

Fecha: 25-06-2023
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
 Tipo: Economía
 Título: ASOCIACION DE RECICLAJE VERSUS EMPRESA DE PETERMANN: el reglamento de baterías que separa a la industria

Pág.: 11
 Cm2: 1.003,5
 VPE: \$ 13.181.976

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

En 2016 se publicó la ley 20.920, de "Responsabilidad Extendida del Productor" (REP) y que busca implementar un régimen especial de gestión de residuos, donde los productores sean responsables de la organización y financiamiento del reciclaje y manejo de seis productos prioritarios: neumáticos, envases y embalajes, aceites lubricantes, aparatos eléctricos y electrónicos, pilas y baterías.

De esos productos, las baterías fuera de uso han concentrado el debate. Y es que sobre ellas existen dos aspectos inéditos: es el único de los seis productos con prohibición de exportación, y en Chile existe solo una empresa que puede reciclarlas: Recimat, en el barrio industrial de Calama, que alcanza a tratar el 70%.

Esto abrió una dura crítica de organizaciones de reciclaje, sobre todo, porque el decreto para poder exportar dicho material y dinamizar el mercado, duerme en el Gobierno.

Desde la Asociación Nacional de la Industria del Reciclaje (ANIR) comentan que en Chile se generan 50.000 toneladas de baterías fuera de uso cada año. Estiman que se pagan anualmente US\$ 10 millones por las 25.000 toneladas de plomo extraídas de las 35.000 toneladas de baterías que valorizan. Luego de la fundición, se transforman en elementos para la minería y nuevas baterías y se venden al valor internacional, que es 4 veces el de compra, es decir unos US\$ 40 millones, solo en baterías automotrices.

Según ANIR, 30% de las baterías no pueden reciclarse localmente —cerca de un millón de unidades—, y tampoco enviarse a países donde sean recicladas, porque el Decreto 2 del Minsal (2010) prohíbe su exportación. Afirman que éstas terminan en el mercado negro, porque sus componentes como el plomo y el ácido sulfúrico son altamente cotizados.

En Chile se desechan cada año cerca de 2,5 millones de baterías de vehículos o de tipo industrial, según datos de ANIR. Y tienen la particularidad de que por sus componentes, tardarían unos 2.000 años en descomponerse y son, a la vez, materiales nocivos para el tratamiento humano y contaminantes para el medio ambiente.

El único actor del mercado

La empresa Recimat comenzó a operar en 2003, en Calama. En 2014 —tras la clausura de su competidor, Tecnoed— se transformó en la única empresa autorizada para reciclar y valorizar baterías de autos e industriales, consideradas como residuos peligrosos por su contenido de plomo. Esta figura se conoce como "monoposonio", o monopolio del comprador, que a falta de competidores puede fijar precio de compra en un mercado que prohíbe la exportación.

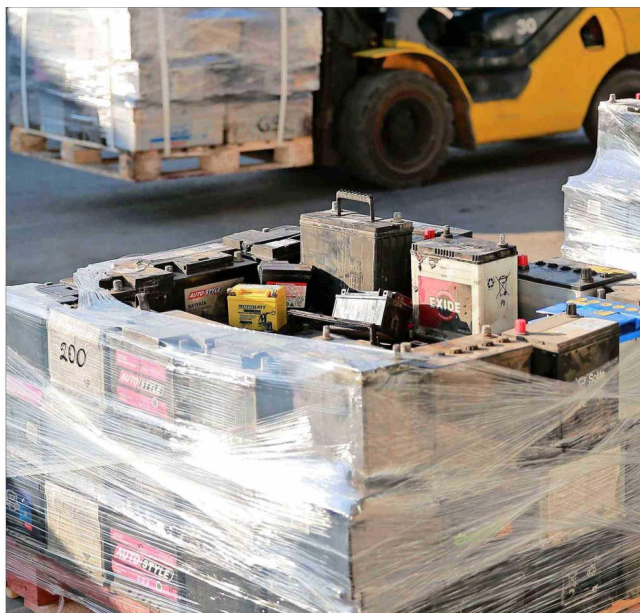
Según el Diario Oficial, Recimat es propiedad de tres sociedades. Inversiones Talavera, vinculada al empresario minero e ingeniero comercial Antonio Carracedo; Conformadora de Metales Limitada, cuyo 90% está en manos del reconocido empresario turístico, propietario de Huilo Huilo, Víctor Petermann, e Inversiones Praga, ligada al también empresario minero Federico Fanta. Si bien Petermann no aparece ligado a la gestión, sí lo está un ejecutivo cercano: el tesorero de la Fundación Huilo Huilo, Andrés Rifo, según consignaron documentos oficiales.

Recimat informa que cerca de 4.500 baterías fuera de uso ingresan a su planta diariamente. Su director ejecutivo, Antonio Carracedo, sostiene que Chile posee absoluta capacidad para tratar baterías fuera de uso.

"Como país tenemos dos alternativas: las empresas Recimat y Bimar (en construcción en la Cuarta Región), que están aprobadas por la autoridad para la compra y reciclaje de baterías fuera de uso, las cuales están siendo perjudicadas por el interés de lucrar por medio de la gestión de residuos sin importar los daños ambientales, sociales y económicos que esta regulación puede traer al país", afirma.

Desde la Asociación de Empresas y Profesionales por el Medio Ambiente (AEPA), su directora ejecutiva, Alicia León, coincide, y apunta a que "a nivel nacional existen brechas e inconsistencias en las instalaciones de saneamiento ambiental para la correcta gestión de residuos, lo cual impide conocer la real capacidad instalada y sus faltas al cumplir con la normativa en materia sanitaria".

Antonia Biggs, gerente general de ANIR, lo rebate. "Como cualquier mercado sin competencia, hay una afectación a

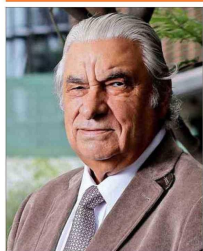


Industria comercializa anualmente sobre US\$ 40 millones en plomo

ASOCIACIÓN DE RECICLAJE VERSUS EMPRESA DE PETERMANN: el reglamento de baterías que separa a la industria

Hoy existe solo una empresa autorizada para reciclar baterías de automóviles en Chile. Se trata de Recimat, que ha sido crítica frente a la exportación de esos desechos. Por su parte, el gremio del reciclaje presiona por la aprobación de un reglamento que permita la venta al exterior... una autorización que lleva siete años en evaluación. • GUILLERMO VÁSQUEZ ACEVEDO

LOS PROTAGONISTAS



Víctor Petermann, socio de Recimat.



Maisa Rojas, ministra de Medio Ambiente.



Antonia Biggs, gerente de la Asoc. de Reciclaje.

los proveedores que deben vender al precio que fija unilateralmente la única empresa valorizadora existente en el país".

Estos valores de compra del material a reciclar —estiman en la asociación—, disminuyeron de \$481 por kilogramo a \$225 por kilogramo desde que Tecnoed salió del mercado. Uno de los valores más bajos entre los países de la OCDE, según ANIR.

El decreto que divide a la industria

Este año, en un nuevo intento, el Reglamento de Movimiento Transfronterizo de Residuos, que autoriza la exportación de baterías a países firmantes del Convenio de Basilea, podría ser aprobado.

Esto sí logra avanzar en la Secretaría General de la Presidencia, y luego en la Contraloría General, que objetara en 2020 el Decreto Supremo N° 9 del Ministerio del Medio Ambiente, y no autorizara la exportación de baterías fuera de uso para la comercialización en el extranjero.

Esta aprobación se discutió en la Comisión del Medio Ambiente, Cambio Climático y Patrimonio el pasado 12 de junio, ocasión en que la ministra del Medio Ambiente, Maisa Rojas, sostuvo que "como miem-

bros de la OCDE tenemos que hacernos cargo de decisiones y recomendaciones que publica (...) y dentro de ellas está considerada la elaboración de reglamento de movimiento transfronterizo de residuos".

Antonia Biggs señala que ven "con preocupación" la demora que ha tenido este reglamento. "Han pasado siete años

Cerca de 30% de las baterías no se pueden reciclar localmente, el 70% restante lo trata una única empresa autorizada.

de la dictación de la Ley REP, y aún no se ha regulado la exportación de residuos para su reciclaje. Pese a que la ley lo mandata, y que ha pasado más de un año desde que el Consejo de Ministros para la Sustentabilidad aprobara el reglamento. Nos inquieta que siga atrapado, pese a que lo respaldan el Ministerio del Medio Ambiente y de Salud".

La polémica no es nueva. Ya en 2018, los vecinos de Calama —donde se ubica Recimat— protestaron duramente, emplazando al Gobierno a aprobar el reglamento, para que la ciudad deje de ser el "patio trasero de los tóxicos". Según consigna la prensa de la época, acusaron al Ejecutivo de entonces de ralentizar su aprobación para favorecer a Recimat. El ministro del Medio Ambiente de la época se defendió, señalando que: "Simplemente hemos visto, en el contexto del trámite de un decreto respecto a esto, que la aplicación más estricta del Convenio de Basilea es minimizar las exportaciones a los casos mínimos posibles", desestimando cualquier lobby de Recimat.

Hoy, la mirada de Medio Ambiente es distinta: respalda el decreto. "La dictación de este reglamento es muy importante, establece en la regulación nacional las definiciones, obligaciones, responsabilidades, procedimientos, plazos y otras disposiciones que aseguren el cumplimiento del Convenio de Basilea".

Desde la empresa, Carracedo le resta dramatismo a la imposibilidad de exportar, y aún más, pone condiciones a la posibilidad de aprobarlo. "El reglamento, de ser aprobado, debiese establecer claramente que se ajusta a las directrices del Convenio de Basilea, donde solo es posible exportar baterías fuera de uso en la medida que no exista capacidad en Chile". Para la ANIR eso se cumple, puesto que —reiteran— hay 30% que no se está procesando en el país.

Carracedo añade que las nuevas condiciones "harán imposible avanzar en el desarrollo de una industria nacional de reciclaje de baterías e invertir en esta industria, ya que al desviar las baterías al final de su vida útil a otros países con costos más bajos, se quedarán sin materias primas y no podrán continuar sus operaciones ni financiar sus proyectos". Hoy —destaca— casi ningún país de los que han ratificado el Convenio de Basilea permite la exportación de desechos. En el contexto sudamericano, no pueden exportar: Ecuador, Costa Rica, Colombia, República Dominicana y —hasta ahora—, Chile. Brasil y Argentina tampoco venden al exterior debido a su condición comercial y capacidad instalada. Solo Uruguay permite las exportaciones, precisamente porque no tiene capacidad técnica para tratar estos residuos.

Antonia Biggs lo contradice absolutamente: "Con la regulación de la exportación de baterías en desuso se desincentivaría el tráfico ilegal, ya que las que hoy se comercializan informalmente serán atraídas por el mercado formal, con mejores precios, asegurando un reciclaje ambientalmente seguro y riguroso". Y agrega: "Nos preocupa la campaña que se ha buscado instalar de que el reglamento sería una amenaza".

Más allá de las discrepancias, el reglamento sigue en pausa y a la espera de avanzar en la Secretaría General de la Presidencia y Contraloría General, manteniendo en la espera a la industria tras las baterías de automóviles.