s): RCA N°41/2002 “Ampliación Puerto Patache, I Región”, Considerando 3.1 Instalaciones Proyectadas. El proyecto considera el aprovechamiento de la correa transportadora C2 existente, que une el cabezo de muelle con la playa. Esta correa tiene una capacidad de 1200 TMPH y es reversible, es decir, tiene capacidad para operar en ambos sentidos. La estructura de la correa no requiere de modificaciones y sólo se agregará un sistema de accionamiento para el embarque de graneles. RCA N°04/2011 “Actualización Puerto Patache”, Considerando 3.1.1 Descripción de la Situación Actual de las Operaciones del Puerto Patache Asociadas al Acopio de Sal. (...) Puerto Patache cuenta con un sitio de atraque (cabezo) de 44 m x 20 m, comunicado por un puente de aproximadamente 173 m de largo y 4 m de ancho (...). Para las actividades asociadas al embarque de sal (realizadas desde el año 2007), se utiliza la infraestructura del cabezo y sistemas de correas transportadoras, a través de las cuales se lleva el producto hasta las bodegas del buque. RCA N°04/2011 “Actualización Puerto Patache”, Considerando 3.4.1 Emisiones Atmosféricas, (...) Las Correas transportadoras CT1 y CT2 y puntos de traspaso de material, se mantendrán encapsulados. Adicionalmente el titular encapsulará la correa transportadora CT-3, la cual tiene una longitud de 132 metros (...). RCA N°106/2016 “Aumento de Embarque de Sal Puerto Patache”, Considerando 4.1 Antecedentes Generales. Objetivo General. (...) el incremento de Sal evaluado es desde los 3.000.000 t/año a 5.300.000 t/año pasando de 97 días a 150 días al año. RCA N°106/2016 “Aumento de Embarque de Sal Puerto Patache”, Considerando 4.3.2 Fase de Operación; Emisiones y efluentes; Material Particulado y gases: (...) - Las correas transportadoras CT1 y CT2 y puntos de traspaso de material, se mantendrán encapsulados. - Seguirán operando las mangas telescópicas y el chute recubierto con funda para las operaciones de embarque de Sal, con lo cual se evita la emisión de material particulado por interferencia del viento. RCA N°106/2016 “Aumento de Embarque de Sal Puerto Patache”, Considerando 8.1.1, Plan de Contingencia ante corte de correa <table> <tr> <td>Fase del proyecto a la que aplica</td><td>Operación</td></tr> <tr> <td>Parte, obra o acción asociada</td><td>Correas Transportadoras</td></tr> <tr> <td>Acciones o medidas a implementar</td><td>Frente a la existencia de una contingencia de rompimiento de la correa transportadora con resultado de vertimiento de sal al medio marino, se considera la aplicación del Plan de Monitoreo del Medio Marino (calidad del agua, de los sedimentos submareales y estado de los recursos bentónicos submareales).</td></tr> </table>		Fase del proyecto a la que aplica	Operación	Parte, obra o acción asociada	Correas Transportadoras	Acciones o medidas a implementar	Frente a la existencia de una contingencia de rompimiento de la correa transportadora con resultado de vertimiento de sal al medio marino, se considera la aplicación del Plan de Monitoreo del Medio Marino (calidad del agua, de los sedimentos submareales y estado de los recursos bentónicos submareales).
Fase del proyecto a la que aplica	Operación						
Parte, obra o acción asociada	Correas Transportadoras						
Acciones o medidas a implementar	Frente a la existencia de una contingencia de rompimiento de la correa transportadora con resultado de vertimiento de sal al medio marino, se considera la aplicación del Plan de Monitoreo del Medio Marino (calidad del agua, de los sedimentos submareales y estado de los recursos bentónicos submareales).						



Forma de control y seguimiento	Los resultados del monitoreo será informados a la SMA con copia a la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura en un plazo máximo de 2 semanas realizado el monitoreo.	
Hecho (s): a. Durante las actividades de inspección, registradas en Acta de Inspección Ambiental de fecha 13 de mayo de 2025 (Anexo 1) notificada mediante correo electrónico a través de oficina de partes el día 14 de mayo de 2025 se constató lo siguiente: Siendo las 09:45 del día martes 13 de mayo de 2025, el equipo fiscalizador compuesto por la profesional de la Gobernación Marítima de Iquique, se presentó en la unidad fiscalizable “Puerto Punta Patache” para realizar una fiscalización ambiental. En las instalaciones del titular, se realiza reunión informativa con el Gerente del Terminal Marítimo de Patache, Sr Cristopher Olivares y el Sr. Brian Álvarez. Donde se informa los instrumentos de gestión y el área que involucra esta actividad de fiscalización (muelle). El Sr Olivares indicó que el Terminal Marítimo se encuentra sin faena de embarque de sal, por lo cual se están realizando trabajos de mantenimiento. Se comienza la inspección en el inicio de muelle donde se encuentra Caseta de Guardia, este muelle está conformado por el sector del puente (infraestructura que une un sector de playa con cabezo) y cabezo de Muelle (infraestructura donde se realiza el embarque de sal a las naves). Se recorre el puente del muelle, infraestructura de concreto que sirve como calzada para el tránsito de vehículo y peatonal, presenta pasamanos metálicos de protección que abarca ambos costados del puente y el contorno del cabezal del muelle. 1. Puente: A largo de este puente (paralelamente) se encuentra en su costado sur un ducto metálico el cual es parte del sistema de aducción de agua de mar de la Central Termoeléctrica. En el costado norte, se encuentra una estructura metálica en altura (aprox. 5 metros a nivel del piso del puente) que sostiene el sistema de correa de transporte de sal, denominada según el Sr. Olivares como “CT-1”, cuya longitud total sería de 454 metros, la cual se conecta a la Correa transportadora CT-3 (200 metros de longitud, esta última ubicada en el sector de la cancha de acopio de sal con una orientación de sur a norte). Esta correa transportadora que une el cabezo del muelle con la playa (CT-1), se encuentra en la mayoría de su trayecto con una cubierta de fibra de vidrio encapsulando este sistema de transporte de sal. Se observa durante la fiscalización un tramo de aprox. 20 metros cubierto con una lona de plástico de color azul, el Sr. Olivares indica que este material fue instalado temporalmente mientras se reparan o reemplazan las cubiertas originales, lo cual debería ocurrir más tardar en 15 días. Además, se observa unas cámaras de registros abiertas, ubicadas en las cubiertas de esta correa transportadora (1 en el lado sur y 4 en el lado norte). Durante el recorrido paralelo al puente del muelle y debajo del sistema de la Correa transportadora CT1, se observa existencia de residuos de color negro sobre el suelo del terreno de playa, sobre las estructuras metálicas y sobre estructuras de cemento, lo cual corresponde a carbón particulado, debido a que en dicho lugar se encontraba el sistema de correas de carbón de la Central termoeléctrica. También se observa residuos propios del desarme, como trozos metálicos, parte de rejillas, restos de fibra vidrio (proveniente de cubiertas), restos de óxido, etc. Además, se constata que en el terreno paralelo al puente se observa acopiados materiales propios del desmantelamiento del sistema de transporte de carbón. El Sr Olivares indicó que la empresa TMP está a cargo del desarme de esta correa de Carbón del proyecto de la Termoeléctrica.		



2. Cabezo de Muelle:

El cabezo del Muelle es una infraestructura de concreto y fierro que forma una plataforma de una superficie medida de 44 m por 20 m, ésta es sostenida por una serie de pilares que eleva esta plataforma sobre el mar.

Esta plataforma del cabezo tiene en el sector sur: una Grúa (en funcionamiento), una torre de soporte del brazo cargador, 2 dragas metálicas (según el Sr. Olivares, una será retirada para ser vendida) y 8 carretes de espigas. En el sector norte de la plataforma, se encuentra ubicada una sala eléctrica, una bodega de almacenamiento de materiales para el control de derrames de hidrocarburos, una torre de transferencia (Según el Sr. Olivares denominada como "Torre 9"), donde se conecta la Correa transportadora "CT 1" con la Correa Transportadora denominada "CT2".

La torre 9, es una estructura metálica de 7 niveles, cuyos pisos están contruidos de rejillas metálicas, en el nivel 6 de esta torre, llega la CT 1 la cual transfiere la sal a un chute de descarga (buzón) el cual se conecta hasta el nivel 5 con chute receptor de la Correa Transportadora CT 2. La CT 2 (orientada de norte a sur durante la inspección), es un sistema móvil que puede moverse con una orientación oeste durante la carga para posicionarse sobre las bodegas de las naves. Según el Sr. Olivares esta cinta tiene una longitud aprox. de 28 metros.

Durante la inspección sobre la torre 9, se observa en la superficie de los últimos niveles (piso 3, 4, 5 y 6) como en las estructuras existentes (baranda) en esta torre acumulación de sal (entre 5 a 10 cm según el sector).

Durante la inspección se observa el último tramo del sistema de correa CT 1, sin cubierta de encapsulamiento (aproximadamente 6 metros). Así como, se constató que sobre dicha cinta transportadora había presencia de sal, la cual cubría casi todo el ancho de esta y con un alto aprox. de 10 cm (no se pudo constatar si esta situación se presentaba a la largo de toda la longitud de la correa por estar cubierta), según el Sr. Olivares esta quedó del último embarque ocurrido hace algunas semanas.

Con respecto a la CT2, durante la fiscalización esta infraestructura se encuentra en mantención (trabajando 4 personas sobre esta estructura), se constató que este sistema no presenta la correa transportadora de goma, tan solo se encuentra la estructura de soporte y rodillos, tampoco se observa las cubiertas laterales como las inferiores que encapsulen dicho sistema. Además, durante la manipulación de los trabajadores se pudo presenciar la caída de sal al mar, la cual se encontraba adherida en estas estructuras.

El sistema móvil de la CT2, reposa en una torre de soporte (de 4 niveles), esta cinta llega a un buzón de carga, el cual se conecta con el ship loader.

A la entrada de la plataforma del cabezo, en piso se observa una acumulación de residuo negro, al consultar al Sr. Olivares éste indicó que era gravilla.

Se observan 2 duque alba ubicadas en el mar al costado norte y sur respectivamente del cabezo, sin las pasarelas 1 y 2 (que deberían unir al cabezo).

En todos los sectores se realizó registro fotográfico y audiovisual. (Ver fotografías 1 a la 6)

En Acta de Inspección Ambiental de fecha 13 de mayo de 2025 (Anexo1), en su apartado 9, se solicitó la siguiente información al Titular:

1. Plano actualizado, que muestre las Correos transportadoras y las estructuras que involucran este proyecto, señalando los respectivos nombres asignados actualmente (incluir archivo KMZ).



2. Según el considerando 3.4.1 de la RCA N°04/2011, que indica que: *“las correas transportadoras CT1 y CT2 y puntos de traspaso de material se mantendrá encapsulados”*, se solicita:
 - a. Informe que dé cuenta de los procedimientos de mantención del sistema de transporte de sal, ejecutado en los últimos tres meses, que incluya además el cronograma de las actividades a ejecutar durante el año 2025.
 - b. Informe que dé cuenta los procedimientos de limpieza y contención de la sal existente en las estructuras del muelle c. (tales como la Torre 9 y correas transportadoras), que incluya además el cronograma de ejecución.
 - c. Reporte Técnico, que describa el sistema de encapsulamiento de las correas transportadoras y de sus sistemas de conexión (chutes, ship londer, etc), detallando dimensiones, materialidad y efectividad de contención de las estructuras (incluir layout).
3. Informar planificación respecto a acciones que implementará la empresa, sobre limpieza de residuos de carbón y otros residuos constatados en terreno, asociados al desmantelamiento del sistema de transporte de Carbón de la Central Termoeléctrica.
4. Registro de embarque de sal a naves de los últimos 2 meses (indicando fechas, nombre de nave y cantidad en toneladas).

Con fecha 27 de mayo de 2025 el titular hizo ingreso de carta EIK-25-2025 (Anexo 2) donde da respuesta a lo requerido en Acta de Inspección Ambiental de fecha 13 de mayo de 2025 (Anexo 1), donde adjuntó lo siguiente:

- 1- Planos y archivo KMZ.
- 2- Información según considerando 3.4.1. de la RCA.
 - a. Ordenes de trabajo mantención equipos correa transportadora 1 (CT1).
 - b. Ordenes de trabajo mantención equipos correa transportadora 2 (CT2).
 - c. Ordenes de trabajo mantención equipos correa transportadora 3 (CT3).
 - d. Ordenes de trabajo mantención equipos Torre 9.
3. Información sobre procedimiento de limpieza de residuos de carbón.
4. Registros de Embarque.

Por otra parte, el titular señaló que *“se han realizado las acciones de limpieza conforme a lo instruido, sin embargo, a nuestro mejor entender, la situación de la correa asociada a la cinta transportadora de carbón corresponde a otra unidad fiscalizable, particularmente la Central Térmica Tarapacá de ENEL.*

Con fecha 10 de junio de 2025 se solicitó a la Gobernación Marítima de Iquique, mediante Ord. TPCA N°093/2025 (Anexo 3), la revisión y análisis de los antecedentes enviados por el Titular.

Con fecha 17 de octubre de 2025 se recepcionó en la Oficina Regional de Tarapacá de la SMA, el Ord. N°12.600/120 de fecha 16 de octubre de 2025 correspondiente al pronunciamiento sobre revisión de antecedentes de la Gobernación Marítima de Iquique (Anexo 4) en donde se detallan los siguientes análisis y comentarios:

Hecho constatado 1:

Documentación analizada: Carpeta digital 1. “Planos y KMZ”

- *Esta autoridad marítima no tiene observaciones al respecto.*

Hecho constatado 2:

Documentación analizada: Carpeta digital 2. “Sistema de carbón”



- El titular en el "Informe final de limpieza", muestra que entre los días 21 y 22 de mayo de 2025, se realizó limpieza de residuos principalmente de carbón, presente debajo del sistema de Correa de transporte CT1, posterior a Inspección ambiental.
- Actualmente la empresa la infraestructura del Terminal Marítima de Patache moviliza y carga de tierra a las naves "SAL", el antiguo propietario que era Endesa (actualmente ENEL) desembarcaba y movilizaba desde las naves a tierra "Carbón" para el funcionamiento de la Central Termoeléctrica Tarapacá, la cual cerró el 31 de diciembre 2019. En RCA N° 20220100151 del año 2022, del Proyecto "Cierre Central Termoeléctrica Tarapacá y su Vertedero de Cenizas", el titular "Enel Generación Chile S.A.", se compromete a dismantelar los equipos de las cintas transportadora de carbón y ejecutar limpieza del carbón depositado en el suelo.
- Considerando que las obras de dismantelamiento de las partes del sistema de transporte de carbón como los residuos generados por esta acción son de responsabilidad de la empresa Enel, la empresa TMP tiene la obligación de exigir a toda empresa o servicio, que ejecuta obras o funciones dentro de sus instalaciones el cumplimiento del Considerando 3.4.2. de la RCA N° 04/2011, mediante Planes de trabajos que garanticen el manejo de los residuos evitando afectación directa al suelo e indirecta al mar por efecto del viento. Debido a que TMP realizó limpieza y retiro de los residuos de carbón detectados durante la inspección ambiental, esta autoridad Marítima no tiene observaciones al respecto.

Hecho constatado 3:

Documentación analizada: Carpeta digital 2. "Información según considerando 3.4.1 RCA" y Carpeta digital 4. "Registro de embarques"

- Durante la inspección se constató un incumplimiento al Considerando 3.4.1. de la RCA N°04/2011 (Actualización Puerto Patache), debido que se constató que el tramo final de la correa CT1 no se encontraba encapsulada con la cúpula de vidrio, lo cual permitió, que la sal producto de la acción del viento sobre las partículas se dispersara sobre la estructura de la torre (generando acumulación de este producto en pasillos, equipos, correas, escaleras etc) y por consiguiente caiga al mar (teniendo presente de torre, es una estructura abierta, sin paredes y cuyos pisos tipo rejilla, facilitan la caída al piso del cabestal del muelle y a mar). De igual manera se observa que la estructura chute o cajón, se encuentra expuesta, sin protección ni encapsulamiento que evite durante la operación, una contención que evite el desprendimiento de este producto al mar.
- La empresa en su "Procedimiento Limpieza Correas y Sistema Post Nave de Sal", indica que después de realizar un embarque de sal se realizará la tarea de limpieza de todo el sistema de carguío de sal (pasillos, equipos, chutes, correas, escaleras, etc.), sin embargo, la última nave (Brave Crave) que embarcó sal zarpó del terminal, el 23 de abril de 2025, habiendo transcurrido 20 días a la fecha de la inspección ambiental (13 de mayo de 2025). La empresa no tomó las medidas precautorias de limpieza, para evitar las emisiones a la atmosfera y caídas directas al mar producto de la acción del viento sobre las partículas de sal expuestas en estas infraestructuras, lo cual podría estar generando una afectación al medio marino.
- Posterior a la inspección, el titular adjunta fotografías y registros filmico (en carpeta digital Reporte Técnico) que muestran la instalación de la cúpula en todo el largo de la cinta CT1, así como las cintas transportadoras CT1 sin sal en el tramo de esta cinta que se encuentra sobre la torre 9.
- Esta autoridad Marítima, considera que existió afectación al medio marino, debido a la introducción de sal proveniente tanto de la acumulación existente de sal pos-operación de embarque en la infraestructura de la torre 9, de la cinta CT1 y de la estructura de la CT2, durante 20 días, donde tampoco a modo precautorio realizó limpieza de la sal, contrario sus propios procedimientos.

Con fecha 12 de diciembre de 2025 mediante Resolución Exenta TPCA N°091/2025 (Anexo 5) se requirió información al titular con el objetivo de conocer la situación reciente del proyecto en virtud de la observación que formuló la Gobernación Marítima en su Reporte Técnico, en donde indicó lo siguiente: "Esta autoridad Marítima, considera que existió afectación al medio marino, debido a la introducción de sal proveniente tanto de la acumulación existente de sal pos-operación de embarque en la infraestructura de la torre 9, de la cinta CT1 y de la estructura de la CT2, durante 20 días, donde tampoco a modo precautorio realizó limpieza de la sal, contrario sus propios procedimientos".

En virtud de lo anterior se solicitó al titular lo siguiente:



- 1- *Presentar un informe técnico con sus correspondientes medios de verificación, que atienda las observaciones formuladas por la Gobernación Marítima en su Oficio Ordinario N°12.600/120, descritas en el considerando 9° de la presente resolución. El informe deberá contener al menos lo siguiente:*
 - *Los informes de seguimiento ambiental que estén comprometidos en las RCA del titular para esta misma materia (medio marino), deberán ser debidamente referenciados e integrados en el informe técnico requerido, según corresponda, entre ellos los informes de monitoreo a los cuales hace referencia el considerando 10° de la presente resolución.*
 - *El informe técnico deberá incluir los registros/medios de verificación que respalden la implementación de los compromisos/obligaciones establecidas en las RCA respecto de este tipo de contingencias y en el Plan de Contingencias y Emergencias del proyecto.*
 - *Estado actual y acciones relativas al seguimiento y control de aquello evidenciado en la estación N°2 “Cabezo de Muelle”, constatado en la inspección ambiental de fecha 13 de mayo de 2024, e indicado en el considerando 5° de la presente resolución (encapsulamiento de correas transportadoras y vertimiento de sal al mar). Todo lo indicado debe ser respaldado con el respectivo medio verificador.*
 - *A partir de todo lo anterior, informar fundadamente si existe algún riesgo o posible efecto adverso de relevancia ambiental que se derive actualmente de la operación del proyecto en el sector de carga/descarga y transferencia de sal a través de correas transportadoras, con foco en la eventual afectación al medio marino.*
- 2- *Comprobante de carga a la plataforma de la SMA del reporte del(los) informe(s) de monitoreo comprometidos en el Considerando 8.1.1 de la RCA N°106/2016, los cuales deben ser elaborados y reportados posterior a una contingencia de rompimiento de la correa transportadora.*
- 3- *Actualizar, según corresponda, los Planes de Contingencia/Emergencia de la RCA N°106/2016 para las obras/sistemas objeto del incidente descrito en la presente resolución. Enviar comprobante de carga al sistema de la SMA.*

Con fecha 23 de diciembre de 2025 el titular hizo ingreso de respuesta a la Resolución Exenta TPCA N°091/2025 (Anexo 5) mediante Carta EIK-50-2025 (Anexo 6) donde responde textualmente lo siguiente:

“Conforme señala vuestra resolución en su considerando 10º, la Resolución Exenta N° 106 de 30 de diciembre de 2016, apartado 8.1.1., regula las hipótesis de contingencias por corte de correa y vertimiento de sal al medio marino debiendo generarse ante tal evento monitoreos calidad del agua, de los sedimentos submareales y estado de los recursos bentónicos submareales, los que deben ser informados a las autoridades respectivas.

Es del caso señalar que la compañía no ha registrado eventos como los descritos en la resolución de calificación ambiental al menos en los últimos 10 años, motivo por el cual no ha realizado los monitoreos referidos ni tampoco hemos informado a la autoridad contingencia alguna.

En efecto, entendemos que lo señalado por la autoridad marítima, según se cita en su requerimiento, considerando noveno, es un error de hecho toda vez que, como señalamos, no ha ocurrido ningún incidente que tenga el potencial de generar los efectos descritos por la referida autoridad.

Como consecuencia de lo anterior, no es posible atender vuestro requerimiento de información respecto de lo solicitado en el resolutive 1º y 2º y como consecuencia de aquello, tampoco corresponde actualizar los planes de contingencia y emergencia en los términos establecidos en el resolutive 3º.

En el mismo sentido, hacemos presente a usted que las instalaciones de TMP se encuentran operando en perfectas condiciones conforme a sus permisos de funcionamiento y sin ninguna incidencia.

Se adjunta a la presente un set de 41 fotografías de las correas materia de la consulta a efectos de acreditar lo expuesto” (Ver Anexo 6)

En observación por parte de la Gobernación marítima en su Reporte Técnico señala una posible afectación al medio marino debido a *“la acumulación existente de sal pos-operación de embarque en la infraestructura de la torre 9, de la cinta CT1 y de la estructura de la CT2, durante 20 días”*. Se verificó en el Sistema de Seguimiento Ambiental la existencia de reportes de contingencia asociados a eventos de vertimiento de sal al medio marino, según Plan de Monitoreo del Medio Marino frente a una contingencia de rompimiento de correa (RCA N°106/2016, considerando 8.1.1), sin embargo, no se encontraron reportes cargados al respecto.



De la información remitida por el titular mediante Carta EIK-50-2025 (Anexo 6) en virtud de Resolución Exenta TPCA N°091/2025 (Anexo 7) este indicó la imposibilidad de atender al requerimiento debido a la inexistencia de contingencias por corte de correa, evento mediante el cual se activaría el Plan de Monitoreo del Medio Marino.



Registros



Fotografía 1	Fecha: 13-05-2025		Fotografía 2.	Fecha: 13-05-2025	
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19K	Norte: 7.699.321	Este: 375.874	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19K	Norte: 7.699.327	Este: 375.869
Descripción del medio de prueba: Fotografía vista orientación Este, tomada desde el puente. Se observa residuo de color negro (carbón) y acumulación de material resultante del desmantelamiento del sistema de transporte de carbón, debajo del sistema de correas CT1, terreno al costado norte del muelle.			Descripción del medio de prueba: Fotografía vista orientación NW, tomada desde el puente. Se observa residuo de color negro (carbón) y acumulación de material resultante del desmantelamiento del sistema de transporte de carbón, debajo del sistema de correa CT1, terreno al costado norte del muelle.		



Registros



Fotografía 3.	Fecha: 13-05-2025		Fotografía 4	Fecha: 13-05-2025	
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19S	Norte: 7.699.523	Este: 375.730	Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19S	Norte: 7.699.523	Este: 375.730
Descripción del medio de prueba: Fotografía vista orientación Oeste, tomada en la Torre último nivel. Se observa cinta transportadora CT1 sin encapsular (sin cúpula de fibra de vidrio), expuesta y con acumulación de sal en su interior.			Descripción del medio de prueba: Fotografía vista orientación Oeste, tomada en la Torre penúltimo nivel, en chute que conecta CT2. Se observa pasillos, baranda con residuos de sal, expuesta al viento.		
					
Fotografía 5.	Fecha: 13-05-2025		Fotografía 6.	Fecha: 13-05-2025	
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19S	Norte: 7.699.523	Este: 375.730	Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19S	Norte: 7.699.523	Este: 375.730
Descripción del medio de prueba: Fotografía vista orientación Este, tomada en la Torre 9 último nivel. Se observa cinta transportadora CT1 sin encapsular (sin cúpula de fibra de vidrio), expuesta y con acumulación de sal en su interior.			Descripción del medio de prueba: Fotografía vista orientación Oeste, tomada en la Torre 9, muestra chute que conecta a CT2. Se observa acumulación de sal en su contorno y sobre sistema CT2, no se observa encapsulamiento de esta parte.		



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.



7 ANEXOS

N° Anexo	Nombre Anexo
1	Acta de Inspección Ambiental de fecha 13 de mayo de 2025
2	Carta EIK-25-2025 de fecha 27 de mayo de 2025
3	Ord TPCA 093/2025 de fecha 10 de junio de 2025
4	Ord. N°12.600/120 de fecha 16 de octubre de 2025
5	Resolución Exenta TPCA N°091/2025 de fecha 12 de diciembre de 2025
6	Carta EIK-50-2025 de fecha 23 de diciembre de 2025

