**PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES****La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires****RESUELVE**

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que a través de los organismos pertinentes responda por escrito y a la brevedad los siguientes puntos que son de interés de esta Cámara.

- 1) Informe si para la construcción del Puerto Regasificador, terminal conocida como "Escobar LNG," se cumplió con el inciso b) del art. 5 de la Ley 11.723 "Del Medio Ambiente" y por ende con el art. 28 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires.
- 2) Informe si la U.T.E. ENARSA-YPF-REPSOL cumplieron con el artículo 11 de la Ley 11.723, es decir, si presentaron conjuntamente con el proyecto de construcción una evaluación del impacto ambiental. En caso positivo remita copia del mismo.
- 3) Informe si la Provincia de Buenos Aires o el Municipio de Escobar se expidieron sobre la declaración de impacto ambiental en los términos del artículo 12 de la Ley 11.723 previo a la ejecución de la obra. En caso positivo remita copia del mismo.
- 4) Informe si al iniciarse la construcción de la terminal Portuaria, los habitantes de Escobar tuvieron la posibilidad de solicitar la evaluación de impacto ambiental, derecho éste atribuido en el art. 16 de la Ley 11.723.
- 5) Informe si para la realización del proyecto se convocó a Audiencia Pública en cumplimiento del art. 18 de la Ley 11.723 y si se recepcionó y respondió a las observaciones efectuadas en su caso por la ciudadanía y las organizaciones sociales. En caso afirmativo adjuntar copia certificada de las mismas. Si no se hubiese llevado a cabo la Audiencia Pública, explicar las causas.
- 6) Informe si al momento de realizarse la declaración de impacto ambiental se había realizado la obra. En caso afirmativo informe porque se incumplió la norma.
- 7) Informe si se cumple con el art. 22 de la Ley 11.723. En caso afirmativo remita detalle de los documentos elaborados en las verificaciones periódicas.
- 8) Informe si se instaló la Terminal Portuaria en cumplimiento de la Ley 8912/77 "Ley de ordenamiento territorial y uso del suelo", específicamente su art. 2.



- 9) Informe si la rezonificación efectuada por el Municipio de Escobar que permitió la instalación del Puerto cumplió el trámite previo de autorización por parte del Poder Ejecutivo provincial conforme artículo 19 de la Ley 8.912/77. En caso afirmativo acompañar la Resolución.-
- 10) El art. 1 de la Ley 6254, establece que: "Quedan prohibidos los fraccionamientos y ampliaciones de tipo urbano y barrio parque, en todas las áreas que tenga una cota inferior a + 3,75 I. G. M. y que se encuentran ubicadas dentro de los siguientes partidos: Avellaneda, Berisso, Ensenada, Escobar...", indique si la construcción del Puerto Regasificador incumple la normativa mencionada.
- 11) Informe si el Municipio de Escobar al aprobar una zona específica para la construcción del Puerto Regasificador ha dado debido cumplimiento a lo prescripto en el art. 83 de la Ley 8.912/77 como paso previo e ineludible para tal autorización, estamos hablando expresamente de la autorización del Poder Ejecutivo Provincial previo dictamen de los organismos provinciales correspondientes.
- 12) Informe si la U.T.E. ENARSA- YPF-REPSOL cumplieron debidamente con el art. 59 de la Ley 8912/77. En caso afirmativo adjuntar la documentación respaldatoria.
- 13) La Ley 23.919, a través de la cual Argentina adhiere al tratado internacional "Ramsar" por el cual fue creada la Reserva Natural Otamendi para la conservación de humedales, es una norma con jerarquía constitucional y a su vez la Argentina a través de la firma de la convención de Viena sobre los tratados internacionales, se comprometió a cumplir los mismos. Informe por qué se firmó la Resolución 338 / 2012 que perjudica directamente la Reserva mencionada y la zona de humedales en clara violación al tratado internacional suscripto.
- 14) Las normas internacionales UNE - EN y las normas EN 1473 y 1474 establecen normas de seguridad en la materia. Ambas normativas disponen expresamente que este tipo de puertos deben construirse en alta mar, lejos de los centros poblados para evitar el daño que una explosión le podría ocasionar a la población civil. Informe el motivo de la no observancia de la normativa internacional mencionada.
- 15) En concordancia con las normas mencionadas precedentemente La SIGTTO (Sociedad Internacional de Buques gaseros y operadores de terminales) indican que los puertos y muelles deben ser localizados en costa marítima o altamar. Solicito se informe que criterio se utilizó para desconocer toda la normativa internacional en materia de seguridad.
- 16) Informe detalladamente las responsabilidades que le caben a cada órgano del estado bonaerense que autorizó la obra Puerto Regasificador.

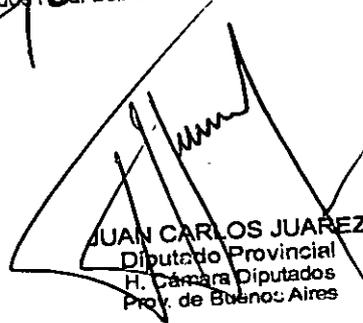


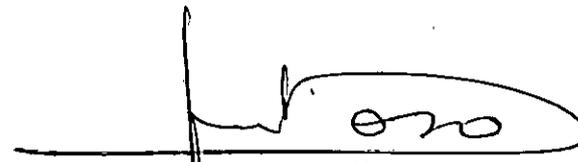
Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



- 17) El tratamiento del gas licuado demanda la utilización de 500 millones de litros de agua por día. El agua se toma directamente del río con la destrucción de la vida que hay en ella, afectando la vida ictícola y la flora natural del río. Una vez que se toma el agua del río se le agrega cloro para que no se oxiden las cañerías del barco y una vez realizado el proceso de regasificación se devuelve el agua con cloro al río. Solicitamos se realice un detalle de lo manifestado. Se confirme la cantidad de peces que se ven afectados por la cantidad de agua extraída y en qué grado afecta el desove de los peces.
- 18) Informe el motivo por el cual no se realiza ningún tratamiento al agua que es vertida directamente al río.
- 19) Indique si próximo al puerto se ubica la toma de agua de AYSA y/o cualquier otra empresa para su posterior potabilización y distribución a la red domiciliaria de toda la zona norte de la Provincia de Buenos Aires.
- 20) Determine en qué grado se afecta la calidad del agua que luego va a ser consumida por los habitantes.
- 21) Con anterioridad a la realización del Puerto Regasificador, las normas de La Prefectura Naval Argentina, determinaron que ningún barco mayor a 230 mts. de largo podía circular por el brazo del río Parana de las Palmas. Solicito a La Prefectura Naval Argentina a que informe en que se basa para cambiar la norma y permitir que barcos de hasta 300 metros de largo puedan circular por esta zona.
- 22) Informe si el cambio de la vera del río no genera más peligro para el tráfico fluvial de la zona.


RUBEN CARLOS GRENADA
Diputado
H. C. Diputados Pcia. Bs.As.


JUAN CARLOS JUAREZ
Diputado Provincial
H. Cámara Diputados
Prov. de Buenos Aires


RICARDO VAGO
Diputado
Bloque Frente Amplio Progresista
H.C. Diputados Prov. Bs. As.


ALFREDO REMO LAZZAROTTI
Diputado
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



FUNDAMENTOS

En el km. 74 del río Paraná de las Palmas, Partido de Escobar, se instaló un buque regasificador con capacidad para inyectar al sistema (TGN: 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. Se transporta por gasoducto hasta la vecina localidad de Los Cardales, partido de Exaltación de la Cruz, donde se conectaría con el gasoducto del norte indicado.-

El proyecto fue realizado por una UTE conformada por: YPF- controlada por la española Repsol- 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.

El gas natural es un hidrocarburo que se extrae en forma de gas y está compuesto principalmente por gas metano, el mismo se enfría hasta la temperatura de -161° , se torna líquido, reduciéndose su tamaño 600 veces. Vale decir que el GNL ocupa 600 veces menos espacio que el que ocupa en estado gaseoso. Ello explica porqué es rentable trasladarlo en buques gasíferos.-

CONSECUENCIAS DE UN POSIBLE ACCIDENTE

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.

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 pileta, similar a arrojar nafta sobre agua.

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.

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 e industrias y viviendas de vecinos de Escobar. Además del riesgo de incendio, por tanto 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, así como quemaduras criogénicas.

Entre otros motivos, esto podría ocurrir por la rotura de alguna de las mangueras de trasvase de un barco a otro, incendio dentro del mismo barco, colisión accidental con otros barcos, fenómenos naturales, sudestada, entre otros innumerables accidentes.

NORMATIVA INTERNACIONAL

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 y en Escobar se lleva a cabo en el río Paraná, lejos están de tratarse estas locaciones de ubicaciones de 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 la población civil.**

Para ello, el criterio aceptado universalmente es el de elegir el "Peor Escenario" con el fin de ser conservador al momento de preservar vidas humanas.

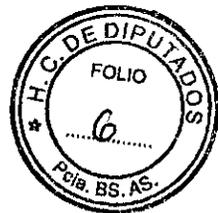
Más aún, España, que junto con Japón y EEUU forma parte del trío de países con más cantidad de plantas de GNL en su territorio, cuenta con una normativa que establece la obligación de los buques metaneros de contar con los medios técnicos que les permitan salir rápidamente a mar abierto en caso de una falla.-

RESERVA ECOLOGICA

Peligrosamente cerca del proyecto se encuentra la Reserva Natural Otamendi. No hace falta extenderse sobre la importancia estratégica y ecológica de las 3 mil hectáreas 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.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



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”.

ACCIDENTES EN OTROS PAISES

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.-

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 fílmico del accidente, pero las fotos dan cuenta del enorme daño provocado por la explosión.

CASO BAHIA BLANCA

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. Solicitaron 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 injerencia en el tema .**El Juez Federal Alcindo Álvarez Canale**, a cargo de la resolución, resolvió no dar lugar, si bien reconoció la validez del



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

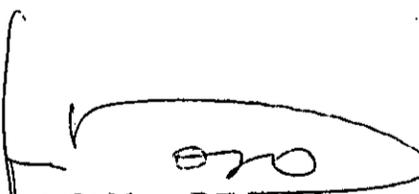


recurso de amparo. Quiere decir que los buques de metano pueden instalarse tranquilamente en el puerto, mientras se sigue investigando. "La investigación que llevamos a cabo con el personal de la fiscalía, hemos llegado a la conclusión que *no hay reglas, no hay seguridades y, en estas condiciones, es 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 Cañon. <http://bahianoticias.com/buques-regasificadores-en-ingeniero-white-aprobados-%c2%bfa-que-nos-exponen/2437/-more-2437>

CONCLUSION

El proyecto que Repsol-YPF y las administraciones nacional, provincial y municipal han planificado y autorizado para la rivera del Paraná de Las Palmas representa un grave peligro para los escobarenses. Poner semejante potencial explosivo en medio de un río de 430 mts de ancho, tan lejos del mar, junto a una reserva ecológica, y en proximidad de viviendas habitadas, representa un accionar negligente, imprudente y temerario por parte de las autoridades públicas que autorizaron esta obra: estamos trayendo un peligro extremo al seno de nuestro hogar con la anuencia de nuestras propias autoridades.

Por todo lo expuesto, ante la magnitud del peligro que representa el Puerto Regasificador para la integridad y la vida de los escobarenses, solicito a mis pares Legisladores a que acompañen con su voto positivo el presente Proyecto de Solicitud de Informes.


RICARDO VAGO
Diputado
Bloque Frente Amplio Progresista
H.C. Diputados Prov. Bs. As.