

ACTA DE REUNIÓN ° 107
COMITÉ DE CONTROL Y MONITOREO
LEY N° 12530 Art. 6°

Fecha: 22de Abril de 2008
Hora de inicio: 09:00 hrs.
Hora de finalización: 12:00 hrs.
Lugar: Sociedad de Fomento de Ing. White

MINUTA DE REUNIÓN

TEMAS TRATADOS

1) Lectura de Acta.

El Ing. Rey Saravia da lectura del Acta N° 106 del 08 de Abril del 2008, la que, luego de realizadas las correcciones pertinentes, se da por aprobada.

2) Propuestas:

- Propuesta sobre Biomonitorio.

Investigadores del Departamento de Agronomía de la Universidad Nacional del Sur exponen sobre un Proyecto de Bio-monitoreo Ambiental con Abejas.

Dicho proyecto consiste en la utilización de colmenas con abejas que monitorean áreas de aproximadamente 7 hectáreas, permitiendo el muestreo de la cera, la miel, el propóleo, distintos componentes de las colmenas y hasta las mismas abejas. Este proyecto sería un complemento de todos los métodos que se están utilizando actualmente a tales efectos.

Los investigadores continúan su exposición diciendo que este procedimiento se está utilizando en Europa y que se han puesto en contacto con el Dr. Stefano Girotti, Profesor de Química Analítica de la Universidad de Bologna (Italia), quien cuenta con trabajos muy avanzados al respecto hechos durante 17 años y estaría dispuesto a viajar a esta ciudad a disertar y realizar un proyecto binacional en conjunto, en caso de contar con los recursos económicos necesarios, puesto que actualmente sólo cuentan con un escaso subsidio otorgado por la UNS y con la tramitación de un PGI TIR que no saben si les será otorgado.

Muestran también datos y algunos de los trabajos realizados en el año 2007 con este tipo de bio-monitoreo, aclarando que después de ese año fue imposible continuar por no contar con recursos.

Por todo lo expuesto, le solicitan a la mesa del CCyM y a través de la misma a la Municipalidad de Bahía Blanca, su colaboración desde lo económico, para llevar adelante este proyecto, que insumiría la contratación de 2 técnicos, el costo de los análisis, unas 20 colmenas y el monto inicial del mantenimiento de las mismas.

El Ing. Aduriz comenta que cuando este Proyecto fue presentado a la mesa, en otra oportunidad, por el Sr. Gorza, fue desechado por no contar con el apoyo institucional de la UNS, ahora en cambio, ve que la situación ha cambiado ya que los que vienen a exponer el proyecto son los propios investigadores. Además en aquella oportunidad se planteó como un proyecto integral, desechando lo que se venía realizando, hoy se presenta como un complemento de monitoreo para metales pesados. Aclarando que no se les exigía ningún tipo de financiamiento sino que tuvieran el aval de la UNS.

Proponen muestreos puntuales con un organismo vivo, un mini-organismo, para acumular y amplificar los datos de contaminación y con resultados en el mismo momento. Estos organismos pueden captar escapes puntuales, haciendo muestreos continuos y acumulativos.

El Ing. Rey Saravia propone que presenten un plan gradual con alternativas de corto, mediano y largo plazo para la próxima reunión.

La Sra. Díaz pregunta si han solicitado colaboración a las Empresas del Polo.

Los investigadores contestan que no, que no les parece ético pedir colaboración a quienes están investigando.

El Sr. Zeneri pregunta si se puede medir el origen, la causalidad, el nexo causal entre el contaminante y la fuente. Y si se tiene en cuenta combinar el bio-monitoreo de abejas con la actividad en las plantas.

Los investigadores dicen que eso es muy difícil y que no es tan simple porque la información de los procesos es confidencial, pero que se puede intentar.

- Propuesta sobre Actas en la web.

El Ing. Fernando Rey Saravia presenta la moción sobre el colgado de las Actas de Reunión del CCyM en la página web de la Municipalidad de Bahía Blanca, como un complemento en el espacio destinado al CTE, tema propuesto en reuniones anteriores por los integrantes del mencionado organismo.

La mesa vota de acuerdo y por unanimidad.

El Sr. Zeneri propone que el CCyM tenga su propia página.

El Ing. Aduriz plantea como inconveniente la ausencia de recursos económicos.

3) Buque Regasificador.

El Ing. Rey Saravia explica qué es lo que se espera desde el CTE, a partir de lo que se está desarrollando con las consultoras contratadas por Repsol /YPF, los datos de las empresas y la asistencia del OPDS, con respecto al tema de referencia.

En primer lugar espera que se definan una serie de cuestiones que permitan determinar, a partir de índices de riesgo, la probabilidad y la gravedad de eventos de gran magnitud por la presencia de este Buque Regasificador.

Comenta que estos índices son internacionalmente utilizados para calcular, por ejemplo, el riesgo de volar en avión, de trabajar en la actividad minera o de viajar en auto. Las actividades de riesgo tienen que ver con la gravedad de la situación multiplicada por una probabilidad de ocurrencias que se sustenta en una estadística. Además en la ecuación interviene el beneficio y se trata de un cálculo muy complejo. Sucede eventualmente en las guerras, cuando alguien va a asumir una decisión que puede implicar pérdida de vidas humanas, tiene que evaluar si el beneficio justifica esta pérdida. El riesgo industrial se evalúa de la misma manera.

Por ejemplo, para dar una idea, se puede aceptar que, de cada 10.000 personas que trabajan en la actividad minera, 1,4 puedan fallecer y eso es un valor aceptable. De cada 1.000.000 de personas que trabajan en la industria textil, 0,9 es aceptable que fallezcan. Al viajar en auto es aceptable que de cada 10.000 personas que lo hagan por año, mueran 1,4.

Esto está tabulado, es una cuestión de gravedad y estadística cuál es el valor aceptable del riesgo.

Básicamente, este número es el que le gustaría ver al CTE para definir si es o no aceptable el mencionado proyecto. Además de mirar el número debemos revisar los fundamentos, pero lo que nos preocupa es que no hay una estadística muy clara de accidentes porque es una actividad muy nueva. Es nueva porque el transporte transoceánico de gas natural se está incrementando en el mundo por una mayor demanda y por su escasez.

Las plantas regasificadoras existen desde hace décadas. Se han instalado en tierra y existen antecedentes de accidentes graves ocurridos. Pero hubo una evolución tecnológica tendiente a ganar en seguridad. Al tiempo que crecieron las demandas de estas instalaciones, en EEUU y en el mundo surgió la preocupación por el terrorismo que podrían hacer de las mismas un objetivo. Esta discusión también se estableció por la aparición de grandes barcos instalados en las costas, preocupando a la población. Por eso en general las comunidades pretenden que estas embarcaciones hagan las operaciones lejos de las costas.

Así aparece el primer buque regasificador (el excelsior, el mismo que se prevé en este proyecto) en el año 2005 operando en EEUU luego del desastre de Nueva Orleans por el huracán Katrina (off shore) y más tarde en Teeside (Inglaterra).

Se sabe que hay sólo tres buques de este tipo en todo el mundo, sin embargo dado el crecimiento de esta actividad ya hay al menos 5 buques regasificadores adicionales en construcción.

Los índices que fueron solicitados desde el CTE, dada la ausencia de datos estadísticos, pueden llegar a ser algo imprecisos y quizás dependan de criterios de expertos cuyos fundamentos habrá que evaluar. Si no tenemos certezas, o no comprendemos, o no compartimos los resultados o sus bases, el CTE no podría apoyar el proyecto. Por el contrario si llegamos a la conclusión de que los estudios son serios y que el valor final es correcto deberemos apoyarlo. Esta es la propuesta del CTE.

El Sr. Santamaría comenta que ha enviado vía e-mail al Lic. Montero, al Dr. Conghos, al Ing. Rey Saravia y a otros, una pequeña investigación sacada de Internet, sobre lo que se está haciendo en Europa respecto de este tema y sobre accidentes de buques que transportan gas licuado.

La Ing. Cifuentes pregunta si ha llegado alguna respuesta técnica a las preguntas enviadas oportunamente a la ciudad de La Plata, a fin de brindar tranquilidad y si alguien se va hacer cargo de informar a la Comunidad.

El Ing. Carnevali dice que la empresa se comprometió a remitir las mencionadas respuestas en los próximos días.

El Sr. Curcio insiste en que hay que respetar los tiempos, como los tres meses para que se hagan los estudios correspondientes y poder evaluarlos. A partir del 24 de Mayo van a tener que esperar los tiempos necesarios para que analicemos la situación.

Aclara que el buque no es una industria y tiene que estar lejos del puerto. Agrega además que hay cosas muy graves que no se tienen en cuenta, como por ejemplo que este barco tiene un calado superior al permitido en el lugar donde piensa instalarse y que con vientos de 100 km/h el buque debe abandonar sólo el puerto.

El Ing. Carnevali dice que la profundidad de sitio es de 13,78 mts., que el buque no necesita calado adicional y que los temas marítimos los decide Prefectura Naval, como así también las condiciones de navegación.

La Sra. Díaz dice que no podemos evacuar dudas si no están las autoridades sentadas a la mesa, no han asistido ni Prefectura, ni la Subsecretaría de Gestión Ambiental, que son las autoridades responsables.

El Concejal Martínez comenta haber estado con el Prefecto Principal, quien le aseguró que se van a allanar todos los caminos para que el proyecto se haga efectivo, cambiando inclusive las normativas. Agrega que le han elevado una serie de preguntas por nota a Prefectura Naval sin tener respuesta de las mismas hasta el momento. Pregunta además en qué lugar aparece operando en Inglaterra y EEUU el primer barco en el año 2005.

El Ing. Rey Saravia le contesta que en Estados Unidos en alta mar, off shore. Que cree que en Inglaterra desde una plataforma submarina.

El Sr. Curcio pone al CCYM en estado de alerta y asamblea permanente para cuando se los convoque.

El Sr. Zernerli piensa que las Instituciones deben tener un ámbito para poder expresarse y fundamentar punto por punto su posición frente al tema. Además dice que la única documentación con que se cuenta es un Estudio de Impacto Ambiental y una serie de preguntas sin respuesta. Hay que esperar que se termine el Estudio de Riesgo

para tener una opinión al respecto, así estaríamos en condiciones de hacer una Audiencia Pública y que cada uno exponga su postura.

El Concejal Martínez aprueba la moción y agrega que así lo establece la ley 12530 en su artículo 18°.

El Sr. Santamaría dice que la Asociación Ambientalista del Sur ya envió a los medios de comunicación el pedido de una Audiencia Pública, por intermedio del HCD. Agrega que respetando la ley 12530 nos evitamos llenar páginas de prensa.

El Ing. Aduriz aclara que en el espíritu de la subcomisión técnica del CCYM se considera necesario hacer un Estudio de Riesgo cuantitativo. Si esos riesgos dan un número aceptable, el CCYM va a apoyar el proyecto. Por otra parte esperarán las respuestas a las preguntas realizadas, ya que aun no hay datos para evaluar.

El Sr. Curcio da lectura de una nota desde su Asociación, aludiendo a distintos casos ocurridos en el mundo. Detalla alternativas a adoptar sin perjudicar a la población y rechaza el proyecto por ser altamente contaminante e inseguro, a fin de liberar a la población de este riesgo.

El Ing. Rey Saravia da lectura a nota elevada al CCyM por el Sr. Félix Hóbez, representante de la Sociedad de Fomento y Cultura del Barrio 26 de Septiembre de Ing. White, por la cual adhiere a los dichos expuestos por la Asociación Vecinal de la Costa en nota adjunta del Acta N° 106, respecto de la postura ante la pronta instalación de una Planta Regasificadora en el muelle de Compañía Mega, ubicado en la zona portuaria local.

También hace alusión a importantes eventos ocurridos en otras partes del mundo y las consecuencias que trajeron, como así también a la explosión del Elevador N° 5 en el Puerto local y las gravísimas secuelas psicofísicas que produjo en las víctimas.

En el 4to. párrafo de la nota el Sr. Hóbez sugiere que se contemple solicitar la suspensión del amarre de los mencionados buques, para que operen, hasta tanto no se garantice una seguridad total para el Medio Ambiente y la seguridad, la salud y la vida de todos los habitantes de Bahía Blanca, tal cual lo garantizan la Constitución Nacional, la Constitución de la Provincia de Buenos Aires en sus artículos 41° y 28°, las Leyes Nacionales y Provinciales de Medio Ambiente y las Ordenanzas respectivas. Solicitando al Sr. Intendente Municipal, para que este lo haga ante el Ejecutivo Nacional y Provincial, preparando por ante la Secretaría Legal y Técnica, un borrador para efectuar oportunamente un Recurso de Amparo si fuese necesario, en caso de no satisfacer con todo lo peticionado. conforme al artículo 4° de la Ley 12530 y demás leyes enumeradas y de corresponder se denuncie las violaciones que pudieran cometerse por parte de Empleados y/o Funcionarios Públicos en el Orden Nacional, Provincial y Municipal conforme los artículos 245° y 249° del Código Penal.

La Ing. Cifuentes dice que Prefectura, quien pertenece al CCyM, se haga presente para evacuar dudas y tranquilizarnos, puesto que son quienes están capacitados para ello.

El Sr. Santamaría apoya la moción y agrega que sería importante la opinión de técnicos en el tema de manipuleo de gas licuado.

La Sra. Díaz dice que opiniones hay muchas, que en la mesa tienen que estar los responsables de la seguridad como lo es Prefectura Naval.

El Sr. Zerner cree que deberían concurrir primero los responsables del proyecto, como lo son Repsol-YPF y el OPDS. Considera que faltan actores que informen con certezas, sino sólo estamos haciendo catarsis.

La Ing. Cifuentes solicita la presencia de la Municipalidad de Bahía Blanca en la persona del Lic. Sergio Montero.

El Concejal Martínez agrega que el buque se está trasladando hacia Bahía Blanca, pero que se cuentan con 90 días para la presentación del Estudio de Riesgo.

A continuación se proyecta un video aportado por el Concejal Ursino, presentando una situación de conflicto en España ante un caso similar.

Siendo las 12:00 hrs. se da por finalizada la reunión.

.

ING. WHITE CONTRA BUQUE REGASIFICADOR DE GNL-REPSOL/YPF

Tomado del informe “No al GNL en las Canarias”; porque el gas es un peligrosísimo fósil cuyo uso industrial ha ocasionado ya 25 accidentes en el mundo, algunos de ellos con cientos de muertos, el último en SKIDDA Argelia.

El GNL es un gas invernadero, principalmente metano que para nada ayuda, al cumplimiento del **Protocolo de Kioto**, tantas veces expuesto por nuestro compañero Conghos en las reuniones del CCyM, sin embargo se quiere vender a la opinión pública, como si fuera un combustible limpio.

Partido Verde Canario (PVC) contra el GNL en Santa Brígida Canarias, en conjunto con Iniciativa por la Orotava (I.P.O). A esta se suma (A.P.C) Alternativa Popular Canaria (A.P.C).

El 13/06/05, el ayuntamiento de Agüines niega licencia para la instalación de Planta Regasificadora en el Sur-Oeste de Gran Canaria, por plantear grandes problemas medio ambientales y gran preocupación en los residentes de la zona.

Hay otras alternativas que no hipotequen el futuro de Ing. White y no pongan en peligro la seguridad de los vecinos, por ejemplo: los sistemas “off-shore”, ya que la legislación prevé que todas las instalaciones que no sean de uso portuario, debe habilitarlas la Municipalidad de Bahía Blanca, Ley 12530.

Se pretende implementar el sistema “off-shore”, pero en vez de mar adentro con barcos regasificadores y con todos los condicionantes, en el puerto, al lado de un Polo Petroquímico, de un tanque de amoniaco de Profértil, de las esferas de TGS, de tanques de hidrocarburos, etilo, urea, etc.

Los municipios son dueños y señores del planeamiento y de las licencias pero pobre del gobierno que obligue al municipio a implementar un asunto tan sensible.

Hay que frenar las aspiraciones gasísticas de algunos. Aceptamos que las empresas no se van a ir, pero entonces paguen para que nos vayamos nosotros.

Estas regasificadoras “off-shore”, son altamente peligrosas para la población y no hay que ser cómplices del silencio político a una iniciativa que ponga en peligro **la vida**.

Off-shore significa alejados de la orilla y tiene la virtud de alejar esa terrible bomba que es un buque regasificador de los núcleos habitacionales, poniendo en riesgo a los vecinos.

Pero también el de correr grandes riesgos, fundamentalmente el de los derrames de GNL a las aguas, derrames totalmente inevitables que irán de pequeña pérdidas diarias a grandes vertidos ocasionales, muy frecuentes en todo el mundo, que causaran un muy serio perjuicio alas zonas costeras.

Estos derrames son imposibles de controlar. El crudo y el fuel-oíl se pueden recuperar con barcos especializados en esas operaciones, pero el GNL es imposible porque se disuelve en el agua de mar a toda velocidad.

Por eso las formula “off-shore”, pegada al muelle no es la solución a este problema gravísimo, creado por Directivos Portuarios con Políticos a sus servicios, que no sabrán como afrontar las emisiones de gas metano, que es el gas mas importante de efecto invernadero y de la cual, su combustión es el mayor responsable del cambio climático por su fuente de CO₂.

Por eso AVECO rechaza este Proyecto, por ser altamente combustible, contaminante y altamente explosivo, para nuestra población y Ecosistema Natural Marítimo.

Esta instalación es un alarde de desvergüenza política, egocentrismo e ignorancia y sobre todo de indiferencia e irresponsabilidad criminal, para con la seguridad y la vida de las personas.

No hay que permitir la corruptela de la política, haciendo oportunismo con estas instalaciones, de falsos argumentos técnicos o económicos de las imposiciones del poder dominante.

Si algún día ocurriera algo, “lo peor”, que deseamos que nunca suceda, por culpa de decisiones insensatas y algunas personas o vecinos sufrieran muertes o graves daños, consecuencias de una explosión del muy inestable y peligroso GNL, tengan bien presente los responsables que no solo van a ser juzgados en tribunales sino por la opinión publica.

Hay que erradicar este proyecto y librar de forma definitiva a nuestra población de estos riesgos inasumibles. El buque regasificador cerca del puerto como una alternativa de una regasificadora en tierra, no es la solución; es muy peligroso.

Las conclusiones de multitudes de informes científicos en todo el mundo de la realidad del GNL dicen que no es una alternativa, el mero alejamiento de la costa de operación de regasificación, es solo un paleativo de los peores efectos inmediatos que puede tener un accidente en estas instalaciones.

La introducción del GNL en la fauna marina es inaceptable, siendo una gravísima amenaza para el litoral y las especies que la habitan.

La experiencia internacional del uso del GNL, indica que es inevitable que las operaciones de bombeo de gas a tierra, produzcan continuos vertidos con el riesgo de producir graves derrames, que a cambio del crudo y del fuel-oíl, no existe solución técnica conocida para aislarlo y recogerlo.

El GNL tiene la desastrosa propiedad de disolverse muy rápidamente en agua marina y en caso de un derrame importante, supone un enorme impacto en nuestras aguas, que sumadas a la política irresponsable de vertidos de residuos urbanos (cloacales), contaminación de hidrocarburos, metales pesados, etc., va a hacer desaparecer la Industria Pesquera Artesanal del Puerto de Ing. White.

A todo esto y sabiendo que el alejamiento de la costa de las operaciones de regasificación tienen la virtud de minimizar el peligro real para la población, también debemos velar por la tripulación del buque, para que no sufra pérdidas.

La instalación de este buque en puerto, es impropio de un Estado Democrático y de Derecho. Es la instauración de una Dictadura Energética sobre toda nuestra población, para beneficiar al CGPBB y al Polo Petroquímico.

La oposición ciudadana, la conciencia y al movilización de nuestra población, son el instrumento eficaz para derrotar estos planes nefastos y con la lucha entre todos podemos obligar al gobierno a cumplir con las obligaciones para con nuestra población y empezar a desarrollar de una vez por todas la política energética que nuestra sociedad esta demandando, y no a través de un negociado con Repsol YPF darle gas a Profértil para cumplir con su producción de urea.

A la Autoridad Portuaria le recordamos que Prefectura Naval Argentina, en conjunto con los Prácticos, Remolcadores, Amarradores, etc., en el año 1992, dictaron Normativas Portuarias, que permitieron entrar y sacar buques del puerto con un solo remolcador y un solo práctico. Pretendían abaratar costos portuarios, produjeron la cesantía de 150 trabajadores de la Sección Remolque y maniobra del puerto de Ing. White, para no hacerlo Puerto Sucio. La aplicación del decreto N° 817/92, la Ley de Puerto, la de Regulación Portuaria y la acción de un sindicato corrupto, echó a 150 familias marítimas del Puerto.

Ahora pretenden hacer las Normativas, pero a la inversa, total viene la vaca lechera del regasificador y nos llenamos todos de plata. Cuatro remolcadores, dos prácticos, legiones de amarradores, lanchas a disposición, remolcador de guardia permanente, proveedores al pie del buque, etc.

Así que recuerden que esta majada de trabajadores perjudicados durante los últimos 15 años también vamos a estar en contra de todo tipo de especulación portuaria.

No podemos digerir tanta bondad y alegría por un lado y tanto perjuicio y maldad por el otro.

Espero interpreten el tenor y el sentimiento de esta nota y tomen cartas en el asunto para que esto no llegue a medidas extremas.