



Provincia de Buenos Aires

Honorable Cámara de Diputados

PROYECTO DE RESOLUCION (D- 323/12-13- 0)

REPRODUCCION. CREANDO UNA COMISION ESPECIAL INVESTIGADORA QUE TENDRA POR OBJETO EVALUAR EL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL, RELACIONADO CON LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DE REGASIFICACION DE GAS NATURAL LICUADO, SOBRE LA RIVERA DEL RIO PARANA DE LAS PALMAS,, EN EL MUNICIPIO DE ESCOBAR.-

Autor: VAGO RICARDO NICOLAS (FRENTE AMPLIO PROGRESISTA)

Agregados: D-3965/10-11-0

Observaciones: D 3965/10-11

Honorable Cámara de DIPUTADOS (D- 323/12-13- 0)

Fecha Estado Parlamentario: 28/03/2012

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE

Art. 1.- CREACIÓN. Créase en el ámbito de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires una Comisión Especial Investigadora que tendrá por objeto conocer, evaluar, investigar y esclarecer los aspectos legales, políticos, técnicos y de impacto medioambiental relacionados con la construcción del Puerto de Regasificación de Gas Natural Licuado en el marco del “Proyecto de regasificación de GNL e inyección de gas natural de la Provincia de Buenos Aires”, por parte de la empresa YPF, sobre la rivera del Río Paraná de las Palmas, en el Municipio de Escobar.

Art. 2.- INTEGRACIÓN. La Comisión estará integrada por 10 diputados designados a propuesta de los diferentes bloques que componen el cuerpo legislativo.

Art. 3.- AUTORIDADES. REGLAMENTO. Los miembros del Comisión se darán su propio reglamento y elegirán sus autoridades internas. En lo que éste no regule, será de aplicación supletoria el Reglamento de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.

Art. 4.- OBJETIVOS. Serán objetivos específicos de la Comisión:

a) Recabar y analizar toda la documentación referente a la licitación, contratación y ejecución de la obra referida en el artículo anterior, y a la relación contractual existente entre la empresa estatal Energía Argentina Sociedad Anónima (ENARSA) y la empresa YPF.

b) Investigar si en la planificación y ejecución de la obra se han observado debidamente las disposiciones del **art. 41 de la Constitución Nacional** que garantiza el “derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras” y del **art. 28 de la Constitución Provincial** que consagra el mismo derecho y pone en cabeza del estado provincial el deber de “controlar el impacto ambiental de todas las actividades que perjudiquen al ecosistema”; de la **Ley nacional 25.675** “Ley Genera del Ambiente”, especialmente en lo relativo a la “Evaluación de Impacto Ambiental” normado en sus arts. 11 a 13; la **Ley nacional 25.831** “De Libre



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

Acceso a la Información Pública Ambiental”; la **Ley provincial 11.723** de “Protección, conservación, mejoramiento y restauración de los recursos naturales y del ambiente en general”, especialmente en los referido al “impacto ambiental”, normado entre sus arts. 10 y 24; la **Ley provincial 8912** de “Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo”; y toda otra norma de carácter internacional, nacional, provincial o municipal que resulte relevante teniendo en miras los fines de la comisión.

c) Investigar especialmente la existencia de prácticas tendientes a obstruir, falsear, denegar u ocultar la información ambiental en los términos definidos por la Ley nacional 25.831 por parte funcionarios públicos de cualquier instancia.

d) Tomar conocimiento y recabar copia de todas las actuaciones administrativas y judiciales que se refieran al objeto específico de la comisión, incluyendo las actuaciones de la Defensoría del Pueblo de la Nación, la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires y la Defensoría del Pueblo de Escobar.

e) Investigar si se ha evaluado el impacto global del emprendimiento sobre la preservación de los humedales y sobre la integridad y conservación de la Reserva Natural Otamendi

g) Cualquier otro que la Comisión considere pertinente.

Art. 5.- FACULTADES Y ATRIBUCIONES. A los efectos de poder desarrollar su tarea de investigación, la Comisión Especial tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

a) Recibir denuncias y pruebas sobre los hechos que son objeto de la investigación.

b) Requerir y recibir declaraciones testimoniales y solicitar careos. En el caso de funcionarios públicos la no comparecencia ante la Comisión Especial, la falta de colaboración o la mendacidad será considerado falta grave, sin perjuicio de las sanciones penales que puedan corresponder.

c) Solicitar pericias técnicas, informes escritos u orales, o el envío de documentación, sobre los hechos que sean objeto de investigación, a los demás poderes del Estado y organismos de la Administración Pública Provincial y Nacional.

d) Realizar inspecciones oculares, pudiendo realizar grabaciones y/o fotografías. .

e) Conocer el estado de las causas judiciales relacionadas con los hechos investigados, y requerir la remisión de expedientes judiciales o administrativos o en su defecto copia certificada de los mismos.

Art. 6.- INFORMACION AMBIENTAL. Todos los datos y documentación referidos al impacto ambiental que resulten de la investigación serán considerados información pública ambiental en los términos de la Ley N° 25.831.

Art. 7.- INFORME. La Comisión deberá elevar un informe a la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires detallando los hechos investigados dentro de los 180 días contados a partir de su constitución, pudiendo emitirse informes parciales sobre los avances de las investigaciones. El informe deberá establecer las responsabilidades políticas y administrativas de los funcionarios intervinientes, si es que las hubiere, las infracciones a la ley que existieren y deberá proponer la adopción de las medidas que considere necesarias. El plazo de duración de la Comisión investigadora podrá prorrogarse por una única vez a resolución de la Cámara.

Artículo 8º: El Informe Final será público siendo reproducido íntegramente en la Web Oficial de la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

Art. 9.- Autorízase al Presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires a realizar las readecuaciones presupuestarias que considere pertinentes a fin de garantizar el normal funcionamiento de la Comisión creada por la presente Resolución.

La Cámara de Diputados proveerá a la Comisión los recursos técnicos, humanos e infraestructurales que ésta demande para asegurar el adecuado desarrollo de sus funciones.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente, con el presente proyecto se propone la creación de una comisión investigadora creada en el marco de lo dispuesto por el artículo 87 del reglamento de este honorable cuerpo conocer, evaluar, investigar y esclarecer los aspectos legales, políticos, técnicos y de impacto medioambiental relacionados con la construcción del Puerto de Regasificación de Gas Natural Licuado en el marco del “Proyecto de regasificación de GNL e inyección de gas natural de la Provincia de Buenos Aires”, por parte de la empresa YPF, sobre la riberita del Río Paraná de las Palmas, en el Municipio de Escobar.

Adjuntamos como fundamentos de este proyecto, el texto de la presentación realizada ante el Defensor del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires, que constituye un estudio profundo y una adecuada descripción de todos los factores relacionados con el hecho en controversia:

En primer lugar, cabe resaltar que la iniciativa, aparentemente titulada “Proyecto de regasificación de GNL e inyección de gas natural de la Provincia de Buenos Aires”, se ha desarrollado hasta el momento en el marco de la más absoluta falta de información y a espaldas a toda la comunidad escobareña.

Al momento de presentar este escrito, las autoridades públicas municipales no se han pronunciado sobre el tema ante los medios de comunicación. De esta manera, desconocemos completamente cuáles son los argumentos que esgrimen los funcionarios a favor o en contra del proyecto y carecemos totalmente de información sobre el grado de conocimiento técnico que la administración municipal posee sobre esta delicada cuestión.

Sin embargo, el hermetismo descrito no resultó un impedimento para que el Concejo Deliberante local, el día 14 de julio del 2010, aprobara la instalación del puerto mencionado en un trámite expeditivo, dando sanción afirmativa, y por unanimidad, a un proyecto de **Ordenanza** enviado por el ejecutivo municipal. Llamativamente, al mismo tiempo que el deliberativo aprobaba dicha normativa, en el teatro Seminari se desarrolló la audiencia pública por la construcción del emprendimiento “Ciudad del Lago”, evento que concitó la atención de los vecinos informados y las entidades ambientalistas.

Según se sabe, la ordenanza aprobada modificó la afectación de terrenos que estaban destinados a actividades recreativas y creó el “Programa Mixto de Promoción de Áreas Productivas Portuarias y Fortalecimiento de los Espacios Públicos de la Costa”. El Proyecto llevó el número de **expediente 13.507/10**. En octubre del 2009 el **Concejo Deliberante de Escobar aprobó la ordenanza 4729/09**, a través de la cual se cambió la zonificación de usos del suelo, sin embargo, ésta, todavía espera por su aprobación, **la cual debe ser dada por el organismo provincial correspondiente**. Sin embargo, sin contar con la aprobación, el Concejo deliberante desafectó el uso de zona de esparcimiento según la ordenanza, a zona de uso específico a gran parte de los terrenos, para ser destinados a un uso de puerto privado industrial y a la importación de gas natural licuado (GNL).

Por lo recién expuesto **reclamamos el respeto a las exigencias legales de la ley 8912**, que en primer lugar dice que hasta tanto no haya sido aprobado el Plan de ordenamiento del Partido de Escobar no puede pensarse en un proyecto en particular o sea el tema puerto.

En segundo lugar modificar el uso de suelo de esparcimiento a Industrial, por lo cual es requisito que el municipio haya recibido la Visación que es otorgada por la Dirección de Ordenamiento Urbano y Territorial; cabe mencionar que la ley 8912 en su art. 3 expresa: “la localización de actividades y la intensidad y la modalidad de la ocupación del suelo se hará con criterio racional, a fin de prevenir y en lo posible revertir, situaciones críticas, evitando las interrelaciones de usos del suelo que resulten inconvenientes.” **Luego, nos resulta**



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

inconveniente la combinación de la localización de un puerto de gas licuado con zonas recreativas y urbanas dado el peligro que conlleva.

En tercer lugar, satisfechas las dos exigencias legales mencionadas, efectuar la correspondiente **Audiencia Pública** por el proyecto del puerto, con la finalidad de que todos los ciudadanos, partidos, agrupaciones, ONG, estudiantes, puedan opinar: con respecto a la evaluación del impacto ambiental del proyecto en una zona de humedales tan vulnerables y de altísimo valor, en donde los acuíferos son surgentes y se ubican cercanos a la superficie.

En cuarto lugar, la irregularidad de hacer movimientos de suelos en las parcelas destinadas al puerto es incumplir con los tres pasos previos mencionados, pasando por alto exigencias legales de la ley 8912 y la Ley nacional del ambiente 25.675, entre otras.

Según consta en la nota "*Aprobaron la instalación del puerto del Paraná*", publicada en la página local "Escobar News" en su edición del 14 de julio, **el Intendente Municipal Sandro Guzmán había tomado el compromiso de colocar el proyecto a disposición de la prensa para permitir un sano debate del mismo. Nada de eso ocurrió.** Cuando en realidad debido a exigencias legales, art.18 ley 11723, se debería haber convocado a Audiencia Pública para la evaluación del impacto ambiental del proyecto del puerto.

El proyecto aprobado en el Concejo Deliberante, en un marco mucho más amplio que gira en torno al desarrollo costero, contempla también la posibilidad de un futuro **puerto multipropósito**. Sin embargo, no hace falta analizar en profundidad la situación para concluir en que es el aspecto más importante de la reforma, sin lugar a dudas, es la posibilidad que se abre para la construcción de un puerto para recibir a los barcos gasíferos.

De acuerdo a información recogida del periódico local "El Día de Escobar", se conoce que la intención es montar una planta o un buque regasificador, con capacidad para inyectar al sistema de TGN (la transportadora que atiende la zona norte y centro del país) ocho millones de metros cúbicos por día, cerca del 6 % del consumo de la Argentina. Esta es una sociedad entre YPF- controlada por la española Repsol y gerenciada por la familia Eskenazi- y la estatal Enarsa (el brazo ejecutor del Gobierno en materia energética). Esta situación sería equiparable con la que se viene realizando en Ing. White, Bahía Blanca, desde mediados del año 2008.

Con una inversión de u\$s 150 millones, el proyecto permitiría que el gas llegué al país en forma líquida (LNG, según su denominación en inglés) desde naciones con recursos disponibles, como Trinidad & Tobago o algunos países de África, a través de barcos.

La iniciativa debería estar en marcha a más tardar para el invierno de 2011.

La importación de gas natural licuado GNL implica un costo de alquiler del buque regasificador y de cada uno de los que deberán llegar con sus tanques repletos de GNL. La factura final: todavía no se sabe quien la pagará si el ciudadano o el Estado.

Según la investigación publicada en la página local Escobar News la intención es la de construir un puerto de aguas profundas. Sin embargo el proyecto titulado, "Proyecto de Regasificación de GNL e inyección de gas natural de la provincia de Buenos Aires". tendrá como único y exclusivo fin la regasificación del gas licuado, para su transporte por gasoducto hasta la vecina localidad de Los Cardales, partido de Exaltación de la Cruz, donde se conectaría con el gasoducto del norte.

Para tal fin se construirá una planta de regasificación de gas natural licuado (en Ing. White se pensó en una planta alejada de la población, sin embargo ya hace 2 años que se regasifica con el sistema Ship to Ship). YPF ocuparía una superficie de al menos 125 hectáreas a la altura del km. 70 del río Paraná de Las Palmas, donde desemboca el arroyo Los Yerbales. Parte de estos terrenos lindan con la reserva Los Talaes y el Club Jardín Náutico de Escobar,



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

con lo cual **se trata de una zona poblada** contrario a lo que se planifica en Ing. White y en el mundo para evitar dañar a las personas en caso de accidentes.

Desde el punto de vista ambiental el 40 % del gasoducto que tiene una extensión de más de 30 km, atravesará zonas de humedales por tanto tierras inundables serán excavadas en una región en donde los acuíferos son surgentes exponiéndolos de esta manera a la contaminación.

Hasta tanto no se termine la planta de regasificación en tierra, la regasificación se realizará en la forma ship to ship (barco a barco) para su inyección a alta presión en el gasoducto. Todo este proceso de reconversión produce restos que deben ser separados para luego darle la correcta disposición final en tratadores autorizados sin embargo **no hay información de los químicos que se utilizarán**, ni de los controles de supervisión para evitar algún percance que pueda afectar a los vecinos y al medio ambiente.

Recordemos que la cuenca, de la cual el Paraná forma parte, nace en el Mato Grosso, Brasil y que por tanto se arrastran sedimentos por más de 3.000.000 de km². Entonces el lecho del río es un depósito constante de todos los sedimentos arrastrados a lo largo de la cuenca, ya que nos encontramos prácticamente en la desembocadura. De esto surge : que para que los barcos puedan entrar y maniobrar, el río debe ser constantemente dragado para garantizar su navegación, lo que podría afectar la fauna ictícola del Paraná.

También la costa sufrirá una modificación, ya que el lugar elegido, para la construcción de los muelles, no tiene el ancho suficiente para la operación de giro de las embarcaciones, por lo que se deberá correr la costa 70 metros tierra adentro, para que los buques puedan maniobrar sin inconvenientes.

Escobar News, consultó **con un geólogo del Conicet, quien prefirió mantenerse en el anonimato, sobre cuales pueden ser las consecuencias del corrimiento de la costa y en un análisis muy concreto indicó que el cambio del perfil del río puede generar cambios en la dinámica del río, que con el cambio de sus corrientes, podría afectar la navegabilidad aguas abajo que impondría la necesidad de un dragado más frecuente del canal troncal de navegación para mantener su actual profundidad.**

Como conclusión se desprende que la utilización de GNL se está convirtiendo en una característica cada vez más importante de la nueva matriz energética en la Argentina y en América Latina (Cfr. Medinacelly Monroy, M. (2009): *“El mercado de Gas Natural Licuado (GNL) en América del Sur: una aproximación preliminar”*, OLADE). De manera tal que un proyecto de semejante envergadura e importancia estratégica, no solo para Escobar sino para el país entero, **ha sido aprobado por el deliberativo local sin más debate que un monólogo del presidente del bloque oficialista, a espaldas de la sociedad civil, bajo la ignorancia absoluta de las organizaciones ambientalistas y ciudadanía en general, sin ninguna difusión del contenido del proyecto.**

Entendemos que esto corresponde a un planteo serio no sólo a nivel municipio, sino también provincial e incluso nacional, ya que se prevee que abastezca el 6 % de la demanda nacional .

Invertir en infraestructura que incorpore al gas licuado GNL a la matriz energética nacional implica un alto costo de infraestructura y una inevitable dependencia a los combustibles fósiles y por lo tanto al sometimiento y manipulación de precios del mercado mundial, cuando el protocolo de Kyoto pide a gritos cambios hacia energías limpias, renovables, tanto solar como eólica entre otras, debido al Cambio Climático . Ya se inició esta modalidad en Bahía Blanca, en Ing. White y ahora pretenden lo mismo en Escobar. ¿ Por qué no invertir en infraestructura de energías renovables? Un ejemplo claro de esta situación es la que se vive con el petróleo, que lamentablemente daña de



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

manera severa el medio ambiente tanto al consumirlo como en los accidentes que se producen en su extracción y transporte, actualmente el derrame devastador frente a las costas de México debe invitarnos a reflexionar.

En el caso del GNL, debido al alto costo que debe invertirse en infraestructura, para vivir sometidos a las consecuencias de posibles accidentes, precios altos y contaminación, nos hace reflexionar: que estamos trabajando hacia el lado equivocado, demorando la incorporación de soluciones reales, aportadas únicamente por las energías limpias, desde todos los puntos de vista que se mire (económico, social y ambiental).

En este sentido, cabe realizar algunas referencias a la cuestión del llamado GNL. Parte de las actividades que realizamos cotidianamente así como el proceso productivo de ciertas empresas insumen grandes cantidades de energía. Parte de esa energía se obtiene de la explotación del gas natural. El gas natural es una fuente de energía compuesta por una mezcla de gases ligeros, especialmente gas metano (CH_4), aunque su composición puede variar según las características geológicas del lugar. Como se deduce de su fórmula química, se trata de un hidrocarburo sencillo, el más sencillo entre los alcanos, y se presenta en forma gaseosa cuando está sometido a presión y temperatura normal.

Sin embargo, cuando el gas se enfría hasta la temperatura de -161° , se torna líquido, reduciéndose su tamaño 600 veces. Vale decir que el GNL (gas natural líquido) ocupa 600 veces menos espacio que el que ocupa en estado gaseoso. Ello explica porqué es rentable trasladarlo en buques gasíferos (Cfr. Pertuz, David (2008): "Transporte y manejo de gas natural licuado (GNL) ¿Cuáles son los riesgos a la salud, seguridad y el medio ambiente?", artículo presentado en "2008 International Oil Spill Conference; PETROTECNIA. Revista del Instituto Argentino del Petróleo y el Gas (octubre de 2009): "El Gas natural licuado y la actualidad de su industria"; y "El gas natural licuado", publicación de la Asociación de Distribuidores de Gas Natural, Chile).

Cabe resaltar que el gas metano es inodoro, no tiene olor, por lo tanto cualquier pérdida no podría ser detectada, ni de pequeña ni de gran magnitud. En nuestros hogares podemos registrar la presencia de una pérdida porque le fue añadido olor para que nuestro olfato pueda detectarlo y así poder evitar accidentes. Como desconocemos las características del proyecto puede ocurrir que recién se le añada olor sólo antes de ser distribuido a los hogares. Situación que se torna peligrosa al no poder detectar posibles fugas en todos los pasos previos.

En los últimos inviernos, la Argentina ha paliado su déficit energético recurriendo a la importación de GNL. La operación de regasificación se llevó a cabo en el puerto de Bahía Blanca, desatando una importante oposición en la comunidad bahiense ante los riesgos que implica una operación de este estilo.

Ahora bien, ¿en qué consiste la operación de regasificación? En resumen, implica devolverle al gas líquido su estado gaseoso para inyectarlo en el sistema energético. El primer artículo citado *ut supra* describe una cadena de valor compuesta por las siguientes etapas: exploración, producción, licuefacción, transporte y **re-gasificación**. Cada fase demanda una inversión de capital muy significativa: la mayor parte de los cálculos supone que financiar el proceso de principio a fin demanda entre 4 y 8 mil millones de dólares ((Cfr. Pertuz, David (2008): "Transporte y manejo de gas natural licuado (GNL) ¿Cuáles son los riesgos a la salud, seguridad y el medio ambiente?", artículo presentado en "2008 International Oil Spill Conference).

La última etapa del proceso es la que afectará de manera más directa a la ciudadanía y al medio ambiente de Escobar. Dicho proceso puede realizarse de dos maneras. La primera es regasificar el líquido a través de la planta regasificadora. La segunda

implica el mismo proceso, pero sin planta: **ship to ship o barco a barco.** Aparentemente, la segunda sería la forma elegida para el caso de Escobar.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

Después de varios accidentes en el mundo entero se decide desde el año 1970 realizar las operaciones de trasvase del LNG líquido entre barcos, mediante mangueras, en Alta Mar o en los puertos de Alta Mar, lejos del posible alcance de la comunidad en caso de accidentes. Sin embargo en Bahía Blanca se está llevando a cabo en el puerto de Ing. White. Peor aún en Escobar, se pretende llevar a cabo en el río Paraná, lejos del Alta Mar.

La comunidad internacional decidió realizar estas maniobras y operaciones en Alta Mar y aceptar el alto costo que representan tales instalaciones con el fin de resguardar a las personas. Para poder protegerlas de la mejor manera, el criterio aceptado universalmente es **el de elegir el "Peor Escenario"** con el fin de ser conservador, al momento de preservar vidas humanas. En el caso de transferencia entre barcos con Gas Natural Licuado Ship to Ship), dentro de los peores escenarios se encuentra el derrame de Metano líquido sobre el agua. Como el gas licuado se encuentra dentro del barco a una temperatura aproximada de 163 C, al derramarse y ponerse en contacto con el agua aprox. a 20 C hierve y se evapora violentamente debido al cambio abrupto de temperatura entre otros motivos (esto podría ocurrir por la rotura de alguna de las mangueras de trasvase de un barco a otro). **Una vez que existe esta columna de vapor del combustible metano, puede encenderse de manera espontánea porque no necesita casi nada para que suceda, y se forma lo que se llama un fuego de piletta, similar a arrojar nafta sobre agua y encenderla.** El fuego es tan intenso de acuerdo a las propiedades del gas metano licuado (recordemos que está 600 veces concentrado en estado líquido para un mismo volumen gaseoso), que el incendio se transforma en un microondas flotante que cocina todo en kilómetros a la redonda, incluso podría alcanzar al mismo barco. Además la energía radiante que se produce alrededor del fuego alcanza decenas de kilómetros, dependiendo de las condiciones atmosféricas entre otros (temperatura, presión, etc.). En este radio se encuentra el mismo barco, otros barcos, industrias. Además del riesgo de incendio, tenemos el de explosión, asfixia por gas, falta de oxígeno para consumo humano, en una vasta región, al ser consumido espontáneamente por el fuego, en el caso de incendio, quemaduras criogénicas. También existe la posibilidad de la colisión accidental con otros barcos, ya que el río Paraná es muy transitado, también hay que prever fenómenos naturales. **Cabe mencionar que la región que linda con ambos márgenes del río corresponde a humedales, como su nombre lo indica, gran parte del año tienen agua prácticamente en la superficie, con lo cual en un caso de derrame, se facilitaría su propagación también a través de ellos.**

Un incendio de un depósito de GNL es intenso, quema con mucha más intensidad y rapidez que los incendios de petróleo o gasolina. No puede ser extinguido y su radiación térmica puede dañar a las personas y propiedades a una distancia considerable del propio fuego (Informe de CRS para el Congreso, 28 de enero 2004).

Según afirmó el Profesor Jerry Havens, el 16 de agosto 2005, en el Centro de Conferencias "Billy Frank", en Portland (Oregón): "Si cerca de 11 millones de litros de GNL se derraman en el agua de un buque cisterna de GNL, **los vapores inflamables desprendidos pueden viajar hasta 5 kilómetros.**"

Ahora bien, **lo gravísimo del caso es que dicha operatoria debe hacer off shore, es decir, a una distancia prudencial de la costa, justamente por el riesgo que implica. El Paraná de las Palmas tiene apenas 430 metros de ancho: ¿cómo van a realizarse las operaciones de regasificación en tan pequeño espacio? En caso de hacerse sobre el río, será inevitable incurrir en la violación de las normas internacionales de seguridad, exponiendo a la gente de Escobar, a los trabajadores involucrados y al ecosistema a potenciales consecuencias catastróficas.**

Más aún, España, que junto con Japón y EEUU forman parte del trío de países con más cantidad de plantas de GNL en su territorio, **cuentan con una normativa que establece la obligación de los buques metaneros de contar con los medios técnicos que les permitan salir rápidamente a mar abierto en caso de una falla.** La pregunta se cae de maduro: **si uno de los buques sufriera una falla que lo obligara a salir a mar abierto, ¿cómo podrá**



Provincia de Buenos Aires

Honorable Cámara de Diputados

navegar lo más de 40 km que lo separan de mar abierto? **Simplemente no podría, porque navegar 40 o 50 km en condiciones de riesgo sería todavía más peligroso, además que el Río Paraná se encuentra bastante transitado debido al comercio internacional. La conclusión es tan obvia como preocupante: el margen de error es de 0 (cero). Un inconveniente implicaría solucionarlo en el lugar o bien exponerse a lo peor.**

Basten sólo dos casos reales para ejemplificar lo que estamos argumentando. En noviembre de 2002, en la costa sudeste de Hong Kong, el buque gasero "Gaz Poem" sufrió un siniestro en su sala de máquinas. **Las autoridades nacionales debieron evacuar toda embarcación en un radio de 30 km.** Según recogió la agencia internacional de noticias REUTERS, el oficial a cargo del caso declaró: *"si el fuego se mantiene, no puede ser extinguido y llega a donde se encuentra la carga, se produciría una explosión de enorme magnitud"* (CITA). El buque transportaba cerca de 20 mil toneladas de gas licuado y el siniestro fue solucionado en alta mar, a casi 40 km de la costa, donde el buque debió dirigirse para evitar que la explosión afectase el territorio. **Si lo mismo ocurriese en el Paraná de las Palmas no habría forma de realizar un operativo de seguridad semejante, exponiendo a toda la población a las consecuencias devastadoras de una explosión.**

El caso más reciente y trágico de un accidente en una planta de GNL es el ocurrido en Skikda, Argelia, en 2004. La causa fue una fuga de gas que provocó una explosión e incendió las instalaciones circundantes, dejando como saldo 24 muertos y 80 heridos, este accidente se expandió a más de 8 kilómetros de distancia. Circuló muy poco material fotográfico y filmico del accidente, pero las fotos dan cuenta del enorme daño provocado por la explosión.

Ciertamente, las plantas de regasificación que cumplen con los máximos estándares de seguridad están situadas sobre costas marítimas y alejadas de la población. Si se trata de garantizar la seguridad de la población, a nadie podría ocurrírsele realizar un proceso de regasificación en un río y en zona de humedales.

Una segunda versión trascendida, indicaba que la operación de regasificación podría realizarse en dos momentos, pasando el GNL a buques más pequeños en aguas del Río de La Plata, para que éstos puedan luego llegar hasta el buque regasificador amarrado en el puerto. Este mecanismo permitiría sortear el obstáculo que implica la prohibición de circular por el Paraná de las Palmas que rige para buques mayores a 32 pies de calado y 230 mts. de eslora. Sin embargo, como ya no debería sorprender a esta altura, tampoco contamos con precisiones sobre el mecanismo operativo que REPSOL – YPF ha planificado para regasificar el GNL en la rivera de Escobar.

Y por si todo esto fuera poco, debemos advertir que allí no termina el riesgo. También ha trascendido que **la empresa no descarta construir una planta en tierra para ejecutar el proceso.** Según un artículo "Operará YPF otra planta regasificadora" publicado en el diario La Nación el día 2 de junio de 2010: *"Si bien trascendió que sería un barco amarrado en un muelle de Escobar (...) el que realice el traspaso del combustible líquido a su estado gaseoso, no se descarta que se haga una obra civil en tierra para hacer la regasificación"* (Cfr. Diario La Nación, "Operará YPF otra planta regasificadora", 2/6/2010).

La mayor parte de las plantas regasificadoras están instaladas sobre costas marítimas. Ello permite tanto alejar el peligro de la población como permitir que el buque metanero navegue hacia alta mar en caso de un desperfecto, como ocurrió en el citado caso de la costa sudeste de Hong Kong. **El proyecto que Repsol-YPF y las administraciones nacional,**

provincial y municipal han planificado y autorizado para la rivera del Paraná de Las Palmas es una bomba de tiempo para los escobarenses. Poner semejante potencial explosivo en medio de un río de 430 mts de ancho, tan lejos del mar y junto a una reserva ecológica, es poco menos que un auto-atentado: estamos trayendo un peligro extremo al seno de nuestro hogar con la anuencia de nuestras propias autoridades.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

Más allá de que se adopten los mejores estándares de seguridad, cosa de la que legítimamente podemos dudar teniendo en cuenta la tradición de corrupción y negligencia de nuestras administraciones públicas, existe siempre un riesgo de accidente y las potenciales consecuencias de un siniestro se multiplican exponencialmente cuando las instalaciones se asientan en un lugar inadecuado, como es nuestro caso.

Sumado a ello, tenemos el hecho de que, con toda seguridad, **el GNL es una fuente de energía que llegó para quedarse**. A nivel mundial, ciertos factores han motorizado un vuelco paulatino hacia la utilización del gas licuado. Entre ellos se cuentan (i) el incremento de los precios internacionales del gas y (ii) la disminución del costo de transporte y distribución por los avances tecnológicos. América del Sur no ha permanecido ajena a esta tendencia y la construcción de plantas de regasificación ha comenzado o está proyectada en varios países (Cfr. Medinaceli Monrroy, Mauricio (2009): “El Mercado de Gas Natural Licuado (GNL) en América del Sur: una aproximación preliminar”, OLADE).

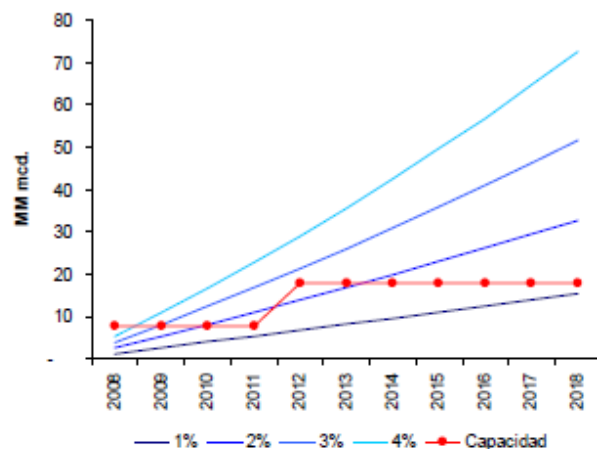
Desde el punto de vista de la realidad energética nacional la compra de gas natural licuado GNL comenzó como una salida de emergencia por los incumplimientos de Bolivia y el mayor consumo desde mediados del 2008, con el descontento de los vecinos de Ing.. White debido a los peligros que estas maniobras conllevan. Bahía Blanca- Mayo 21 del 2008- Buques Regasificadores: *Para nunca olvidar a los que consintieron esto, quienes serán los responsables ante la Justicia por cualquier contrariedad que surja y donde sea damnificada la comunidad o el medio ambiente*. Los fiscales federales Hugo Cañón y Antonio Castaño, junto a ciudadanos y asociaciones ambientalistas de Bahía Blanca e Ingeniero White, presentaron un recurso de amparo a la justicia, por el peligro latente que entraña en varias áreas la instalación de estos buques. Solicitarán a la justicia que no permita el ingreso de las naves hasta tanto no obtengan todos los permisos correspondientes que aún no les han otorgado la Prefectura Naval ni otras dependencias del Estado con ingerencia en el tema. El Juez Federal Alcindo Álvarez Canale, a cargo de la resolución, resolvió no dar lugar, si bien reconoció la validez del recurso de amparo. Quiere decir que los buques de metano pueden instalarse tranquilamente en el puerto, mientras se sigue investigando. “La investigación que llevamos a cabo con el personal de la fiscalía, hemos llegado a la conclusión que *no hay reglas, no hay seguridades y, en estas condiciones, es totalmente vulnerable la seguridad de los bahienses. En la ciudad no existe un plan de contingencia ni de emergencia para hacer frente a algún tipo de accidente que ocurra durante la operatoria de los buques e, incluso, ni hay hospitales en condiciones de hacer frente a un panorama de tal envergadura*”, dijo el fiscal Cañón.

Sin embargo, en Argentina, el mismo estudio indica que “*bajo condiciones normales en el mediano plazo la importación de GNL no será suficiente para cubrir la demanda incremental del país*” (*idem.*, p. 6). El siguiente gráfico muestra una proyección a 2018 de la expectativa de aumento de consumo:



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

Figura 5: Proyectos de GNL y Consumo Incremental - Argentina



Vale decir que en los próximos 10 años la Argentina verá aumentar su demanda a mayor ritmo que su capacidad energética. Este no resulta un dato menor, puesto que **la urgencia política que significa para cualquier gobierno abastecer de energía al país podría provocar una aceleración de los plazos de construcción mayor al recomendado para maximizar los niveles de seguridad**. De hecho, lejos de ser una especulación, esto ya ha ocurrido: varios artículos periodísticos han divulgado que las instalaciones de Escobar podrían estar operativas para el año 2011 (Cfr. “El GNL llegó para quedarse”, en DEF Digital, www.defdigital.com.ar), cuando las proyecciones anteriores hablaban, como mucho, del año 2012. Justamente, al no poseer ninguna información certera por la oscuridad con que se viene manejando el proyecto, no tenemos ningún elemento para evaluar qué grado de peligro existe en este sentido.

Desde el punto de vista económico y debido a los altos precios incurridos se han efectuado pedidos de informes al poder ejecutivo:

Diario Parlamentario 8-4-2010. La Diputada Nacional Elsa Alvarez pidió informes al Poder Ejecutivo sobre el programa de Energía para conocer el costo que tienen para el Estado argentino los buques regasificadores y las medidas de seguridad que se han adoptado frente a los peligros que implica su operatoria.

Según la legisladora radical santacruceña, el gobierno intenta morigerar con la importación de gas, la crisis energética, producto de la falta de previsión y de la inexistencia de una política a largo plazo que cambie la matriz y promueva inversiones en exploración y explotación gasífera y petrolera.

Como referente al gasto que implica importar gas por barco tenemos el caso de Bahía Blanca, INg. White. Las importaciones temporarias de gas por barco (inf. Diario Clarín.com 2008 edición del 26 de septiembre) durante casi 4 meses costaron US\$ 530 millones de dólares. En base al costo incurrido en los meses de junio a septiembre del 2008 se elaboró un pedido de informes al poder ejecutivo en el año 2009 el cual fue elaborado por: CUCCOVILLO, RICARDO OSCAR - BARRIOS, MIGUEL ANGEL - AUGSBURGER, SILVIA - FEIN, MONICA HAYDE - SESMA, LAURA JUDITH - MARTIN, MARIA ELENA - ZANCADA, PABLO V. - CORTINA, ROY - GEREZ, ELDA RAMONA - VIALE, LISANDRO ALFREDO. sobre la construcción del gasoducto submarino que uniría las provincias de Tierra del Fuego, Antártica e Islas del Atlántico Sur y Santa Cruz; anunciado por la señora presidenta de la Nación Cristina Fernández de Kirchner a mediados del año 2008, y adjudicado a la empresa brasilera Odebrecht durante diciembre del mismo año según noticias periodísticas. Esta obra costaría alrededor de US\$ 200 millones de dólares según información técnica y podría sacarse



Provincia de Buenos Aires

Honorable Cámara de Diputados

provecho por muchísimos años, incluso décadas. De esta manera se volvería innecesario el alquiler del buque regasificador que junto al costo del gas licuado y su transporte significa para Argentina sólo en 4 meses , más del doble de la inversión en explotación de sus propios recursos, que implica no sólo una reducción en los costos sino también ingresos y trabajo para los argentinos. Esta obra además se vuelve de radical importancia debido a que la demanda energética en los próximos 10 años en Argentina crecerá marcadamente, con lo cual de continuar una política de improvisaciones, sólo llevará a alquilar más barcos y multiplicar los riesgos y **el gasto en gas crecerá de manera descontrolada**. Lógicamente esta obra debe ser llevada adelante con los estudios de impacto ambiental correspondientes, ya que las mismas en otros países han destruido ecosistemas valiosos de manera irreversibles y a la comunidad local.

En los días que hizo más frío se inyectaron 8 millones de m³ diarios que respresentan casi el 7 % de la demanda total. De acuerdo con los datos que manejan los especialistas energéticos, el precio promedio del gas importado entre fines de mayo y principios de septiembre del 2008 fue de US\$ 17 cada millón de BTU (unidad de medida británica) . De ese total US\$ 13 promedio correspondieron al valor del combustible puesto en el puerto de Bahía Blanca y los otros US\$ 4 a la incidencia del alquiler del barco regasificador. En definitiva el precio de US\$ 17 por millón que se terminó pagando por el GNL en el mercado internacional resultó casi 8 a 10 veces más caro que el valor promedio que perciben los productores locales y el doble de lo que se le viene girando a Bolivia por el combustible que entrega por debajo de los volúmenes comprometidos.

Como referente a la construcción de una planta de GNL tenemos el caso de Chile que en mayo del 2006 dio comienzo a la construcción de una planta de GNL .Esta demandaría una inversión de 940 millones de dólares. Con lo cual podemos tomar como referente para las plantas que se plantean en Ing. White y Escobar el costo que implican.¿Quién invertirá en estas plantas?¿Qué costo significarán para el estado?¿Se construirán realmente? .Todas estas preguntas y planteos deben llevar a la búsqueda de soluciones serias y por tanto planificadas en beneficio de los ciudadanos y el medio ambiente en el cual vivimos.

No existe una sola comunidad en el mundo que haya aceptado pasivamente la instalación de una planta de regasificación de GNL. El Capitán de Corbeta (Lieutenant Commander) David Pertuz, de la United State Coast Guard, escribió un párrafo muy sugestivo al respecto: *“El interés mundial por el GNL, las potenciales oportunidades de inversiones y la velocidad en que ellas se han desarrollado han tocado virtualmente todas las esquinas del mundo. Esto ha resultado en propuestas de proyectos de GNL en lugares donde esa fuente energética es desconocida lo cual **ha presentado grandes retos a los inversionistas y a las autoridades gubernamentales para la emisión de permisos, lo cual se ha complicado por el rechazo por parte del público de aceptar la introducción de estos proyectos en sus comunidades**”* (Cfr. Pertuz, David (2008): “Transporte y manejo de gas natural licuado (GNL) ¿Cuáles son los riesgos a la salud, seguridad y el medio ambiente?”, artículo presentado en “2008 International Oil Spill Conference, p. 1019).

En todo el mundo la instalación de este tipo de establecimientos ha despertado desconfianza por parte del Estado y, sobre todo, por parte de la comunidad. **En Escobar, el “reto” del permiso estatal fue resuelto en unos pocos minutos en el Concejo Deliberante.**

Otro aspecto destacable es la **falta de condiciones naturales que permitan la navegabilidad a buques del tamaño de los metaneros implicados**. La nave gasera tendría 280 mts. de eslora, 43 de manga y 12 de calado. El constante movimiento de barcos implicaría tener que dragar el río y muy probablemente, también sería necesario correr el margen riveroño para permitir la maniobrabilidad en el estrecho margen de Paraná de las Palmas. Según han informado geólogos a los medios de prensa, semejante operación tendría consecuencias en la dinámica de las corrientes, comprometiendo aun más la navegabilidad.

No disponemos de información más precisa sobre el tema, entre otros motivos, porque no tenemos noticias de que se haya realizado ningún **estudio de impacto ambiental** por parte



Provincia de Buenos Aires

Honorable Cámara de Diputados

de autoridades públicas, y el único estudio realizado habría sido encargado a la consultora privada Serman, que cuenta a REPSOL – YPF entre sus clientes. Por supuesto, tampoco disponemos de dicho estudio. El **impacto ecológico** del proyecto es un aspecto central. Se trata de una zona de humedales, lo cuales tienen importantísimas funciones hidrológicas (p.e.: almacenamiento de agua superficial; filtrado de agua hacia depósitos subterráneos) y bioquímicas (retención y remoción de nutrientes que permiten mejorar la calidad del agua que ingresa al humedal).

Peligrosamente cerca del proyecto se encuentra la Reserva Natural Otamendi. No hace falta extenderse sobre la importancia estratégica y ecológica de las 3 mil has. que componen la reserva. Basta apuntar que ha sido el primer sitio en ser declarado “Sitio de Importancia para la Conservación de las Aves” en nuestro país, y fue designado como “sitio Ramsar”, así llamado por la ciudad iraní en la que se firmó la Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional...” en 1971. Además de la Reserva Ottamendi se encuentran en la zona otras de menor tamaño, sin embargo de igual características en cuanto a la diversidad biológica.

En función de la carencia de información exacta no podemos afirmar que el puerto proyectado se superponga exactamente con la superficie de la reserva. Pero aún en caso de no superponerse, la cercanía innegable es de por sí un grave problema puesto que, como sabemos desde hace al menos 30 años, **las áreas protegidas necesitan de una “zona de amortiguación” que funcione como límite entre el área declarada bajo protección y el resto del territorio.** Dicha área es vital para que el área protegida pueda cumplir con su función puesto que de nada serviría protegerla para luego exponerla a los peligros de una modificación radical del ambiente a pocos metros del límite, que indudablemente la afectaría de forma determinante (Cfr. Shafer, C. (1992) “*¿Por qué debemos ver más allá de los linderos de los parques?*”, US National Park Service). Como expresara con absoluta claridad Kenton Miller, Presidente emérito de la Comisión Mundial de Áreas Protegidas de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN): “*conservar los espacios protegidos no es un lujo sino una necesidad*”.

En resumen, **nos encontramos ante un proyecto de un altísimo riesgo e impacto ambiental que guarda una vinculación directa con el futuro de la matriz energética argentina y que se enmarca en una transformación del mercado de la energía a escala global; que en todo el mundo ha generado el repudio unánime de la comunidad afectada y que pretende instalarse al lado de una reserva ecológica de importancia estratégica, aprobado entre “gallos y medianoche”, sin información fidedigna, sin declaraciones oficiales, sin audiencias públicas y a espaldas de los escobarenses.**