

ACTA DE REUNIÓN ° 109
COMITÉ DE CONTROL Y MONITOREO
LEY N° 12530 Art. 6°

Fecha: 13 de Mayo 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° 108 del 30 de Abril del 2008, la que, luego de realizadas las correcciones pertinentes, se da por aprobada.

2) Varios.

El Ing. Rey Saravia informa que, a través CGPBB, recibió informalmente las respuestas a las 33 preguntas realizadas por la subcomisión técnica del CCyM. El Ing. Aduriz y el Sr. Zernerli consideran que las mismas se deben tener en cuenta de todas maneras.

El Sr. Curcio pregunta por el oleoducto a instalar entre la empresa Oiltanking Evytem y Petrobras.

El Lic. Montero responde que el proyecto fue presentado en la ciudad de La Plata al OPDS y que se comunicó con la Empresa para pedirle que realice la presentación formal ante el Municipio.

La Ing. Cifuentes pregunta si el oleoducto de gasolina que saldrá de Profértil tiene EIA.

El Lic. Montero dice que es Prefectura Naval quien debe decidir si el muelle está o no habilitado y aún no ha emitido información alguna.

El Sr. Curcio pregunta por dónde y adónde va el oleoducto

El Lic. Montero contesta que el oleoducto viene de la planta de Puerto Rosales, llega a la planta de Petrobrás y que la traza viene a la par de la Ruta Nacional N° 3, que se solicitó información al respecto, sabiendo que la obra no ha comenzado aún.

El Ing. Sanchis dice que el oleoducto ya está colocado y los caños tendidos en la intersección del acceso a Bahía Blanca, en la Ruta Nacional N° 3. Los ductos corren paralelos a dos ductos de la empresa OLDELVAL, pasan por la cantera y luego pasarán por las cerealeras.

Aclara que cuando una empresa realiza una remediación se informa al representante del OPDS, a la MBB y a los municipios aledaños, puesto que si llega a ocurrir algún accidente la municipalidad, que es quien tiene la información de la traza y los ductos que pasan por allí, debe estar interiorizada en el tema.

La Ing. Cifuentes tiene la impresión que se están realizando obras sin pensar, sin objetar, sin pasar por los organismos técnicos pertinentes y que los riesgos quedan para el partido de Bahía Blanca. Considera que son obras que se deben hacer con soporte técnico y trayendo tranquilidad a la población.

La Sra. Díaz disiente ya que para ella la llegada del buque es un atraso no un progreso, desde el momento que es necesario traer un buque porque en la Argentina no alcanza el gas, eso quiere decir que estamos muy mal. Y por otro lado piensa que a las organizaciones bahienses no les es permitido opinar ni funcionar, considerando de esta manera que estamos en una Democracia entre comillas.

El Sr. Santamaría dice que el OPDS es convocado en forma formal pero no se presenta.

La Ing. Cifuentes pregunta quiénes son, oficialmente, los representantes del OPDS.

El Lic. Montero responde que los inspectores del OPDS en Bahía Blanca son el Ing. Vicente Sanchis, el Ing. Agr. Martín Negri y el Ing. Agr. Agustín Magneres, y que por un fax recibido desde el OPDS se informó que, el Ing. Negri también es representante de dicho organismo en el CCyM.

El Ing. Sanchis comenta la forma en que fue separado físicamente de su oficina y como le fueron retirados los elementos que le fueron entregados oportunamente y través de un acta, por el Sr. Gobernador y su Secretario en forma oficial, habiendo hecho una presentación judicial por la forma en que sucedieron los hechos.

3) Eventos de Petrobras.

El Lic. Montero informa que la Empresa Petrobrás informó sobre una pérdida en el ducto de 8 pulgadas.

El Ing. Rey Saravia agrega que luego del evento producido a fines del mes de febrero de este año, cuando el ducto de 14 pulgadas fue clausurado, volvieron a tener otra pérdida en otro lugar del mismo ducto el 26 de abril siguiente, siendo clausurado nuevamente por el OPDS. Luego aparecieron nuevas pérdidas, en los ductos de 6 y 8 pulgadas, los días 2 y 3 de mayo, por lo que el OPDS decide clausurar todos los ductos existentes entre Refinería y nodo 4, cercano a Puerto Galván.

El Lic. Montero aclara que actualmente cuentan con un permiso precario para operar el ducto de 16 pulgadas, un permiso de reparación para los ductos de 6 y 14 clausurados y al de 8 pulgadas le fue levantada la clausura el 7 de mayo mediante una disposición del OPDS.

El Ing. Rey Saravia acota que el CTE nunca supo cuando fueron levantados por el OPDS los precintos.

El Sr. Curcio no se muestra de acuerdo en cuanto a la falta de información del CTE al respecto.

El Lic. Montero aclara que quien tiene potestad para dar el aviso es el organismo y que el resto es un tema interno entre el OPDS y sus representantes en Bahía Blanca.

El Sr. Santamaría solicita se relea el Acta donde expuso la Empresa Petrobrás, en la cual consta que ante la sospecha de que en el contenido del derrame se encontraban productos livianos, contestaron que no era posible. Por este motivo solicita la clausura definitiva de los ductos hasta tanto la Secretaría de Energía no se expida al respecto, ya que si por el derrame de liviano se produce un accidente grave vamos a lamentarlo, no siendo este un tema menor.

El Ing. Rey Saravia aclara que en el ducto de 8 pulgadas se realizaron reparaciones y cambios de tramos completos, en el resto de los ductos sólo se hacían inspecciones en los tramos viejos. En este caso sucedió algo que la Empresa no previó, una pala mecánica que se encontraba trabajando en el lugar, rompió un tramo nuevo y eso originó el derrame, no sabiendo cuando ni quien produjo el accidente.

El Lic. Montero aclara que la causante del mencionado accidente fue una empresa contratista que se encontraba trabajando en el lugar.

El Sr. Santamaría pregunta si la pala contaba con autorización de la Municipalidad de Bahía Blanca para trabajar en esa zona, donde hay otros ductos. Además piensa qué pasaría si en otro momento viene otro equipo y sigue rompiendo los caños, considerando que la empresa se debe hacer responsable y que no podemos permitir que en la ciudad de Bahía Blanca se realicen movimientos de suelo con equipos, sin las correspondientes autorizaciones y sin el aviso previo al CTE.

El Sr. Zernerer comenta que la Empresa Petrobrás viene teniendo muchos derrames en la zona y que si bien se maneja con normas internacionales debería haber inspecciones constantes. Considera que debe haber una decisión política para exigir que se cambien todos los tramos sometidos a corrosión en la superficie de los caños. Agrega también que existe un Estudio de Impacto Ambiental de los 4 ductos y que es importante reclamarlo. Informa además que la Asociación Unión 20 de Agosto mantuvo una reunión con el Gerente de Petrobrás donde se le solicitó la implementación de un sistema de supervisión de las contratistas a los efectos que exista un control directo de las mismas.

Considera que la idea no es labrar Actas, hay errores que se pueden evitar, tanto por parte de la Empresa como del CTE y tareas que se deben realizar para que no se produzcan los eventos.

El Sr. Santamaría dice que de acuerdo a la Ley 19.587 de Seguridad e Higiene en el Trabajo, la Empresa que contrata a una tercera para desarrollar alguna tarea, es responsable del control y de la seguridad del área donde se trabaja. Por lo tanto la única responsable de estos eventos es la Empresa Petrobrás y se debe aplicar la Ley donde es de su jurisdicción. Hay que aplicar sanción. Tendrán que encontrar los recursos económicos para solucionar las pérdidas. Además necesitamos saber en que situación se encuentran las anteriores actas labradas.

4) Audiencia Pública del 21 de Mayo de 2008.

El Lic. Montero da lectura a la convocatoria enviada por el HCD para la Audiencia Pública que se realizará el 21 de mayo del corriente año, a las 08:30 hrs. en el Salón Blanco de la Municipalidad de Bahía Blanca, la cual fue promulgada por Ordenanza 14.253. Informa además que hay tres registros abiertos para inscribirse hasta el 19 de mayo, uno de preguntas, otro de expositores y otro de participantes.

Agrega que el coordinador de la Audiencia será el Presidente del HCD, Dr. Juan Pedro Tunessi, y que se pensó en que los Rectores de las dos Universidades, podrían funcionar como moderadores a través de sus representantes, ordenado el debate.

La Ing. Cifuentes pregunta qué va a pasar si no hay respuestas a las preguntas realizadas oportunamente y tampoco está hecha la Evaluación de Riesgo.

El Ing. Aduriz considera que en base a la información existente la subcomisión técnica debería hacer un dictamen. Si el Estudio de Riesgo no ha llegado aún, debemos contar con lo que tenemos.

La Sra. Díaz pregunta qué es lo que se va a decir o lo que se va a exponer si no están ni las respuestas.

El Dr. Berdini pregunta cuál es el fin de la Audiencia Pública y cuál su consecuencia jurídica si no cumple con los requisitos de la Ordenanza de Audiencias Públicas la cual dice que se consulta al pueblo previo a la toma de decisión.

El Ing. Rey Saravia dice que la Audiencia Pública no es vinculante y no se tomará como una resolución.

El Sr. Zernerer considera que esta audiencia, en el caso de los ductos, la debería haber convocado el Poder Ejecutivo y ENARGAS, no como lo ha hecho en forma política, el HCD.

El Sr. Curcio cree que la Audiencia Pública es como un juicio oral y que la empresa REPSOL está dudando en asistir. Comenta también que en el despacho del Sr. Intendente Municipales estuvo tratando el tema de desarticulación del CCyM con la Empresa Repsol.

La Ing. Cifuentes pregunta qué se puede hacer desde el CCyM en caso que la Audiencia Pública deje las mismas dudas que hoy existen.

El Dr. Berdini aclara que si el OPDS puso ciertos condicionamientos y estos no se cumplen, el mismo OPDS puede revocar la decisión tomada.

El Sr. Curcio pregunta si la Fiscalía le pidió informe a Prefectura Naval Argentina sobre el equipamiento que cuenta en caso de ocurrir un siniestro.

El Dr. Berdini contesta que todos los informes se solicitaron al OPDS pero aún no hay respuestas recibidas. Se esperaba la presencia de Prefectura Naval en esta mesa, en el día de hoy. Pregunta si el CGPBB se encuentra autorizado a emitir opiniones. El Ing. Gambarte contesta que no.

La Ing. Cifuentes pregunta cuál es la ingerencia del CGPBB en este tema y qué es lo que autoriza o no.

El Ing. Gambarte dice que el CGPBB está comprometido sólo para acompañar, que no es autoridad para autorizar y que sólo se mantiene informado como cualquier miembro de esta mesa.

La Ing. Cifuentes pregunta si sus viajes a España solo tuvieron la finalidad de instruirse técnicamente.

El Ing. Gambarte contesta que sí, que el fin fue informarse, y reitera que el Consorcio no posee ninguna autoridad, así como lo hace el C. C. y M. pide que se tomen las medidas correspondientes. Aclara que el Puerto es de la Provincia de Buenos Aires, lo que esta concesionado es su administración, quien autoriza lo que se debe hacer es el OPDS y en el agua la autoridad es la Prefectura Naval.

La Ing. Cifuentes pregunta si el Consorcio hizo algún cuestionamiento.

El Ing. Gambarte contesta que se hicieron preguntas y cuestionamientos pero desconoce si hubo o no respuestas.

El Sr. Zeneri pregunta si el Consorcio debe entregar la factibilidad para los ductos y el muelle.

El Ing. Gambarte contesta que no y aclara que el gran problema legal reside en las distintas legislaciones existentes para aplicar, la nacional, la provincial, la municipal y la privada.

El Dr. Berdini pregunta si se le avisa y consulta al CGPBB cuando alguna empresa decide hacer una traza nueva.

El Ing. Gambarte dice que toda empresa antes de iniciar una obra debe presentar un EIA. Quien autoriza es el OPDS, pero el CGPBB debe estar al tanto.

El Ing. Sanchis aclara que el CGPBB es la autoridad territorial y es quien debe dar la factibilidad a la empresa.

El Dr. Berdini pregunta si el CGPBB emitió, en este caso, esa factibilidad.

El Ing. Gambarte dice que lo desconoce. Sólo puede decir que el CGPBB no autoriza la radicación de industrias.

El Sr. Santamaría plantea dos puntos, primero pide ver la nota enviada por el Secretario de Gobierno solicitando la presencia de Prefectura Naval en el día de hoy, y segundo sugiere al Dr. Berdini solicitar la reglamentación portuaria que nace con la formación del CGPBB y que en uno de sus artículos dice que si alguno de sus concesionarios cambia de rubro debe hacer todo un tratamiento de ley para cumplir con ese requerimiento.

Plantea averiguar si la Compañía MEGA, concesionaria del sector donde va a estar instalado el proyecto, realizó este petitorio con todo lo que exige la reglamentación portuaria sobre el tema, ya que la mencionada Empresa está autorizada como planta transformadora de gases.

El Ing. Sanchis considera que ante el hecho inevitable, por ser una decisión de la Presidente de la Nación, lo que debemos hacer es trabajar sobre un plan de prevención. Se deben aportar los métodos existentes para actuar en este tema y lo deberíamos hacer como profesionales y como argentinos, siendo algo fundamental invertir en equipamiento adecuado.

El Ing. Aduriz considera que lo urgente es evaluar las respuestas y ver si el Estudio de Riesgo se hizo cuantitativamente para poder tener una postura en la Audiencia Pública, aclarando que si el mismo no es cuantitativo el proyecto sería inaceptable. Este estudio es muy importante porque se debe recordar que con el METANOL la Empresa decidió no realizar el proyecto porque el mismo daba mal, considerando que es la única herramienta técnica con que se cuenta, si no se tiene no se puede omitir opinión, sólo se puede condicionar.

La Ing. Cifuentes dice que desearía poseer la firma de los responsables, tanto de Prefectura Naval Argentina como de los organismos oficiales correspondientes, diciendo que los riesgos están previstos y con las condiciones dadas para la instalación del proyecto.

El Sr. Zeneri opina que el OPDS pone como condicionante que se presente un Estudio de Riesgo, si este estudio se presenta aunque dé mal, el condicionante estaría cumplido igual. Por este motivo solicita que el CTE y el CCyM no se expidan al respecto hasta que no lo haga el OPDS, considerando que es de responsabilidad de dicho organismo.

El Sr. Santamaría comenta una información recibida para tener en cuenta y dice que cuando un buque se desplaza o cuando cambia la marea, se produce una ola que impregna de tensión a la unión de las mangueras existentes entre buque y buque, lo que genera una fuerte situación de riesgo. Se pregunta además si las Empresas están en conocimiento que este proyecto va a interferir en el movimiento de todas las operaciones comerciales del Puerto.

Por último se decide que si para el próximo jueves 15, a las 14:00 hrs. no se ha recibido la Evaluación de Riesgo completa, que permita a la subcomisión técnica del C. C. y M. hacer un dictamen, esta se abstendrá de emitir una opinión en el día de la Audiencia.

La Ing. Cifuentes solicita copia de las respuestas enviadas a las 33 preguntas hechas por la subcomisión técnica del C. C. y M.

El Lic. Montero da lectura a nota elevada por la Sociedad de Fomento 26 de Septiembre, la cual se adjunta a este acta.

El Sr. Hóbez agrega que además de los riesgos expuestos en la nota, se debería tener en cuenta el terrorismo internacional, dado que la Empresa Repsol/YPF es una empresa Estatal/Española, asociada a capitales estadounidenses y europeos, como propietaria de la Compañía MEGA, lugar donde se efectuarán las tareas de regasificación desde los buques en operaciones. Y que, para los terroristas internacionales acceder a armamentos de última generación y sofisticación es como para nosotros comprar caramelos. Ni nuestras fuerzas armadas, de seguridad y policiales tienen esa capacidad de destruir tanques de guerra con blindajes especiales. Deberíamos pensar que pasaría si se produjeran ataques con misiles portátiles contra los buques en cuestión y/o contra los tanques de almacenaje de MEGA y demás plantas aledañas. No quedaría nada, como sucedió con los ataques terroristas a la Embajada de Israel y a la Mutual Israelí, en los años 1992 y 1994, temas que aún sin resolver nos dejan ver la inseguridad total que hay en el país.

El Sr. Santamaría pone a consideración de los presentes que, si en 24 hrs. más no se tiene respuesta de Prefectura Naval, se eleve nota al Prefecto General solicitando la información de sus técnicos sobre el tema de la navegabilidad de los buques.

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

INGENIERO WHITE, 13 de mayo de 2008.-

AL SEÑOR SUBSECRETARIO DE GESTION AMBIENTAL DE LA MUNICIPALIDAD DE /
BAHIA BLANCA LICENCIADO Dn. SERGIO MONTERO.-

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., con motivo de mi Nota del 21-04-08, la que ratifico en todo su contenido, en la convocatoria para la reunión de la fecha, se adjunta copia del Acta N°107, que cuando se menciona el 4º párrafo de mi nota del 21-04-08, se consigna en "conforme artículos 245 y 249 del Código Penal, el primero debe decir artículo 245 como lo consigné en mi nota, ya que el mismo habla sobre el Capítulo 4º Abuso de Autoridad y violación de los deberes de los Funcionarios Públicos del citado Código", solicitando / su corrección, también en la misma se agrega una copia de una Nota de la Asociación Vecinal de la Costa a pedido del señor OMAR CURCIO, la que apoya, ya que lo que se expone en la misma, es creíble, plenamente, y avala mis dichos en la Nota del 21-04-08. Que el 30-04-08 "La Nueva Provincia" página 6 publica una Nota al señor LUIS SANTOS YPF, dice que para que hubiera una pérdida importante de gas licuado, se debería partir el buque, ya entiendo que minimiza el peligro, ya que con un rumbo (rotura) de solo un metro por un metro, emanaría cualquier cantidad de gas, por mas de- ble tanques que tenga y ni que hablar si se parte el buque, cosa que / podría suceder, si con condiciones hidro-meteorológicas desfavorables sorprende a un buque de gran porte navegando de entrada o salida a Gal- ván, ya que puede arrastrarlo con remolcadores y todo, hasta que pone en funcionamiento su propulsión propia, y abordar o colisionar (chocar) al metanero primero y luego al regasificador, con una segura explosión por ello, además que al reducirse el ancho del canal en mas de cien / metros, sobre unos 320 mts. que cuenta, un buque con mas de 220 mts. de eslora no puede girar en el canal a esa altura, por lo que directa- mente colisionaría con los amarrados, con los consiguientes estragos; también dice que la primera alarma para activarla se hace a los 40 nu- dos de velocidad del viento (72 kmts.) es una barbaridad, ya que yo / vá en la década del 60, con vientos de esa intensidad, cortar los ama- rras de buques de mas de cien metros de eslora, amarrados en los si- tios 5 y 6 de elevadores, cortando sus seis cabos de proa y de popa y el buque es segundos estaba contra el muelle del sitio 3 y 4 del ele- vador de chapa, desarmado el la década del 70, y otro caso en el muelle de hierro, cuando se formó una especie de tornado y el buque Buenos / Aires de unos ciento treinta metros de eslora (largo) cortó los seis cabos de amarre y el viento los dio vuelta y con su popa golpeo fuertemente el muelle, destrozando un guinche de tierra, así que si hubiera soplado

- - -////- - - a 54 nudos como dice el señor LUIS SANTOS (YPF) a donde hubieran ido a parar esos buques con 97,2 kms.hora, con esta velocidad estimo que se cortarían todas las amarras y quien sabe a donde van a parar el metanero y el regasificador, además que estos fenomenos meteorológicos no se avisan, se presentan de improviso, y los buques colisionarian/ contra el muelle propio, o vecino, o entre si, con catastróficos resultados a no dudarlo, tambien se produciría una explosión en uno o en ambos, estando la marea baja, existe la posibilidad de que la onda expansiva se desplace por el canal, si la marea esta baja y si esta pleamar, esta lo hará hacia cualquier lado, pudiendo producir explosiones en cadena o efecto dominó, tanto en MEGA, PROFERTIL y demás plantas del Polo, alcanzando los Depósitos de GAS LICUADO (unos 60.000 m3) GASOLINA (unos 50.000 m3) en la primera y Depósitos de AMONIACO en la segunda y en el resto CLORO POLITILENO, etc., por eso reacione en mi anterior nota los casos de trenes para que se den idea de los tremendos daños que nos produciría un siniestro en ambos buques y que se propague.

Además no hay que descartar que se produzca en explosiones en esos tanques, por impacto de proyectiles desde los barcos / siniestrados, recuerdo que hace unos años atras estando el buque tanque "PRESIDENTE ILLIA" en reparaciones en Puerto Belgrano tuvo una explosión en uno de sus tanques y el ancla de respeto (de repuesto) de unos quince mil kilos fue arrojada a mas de 500 mts. cayendo sobre el techo de un galpón destruyendolo y por suerte no habia operarios trabajando, por todo esto, el estudio de RIESGO debe informar sobre impacto de proyectiles, en las plantas vecinas y sobre la afectación de la ONDA EXPANSIVA y el alcance de la misma, tambien se debe contar con toda la documentación / Exptes. incoados por estos buques, para su amarra y navegacion, y las Normas legales aplicables a los mismos, solicitando que por el C.C. y M. se reclamen ante la Prefectura Naval Argentina, si es que no se han pedido ya, conforme lo permite la Ley 19.549 en su art. 2º) "in-fine" y entre otras cosas, se debe contar con copias de las mismas, acorde el art. 38º) última parte del Decreto Nº1759/72 T.O.1991; tambien en este sentido se pronunció el Consejo Consultivo del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, publicado por "La Nueva Provincia" pág.7 del 8-05-08, por carecer de conocimiento/ del Estudio de Riesgo.

El 12-05-2008 "La Nueva Provincia" pág.6 publica una Nota al Ingeniero Dr. BAULIO LAURENCENA, sobre el buque regasificador y metanero, el que coincide con mis apreciaciones tanto en la Nota del 21-05-08 como con esta, aunque mucho más amplio y con contundentes informes científicos y técnicos, agregé Nota original del Diario para / mejor proveer y me remito a lo allí expresado por ese prestigioso Profesional, quien fue tambien quien intervino cuando el que suscribe // presentó la Nota el 16-01-2002, solicitando al Intendente Municipal el RECURSO DE AMPARO para que no pase el tren de METANOL, aprobado por / unanimidad en el C.C. y M., poniendose al frente al entonces Intendente JAIME LINARES, e interviniendo en el mismo las 4 Asociaciones Ambientales

---////-----

(2)

----- / / / / / ----- listas, la Sociedad de Fomento de Inge-
niero White y nuestra Entidad, habiendose veado integralmente en la
citada DEMANDA, todo lo expuesto en mi Nota de entonces, y el Juez de
primera Instancia dictó sentencia haciendo lugar a lo peticionado, al
igual que el Fisc al CAÑON adhirió en un todo a lo que planteamos los
AMPARISTAS, fue apelada por REPSOL-YPF y FERROSUR ROCA y la CAMARA FE
DERAL, confirmó dicho fallo y fue apelada nuevamente ante la CSJN y /
hai esta durmiendo el Amparo hace 6 años, estimo que prescribirá o se
confirmará los fallos, toda vez que las fallencias salieron del propio
Plan de Contingencia (Plan de Seguridad o estudio de riesgo) de las /
cuales me valí para demostrar que no se debía dejar pasar el tren por
que eran 46 bombas de tiempo rodantes, la misma cantidad de vagones
tanques con metanol y si estallaba uno lo hacien cadena el resto, y /
esto habia sido aprobado a 700 kilometros por los Organismos Naciona-
les y sin audiencia pública y las Empresas nos decian que eran muy se-
guros, como lo dicen ahora con los buques, tambien, este profesional
intervino cuando nos opusimos desde el C.CyM. para que no se Instale
la planta en CANGREJALES de METANOL (Depósitos) otra verdadera bomba
de tiempo, de la cual REPSOL Y.P.F. nos decian que la misma era SUPER
SEGURA, pero de los alambrados hacia adentro, y cuando se hicieron los
estudios de riesgo hacia afuera, salio que una explosión afectaría a /
varias decenas de kilometros a la redonda, por la cercanía de la Planta
de MEGA, y curiosamente ahora es el la misma REPSOL, con ENARSA quie-
nes nos imponen el buque regasificador y el metanero y aún no sabemos
que dice el ESTUDIO DE RIESGO, pese a que ellos dicen que esta, nota
de "La Nueva Provincia del 30-04-08 página 6.-

En cuanto al informe del Ingeniero LAUREN
CENA es contundente y coincidente tambien en gran parte con todo lo /
manifestado por AVECO en sus Notas la agregada en Acta 106 y 107.-

Por todo lo expuesto precedentemente, pe-
ticiono, se de lectura de la presente por ante el C.C. y M. para su /
consideración y de aprobarse se ponga en concimiento del seños Inten-
dente Municipal, al igual que mi anterior del 21-04-08.-

Sin otro particular saludo a Ud., con mi
más atenta y distinguida consideración.-

Nota de enviar correspondencia hacerlo a Belgrano 3311 Ing.White.-

