

ACTA N° 187: En la ciudad de Bahía Blanca Provincia de Buenos Aires, a los cuatro días del mes de junio de 2013, siendo las 9.30 horas, se reúne la Comisión Asesora Ambiental del H.Concejo Deliberante de Bahía Blanca.

Se encuentran presentes: JULIAN LEMOS (quien preside la reunión), RAUL WOSCOFF, NORBERTO MARTINEZ, GISELA GHIGLIANI, RAUL AYUDE, CARLOS PAOLETTI (H. Concejo Deliberante); CESAR PEREZ (Comité Técnico Ejecutivo); DANIEL PEREZ (Dpto. Contralor de Obras Particulares); HUGO GONZALEZ y MIRNA DAMIANI (Dpto. Saneamiento Ambiental); SILVANA FABARO (Dpto. Planeamiento Urbano); EDUARDO PEREZ MILLAN y MARITA RODRIGUEZ PORTE (Asociación de Industrias Químicas de Bahía Blanca); JUAN CARLOS LAN (Confederación General del Trabajo); JULIETA LODOVICH y VIRGINIA SORIANO (Consejo de Agrimensura); ALBERTO CARNEVALI y MIGUEL SCHNEGELBERGER (Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca); CARLOS RODRIGUEZ (Unión Industrial de Bahía Blanca); BELEN KRASER (Dpto. Geografía de la Universidad Nacional del Sur); CECILIA MONTERO (Universidad Tecnológica Nacional); LEONCIO MONTESARCHIO (Asociación Ambientalista del Sur); HUGO ALVAREZ DUCA (Corporación del Comercio y de la Industria); y GEORGINA ZAPPERI y EVANGELINA LASALA (TELLUS).

Comienza la reunión Julián Lemos informando que hace unos días se presento en el Concejo representante del sindicato que agrupa los trabajadores relacionados con el dragado y el balizamiento, donde expresaba la preocupación sobre el tramite que estaba corriendo por una causa judicial en la cual se habían dado 20 días para frenar el dragado. En ese sentido y atendiendo a la necesidad de conocer específicamente en que consiste la operación de dragado y profundización del canal que se esta llevando hoy día, es que se comunico con el Consorcio del Puerto y les solicito si podían venir a explicar técnicamente la cuestión y obviamente responder las dudas que puedan tener en relación a la cuestión administrativa y el estado actual de ese tramite. En este sentido contamos con la presencia del agrimensor MIGUEL SCHNELGELBERGER jefe del área de dragado del Consorcio del Puerto y el Ing. ALBERTO CARNEVALI jefe de salud y medio ambiente del Consorcio, quienes se ocuparan de los temas mencionados. Luego como orden del día tendremos la presentación de las Jornadas de Medio Ambiente que estaba a cargo de Rossana Epuleff, pero recién llamo avisando que esta descompuesta y no puede venir, y el director de la agencia de medio ambiente también esta comprometido, porque en el día de ayer nació su hijo, por lo que la exposición la realizará Hugo González.

Por otro lado seguramente recibieron un mail de Adrián Vlek, quien no pudo concurrir en la fecha a la reunión, y quien solicitó se diera lectura a la siguiente nota:

“Bahía Blanca 3 de Junio de 2013

COMISIÓN ASESORA DE MEDIOAMBIENTE DEL HCD

Por razones personales no podré asistir a la reunión del martes 4 de junio.

Quiero hacer conocer mi postura en lo que respecta a la **“presentación técnica a cargo del CPBB sobre las obras de dragado para el mantenimiento y profundización del canal del puerto de Ing. White”**.

Considero esta presentación **extemporánea, inconducente e improcedente** por los aspectos que detallo:

-Los detalles técnicos de la obra llegan 3 años tarde habiendo sido en el 2010 el momento ideal y legal para hacer públicos estos datos y en el marco previo a la audiencia pública correspondiente que aún hoy se sigue esperando.

-Exponer hoy en un cuerpo como el de esta comisión no conduce a nada atento a que estos datos deberían haberse analizado en la etapa de proyecto y no ante el hecho consumado de una obra cuestionada. Agrego además la necesidad de valorizar el tiempo de las reuniones con el tratamiento de temas de mucha importancia y no perder el tiempo en cuestiones que no podremos resolver desde este cuerpo.

-El futuro, consecuencias y responsabilidades en esta obra se están dirimiendo hoy en la justicia y sólo ella tiene la última palabra, por lo cual no considero apropiada una presentación técnica en este momento.

-Por último, y confiando plenamente en la justicia, los alcances del fallo marcaran el ánimo de los Bahienses el de aprobación de lo hecho por el CGPBB y el OPDS o la condena social a ambos organismos.

Adrián Vlek
VECINOS POR”

Lemos opina que este es uno de los temas de la ciudad, esta presentación no pretende entrar en conflicto con una cuestión de la audiencia pública o no, ni suplantarla ni mucho menos, son dos cuestiones distintas, dos ámbitos distintos y cree que seguramente podrán surgir preguntas de todos para aclarar determinadas cuestiones que se están dando con esta temática que hoy día los ocupa y es importante para la ciudad, la región y el país. Sin mas comentarios comienza la presentación de los representantes del Consorcio, mostrando detalles técnicos de lo que hoy se esta realizando en el puerto de Bahía Blanca.

El agr. SCHNEGELBERGER manifiesta que lo que hoy van a explicar es esta nueva obra que se esta llevando a cabo pero sin dejar de recordar en cierta forma que el puerto nuestro existe un poco y se fundamenta en las obras del dragado. El dragado es casi fundamental para la existencia del puerto tal como se lo conoce hoy en día. Normalmente se realizan y casi en forma permanente tareas de dragado de mantenimiento, para mantener las profundidades que se han ido consiguiendo con distintos operativos al cabo de muchos años. Estas obras en general se desarrollan en contratos que son normalmente de duración quinquenal y junto con esa obra en este nuevo período de dragado de mantenimiento, esta incluido un dragado de profundización. Este dragado de profundización se fundamenta un poco en un estudio, informe que habían elevado junto al ingeniero Abitante y el capitán Linares al directorio del consorcio, en cierta forma como para tratar de resolver un problema de congestión portuaria que cada vez se estaba haciendo mas acuciante. Ellos observaron que a raíz de los muelles nuevos o terminales nuevas que se fueron incorporando al puerto se había empezado a notar mayor cantidad de demoras en los movimientos portuarios. Por esa razón se comenzó a analizar la manera de poder resolver este problema de que los barcos no tuvieran que

esperar afuera para poder ingresar o que se tuvieran que quedar en el muelle, luego de haber completado la carga, esperando condiciones propicias de las mareas para poder salir. Es así que desde su estudio y análisis surgió esta posibilidad de profundizar en principio esta parte que va desde el sector de las postas de inflamables hasta aproximadamente la zona donde desemboca el canal de acceso a la Base Naval de Puerto Belgrano. Esta obra a su vez era una obra de un costo muy elevado para el consorcio, por esta razón hubo también que gestionar en distintos organismos la realización de esta obra, y finalmente fue que, mas o menos a partir del 2010, se empezaron a hacer gestiones con la Corporación Andina de Fomento y lo cual desembocó en que recién a mediados del año pasado tuvieron el acuerdo de la CAF, de que el crédito iba a ser acordado y a partir de ahí hubo que completar una serie de requisitos para que ese crédito fuera puesto a disposición del consorcio. Eso fue en cierta forma lo que disparó el momento de ejecución de la obra de profundización.

Explica que al oeste de la zona de inflamables se inicia efectivamente el dragado. Se draga toda la zona de ante puerto prácticamente hasta frente al muelle multipropósito, eso es la mayor parte de la obra, el volumen mas grande de la obra. Luego se draga más allá de las nuevas instalaciones de Vale, lo que ya es el canal interior, que tiene un ancho de 190 metros y taludes 1 en 5, en cada lateral. Ese canal se lleva de 12,20 metros que tiene actualmente a 13.50 metros. Igualmente en la zona interna también las profundidades son de 13.50 metros salvo unos pequeños lugares. El sector de cangrejales tendrá un sobre ancho de 80 metros que va a permitir en cierta manera operar a todo tipo de embarcaciones cuando estén ubicados ahí los barcos regasificador o metanero. Y después hay un sector, en la zona de la salida, que es de fondeos para situaciones excepcionales, por llamarlo de alguna manera, también se va a mantener a 12.20 metros. El resto todo el sector y todo el canal va a tener 13.50 metros al 0. El sector del canal arranca mas o menos por el kilómetro 4, alrededor de la boya 31, y tiene un primer desarrollo hasta el km. 15, después hay una zona que tiene profundidad natural y otro pequeño sector desde el Km. 16.5 aproximadamente hasta el 19.5. Estas obras implican aproximadamente una extracción de material de 5.8000.0000 metros cúbicos. Estos volúmenes han sido calculados en función de relevamientos que se realizaron con carácter previo a la iniciación de la obra. En la zona interior, desde las postas de inflamables hasta el muelle multipropósito hay un volumen aproximadamente de 3.100.0000 metros cúbicos y en el canal de acceso 2.700.000 metros cúbicos. Los equipos de dragado que se van a utilizar son una draga por succión por arrastre que va a operar en la zona del canal interior. Este tipo de draga puede retirar materiales que sean absorbidos por esa cuchara o ese dispositivo que tiene en la punta de la cañería que permite la succión directamente del material, y se carga dentro de la draga y después se transporta a un vaciadero, donde se deposita el material. De acuerdo a las características del material que hay que dragar en el canal interior, la parte mas interna entre el Km. 4 y el km. 10, tiene características de material bastante duro para poder ser dragado con un dispositivo de estos. En principio se va a tratar de dragar la mayor cantidad de suelos posibles de esos 2.7000.000 metros cúbicos y para eso llegó la draga kaishuu, que es una draga muy importante en cuanto al porte, de 156 metros de eslora por 28 de manga, y una potencia muy importante, es muy nueva, construida en el año 2002. Va a poder

extraer prácticamente todo el material de acceso y lo va a llevar hacia la zona de vaciadero. Esta embarcación trabajará en la zona del canal. La otra embarcación es una draga de succión por cortador, de las tipo estacionarias, tiene atrás dos pilones o clavos que son los lugares a donde se realizan los abanicos. La draga va operando y avanzando en forma de abanico con anclas y tiene un cortador que tiene una especie de trépano en la punta que es el que rompe los materiales muy duros que no pueden ser extraídos con otro procedimiento de dragado. Esta draga va a operar en las zonas desde la posta de inflamables hasta el muelle multipropósito, con seguridad. Y posiblemente tenga que operar, en el caso de que no puedan retirarse materiales del canal interior, en algún sector específico o en algún punto que pueda llegar a quedar ese material. Los lugares en los cuales se va depositar el material dragado en la zona interna, donde va a operar la draga Marco Polo, la última mencionada, es en el recinto G1 G2 que es un sector que se construyó a propósito, y aledaño a los terrenos de la Esso, sobre tierra fiscales, ese terreno tiene aproximadamente 18 o 19 hectáreas de superficie y va a ser rellenado con los materiales que provengan de la zona mas oeste, o sea la zona de posta de inflamable, aproximadamente unos 800.000 metros cúbicos va a ser depositado en ese lugar. El resto del dragado, que va desde la posta de inflamables hasta la entrada del muelle Carranza, ese resto del material que son aproximadamente 2.000.000 de metros cúbicos, se van a depositar en el sector A. Este sector ya se había utilizado antiguamente cuando se construyó la posta de inflamables después cuando el dragado con los rusos se volvió a incrementar y se hizo una especie de V en el sector, y en esta oportunidad se va a aprovechar ese lugar ya construido en el operativo de empresa rusa y se va a ampliar un poco mas, tendiendo sobre todo a rellenar la zona que esta hacia Ingeniero White. El resto de los materiales, si hubiera que dragar en el caso que a draga Kaishuu, que es succión por arrastre no pudiera dragar el canal de acceso, esas pequeñas porciones de material que pudieran llegar a quedar en el lugar, se van a depositar sobre los laterales del canal, a una distancia de 300 400 metros desde el veril del canal hacia fuera. Tal como ya oportunamente se hiciera cuando la draga Orañe que estuvo subcontratada por la empresa rusa hizo el dragado en el año 90, en la foto del canal hay como unos puntitos blancos, esos son los lugares donde estaba puesta la cañería y hacia donde deposito el material del dragado la draga Orañe. Esos serian en principio los lugares que se podrían llegar a utilizar en el caso hipotético de que la draga Kaishuu no pudiera dragar la totalidad del volumen a extraer del canal interior. Después todo el resto de la zona del canal hasta la salida del canal de la Base Naval Puerto Belgrano, todo ese material se va a llevar hacia fuera frente lo que es la monoboya de puente cigüeña pasando Puerto Rosales. El Consorcio de Gestión haciendo caso a un pedido de los pescadores en cuanto a que un vaciadero anterior que existía en la zona no era lo suficientemente apto para depositar los materiales porque con el tiempo esos materiales iban derivando hacia zonas de pesca que ellos tenían del canal Bermejo, entonces con el IADO se hizo un estudio de una nueva localización del vaciadero y se dispuso que frente aproximadamente a Puerto Rosales Punta Cigüeña hay un pozo de 25 metros de profundidad al cero, era el lugar mas apto para depositar esos materiales. Volviendo un poco sobre el recinto G1 G2 que comentaba anteriormente que esta aledaño al terreno de la Esso, tiene una forma caprichosa porque en realidad lo que se esta haciendo es tratando de ajustarse

a lo que son los cursos de agua en el sector el Arroyo Galván que pasa lateralmente al recinto, y después ajustándose un poco a los títulos de propiedad de la zona. Por eso se ve una zona mas blanca que podría haberse rellenado, no se tomo y esa diagonal fue adoptada en función de los limites de las parcelas existentes. Esta zona tenía títulos fiscales. Los tanques son de la Esso y el camino en color amarillo es el que baja desde Petrobrás hasta la entrada a Puerto Galván que continúa la Avenida 18 de julio hasta Ingeniero White. Este sector tiene aproximadamente 19 hectáreas. Se va a rellenar hasta una cota de 7 metros, que es la misma cota que tienen las vías ferroviarias, que pasan lateralmente al lugar. Se han construido una especie de terraplenes en los laterales con material del mismo lugar, y hubo una parte que cerrarla con relleno de canteras porque hay una zona que estaba completamente abierta y era cubierta por las aguas de las mareas. Se construyo también en un lugar el sector por donde se va a sacar el agua de ese recinto, como todos saben la draga deposita una mezcla de agua y suelos y para que pueda salir el agua se ha colocado un vertedero, sobre las cercanías del arroyo Galván que va a ir sacando todo el liquido de adentro del recinto. La draga tira una mezcla de suelos y agua que hacen que el recinto se comience a completar con agua. El otro sector que es el que esta frente a Puerto Galván, se va a tratar de ensanchar porque hay que depositar aproximadamente 2.000.000 de metros cúbicos, ya se están construyendo terraplén o albardón para poder contener detrás el material proveniente del dragado. Ya la draga ha empezado a tirar material hacia ese sector donde se esta acondicionando para poder colocar esa gran cantidad de suelos provenientes del dragado. El material de la draga viene a través de una cañería flotante que ingresa a tierra firme que sigue con una serie de cañerías que se van desarrollando sobre terreno firme. Hay derivaciones con válvulas para tratar de llevar el material hacia distintos lugares y después mediante estas máquinas topadoras o retroexcavadoras se va acomodando todo el sector para que el material no regrese a la zona del dragado. El poder de la draga es muy grande. Lo que se draga es suelo muy duro y que la draga lo tiene que romper e impulsar para poder sacarlo del lugar donde se esta haciendo el dragado. Ese material es muy bueno sobre todo para construir terraplenes. El resto de los materiales provenientes de la draga de succión por arrastre son dragados incorporados a la misma draga y luego trasportados hasta el vaciadero que antes había comentado, que fue desarrollado por la gente del IADO, y esta ubicado frente a lo que es Punta Cigüeña. En ese sector hay un pozo de 25 metros de profundidad y la deriva del material posterior tiene dirección hacia el exterior de la ría, por esa razón no hay ninguna afectación al canal del Embudo, que es zona de los pescadores artesanales. El vaciadero D fue dejado sin efecto y fue reemplazado por el vaciadero E que es donde se van a depositar todos los materiales provenientes del dragado. El plan de trabajos que se ha aprobado y se esta desarrollando normalmente con la empresa tenia fecha de iniciación el 15 de mayo y comenzó el día 17 y la finalización de los trabajos esta prevista como fecha límite el 14 de noviembre del 2013. Antes de esa fecha la empresa estima que va a finalizar con la obra, siempre y cuando se desarrolle normalmente. En este plan de trabajo aprobado esta un poco excedido es el tiempo de operaciones de la draga Kaishuu, que al ser de un tamaño tan importante y haber tenido muy buen trabajo en estos pocos días, el plazo previsto para la ejecución del dragado del canal interior, en realidad se va a ver reducido. La parte mas

extensa intermedia son las operaciones de la draga Marco Polo arrancando desde la Posta de Inflamables y terminando en la zona del Muelle Multipropósito y eventualmente si tuviera que dragar algún punto dentro del canal interior, pero al día de hoy se llevan extraídos de los 2.000.000 de metros cúbicos, que hay que sacar del canal interior, se llevan extraídos mas de 1.200.000 metros cúbicos, ya se ha desarrollado casi un 60 por ciento de la obra. En la parte interior que es el sector de operaciones de la draga Marco Polo en ese lugar hasta el momento, porque se han desarrollado muchas tareas de ajuste y demás, es una draga más compleja e cuanto al inicio de las operaciones, recién se han extraído unos 400.000 metros cúbicos. Eso es más o menos el desarrollo de la obra y lo que esta previsto en cuanto a lo que puede suceder en los próximos meses. La fecha límite es el 14 de noviembre del 2013.

Alberto Carnevali aclara desde el punto de vista importante de esta comisión que son los aspectos ambientales, de las confusiones que han sido públicas con respecto a la ubicación de los vaciaderos, cree que fue muy clara la exposición de la misma manera que se expuso acá, estuvieron incluidos en el estudio de impacto ambiental que se entregó oportunamente a la autoridad ambiental. Acá hay que diferenciar bien entre la posición de lo que es un vaciadero y lo que es un área de recinto de refulado. Ese espacio que hay que completar las coordenadas corresponde a los vaciaderos, al vaciadero D y al vaciadero E, son los que se identificaron en esta presentación y cuyas coordenadas están incluidas en el estudio de impacto ambiental que se entrego oportunamente a la autoridad ambiental. Y con respecto a la información de esta obra si bien el agrimensor no lo indico, ha sido presentada en muchos ámbitos, inclusive este, y ha sido puesto a disposición de todo aquel que lo requirió en su momento, el estudio de impacto ambiental como todos los planes de monitoreo que se hicieron o se están haciendo con respecto a las condiciones ambientales de los sedimentos que se movilizan. Toda esa información que ellos abiertamente han entregado a todas las organizaciones que lo han pedido, e inclusive la ponen a disposición. Comparten sus planes de monitoreo con todos los organismos que lo solicitan y así han sido acompañados por personal del CTE, personal de la Universidad Tecnológica, no tienen absolutamente nada que no han mostrado en cuanto a sus estudios ambientales y plan de monitoreo en ámbito de sus actuaciones. Eso es algo que querían recalcar. Si tienen alguna consulta al respecto, les responderán.

Woscoff dice que cuando el agrimensor se refirió al relevamiento de carácter previo de la obra supone que ahí habrán surgido algunos de los impactos a los que después se habrá hecho referencia en los estudios ambientales, básicamente en el estudio de impacto ambiental. Hoy la situación que se vive con relación a la suspensión, a la medida judicial ordenada por la jueza interviniente, a cargo del Juzgado Correccional Nro.3, parece indicar la inexistencia de los expedientes que en la OPDS estarían sustentando la resolución 4121. Le interesaría saber que opinan ellos respecto a esto, que actitud han adoptado respecto al supuesto extravío, y dice supuesto extravío porque la verdad es que la jueza ha evaluado la conducta de la OPDS con gran severidad, en el sentido ya de haberle planteado el secuestro eventual de esas actuaciones para ver si efectivamente estaban extraviadas, hasta que la OPDS manifestó que había iniciado el proceso de reconstrucción. Como ven ellos esta situación tan particular y grave de que la resolución que de alguna manera

emana del organismo de contralor ambiental provincial, este ni nada más ni nada menos que se le extraviaron los expedientes.

Carnevali responde que desde el punto de vista administrativo y legal, el área legal del consorcio ha hecho las presentaciones que corresponden y en su momento han remitido toda la información que les pidieron. En diferentes actuaciones han girado estudios de impacto ambiental, base de datos de monitoreos. Acá hay que tener en cuenta que toda el área que se draga, se draga sobre un canal ya existente, porque dice esto, porque la base de datos que tienen de calidad y sedimento de agua son desde hace mas de 15 años, es decir, los lugares donde hoy están profundizando habitualmente ellos hacían trabajos de mantenimiento y hacían tareas de monitoreos de diferentes parámetros por lo tanto tienen una base de datos importante para demostrar la calidad y los impactos ambientales que se están movilizand. Desde el punto de vista técnico están muy tranquilos de la obra que están realizando, están muy tranquilos de que están cumpliendo con todos los requerimientos ambientales que les hicieron en su momento. Están siendo auditados no solamente por la autoridad ambiental, sino por el organismo internacional que financió esta obra. Tienen una auditoría de consultores ambientales externos que les hacen el seguimiento de cómo son los planes de monitoreo y de los momentos en que se realizan y de todo lo que tiene que ver con el cumplimiento de esa disposición.

Woscoff le pregunta si cuando dice que presentaron todos los estudios pertinentes, para ubicarnos en el tiempo, se esta refiriendo a la etapa previa a la resolución 4121 o a partir de que se acredita el extravío de los expedientes y les vuelven a pedir los informes.

Carnevali responde que ellos entregaron para la etapa previa para la 2141 para que el desenlace del tramite administrativo sea la 2141 entregaron toda la documentación. Y después desde el punto de vista legal todos los requerimientos que han sido realizados.

Woscoff le pregunta si concretamente la OPDS durante el año 2012 le volvió a pedir todos los estudios.

Carnevali responde que ellos les han enviado desde mediados del año pasado comunicaciones oficiales con los resultados de los planes de monitoreo de acuerdo a lo que esta indicado en la disposición 2141 como estudios previos al dragado.

Woscoff aclara que le interesa esta pregunta y la respuesta vinculada a este tema, porque si es cierto que la OPDS quiere reconstruir el expediente para acreditar los fundamentos que le llevaron al dictado de la 2141, y obviamente no dispone de los estudios de impacto, se los tiene que haber pedido a quien lo hizo. La pregunta concreta de su parte es esa, es decir el año pasado al consorcio la OPDS le volvió a pedir los estudios de impacto ambiental.

Carnevali responde que no se los volvió a pedir. Los estudios fueron públicos y se han distribuido a montones de instituciones, formalmente la OPDS no los volvió a pedir.

Woscoff dice que esto es respecto al tema de la reconstrucción. Y en cuanto a lo que dicen que el consorcio tiene auditorias externas vinculadas al crédito que les otorgaron, de la Comisión Andina de Fomento, quienes son los que hacen la auditoria.

Carnevali responde que son la CAF, Comisión Andina de Fomento, tiene distintas áreas internas para los distintos proyectos que manejan a nivel latinoamericano.

Woscoff afirma que entonces son auditorias externas de la propia entidad concedente del crédito, no es una entidad autónoma que no tenga vínculo con la autoridad concedente del crédito.

Carnevali responde que es así, y que también ellos tienen dos auditorias, la de la Comisión Andina de Fomento y la Comisión Andina de Fomento les pide una auditoria de terceros. Para esa auditoria de terceros tuvieron que proponer una terna a la CAF, sobre distintos grupos profesionales que hayan estado vinculados a la obra del dragado y el que esta haciendo esta auditoria externa es el estudio Laurent. En su momento en el año 2002 participó en la elaboración de los lineamientos para la realización del primer estudio de impacto ambiental del dragado que se presento alguna autoridad ambiental en la provincia de Buenos Aires. El primer estudio que hicieron salio de los lineamientos elaborados en forma conjunta con ese estudio.

Woscoff pregunta por el estudio de monitoreo que se esta realizando a la fecha, relacionado con los sedimentos en el refulado de hidrocarburos y metales pesados, que resultados esta arrojando, o como se puede acceder al estudio.

Carnevali responde que deja una copia de los estudios. La interpretación de los estudios hay que hacerla siempre en base a, el tiene un concepto muy particular que es que en algún momento, ellos deberían generar la normativa propia para su área ambiental. Dice esto porque todos los ecosistemas son diferentes, entonces cuando uno busca valores de concentraciones de por ejemplo algún metal pesado en algún sedimento, eso tiene que ver con el área en donde se están realizando los estudios, tiene que ver con la actividad que se esta realizando, con la movilidad del agua, con muchos aspectos. Es muy difícil decir voy a tomar este parámetro y lo voy a comparar. No obstante la autoridad ambiental de la provincia de Buenos Aires utiliza la norma Holandesa que es un cuerpo de agua similar al que tenemos nosotros. Y de todas las mediciones, no solamente de estos planes de monitoreo, sino del año 1999 que están haciendo sedimento de agua, ninguno de los valores de concentración de los analitos monitoreados ha llegado a lo que se conoce como valores de intervención. Cuando uno ve la normativa hay valores de alerta, valores de intervención. Los valores de intervención son aquellos valores en donde se identifican a los sedimentos como altamente contaminados y que hay que retirarlos de lugar, que se los podría considerar bajo su normativa como residuos especiales. Ninguno de los valores ha llegado a esos valores. En algunos parámetros como catnia que es conocido, hay un bajo porcentaje que han llegado a niveles de alerta. Un nivel de alerta, la normativa especifica que hay que buscar el origen para que esto no vaya a continuar. Y lo que es importante a lo que le preguntaban por los resultados, los niveles que se están midiendo en base a sus monitoreos, son del mismo orden de los que habitualmente realiza el IADO y que son públicos, ya que se encuentran publicados en la página de la Municipalidad de Bahía Blanca. Los valores son extremadamente similares y son hechos por laboratorios privados. Ese es otro aspecto, la normativa de la provincia de Buenos Aires exige que cuando uno tiene que hacer planes de monitoreos en lo que se refiere a la ley 11723, 11459 o algún tipo de obras tiene que utilizar laboratorios que estén convalidados con

la resolución 504 de la ex Secretaría de Política Ambiental, y especifica que sean laboratorios habilitados. Bahía Blanca cuenta con 3 laboratorios de esas características, han trabajado con los tres. Inclusive han trabajado con laboratorios privados de Buenos Aires y hasta con el IADO para hacer monitoreos.

Woscoff pregunta como califican la situación creada en función de la inexistencia hoy de la OPDS de los antecedentes de los estudios que sustentan la resolución 2141, dice esto porque si ha de alguna manera imaginado o propuesto o en vías de proponer el consorcio, alguna alternativa que facilite en el marco de las exigencias razonables que esta pretendiendo la entidad ambientalista, suplir lo que evidentemente aparece como un déficit de publicidad de carácter ambiental francamente acreditado hasta el momento, respecto a la inexistencia incluso de los propios expedientes. Pregunta si han previsto algún mecanismo para salir de esta difícil situación respecto a este tema.

Carnevali responde que ellos ponen todo a disposición, absolutamente toda la información ambiental que tienen esta a disposición de aquel que lo quiera evaluar, inclusive participar en los planes de monitoreo que están haciendo. Lo hicieron siempre y lo hacen ahora también. Como terminar este trámite administrativo en el que hoy se encuentran, lamentablemente no lo puede responder, escapa a su capacidad de respuesta. Esta como bien dice la nota de Adrián Vlek en un trámite judicial y será el propio marco de la justicia el que definirá como seguir.

Montesarchio pregunta si el dragado va a permitir entrada de buques hasta 45 pies al cero.

Schnegelberger responde que si, la profundidad de la draga es 13.50 y los barcos de 45 pies de calado calan 13.72 o sea que hay una pequeña diferencia y además hay que tener en cuenta los márgenes de seguridad para la navegación y todo lo demás. Prácticamente se va a poder operar en un ochenta por ciento del tiempo con barcos de 45 pies de calado.

Montesarchio dice que cuando se habla de 50 pies ayudado por la situación de mareas.

Schnegelberger responde que si, eso inclusive también es una obra que esta comenzando con este operativo de profundización, porque para que puedan ingresar al puerto barcos de 50 pies, primero hay que dragar también, o después de esta obra, hay que dragar toda la zona que corresponde al canal del Toro, entre el km.40 y 45 del canal contado a partir de Ingeniero White, y una zona exterior que es aproximadamente de unos 15 Km., el banco que existe tiene una profundidad natural de 8 metros que es dragado permanentemente y que actualmente tiene la capacidad de ser transitado por barcos de 45 pies, pero para que puedan pasar barcos de 50 pies hay que hacer una obra muy importante, un volumen muy importante.

Montesarchio pregunta si por el momento barcos de cincuenta pies por el momento no transitaran.

Le responde que no van a poder ingresar, salvo algún barco con 47 pies como máximo, usando condiciones excepcionales de mareas, etc.

Montesarchio dice que la otra pregunta es que en ese lugar de refulado en ex ESSO, esa Isla de 18 Km., va a interferir en la velocidad de las corrientes de las mareas.

Le responde que en ese sector había ya un recinto utilizado por el año 1999, muy bajo para tirar una cierta cantidad de material muy pequeña, y era el lugar donde no tenía lugar el agua, o sea ese terraplén de contención que se le había puesto al recinto, si bien no eran estos 18 Km., era un sector que ya estaba contenido en acceso o ingreso de las mareas. No va a haber una variación importante porque además el material de esa zona estaba firme y no tenía ningún tipo de afectación por el tema del oleaje y demás, en cuanto que la cantidad de agua que ingresaba al lugar era prácticamente...

Montesarchio dice que se refiere a que como va a tener 7 metros de altura y se va a introducir en el canal, seguramente va a alterar la velocidad de corriente de marea.

Le responde que no ingresa dentro del canal, es completamente lateral al arroyo Galván que sería el único cauce de agua cubierto por la marea, no va a ver incremento de cantidad de agua o disminución de la cantidad de agua que ingrese.

Montesarchio otra pregunta que quiere realizar es si la tasa de sedimentación va a aumentar al aumentar la profundización.

Le responde que los estudios que han hecho dan una pequeña tasa de sedimentación. El canal de acceso interior que es el que se va a dragar no ha tenido problemas de sedimentación, salvo en esa pequeña parte que esta cercana a la salida del canal de acceso de la Base Naval Puerto Belgrano, ahí actualmente por año se dragan aproximadamente 100, 150 mil metros cúbicos cada año. Suponen que con esta obra eso podría haberse duplicado en los 150 mil y 300 mil metros cúbicos por año. Pero es una situación que todavía no es fácil poder comprobarla porque es una zona que esta afectada por dunas en el fondo, dunas de arena muy gruesa, y no saben realmente como se va a comportar, hasta que se corte todo eso el sector en función de lo que puede ser la sedimentación futura.

Martínez manifiesta que escucho que en el recinto G1 G2 la superficie va a ser de 18,19 hectáreas en cercanías a la planta ESSO, pregunta si en el denominado sector A que también escucho que se va a ampliar y que se van a tirar aproximadamente dos millones de metros cúbicos, cual es la superficie estimada.

Le responde que la superficie final va a estar alrededor de las 50 hectáreas, se va a incrementar lo que existe actualmente pero como resultado final habrá una superficie de 50 hectáreas.

Woscoff dice que hay un punto que no termina de interpretar correctamente, el agrimensor aludió a una suerte de plan quinquenal de un proyecto de cinco años, y las actividades de la profundización culminarían en noviembre de 2013. Leída la resolución de la jueza, que seguramente el consorcio también vio del 22 de mayo, hace una alusión al tema del plazo del contrato y dice que: "... de allí que siendo que el propio contrato en su cláusula III efectúa una contratación que abarca en relación a la totalidad de los trabajos, que comprende el plazo aproximado de cinco años, y su comienzo opero hace aproximadamente un año el estado actual de las actuaciones al menos a esta instancia del tramite, permiten la obtención de arribar a un decisorio sin frustrarla." La pregunta entonces para aclarar esto de los plazos, hay un dragado de mantenimiento y uno de profundización, porque no explican claramente cual es el objeto del contrato en cuanto los cinco años, porque esta referencia, porque la de ellos a noviembre 2013 como plazo de finalización.

Schnegelberger responde que la contratación esta que se hace para este periodo quinquenal que va desde abril 2012 hasta abril 2017 incluía dos obras, era una contratación que tenia dos obras dentro de ella. Una era el dragado de mantenimiento que se iba a prolongar durante esos cinco años con dos campañas de dragado anuales y el dragado de los sitios, y algunas otras obras que tenían que ver con una consecución de trabajo a lo largo de esos cinco años y que pretendían mantener el canal a lo largo de esos cinco años. La otra obra es la de profundización, esa obra estaba supeditada a la obtención del crédito de la CAF, cuando se toma conocimiento del crédito de la CAF, se le comunica a la empresa contratista de que a partir de ese momento empieza a correr un período, que había sido fijado contractualmente de 13 meses, durante el cual ellos iban a tener que realizar la obra. Efectivamente ellos tuvieron la información oficial de la CAF el día 14 de octubre de 2012, el día 15 de octubre se comunico fehacientemente a la contratista que disponía de trece meses para hacer la obra de profundización. De allí que la fecha límite para la obra de profundización es el 14 de noviembre de 2013. A partir de ese momento, una vez que se logre la nueva profundidad, la empresa contratista esta obligada a mantener la obra a las nuevas profundidades. El resto de la obra continuara hasta abril de 2017.

Zapperi solicita copia de la exposición del Consorcio.

Ayude consulta, viendo el tema este de que hay un dragado que se viene haciendo y otro dragado que se hizo históricamente y que genero alguna discusión con los pescadores y con algunos espacios medioambientales respecto a la disposición del material que se dejo y la calidad del material y de lo que implica mover ese material, porque no se utilizo la audiencia pública como un elemento para dar discusión o para hacer público este debate.

Carnevali dice que la respuesta mas lógica a lo que se le esta preguntando, es que la autoridad ambiental es la que determina procedimientos y esta en potestad de la autoridad ambiental definir el requerimiento o no de la audiencia ambiental en función de la obra. Ellos desde el punto de vista de Consorcio en momento en que se efectivizo la posibilidad de hacer la obra, salieron a comunicar en todos los ámbitos como iba a ser la obra.

Ayude manifiesta que entonces fue la OPDS el que considero que no era necesario realizarla.

Carnevali responde que es una potestad de la autoridad ambiental, las realizaciones de audiencias públicas son potestad de las autoridades ambientales, eso esta estipulado en la normativa tanto provincial como nacional.

Lan opina que la ría es casa de todos y para cuidar y que todos puedan convivir, sabe que es una ventanilla comercial importante para la ciudad, la región y el país, entonces hay que equilibrar entre el costo beneficio. Quiere preguntar si hay cálculos hechos de información como para ver si realmente todas las empresas que trabajan al costado de la ría y que vuelcan supuestamente todos sus desechos, si esta profundizándose la degradación del terreno. Hablaban de sedimentos duros y él no sabe si eran duros porque son naturales o son duros porque hay una acumulación de sedimentos ya peligrosos para la gente. Esa es su duda, saber si cada vez se va a ir agravando más la contaminación de la ría o no, para llevar tranquilidad a la gente.

Schnegelberger responde que en cuanto a los materiales duros que se mencionaron es en cuanto a la dureza del material en la conformación de la segmentación que tienen determinadas arcillas en esta zona interior, mas que nada todo este sector del muelle multipropósito hasta la posta de inflamables, sectores que ya han sido dragados, como se menciono anteriormente.

Lan dice que entonces no son productos de contaminación, es natural

Schnegelberger afirma que son suelos naturales, por ahí va gente a tomar muestras y dice que no pueden sacar muestras de fondos porque cuando golpea la saca muestras, golpea contra una piedra, porque es algo que esta muy sementado. Esta muy compacta y es prácticamente imposible rasparla, por eso el hecho de que venga una embarcación de este tipo, para poder romperlo y después poder succionarlo.

Lan pregunta, sacando este tema de la dureza del suelo, hay un agravamiento de la contaminación de la ría en los últimos 30 años o no.

Carnevali responde que hay situaciones que todavía no se han resuelto, como por ejemplo la cloaca principal de Bahía Blanca, cuando uno hace los monitoreos los valores mas complejos están en ese sector.

Schnegelberger agrega que igualmente la zona del dragado esta bastante alejado de lo que es la zona de vertido de la cloaca principal.

Lemos agradece la participación de los integrantes del consorcio, queda en comisión la presentación que realizaron para poder subirla a la Web y de esta manera que puedan tener acceso tanto los integrantes de la comisión como los distintos interesados que puede tener la ciudad sobre esta temática. Nuevamente hace extensivo el agradecimiento al Consorcio y a todos los presentes.

Lemos le da la palabra a Hugo González, quien en reemplazo de Epuleff informará sobre las próximas Jornadas de Medio Ambiente.

González informa que el jueves 6 y viernes 7 de junio se realizarán las IX Jornadas Municipales de Medio Ambiente. Son tres ejes temáticos: residuos sólidos urbanos, recursos hídricos y energías renovables. Vienen referentes importantes de la OPDS, de Nación, Cooperativa de trabajadores informales de Buenos Aires el Ceibo, la Asociación de Residuos Sólidos de la República Argentina Ricardo Rolandi. El programa se cierra en el día de hoy, porque faltan algunos detalles, por ejemplo Absa se retrasó con el título de la presentación y lo mismo dos o tres exponentes. Comienza el jueves en la Bolsa de Cereales a las 9 horas que comienzan las acreditaciones. Están todos invitados.

Lemos comenta que para las próximas reuniones esta hablando con expositores para poder tratar uno es el tema de agua, las consecuencias de la floración y que alternativas tecnológicas podemos tener para mitigar esta cuestión, por otro lado también vamos a tener una presentación acerca de cual es el plan que se tiene en la ciudad con relación al tratamiento de residuos sólidos urbanos, también estuvo hablando con Serra que se comprometió para la próxima reunión o para la otra, de acuerdo a su agenda, para tratar esa temática que se encuentra pendiente. También esta pendiente el tratamiento del parque industrial y cual es su situación con relación al cuidado del medio ambiente y que acciones se están llevando adelante con respecto a esta cuestión. Por otro lado se esta gestionando alguna presentación con relación a

cual es el funcionamiento y las medidas de seguridad y su relación con relación justamente con el consorcio de gestión del puerto de Bahía Blanca del funcionamiento del Buque Regasificador, que también es otro tema que han expuesto y que han solicitado integrantes de la comisión asesora para tratar. Les vuelve a repetir que cualquier tema en particular que les interese y que quieren que traten en la comisión asesora se comunican, lo conversamos, buscamos quienes pueden ser los expositores y lo tratamos en esta comisión. Había pedido la palabra Norberto Martínez.

Martínez manifiesta que justo se nombro el parque industrial y quiere proponer que para la próxima reunión de la comisión asesora se convoque a los responsables de la planta Biodiesel porque en la ultima reunión del Comité de control y Monitoreo estuvieron presentes dos de los integrantes de la planta y la sensación que le quedo, es que quedaron varias dudas que hay que aclarar.

Lemos dice que en las próximas reuniones hay varios temas, justo esta el tema del agua que es bastante extenso, pero ven de incorporarlo.

Montesarchio dice que el tema del Buque Regasificador lo pidió su asociación por tres razones: una de ellas es la editorial de La Nueva Provincia que fue muy alarmante, la otra son las declaraciones de un ex secretario de energía que mas o menos coincidió con la editorial, y algunas denuncias del personal que trabaja en el lugar. Como ellos han visitado el lugar y salieron satisfechos, la asociación piensa si las condiciones han cambiado. Por eso mismo se pidió la presidente de la comisión que los convoque.

Lemos agradece la participación de todos, y vuelve a agradecer a los representantes del Consorcio que se brindaron a realizar esta presentación, y siendo las 11 horas finaliza la reunión.