

ACTA N° 171: En la ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, a los tres días del mes de mayo de 2011, siendo las 9:40 horas, se reúne la Comisión Asesora Ambiental del H.Concejo Deliberante.

Se encuentran presentes los concejales CARLOS OCAÑA (quien preside la reunión), ROBERTO URSINO, ELISA QUARTUCCI, RAUL WOSCOFF, ANA CIVITELLA, DIANA LARRABURU, LETICIA MOLINA, CRISTINA MOLINA, GERARDO VEROLI; EDUARDO CONGHOS (Subsecretario de Gestión Ambiental); FERNANDO REY SARAVIA y LEANDRO LUCCI (Comité Técnico Ejecutivo); MILENA URIBE ECHAVARRIA (Dpto. Bromatología y Protección de la Salud); ADRIANA CHANAMPA (Dpto. Saneamiento Ambiental); SILVINA SPAGNOLO (Dpto. Epidemiología Ambiental); HUGO SIMONI (Asociación Industrias Químicas); ENRIQUE OTAOLA (Colegio de Ingenieros); ALBERTO CARNEVALI (Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca); CARLOS RODRIGUEZ (Unión Industrial de Bahía Blanca); ELIZABETH CARBONE (Dpto. Geografía de la Universidad Nacional del Sur); MARIA CECILIA MONTERO (Universidad Tecnológica Nacional); CARLOS CARIGNANO (Invitado Especial); JORGE SPAGNUOLO (IADO); LEONCIO MONTESARCHIO (Asociación Ambientalista del Sur); GISELA CERQUETELLI (Piedra Libre Asociación Civil) MARISA SCHREIBER (ECOROJO); ADRIAN VLEK (Asociación Vecinos Por); HUGO ALVAREZ DUCA (Corporación del Comercio e Industria y Servicios). Invitados para exponer sobre la instalación de la empresa Vale se encuentran representando al Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: JORGE OTHARAN, FRANCISCO COSTA Y LUIS ARECCO.

Comienza la reunión el concejal Ocaña, explicando que en primer lugar se realizará la exposición de Silvina Spagnolo sobre cambio climático. En segundo lugar el Consortio de Gestión del Puerto analizará el emprendimiento de la empresa Vale va a hacer en nuestra ciudad, así como se acordó en la reunión anterior.

Carlos Carignano explica que es **un informe que realizó el área de Epidemiología Ambiental de la Municipalidad de Bahía Blanca**, que fue presentado como trabajo municipal en un Congreso Internacional de Cambio Climático en la provincia de Corrientes el año pasado. El trabajo cuenta en primer lugar con una pequeña reseña sobre el cambio climático como influyó e influye el clima sobre la salud, referencias sobre el posible impacto que pueda tener el cambio climático teniendo en cuenta un incremento de la temperatura de uno a dos grados en nuestra región, cual es la situación de nuestra región en cuanto a los aspectos sanitarios, se realizaron diagnósticos de situación ya hace muchos años, y cuales son las enfermedades que en nuestra región pueden ser más sensibles a incrementarse si llegan a cumplirse los pronósticos para nuestra región. El área que desarrolló este trabajo está integrada por Dra. Elosegui, Paula Abrego, Silvina Spagnolo y Carlos Carignano.

Spagnolo explica que fueron invitados para participar en Monte Caseros en estas jornadas de municipios y cambio climático. Se adjunta al presente acta la documentación proyectada.

Carlos Rodríguez pregunta cual será el seguimiento de todo este estudio. Carignano responde que esto es una propuesta con respecto a cambio climático. Si están seguros de los resultados de los trabajos que hicieron. Fueron realizados con método universal y reconocido, con muestras representativas, con un cuestionario validado a nivel internacional y con un intervalo de confianza del 95 por ciento, y con un error estándar más menos 2 por ciento. La muestra excedió de acuerdo a los cálculos realizados por el lic. Frapichilli las necesidades. La respuesta de los encuestados fueron lo que se denomina individuo Proxy, que significa que es la madre la que sabe y la que hace referencia de los problemas de familia y en menor cantidad el padre. Más del 85 por ciento respondió la madre o jefe de familia por el resto del grupo familiar. Por supuesto el muestreo fue hecho por conglomerados con su muestreo en base a una proyección del censo del 2001 y a la encuesta permanente de hogares. Cuentan con muestras representativas de cada una de las personas estudiadas. De esa manera una puede inferir que los resultados obtenidos de la muestra corresponden a la población general de cada una de la zona. Estos trabajos que son de encuestas domiciliarias de propósitos múltiples tienen un alto valor costo beneficio, porque se obtienen muchísimos datos y que están todos validados. Piensan que, independientemente de hacer un trabajo científico, tienen la responsabilidad porque son profesionales y empleados municipales, por lo tanto deben elevar propuestas. Por las mediciones sistemáticas que se hicieron en la zona de Ingeniero White y que se siguen haciendo de contaminantes comunes y de factores meteorológicos en forma permanente, por las mediciones esporádicas realizadas en el centro por las mediciones que se hacen y se siguen haciendo, creen que hay una correlación directa positiva entre esas mediciones y el impacto en la población. Por eso en el gráfico se muestra que la mayoría de la gente del centro refirió hipoacusia. Y en Ingeniero White el hecho de padecer enfermedad respiratoria inflamatoria, para ellos tiene una relación cognitiva innegable aunque el trabajo no permita inferir causalidad con el material particulado. Por eso en su momento se elevaron las propuestas correspondientes, ya que este trabajo fue presentado en el 2005 / 2007 en partes, y este es un trabajo comparativo final que ya fue publicado en una revista nacional en el año 2008.

Manifiesta que una de las primeras cosas que se debe hacer es prevenir el golpe de calor. Y en base a los que ocurre en Bahía Blanca piensan que las enfermedades transmitidas por vectores no van a tener un impacto importante, no quiere decir que no se puedan producir, pero si las enfermedades respiratorias y también las cardiovasculares van a tener un impacto. Se sabe que el clima y los factores meteorológicos y los distintos contaminantes, sean naturales o los comunes pueden aumentar desencadenar en estas últimas. La mortalidad se incrementa con la ola de calor y aumento de contaminación. Por eso opina que no es necesario realizar un trabajo para saber cual es la causa. Demostrar una causalidad ante una enfermedad es muy difícil. Siempre hay predisposición genética, tiene que ver los hábitos, y a que está expuesta la persona que padece determinada enfermedad.

Se agradece la participación del equipo.

Ocaña dice que el otro tema a tratar es el **informe del Consorcio del Puerto en referencia al proyecto de la empresa Vale**, su óptica de la relocalización de este emprendimiento.

El Dr. Otharón agradece la invitación, presenta al Ing. Carnevali responsable de medio ambiente y seguridad del Consorcio, Dr. Francisco Costa director en representación del Municipio en el directorio del Consorcio, y el Agr. Luis Arecco quien está especializado en temas ferroviarios de conectividad terrestre dentro de lo que es la estación marítima. Manifiesta que en realidad dentro de lo que es el marco de la ciudad, tenemos un esquema de planificación donde mucho tiene que ver la participación de este H. Concejo Deliberante. Tenemos un sector industrial portuario que es una franja muy bien marcada dentro de lo que es el plano de la ciudad, un sector mixto industrial y un sector urbano que se divide en residencial y actividades de distintos usos multifamiliares. Y esta división no es menor en cuanto a la logística ingreso y egreso de mercaderías. Esta aclaración la realiza porque en gran parte de los puertos del mundo se registran colisiones permanentes entre la ciudad y el puerto en función de este tráfico y esta carga, de cómo llegar a los lugares portuarios, sobre todo después de 1956, que nace el contenedor, generando un sistema de carga distinto del que se venía registrando. En consecuencia tener dentro del esquema de la ciudad y de zonificación estas franjas que nos marcan zona industrial, mixta industrial y sector residencial, mejora las condiciones, más allá de que no la veamos en nuestra ciudad, pero basta andar por los puertos del mundo para darse cuenta lo que implica en el tránsito terrestre, la conectividad marítima, los tiempos de espera, la contaminación que a veces generan las actividades portuarias en relación con la ciudad.

Otro de los mitos que históricamente se atraviesa es que Bahía está de espalda al mar. En realidad tenemos una ría, un estuario que genera condiciones de habitabilidad bastante hostiles para la residencia, que es otro de los problemas que atraviesa el mundo. En los puertos del mundo, se da que todo el mundo quiere vivir sobre el mar y se desarrollan barrios residenciales, viviendas en ph y en altura, que generan una congestión poblacional muy importante, cosa que en Bahía por las características de los cangrejales, la topografía, la cercanía con el estuario esto es difícil y da oxígeno dentro de lo que es el funcionamiento. Bahía Blanca tiene dos hitos que son la profundidad y la distancia. Bahía Blanca es la tercera aduana en volumen del país, en consecuencia imaginemos el movimiento de tráfico comercial que tiene el puerto, ubicándonos luego de la aduana de Buenos Aires, por la que se han dado varias batallas en la argentina y del gran fenómeno comercial de exportación que ha sido la hidro vía. Luego del puerto de Buenos Aires y de Rosario, Bahía Blanca es la tercera aduana del país, por lo cual hay concentración con alguna especialización en cereales (con cinco cerealeras) y con una especialización en productos petroquímicos en función de la instalación del polo petroquímico. Los dos puntos a tener en cuenta (profundidad y distancia) porque en el nuevo posesionamiento de la industria naval ha generado cambios en el volumen de los barcos, en las esloras y genera la posibilidad de dar respuesta a los mercados que aparecen en las últimas dos décadas, que son los mercados asiáticos, con un eje importante dentro de lo que es el mercado internacional, que es el Canal de Panamá y el océano pacífico, donde el puerto de callo y los puertos que miran hacia los mercados asiáticos tienen una ventaja central en relación a los puertos de

América, que insiste dos décadas atrás abastecían y alimentaban a la Costa Este de los Estados Unidos como un gran mercado donde se radica el 65 por ciento de la población de los Estados Unidos, entonces el Atlántico tenía otra virtualidad totalmente distinta de la que tiene hoy. Y la distancia junto con la profundidad también exige desafíos. El primero de ellos que estamos muy lejos del núcleo productivo, del núcleo sojero, como se denomina en el mercado local y granario, donde el grano tiene que viajar mil kilómetros, lo cual la conectividad terrestre tanto en rutas como el ferrocarril pasa a ser para Bahía Blanca muy importantes. Y a tal punto es importante el tema ferroviario que la segunda playa ferroviaria más importante del país se encuentra en nuestra ciudad. Y como se utiliza? En comparación con Rosario, donde el trámite es flete corto, el ferrocarril pierde en relación con el camión, en Rosario el 85 por ciento de la carga es trasladada por camión y un 15 por ciento se traslada por ferrocarril... En Bahía Blanca tenemos un 65 por ciento de carga que se traslada en camión y un 35 por ciento por ferrocarril. Por economía y tiempos de traslado el ferrocarril saca significativa. Y en este marco se presentan proyectos y alternativas de crecimiento que desde el puerto se ve con mucho optimismo, pero con los recaudos y profesionalidad con que hay que aceptar estos desafíos para no caer en aquella colisión en la que se hacía referencia que otros puertos del mundo tropiezan. En consecuencia el Agr. Arecco va a presentar un esquema donde con pro y contra se transitará por los tres espacios ferroviarios de ingreso y egreso de carga del puerto de Bahía. Para denominarlos de alguna manera tenemos: Vía Bahía Blanca Noroeste, en segunda instancia Vía Neuquén y en tercer eje Vía de la Marea, que es la que está más cerca el mar. Veremos como impacta el tráfico ferroviario sobre Vía Noroeste encerrando 570 manzanas, como impacta la Vía Neuquén encerrando 77 manzanas y cual es el impacto que tiene la Vía de la Marea y cual es el potencial que tienen cada una de ellas. Si sacamos una foto, probablemente la lectura sea absolutamente distinta de lo que viene. Y tenemos que pensar que estos desafíos que plantea el proyecto potasio Río Colorado, tiene que tener una sinergia con la modificación estructural de la logística ferroviaria del cereal, y de esta manera acomodar los usos ferroviarios en función de las necesidades que se van registrando en el puerto, de arribo y egreso de formaciones ferroviarias. Reitera su agradecimiento por la invitación y que se encuentran a disposición por cualquier duda que pueda surgir en las diapositivas que van a transferir y están muy abiertos a escuchar las sugerencias que mejoran de alguna manera el concepto en función de las distintas alternativas que van a presentar.

El Agr. Arecco explica que lo que van a mostrar es un trabajo que se realizó en forma conjunta con el municipio de nuestra ciudad, la municipalidad de Coronel Rosales, el Consorcio de Puerto, Puerto Rosales, Base Naval, empresas ferroviarias, dirección nacional de vialidad, vialidad de la provincia, porque cuando se busco una solución ferroviaria al transporte en la ciudad lo que se pudo observar de entrada es que la ciudad está muy atravesada por vías ferroviarias, que si había disminuido hace 10 años atrás su uso, ahora se está incrementándose cada vez más y ahora se está mejorando el sistema ferroviario, recuperando cargas. Se presenta como va a impactar el tráfico de Vale dentro de todas las posibilidades o análisis que ellos presentaron como alternativa. Las filminas utilizadas pasan a formar parte de este acta.

En el inicio la empresa Vale va a traer un tren cada 16 horas de 83 vagones, van a ser 122 vagones de ida y 122 vagones de vuelta y el tiempo de promedio de 10 minutos por cada paso a nivel. Evidentemente esta alternativa incrementar la zona paso céntrica de la ciudad dejando tantas manzanas con una barrera muy fuerte enmarcada, habla de que tiene un impacto negativo muy fuerte si pasaran por Vía Bahía Blanca Noroeste que todos conocen. Cuando se trabajo en la ferro urbanística se pensó que la mejor manera de direccionar todos los tráficos ferroviarios, sea sobre la Vía Neuquén (alternativa sur como menciona Vale en su impacto ambiental). Esta vía tiene en principio un inconveniente, ya que deja 77 manzanas construidas. Hay talleres y menor cantidad de viviendas. Esta alternativa en un primer momento fue la más viable.

Otharán dice que las obras se hacen con plata, se imaginan en el laboratorio y se concretan con plata. Imaginando que el consorcio tiene que darle una solución a la llegada de productos al puerto, lo que se marca es privilegiar la Vía Neuquén, el paso en Villa Olga para que el cereal mude Vía Bahía Blanca Noroeste hacia Vía Neuquén y concretar los siete viaductos con lo cual la ciudad directamente no tendría impacto en el tema ferroviario. Ahora si hay que cuantificar esto y modularlo en función de uno o dos proyectos o tres proyectos es absolutamente distinto el tema económico. Habían estimado en 25 millones de dólares es toda la inversión en tema ferroviario. Y además con esta solución va en armonía con lo que plantea el ferro urbanístico. De esa manera se atiende el problema de llegada de productos coordinando con la ciudad eventuales usos alternativos que no es solo carga que se puede pensar en el trafico de pasajeros, en darle usos múltiples a estas vías y a esta solución que se esta entregando. En realidad insiste con los 7 viaductos, recordando que de 17 intersecciones conflictivas que tenemos sobre Bahía Blanca Noroeste pasamos a 7 en Vía Neuquén, y si de esas 7 podemos concretar viaductos la verdad es que de las 77 manzanas que quedan a las 560 que quedaban atrapadas, evidentemente es una mejora sustancial para el tráfico de productos.

Ocaña manifiesta que es sumamente importante lo que salió publicado en el diario La Nueva Provincia el fin de semana, donde se habla de la posibilidad de relocalizar el proyecto. Sería importante conocer la opinión del Consorcio con respecto al traslado de Vale a Cerri.

Otharán responde que Bahía Blanca si no tuviera puerto sería azul, un espectador de norte – sur. Y si el puerto no tuviera la profundidad que tiene no sería el puerto de Bahía Blanca, sería un puerto alternativo donde el flete marítimo para llegar hasta aquí encarecería y no lo justificaríamos con volumen cantidad y trafico de larga distancia. Hace referencia a estos dos cuestiones porque tiene que ver la conectividad terrestre con la conectividad marítima, la conectividad marítima tiene que ver con el dragado, y el dragado nos dio la profundidad en el estuario a 45 pies con marea y hoy están imaginando en el vaso portuario el primer tramo de una modificación de 45 al 0, lo que implica 50 pies para poder salir con carga y en definitiva abrir la ventana de salida de los barcos que hoy es con pleamar y en 6 horas quedan reducidas a 3 en el egreso de agrupamientos y en el ingreso de agrupamientos nuevos, profundizando el vaso portuario abren esta ventana y se le da muchísima mas agilidad al puerto. Hace estas dos referencias que tienen que ver con el puerto, con la profundidad y con el proyecto que hizo referencia Ocaña, porque el puerto ha

dragado siempre hasta lo que se denomina la tercera posta. Es decir, tienen posta 1 y 2 y se ha dragado una posta pensando en un proyecto futuro que nunca se concretó y que está hoy prestando con las dos postas sus servicios para líquidos y gaseosos, y a partir de ahí a Cerri hay que avanzar nuevamente en la conectividad marítima y en dragado que implica un costo y un impacto económico muy importante. Surgen alternativas que obligan al consorcio como autoridad portuaria, como estación marítima a tener resueltas técnicas para estar preparados ante la eventualidad que estos proyectos que se insinúan se concreten. Para avanzar desde la posta 3 hasta Cerri tienen que tener un estudio de sedimentación para ver cuánto cae de los veriles del canal al canal; tienen que tener un estudio de sísmica, para ver cuánto material duro hay en eso que no se ha tocado y cuánto de material blando, porque además exige equipos distintos para intervenir sobre el dragado. Tienen que hacer estudios de olas, pero tienen una ventaja sustancial que son los antecedentes que ha tenido Cuatrerós cuando egresaba productos de exportación desde el puerto Cuatrerós que era el quinto puerto que registraba el estuario. En consecuencia estos estudios a los que hace referencia los han encargado en función de tener las carpetas listas si algún proyecto golpea la puerta. Todos han leído y escuchado esta alternativa que YPF plantea de trasladar el regasificador a un emprendimiento en el final del estuario sobre General Cerri. En función de conversaciones que tuvieron con operadores empezaron a hacer todas estas evaluaciones de estudios necesarios para poder encarar el emprendimiento, no han tenido más que una confirmación de exploración por parte de YPF y esto generaría sin lugar a dudas casi la reedición lo que fue el dragado de cangrejales, en aquel entonces se recuperaron 120 hectáreas cuando se le dio esta categorización de que Bahía Blanca iba a ser puerto de aguas profundas, hoy en esas 120 hectáreas está radicado Profertil, Mega Dreyfus y el emprendimiento que se encarará en el año 2013 Glencor Moreno con Dreyfus para definir cuál será el que va a ejecutar la planta de proceso industrial o si lo van a hacer juntos, con esto quiere decir que esas 120 hectáreas están completas. Al consorcio la alternativa de que Cerri se abra como puerto, les abre una alternativa muy interesante en relación a la operatoria propiamente dicha del buque regasificador a las expectativas que genera tener un parque agroalimentario en un espacio como es General Cerri, que está buscando un perfil productivo y a las alternativas que implica tener un frigorífico que puede reconvertirse sin conocer mucho la industria frigorífica, cree que no como frigorífico pero si puede reconvertirse como un nuevo proceso industrial vinculado a la actividad portuaria. En función de esto, se están realizando los estudios técnicos. No tienen presentación formal de YPF que asegure que este proyecto se va a llevar adelante. Están haciendo una exploración y en función de la exploración y de las puertas que se abren se invitó a Vale a que analice las nuevas cartas que hay en el mazo. Cuando el Consorcio suscribe el contrato de concesión con Vale la disponibilidad territorial que tenían hacía referencia al emplazamiento que hoy tiene la localización que se mostraba en la filmína. Si se reformulara esto porque alguno de esos proyectos encontrara un socio como para avanzar en la conectividad marítima habría una nueva alternativa o posibilidad, que hasta hoy no la tienen, pero que ven en función del desarrollo del puerto con la reedición de aquellas 120 hectáreas de cangrejales trasladadas a General Cerri potenciando una localidad que además tiene características de emplazamiento muy interesantes que tiene que ver con

su acercamiento a TGS, un que tiene que ver con un perfil productivo que supo tener y que en función de la lanera y de Cap quedó desgranada. Se están haciendo todos los estudios técnicos del caso.

Ocaña manifiesta que en conclusión si Vale decide seguir adelante con la ubicación que se le fue otorgada lo puede hacer, depende de Vale y no del Consorcio. Es decir si Vale decide no utilizar la segunda opción que puede ser en un futuro, pueden seguir avanzando en esa localización.

Ursino dice que al principio de la introducción se hizo mención a que en otros pueblos del mundo cercanos al puertos se desarrollaban, se construían se mejoraban y esto es lo que no paso en Ingeniero White, se decayó totalmente después de la radicación de la parte industrial, si bien la parte industrial dio movimiento importante a la ciudad, pero la gente tradicional y el comercio típico de White ha desaparecido. Hoy se ve el caso viejo de White está abandonada en forma total. Por eso una brega porque la industria crezca pero también crezca la parte donde vive la gente realmente, donde se fueron desarrollando los vecinos tradicionales de White, y ahí es donde falta una puesta decidida de todos de transformar la comunidad de ingeniero White y darle tranquilidad a la gente y que no estén todos los días con sobresaltos como ocurre en estos últimos días, porque sino lo que se avanza en los últimos años del año 2000 hacia acá, volvemos a los conflictos de ese momento. Con respecto a la ubicación de la empresa Vale, opina que es un tema que ya está definido. No comprende las declaraciones del intendente municipal de ubicación en otro sector, cree que fueron inoportunas, porque lo que se está explicando es un trabajo a futuro de unos cuantos años. Con respecto a los pasos a niveles, cuando estuvo la gente de Vale se lo propusieron, ya que es una de las cuestiones que preocupa de seguir cerrando la ciudad, porque si se dice que entran aproximadamente 540 vagones en 10 trenes mensuales y se van a incrementar 2 trenes más de 83 vagones cada uno, utilizando la vía noroeste, cree que es necesario avanzar con los alto a nivel para no dejar cerrada la ciudad, porque realmente la ciudad es compleja, porque hay un sector industrial importante y se está cortando vías de comunicación hacia el centro de la ciudad, y de ocurrir un incidente, se sabe que cuando pasa un tren estamos 20 minutos parados en un paso a nivel. El pregunto cuanto demoraba el paso del tren y le respondieron 3 minutos. Cree que esto no es posible, después le respondió que serían 10. Solicita que se debe dar las garantías necesarias para que el transito no sea interrumpido. Opina que si trabajaron con la gente de Validad, aunque no se construyan todavía los caminos necesarios pero hay que avanzar rápidamente porque Vale estaría funcionando desde el año 2014. Hay tiempo suficiente como para que esos paso a nivel estén regularizados y no ocurra que cuando Vale empiecen a pensar en como van a hacer los altos a niveles. Y el sector costero como dice el intendente pegado a la marea, ven que es inviable, debido a que hay que hacer muchas modificaciones y hacer desaparecer algunos sectores de White que son históricos para la comunidad, y se agravarían los conflictos con los vecinos de la localidad. Recomienda la aceleración de la construcción de los altos a niveles en toda esta área industrial que abarca desde el Cholo hasta el puerto. Francisco Costa realiza una aclaración en cuanto las manifestaciones del intendente. Hace saber que Vale cuando firmo su primer contrato era una inversión de características totalmente distintas a las actuales, era un proyecto de mil trescientos millones de dólares en la actualidad son cuatro mil millones

de dólares, no existía una expectativa seria o una propuesta del desarrollo de General Daniel Cerri. Hoy la expectativa de desarrollo de esa zona ha variado y variado las circunstancias, y eso los obliga a variar la óptica en el cual se encuentran en la actualidad con relación a la ubicación de una inversión de las características de Vale. Esto los lleva a que se modifique definitivamente ni que sea la imposición de la modificación. Desde el Ejecutivo la intención que se tiene es conversar con la gente de Vale, tratar de interesarlos en la propuesta de traslado considerando que puede ser beneficioso para el desarrollo urbano de la ciudad, considerando que cumple con un plan integral que desarrolla un sector, hoy un tanto relegado, evitando el paso que interfiera a lo largo del desarrollo ferroviario. Informe que están invitadas las máximas autoridades de la empresa Vale para interesarlos de ver la posibilidad de trasladar ese desarrollo concientes de que hay un contrato firmado y un compromiso firmado, pero cree que la responsabilidad social empresaria está por encima de todos esos intereses y tiene que analizar la propia empresa que va a hacer una inversión millonaria para pensar que de que no puede afectar los intereses de una sociedad, si puede solucionarlo de otra manera. Esa es la postura de la municipalidad y deja en claro que el intendente va a trabajar en pos del beneficio de la ciudad y el desarrollo de Cerri. Y eso les permitiría ampliar el frente costero, que les permitiría un desarrollo mucho más amplio del puerto y se estaría recuperando un lugar donde se podría encontrar nuevos desarrollos de dos muelles como mínimo. Esto permitiría el crecimiento del puerto, lo que significa el crecimiento de la ciudad. En cuanto a las referencias técnicas de los vagones le solicita al Ing. Arecco que explique.

Ursino aclara que no está en contra de la unión del dragado con Cerri, sino muy por el contrario. Pero cree que este tema que se viene hablando desde hace varios años y la municipalidad tendría que haber intervenido antes de haber firmado un convenio con esta empresa, como el que se puede crear ahora.

Ocaña opina que la falta de oportunidad en las declaraciones del intendente se da en el sentido que cuando estuvo la empresa Vale en la reunión anterior, exhibió todos los permisos que tiene y las certificaciones y entre ella el certificado de aptitud ambiental dictado por la Provincia de Buenos Aires, y para ese certificado una de las cuestiones que se analizan es la localización y para aprobarla, la provincia tiene que tener una certificación del municipio. Por eso entiende que en aquel momento el municipio debe haber intervenido y debe haber dado el OK a la localización. Por eso interpretando las palabras de Ursino, suena inoportuno ahora, si en aquel momento se les dio el OK, que ahora se cuestione.

Otharán dice que en esta estructura modelo de control que tiene único en la provincia a través del CTE y CCyM, marcaría el trabajo que se hizo con Vale como un ejemplo de cómo se debe trabajar las radicaciones y emprendimientos industriales. Lo que se hizo en un acta suscripto el 24 de julio del año 2007, paso por el CCyM, se hizo un análisis de las variables, recuerda intervenciones de Montesarchio, y de distintos actores de la comunidad que participan de esta estructura de control, que junto con el CTE llevan adelante a través de la ley de centralización de control ambiental. Por eso opina que la crítica no entra, hizo referencia a que había una nueva carta en el mazo que es una alternativa que surge ahora y que no existía entonces. Cree que le parece que si se puede tomar es en buena hora y sino somos esclavos de los pactos que se suscriben

y están dispuestos a cumplir y respetar con la empresa. Por eso se hizo referencia a Ocaña en función de que el Consorcio tiene un contrato de concesión y que por cierto intervinieron todos los organismos técnicos e incluso ambientales y participación de agrupaciones ambientales en el análisis de este proyecto, que es un modelo de trabajo para desarrollar de aquí en adelante. Es un esquema interesante de trabajo que se podría imitar.

Ocaña aclara que ellos no critican la ubicación que tienen actualmente ni la posible ubicación que puede tener en otro lado. La única objeción fuerte que se les hizo a los representantes de la empresa estuvo en el tema de transporte porque obviamente se ve claramente que va a afectar a varios sectores de la ciudad, y cree que es la preocupación que comparten todos. En ningún momento surgió en el marco de la reunión de la Comisión Asesora Ambiental una crítica hacia la localización. Si después vieron que el intendente fue el que criticó la ubicación, por eso se hablo de la oportunidad.

Carnevalli manifiesta que las actas de esas reuniones hoy se encuentran en uso público en la red de la municipalidad de Bahía Blanca.

Conghos agradece a Ocaña por este espacio y al presidente del Consorcio y a todos los integrantes del Consorcio, porque esta discusión difícilmente se hubiera visto años atrás, ya que hoy se está discutiendo en el Concejo la casa de todos los bahienses cuales son las inversiones que se vienen en el futuro para nuestra ciudad, cuan importante son (monto e infraestructura) y cuales son las sinergias que debería haber con las inversiones que se están iniciando en estos momentos como por ejemplo la de Vale. No recuerda que se haya dado antes, como tampoco recuerda que se haya dado el trabajo que se hizo en Bahía Blanca de la instalación de Vale, con la comunidad, con representantes de la ciudad, con las autoridades técnicas, el trabajo conjunto con la provincia y con el consorcio. Hoy por hoy por suerte se discute como repotenciar las inversiones que están viniendo a la ciudad. En una ciudad donde hace diez años atrás no se podía instalar un alfiler, hoy hablamos de dos proyectos multimillonarios. Y como dice Otharón hoy hay nuevas cartas en el mazo, y es responsabilidad del intendente y del consorcio evaluar esas nuevas cartas y buscar interacción entre las acciones que se están llevando adelante. Obviamente se trata de trabajar en sinergia con los emprendimientos privados, pero siempre marcando desde el ámbito público el trabajo complementario entre el interés público el beneficio de la ciudad y el interés privado. Se debe hacer comprender a las empresas que la dirección de la planificación la marca el municipio, el consorcio y esta complementariedad con la inversión privada no tiene que descartar proyectos sino repotenciarlos en beneficio de todos. Participaran fuerte en este tema, desde subsecretaria e intendencia, para poner todos los equipos técnicos para buscar la mejor solución para los bahienses, en el marco de estas nuevas inversiones que llegan a nuestra ciudad. Agradece el ámbito de participación y de discusión y al Consorcio por su presencia.

Diana Larraburu pregunta a Otharón que oportunidades va a tener Bahía Blanca en el contexto nacional con todas estas inversiones, que no se tienen que perder y a eso se debe apuntar, que indique como se cambiará el perfil del puerto de Bahía Blanca, sobre todo con el Mega proyecto que salio en el diario La Nueva Provincia.

Otharón responde que el módulo de carga va a ser significativo muy importante. En referencia a ese proyecto manifiesta que esto tiene que ver con la crisis o dificultades energéticas que tiene Argentina. Tanto el proyecto de

Escobar como el de Bahía Blanca, y como el que se está desarrollando de la planta regasificadora en tierra en Montevideo, prometen regasificar gas hasta tanto se efectúe prospección, exploración, y tendríamos 5 años como para poder desarrollarlo. Cree que van a tener una participación muy importante. En este momento se está aportando el 10 por ciento del total de gas que se consume en el país. Lo que resulta muy difícil es imaginar situaciones pero hay que darle buena dirección a las decisiones que tomamos cuando estamos en poderes públicos. No se imaginaba cuando era secretario de gobierno la lanera pensando en el agroalimentario que CAP Cuatrerros de iba a rehabilitar como puerto. Tampoco imagino cuando inauguró la zona franca que se puede tener algún día un puerto franco de 60 pies. Lo importante es tomar buena dirección en las decisiones. Hay un directorio, un plenario plural donde están todos los sectores, los productores primarios, los de la comercialización, servicios portuarios, los sectores sindicales, el representante de los concesionarios, el representante territorial de la municipalidad, el representante de la provincia. Ahí es donde surgen las decisiones que después el equipo técnico, que los hay y de de muy buena calidad dentro del Consorcio, terminan generando de estas proyecciones que hablan que Vale de Río Doce va a traer dos millones cuatrocientas mil toneladas y que Drayfur va a traer un millón de toneladas y que el incremento de la regasificación, si se mejoran las condiciones operativas también hay demanda para participar en el total del consumo nacional, le da la sensación de que Bahía está en un momento muy interesante. Cree que el dragado de cangrejales realmente que es otro puerto. No cree estar dando en ninguna de sus actividades públicas pasos fundacionales, en todo caso hace aporte técnicos políticos en algunos casos, dándole lecturas sobre la administración, que es lo que conoce, pero hay equipos técnicos dentro del consorcio que conocen, imaginan e imaginan entonces como Abitante que ya se jubiló, el también pensó cangrejales, no es casualidad que cayeron 4 o 5 empresas y que hay mas de mil quinientos millones de dólares invertidos en el sector cangrejales. Tampoco es casualidad que Cerri se esté pensando en radicaciones industriales. Hace un año y medio que se está llevando a empresarios embarcados en remolques hasta Cerri, para mostrarles las posibilidades, las alternativas, los espacios, en un puerto que prima facie todo imagina que no tiene más espacio territorial, y sin embargo se subían a un remolcado y mostraban a los empresarios y les decía lo que era Cuatrerros. Tiene que haber un proyecto de mucha significación económica como para poder soportar 150 millones de dragado y no se encuentran lejos de encontrar un actor. No lo tienen hoy. A personal de YPF hace un año y medio que los llevaron. Nada es casualidad, todo es producto de un trabajo que se va dando paso a paso y que soñando se va a pensar en reeditar el escenario de cangrejales y que dentro de 20 años ahí habrá 4 o 5 emprendimientos y que la localidad de Cerri dejará de ser un pueblo habitación y que White gracias a sus vecinos, al plan director que está encarando el municipio volverá a ser Ingeniero White como le gusta a todos, para que vuelva a ocupar su espacio dentro del intercambio urbano que tenemos. Imaginemos un futuro, y este es el lugar donde imaginarlos, quedamos atados a ideas. Dentro del plenario hay mucho debate. Dice que ve un futuro fantástico. El modulo de cargo de carga de crecimiento se estima en cuatro o cinco millones de toneladas en los próximos años, el proyecto de dragado tiene un flujo de fondo es un modelo financiero que esta imaginando que la tasa de dragado de uso de vías

navegables que hoy está 40 centavos de dólar por tonelada se va a ir 80 centavos de dólar, pero antes de hacerlo se juntaron con toda la comunidad portuaria que es la que la tiene que pagar esto, se debía dar un paso de calidad para poder mantener esto que Bahía Blanca como su gran ofrenda que es la profundidad.

Woscoff manifiesta algunas inquietudes: como comentario dice que el Agroalimentario de Cerri se transformó en un centro logístico. Se tuvo que hacer porque las oportunidades y las circunstancias y la falta de oportunidades quizá lo determinaron a cambiar incluso el objeto. Esto viene a colación porque a veces es cierto que somos el ombligo de la provincia, pero no somos el ombligo del mundo, esto está claro. En el marco de las inquietudes, para ubicarse, la jurisdicción terrestre respecto a Cerri del Consorcio, como juega, cual es el área que tienen fijada por ley de creación.

Otharán responde que están trabajando no solo por el sector de Cerri sino en el sector del puerto con la gente de Geodesia con la delimitación de línea de Rivera.

Arecco manifiesta que tanto playa como mar es de dominio público y en el estuario de Bahía Blanca la fluctuación de marea hace que esta playa sea de una extensión muy grande, hay lugares que tienen 3 mil metros. Estos espacios que hoy son playa pública, en muchas situaciones son susceptibles a rellenarlos cuando se hacen los refulados del dragado y se gana tierra al mar. De acuerdo a la ley tenemos la línea de Rivera todo el estuario de Bahía Blanca hasta la Isobat la menos diez, esa es la jurisdicción del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, determinada en su artículo 2º de la ley 11.414. Por algunas razones en algunos casos esta mensurado el mar, esto pasó hace más de 120 años. Se están haciendo la línea Rivera a lo largo de toda la extensión del estuario de Bahía Blanca, porque quieren definir el espacio físico que está puesto bajo la responsabilidad del Consorcio. Es un espacio público y el estado provincial se lo ha encomendado al Consorcio para que lo cuide, lo explote, lo administre y no se pierda. El proceso de incorporación territorial es una etapa en desarrollo en este momento, en el cual están trabajando la autoridad del agua y la dirección de Geodesia.

Otra inquietud planteada por Woscoff esta relacionada con esta cuestión novedosa de instalar la empresa Vale en Cerri, quiere saber si fue materia de discusión en el ámbito del Consorcio.

Otharán responde que sí, y se comprometen a enviar las actas para conocer cuales fueron las distintas posturas, y alternativas. Apunta a conocer las posturas de los distintos sectores.

Ursino solicita que expliquen el dragado que se licitó cual es el relleno que se va a hacer en la ex usina General San Martín.

Otharán responde que desde el Consorcio se están analizando distintas alternativas de relleno. Detrás de la posta de inflamable hay imaginado un relleno aproximado de 15 hectáreas

La apertura de pliegos es el 31 de mayo. Considera que a Ursino no le interesa los costos ni que se erradicará, sino esta demanda anónima existente en la comunidad. Nadie lo fue a ver, pero ha leído y visto pintadas muy prolijas que hablan de la ría para todos, no tiene ninguna demanda, si se imaginan un proceso industrial, una usina puesta en valor, imaginan alternativas para trabajar en conjunto con la provincia y la municipalidad en la puesta en valor de

la usina si fuera el caso e imaginan tirar el paredón y generar algún paseo público vinculado a la usina como algún patrimonio arquitectónico nacional. Pero no van a deponer la actitud de que el puerto de Bahía Blanca tenga un proceso de transformación, tanto en sector cangrejales con Drayfur Moreno como los que se pueden dar en alternativas. Aquellos que necesiten espejos de agua, si lo tienen tendrán espejos de agua, los procesos de transformación que se puedan hacer fuera del espejo de agua también están dispuestos a alentarlos. Esto lo imagina porque lo liga a la pregunta que realizó Diana Larraburu, y piensa en Mendoza, en San Juan y el Noa y ruta 7 que dejan todo en el puerto de buenos aires, toda la fruta la egresan por ese puerto y están acostumbrados a hacerlo y ellos pueden con el muelle de contenedores que tienen brindar mejor servicio, menor tiempo de espera con más seguridad y deberían ajustar el tema de costos de fletes marítimos con los concesionarios, porque el puerto de bahía blanca tiene bonificado a cero el muelle multipropósito como un muelle que quieren instalar. Saben que tienen mucha exportación, cerca del 90 por ciento de los productos son exportación, y solo un diez por ciento importación y un mercado muy chico. En consecuencia hay que apoyar ese producto de contenedores, que se hace muy difícil empujarlo, en función de que hay mucha competencias muy grandes instaladas en el puerto de buenos aires instaladas en Zárate como alternativa del puerto de buenos aires, instaladas en un futuro muy corto Portec Plata que esta desarrollando una Terminal de contenedores en el puerto de La Plata también para drenar carga. Tienen dos estacionalidades en función de ofertas de quíntuple terminales cerealeras. Una estacionalidad que tiene que ver con la producción regional es la fina (trigo, cebada, productos que en la zona se pueden capturar naturalmente porque su potencialidad territorial les permite les da para tener un buen desarrollo en trigo y tienen flete corto con lo cual el productor economiza en este sentido. Otra estacionalidad que tiene que ver con la soja y el maíz. Se empieza a dar ahora y se extiende hasta agosto. Esto hace que Bahía Blanca tenga una carga muy importante, concentrada en 4 o 5 meses del año. El proceso industrial extiende y nos da doce meses de molienda de molineros, y eso hace que estén mucho más activos, hoy está Cargill con la maltería, y todos tienen proyectos industriales para desarrollar y mientras el mundo demande van a seguir haciendo procesos de transformación, y en algunos casos es obtener harina, en otros hacer el aceite y otros solamente partir el grano. El Consorcio va por un proceso industrial, que quede claro y también por acuerdos con la comunidad. De manera que si hay alguien de la comunidad de White con demandas, que se acerque al Consorcio. Por eso cuando escucho esto, fue a ver a Merlino a los vecinos de White y les pregunto que quieren, porque no se trata de juntar firmas y sin saber que quieren es como jugar al gallito ciego y a eso se puede jugar a la política y se juega hasta el mes de octubre. Puerto de Bahía Blanca y la localidad de Ingeniero White se va a extender mucho más allá de octubre, entonces el que quiera hacer un planteo formal que se formalmente y que se comuniquen con ellos, porque están dispuestos a conversar con la comunidad, con los que tienen la demanda sin deponer su actitud pero se pueden ordenar usos y se pueden generar espacios y tomar parte de los requerimientos de los reclamos de la comunidad, pero quieren saber nombre y apellido de las personas que realizan reclamos, saber con quien se esta hablando y cual es el reclamo. Hoy eso no lo tienen. Los refulados han sido para el puerto de Bahía Blanca fundacionales.

Ursino dice que escuchando a la gente del pueblo y a la gente de Ferrowhite, realizó un proyecto de resolución para darle vía institucional, que seguramente el Consorcio ya lo recibió, aprobado por el Concejo el 14 de mayo. Otharán dice que lo vayan a ver a él y que le digan que es lo que quieren. Ursino dice que a la gente se les pidió que no hablen más, y fue gente del Ejecutivo municipal. Otharán dice que lo vayan a ver y no está de acuerdo con este planteo, aclara que no se levanta y se va porque es un amigo, ya que vino a hablar sobre un tema ferroviario y no vino a hablar de algo que nunca le presentaron formalmente. Ursino solicita que no se siga estropeando el castillo con industrias, que se lleven para Cerri.

Cristina Molina está muy contenta con esta noticia de la instalación en Cerri, ya que de ahora en más tendrán una planificación. Después de muchos años de estar en política, hoy se cuenta con una planificación. Cerri tuvo un puerto había que esperar 5 o 6 días porque no había calado, apoya la idea de dragar hasta Cerri que sea como adicional a Bahía Blanca. Hay que desarrollar el parque agroalimentario.

Diana Larraburu aclara que se plantea que se informe a la gente lo que se va a hacer, y le parece bien el espacio dentro de la democracia, que se crea en el puerto para darle un lugar a la gente de Ingeniero White. Además aclara que con respecto al parque agroalimentario, porque quedo como en dudas que era el parque si se cambió o no, dice que el punto está en que ninguna empresa está interesada en un edificio histórico de poder radicarse cuando tiene ciertos bemoles para la industria agroalimentaria. Entonces se decidió que esa parte se constituya como el centro logístico, porque hoy la ley de parques industriales habla de que las actividades industriales tienen que estar acompañadas de un centro logístico. Esa motivación dio para que se hiciera un acuerdo con Lucaioli, que se aprobó en el Concejo por unanimidad, agradeciendo al Cuerpo que en ese momento apoyó esa normativa. En tercer lugar quiere agradecer que se contemple al puerto de Cuatrerros dentro del puerto de Bahía Blanca, porque no solo se habla de una refundación del puerto de Bahía Blanca, contemplando los siete puertos, sino que se está hablando desde su parecer de una tercera refundación del pueblo. Un pueblo que nació en sus orígenes por la campaña del desierto, un pueblo con una segunda refundación por la creación del puerto Cuatrerros. Hoy se está hablando de una planificación, se en el 2014 como contempla Vale o sea dentro de 2020 o 2030 un puerto distinto, un puerto que contemple a todo Bahía Blanca y que dejemos de mirar como que el puerto está para atrás de bahía blanca y somos todos bahienses, queremos una ciudad con puerto y un puerto distinto.

Otharán comenta que Lucaioli hoy está haciendo zona franca La Plata y hace pre venta y post venta en La Planta y abastece desde su centro logístico a los hiper de Santa Rosa, Neuquén y Bahía. Imaginemos también a Lucaioli establecido en un centro logístico en Cerri con calado para hacer impo por ahí, con un procedimiento de zona franca que contempla actividades portuarias y aeroportuarias, en consecuencia será depósito fiscal, pero se podrá establecer a Lucaioli a su tierra, imaginando una sinergia en relación a nuevos negocios y oportunidades de nuevos negocios que hagan nuestros empresarios en bahía.

Carlos Rodríguez aclara que nunca se criticó el lugar donde se instalaría Vale, sino que apareció como un esquema de posibilidades frente a lo que surgió y que fue muy bien explicado por la gente del Consorcio. La única observación era que solución podría darle la empresa Vale al trazado ferroviario. Recuerda

que cuando estaba en el consejo consultivo el agrimensor Arecco ya había hecho todo un estudio del tema ferrocarril. Mostrar cuales son las preocupaciones y necesidades y que el puerto de Cuatrerros vuelva a tener una posibilidad. Considera que todos los centros e instituciones que se encuentran preocupadas están atentos a que se haga lo mejor, y esto es lo positivo de la democracia y que nos comuniquemos como lo hacemos en el día de hoy, y esto también se debe agradecer como ciudadano.

Agradeciendo la presencia y participación de todos los presentes, y siendo las 12.30 horas, finaliza la reunión.