

**DENUNCIA PENAL FEDERAL.**  
**PERJUICIO EN LA LIBRE NAVEGACION Y EN SU SEGURIDAD.**  
**DELITO DE PELIGRO POR EXPLOSIÓN GAS METANO.**  
**APORTA PRUEBAS. MODUS OPERANDI LESIVO**  
**CRIMEN DE LEZA HUMANIDAD.**  
**SOLICITA MEDIDA AUTOSATISFACTIVA.**

**SR. JUEZ FEDERAL.**

**BUSTOS, Pablo Alejandro** DNI 16.922.939, **Pérez, Rubén Daniel** DNI 10.102.632, ambos pescadores artesanales con asiento en el puerto Ing. White, **REBASA, Viviana Raquel** DNI: 92. 443.700; **CERCHIARI, Flavio** DNI: 27.074.900; **IGLESIAS, Elsa** DNI: 1.677.133; **HOLTZ, Aída Carolina** DNI: 4.792.654; **ZAFFIRIO, Silvia** DNI:10.306.894; **MAGNANI, Héctor Hugo** DNI: 16.149.627; **SHULTZ, Korine** DNI: 92.630397, todos vecinos afectados de la Provincia de Buenos Aires, con el patrocinio letrado del Dr. Enrique Carlos Ferreccio Altube abogado, CPACF T° 81 F° 887, MFI T° 110 F° 505 y como co-patrocinante el Dr. Lucas Omar Beier abogado, inscripto en el T° 52, F° 813 C.S.J.N, constituyendo domicilio procesal en calle Entre Ríos N° 183 Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, respetuosamente ante **V.S.** nos presentamos y decimos:

**I.- OBJETO.**

Que recurrimos ante **V.S.** a denunciar, para que se investigue, la presunta comisión de los delitos de perjuicio en la libre navegación y su seguridad, delitos de peligro por explosión (art. 106: “El que pusiere en peligro la vida o la salud de otro, ...”), en la que estaría incurriendo la empresas privada de **UTE (ENARSA – REPSOL-YPF)** por el transporte y regasificación de Gas Natural Licuado ( gas metano concentrado 600 veces), en connivencia con autoridades del Estado Municipal, Provincial y Nacional incluso la Prefectura Naval Argentina, quienes estarían agrediendo en forma continua, sistemática y generalizada a la población civil, tipificado en el Tratado de Roma como crimen de lesa humanidad.

Como es de público y notorio, esta presunta comisión de los delitos endilgado a los autores identificados en la presente, se viene produciendo como consecuencias de las operaciones efectuadas por buques regasificadores y metaneros reaprovisionadores en el Puerto de Ingeniero White, sito en la Provincia de Buenos Aires y a escasa distancia de la ciudad de Bahía Blanca, en condiciones precarias, como lo reconocen las mismas Autoridades de Aplicación, lo cual genera una situación de alto riesgo para la población civil en la zona, y el ambiente, con el agravante de haberse omitido realizar el proceso administrativo justo y previo de evaluación del impacto ambiental, que los autorice a realizar las obranzas del Puerto Terminal; en consecuencia se efectuaron las obras y la operatoria del transporte y trasvase de gas metano siempre a espaldas del pueblo, que es el soberano y debe saber de qué se trata, y por ello se encuentra prevista la “**Audiencia Pública**”, cuya convocatoria no fue efectuada en legal tiempo y forma por los funcionarios denunciados.

Es por ello, que también, se estaría vulnerando el “**Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias**” (ISPS Code, en Ingles, o **PBIP** en castellano) que fue elaborado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, (OMI) y aprobado por Resolución N° 2 de la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima celebrada en Londres el 12 de diciembre de 2002, tras una cierta cantidad de enmiendas al SOLAS 1974, fue desarrollado

a partir de la necesidad de prevenir atentados terroristas y otras actividades de génesis delictivo (tráfico de armas, tráfico de estupefacientes, inmigración ilegal, etc.) preservar la seguridad interior de las naciones y garantizar la seguridad del transporte de mercancías y personas; incluso se habría omitido cumplir con lo prescripto en la Ordenanza N° 05/01 (DPSN) **"Régimen Operativo del Buque"** y **"Las Normas de Inspección y/o Verificación Para los Puertos y/o Terminales"**.

## **II.- HECHOS Y MODUS OPERANDI LESIVOS.**

Los autores del presuntos hecho delictuoso, serían los directivos responsables de la **UTE (ENARSA – REPSOL-YPF)**, tanto por actos, omisiones y comisión por omisión, con dolo o culpa, habrían violado el marco jurídico nacional como internacional, poniendo en peligro a la población civil y no reconocerán, además, la función ambiental ó ecológica de la ría de Bahía Blanca, restringiendo el derecho a un ambiente sano, ecológicamente equilibrado y al desarrollo sustentable; estas conductas disvaliosas, estarían ejecutándose desde hace varios años, en el marco de la importación del gas metano llevado a cabo por el Gobierno Nacional para suplir la carencia interna de gas, distintos buques aprovisionadores operan en el puerto de aguas profundas sito en la ciudad bonaerense de Ingeniero White, a escasos kilómetros de Bahía Blanca.

Se encontraría en riesgo la maniobra a medida que la cercanía al atracadero disminuye, se está desconociendo el factor geográfico y la seguridad náutica bien entendida, agravado por el delito de peligro en la explosión del gas metano, que se encuentra concentrado 600 veces.

Se desconoce o no se encuentra debidamente regulada la llegada al **"Círculo de Giro de Puerto Galván"**, que según la **Carta Náutica H-259**, tiene su centro en la **Latitud 38° 47' 30" S, Longitud 68° 17' 87" O, con un diámetro de 480 metros entre el Noreste y el Sur Sureste pasando por el Oeste**. Es decir, menor que el requerido que no debería ser menor de **500 metros**; faltando estimar la fuerza del viento y la de la corriente, para la llegada a este Círculo, poniendo en peligro la seguridad en la navegación.

Asimismo, por los varios accidentes ocurridos desde el año 1970 en el mundo, es que se eligió realizar las operaciones de trasvase del LNG líquido entre barcos mediante mangueras (de un barco a otro) en **"Alta Mar"** o en los **Puertos de Alta Mar**, lejos del posible alcance del fuego y explosión a la población civil, para el caso de siniestro por accidentes, con el fin de resguardar a las personas, sus bienes y el ambiente donde viven; como tendría que haber sido, con respecto a la población de Bahía Blanca y a la población civil próxima a la zona de navegación y amarre del Buque Metanero y el regasificador.

Nos encontraríamos también, ante el **delito de peligro**, por explosión en dimensión de estrago en zona urbana, ante el poder inflamable del gas metano concentrado 600 veces dentro de las bodegas de los buques metaneros; habiéndose omitido el proceso administrativo previo justo de evaluación del impacto ambiental, donde igualmente iniciaron las obras con la connivencia de autoridades del estado Municipal, Provincial y Nacional; cabe destacar, como agravante, que esa estación marítima se encuentra emplazada en las inmediaciones del principal Polo Petroquímico del país.

El Polo Petroquímico de Bahía Blanca, constituye una cadena productiva integrada. A partir de las actividades madre pueden identificarse varios eslabones productivos, que conforman una red horizontal (entre esas mismas actividades) y vertical (con otros sectores productivos).

Según estimaciones del 2001, Bahía Blanca es el mayor centro petroquímico de la provincia, con una participación de un 58% de la producción provincial, mientras que a nivel

nacional, también participa fuertemente, dado que concentra un 45% de la producción del país.

Actualmente, el Polo Petroquímico Bahía Blanca está compuesto por tres tipos de industrias: 1.- Industria petrolera, con una capacidad instalada de 4 millones de toneladas por año. Productos: etano, naftas, GLP, fuel-oil, gas-oil, gasolina, asfalto, kerosén; 2.- Industria petroquímica: con una capacidad instalada de 3,4 millones por año. Productos: etileno, VCM, PVC, polietileno, urea, amoníaco puro; 3.- Industria química, con una capacidad instalada de 350 mil toneladas por año. Productos: cloro, soda cáustica.

Se estima que el aporte del Polo Petroquímico a la economía local no descendería de \$125 millones anuales. Las empresas más importantes que lo componen son PPB Polisur, Solvay, Indupa, Compañía Mega y Profétil.

A partir del año 2008 se vienen concretando operaciones y maniobras complejas que, sin los debidos procedimientos y recaudos técnicos, se convierten en un potencial factor de riesgo ambiental para la población, la industria y el entorno. Causando perjuicio al valor ambiental del estuario, que fue reconocido jurídicamente a través de la creación de la "Reserva Natural de Usos Múltiples de Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde" con una superficie de protección de 210000 ha a través de la Ley 11074, ratificada por Ley 12101 del año 1998.

Se debe tener en cuenta que el producto que los buques metaneros trasladan -altamente combustible- se suma y potencia su poder letal a los productos y sustancias presentes en el Polo Petroquímico aumentando exponencialmente la peligrosidad de un posible derrame o escape.

Los Buques reaprovisionadores pueden llevar una carga de entre 30 y 60 mil toneladas de gas líquido, que se deriva a una planta que comprime 600 veces ese gas, para inyectarlo en una tubería.

En el 2008, y consultado sobre esta cuestión para sustentar la presentación de una denuncia judicial ante las operaciones entre los buques Excelsior y Excelerate, el **Perito Naval ELÍAS FERÁN** dijo: "**la conexión tampoco se garantiza a pesar de las válvulas de cierre rápido, mangueras de certificación aprobada (...) debido a que el buque reaprovisionador trasvasa al Excelsior metano líquido. Este es el estado del producto que genera el mayor riesgo, por su estado criogénico, que liberado abruptamente a la atmósfera en una cantidad suficiente, formaría lo que se conoce un charco sobre el espejo de agua, a merced de las mareas, vientos y corrientes marinas (...) como es sabido por todos los involucrados en ésta discusión, en un primer momento lo derramado se encuentra saturado de metano lo que lo hace no inflamable, pero a medida que sea transportado, se irá degradando, ganando oxígeno y en el momento que alcance la conocida proporción de entre el 5 y 15% de concentración de metano si se topara con un punto caliente, esa reacción por condiciones fisicoquímicas propias de la oxidación, vuelve hacia el punto de origen del derrame, y da lugar a la combustión de lo derramado, comprometiendo también todos los elementos existentes y combustibles almacenados en la planta adyacente.**"

Por otro lado, se señala que la maniobra entre los dos buques fue inédita y riesgosa, al tiempo que los remolcadores que deben intervenir en la operación -en caso de una zarpada de emergencia de los buques- no estaban presentes en el número requerido para dicha acción.

En la primera quincena del mes de Mayo de 2011, un buque metanero fondeado en el puerto de Ingeniero White que estaba realizando su traspaso de gas sufrió una avería

importante en una válvula que causó un escape al exterior.

El escape o venteo de gas metano, duró varios días y al comienzo, el viento norte reinante impidió que el fluido tomara contacto con las antorchas del polo petroquímico, pero luego el viento viró y el peligro de explosión por el escape fue inminente; a fin de evitarla se arrojaron grandes cantidades de agua sobre la salida del gas, hasta que el desperfecto fue reparado. Si el gas hubiera tomado contacto con la llama de una de las antorchas, se habría producido una explosión de terribles consecuencias.

El buque regasificador **Excelsior** fue fletado por Repsol-YPF a través de un contrato con la empresa estatal ENARSA, y es una nave de gran porte; sólo existen 3 en el mundo y contaba con gas acumulado para suministrar dos días a Buenos Aires y el Conurbano en situación de consumo pico. El problema principal de estas operaciones es que se efectúan en el corazón del polo petroquímico y sobre una zona urbana densamente poblada.

Sin embargo, esta no fue una operación aislada: el modus operandi se reproduce desde 2008 hasta la fecha, con todos los riesgos que ello implica, como también lo está denunciando la población civil de Escobar mediante la causa N° 1619, caratulada: **REBASA, VIVIANA Y OTROS s/ SU DENUNCIA**" ante el Juzgado Federal de Campana a cargo del Dr. ADRIAN GONZALEZ CHARVAY.

En Bahía Blanca el ex intendente y actual Diputado provincial JAIME LINARES se refiere al tema: "**Es que no hay operatoria en el mundo que se haga con dos barcos (...) Además, el puerto de Bahía Blanca, por las características de mareas, tiene cuatro metros entre la alta y la baja, entonces el barco está bajando y subiendo permanentemente (...) Y ahora le agregan un riesgo a la población innecesariamente, cuando se podría haber hecho a mayor costo, obviamente, pero en una situación que aun ante un accidente no tuviera ningún riesgo para la población y el entorno.**"

Según información periodística "**El año pasado se supo que en mayo de 2008 se había advertido que las operaciones náuticas para que operen los buques fueron aprobadas de manera precaria, básicamente porque los canales de navegación no reunían las condiciones necesarias conforme al tamaño de los buques y a la carga inflamable que portan.**"

Asimismo, el 8 de noviembre próximo pasado, un grupo de especialistas en temas portuarios, ambientales y planeamiento urbano de la **Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Bahía Blanca**, cuestionaron la decisión de YPF de dragar el canal principal del estuario hasta Puerto Cuatreros e instalar en esa zona una planta regasificadora de Gas Natural Licuado (GNL).

Así se desprende de un informe realizado, a pedido del **Defensor Público Federal, Dr. GABRIEL JARQUE**, por siete investigadores de esa casa de altos estudios.

Las siguientes son las conclusiones del trabajo que lleva las firmas de **Domingo Horacio Campaña, Eduardo Bambil, Aloma Sartor, Olga Cifuentes, Carlos Frank, Sergio Zalba y Daniela Escudero.**

\* "Un enfoque limitado que excluya la evaluación de localizaciones alternativas resulta insuficiente y parte de premisas que, a juicio de esta comisión, llevarían a una decisión errónea desde el punto de vista ambiental y estratégico de desarrollo. El análisis de prefactibilidad a nivel del estuario completo es un requisito indispensable para una evaluación realista de la viabilidad ambiental del proyecto."

\* "El proyecto bajo análisis ignora las conclusiones de los procesos de planificación participativa desarrollados en el ámbito de la ciudad de Bahía Blanca durante los últimos quince años. Dichas instancias, en las que tomaron parte docentes de esta universidad

junto a miembros de organizaciones públicas y privadas de la comunidad combinaron factores de aptitud y potencial ambiental y señalaron la importancia de conservar el valor ambiental del sector interno del estuario, dirigiendo la actividad portuaria hacia el área externa.

\* Restringir el análisis a las obras de dragado y a la infraestructura de muelles y planta regasificadora resulta completamente insuficiente. El análisis de viabilidad ambiental no puede excluir la consideración del impacto global de la construcción de un centro de actividad industrial y portuaria que trasciende en escala y complejidad las actividades propuestas en el proyecto de regasificación y que, inevitablemente, seguirá a la apertura del canal y al establecimiento de tierras para asentamiento de infraestructura.

\* Desde el punto de vista técnico portuario, el estuario de Bahía Blanca presenta una heterogeneidad en sus características, tanto a nivel de costas y del área marina, como de infraestructura y dragado, que viabilizan la instalación del proyecto en sitios alternativos donde el impacto resultaría significativamente menor y no existirían a juicio de esta comisión, restricciones para que la obra se desarrollara bajo esas premisas.

\* "En síntesis: la magnitud del impacto previsible y la existencia de alternativas que a priori parecen compatibles con la protección de la integridad del estuario y con parámetros sostenibles de crecimiento, llevan a esta comisión a advertir firmemente que la localización de este proyecto en el sitio propuesto es inadecuada, considerando tanto los aspectos ambientales como la propia sustentabilidad de la operatoria, ordenamiento y crecimiento de la actividad portuaria en todo el estuario y en la región completa.

Este modus operandi lesivo, en la presunta comisión de delitos que estamos denunciando, también se estaría corroborando con respecto al **Proyecto GNL Puerto Cuatreros**, que incluiría el dragado del canal principal entre Puerto Galván y General Cerri y la construcción de un muelle doble y una planta regasificadora, por parte de la UTE ENARSA YPF, conforme a los siguientes motivos:

a.-) Queda en evidencia el modus operandi lesivo de las autoridades públicas de la **Municipalidad de Bahía Blanca**, de la **OPDS**, de la **DNVN**, de la **PNA** e incluso de los Directivos de la **UTE YPF ENARSA**, que efectuaron el Puerto regasificador en **Ing. White en Bahía Blanca** conforme se fundamenta en la presente; y porque además, se reitera dicho modus operandi acorde lo acreditado en la denuncia del pueblo de Escobar, ante la presunta ilegalidad del **Puerto Terminal ESCOBAR LNG** contra los mismos directivos de la **UTE ENARSA YPF** y funcionarios del Estado Municipal y los mismos funcionarios del Estado Provincia y Nacional, detallados en la causa N° 1619, caratulada "**REBASA, VIVIANA Y Otros s/ SU DENUNCIA**".

Y ahora se ratificaría dicho modus operandi lesivo ante el **Proyecto GNL Puerto Cuatreros**, que incluye el dragado del canal principal entre Puerto Galván y General Cerri.

b.-) Se encuentra agredida la población civil, en forma continua, sistemática y generalizada por dichos funcionarios públicos incluso por los directivos de la UTE ENARSA YPF, tanto la población de Escobar, Bahía Blanca y ahora próximamente la de Gral Cerri, incluso no podemos dejar de nombrar la construcción de Urbanizaciones Cerradas en la zona del Delta del Paraná como la Causa contra Colony Park SA, Parque de la Isla, Santa Mónica, Ciudad del Lago, Nordelta, etc.

c.-) El daño ambiental colectivo presuntamente provocado, por los autores identificados en el legajo, destruyendo humedales de alto valor biológico y anulando las funciones que como ecosistema brindan a la población civil. Es de público y notorio la importante dinámica tanto del Estuario del Río de la Plata como del estuario de Bahía

Blanca y las valiosas funciones ambientales que brinda el Delta del Paraná y la Ría de Bahía Blanca, acreditadas en los anexos adjuntos a la presente.

d.-) Se ha puesto en peligro la navegación y perjudicado su seguridad, tanto en el Paraná de las Palmas en Escobar como en el Rio de la Plata y como está sucediendo desde el 2008 en la Ría de Bahía Blanca y ahora también se agravaría la peligrosidad en la navegación y su seguridad por el **Proyecto GNL Puerto Cuatreros**, que contiene el dragado del canal principal entre Puerto Galván y General Cerri.

e.-) El perjuicio en la biodiversidad queda acreditado en el **Anexo N° 5: ANALISIS UTN de Viabilidad Ambiental. Puerto Cuatreros**, y en el **Anexo N°6: RESOLUCION UNANIME del Consejo Departamental de la UNS**, a donde remito a V.S. en razón de la brevedad.

f.-) Se encuentran afectados bienes del dominio público natural, además en autos, ante V.S. se generaría "fraude procesal", porque el fraude supone un ataque oblicuo a la ley, pues quien lo comete -el funcionario público- se ampara en una norma lícita, es decir en el marco jurídico vigente mediante el cual se debe regir, induciendo al error a la administración de justicia.

Se ha omitido también, detallar que se intenta afectar bienes del dominio público natural como lo es la zona detallada en el **Proyecto GNL Puerto Cuatreros**, que contiene el dragado del canal principal entre Puerto Galván y General Cerri, para afectarlos al dominio privado, vulnerando la Constitución Nacional en su CAPÍTULO CUARTO: ATRIBUCIONES DEL CONGRESO Artículo 75.- Corresponde al Congreso:... 5. Disponer del uso y de la enajenación de las tierras de propiedad nacional.

No se tuvo en cuenta que los bienes del dominio público natural son susceptibles de desclasificación por la ley formal del Congreso, al establecer que determinados bienes genéricos han perdido su condición jurídica de bienes del dominio público, con lo que pueden pertenecer tanto al dominio privado del Estado como al de los particulares.

Los funcionarios públicos endilgados de las presuntas comisión de delitos no puede desconocer que el destino de los bienes dominiales con un fin directo de uso público por parte de la comunidad justifica la interdicción de enajenarlos con el objeto de mantener la afectación, particularmente de los bienes naturales como las márgenes de los ríos del Delta del Paraná y sus zonas inundables, y las zonas de la Ría de Bahía Blanca y sus zonas inundables, dispuesta por la ley. Asimismo, para fundamentar la indisponibilidad de dichos bienes del dominio y uso público, desde el art. 41 CN, se aduce la necesidad de proteger los mismos para reservarlos a las generaciones futuras.

Y como acontece en otras instituciones del derecho administrativo de fondo, la indisponibilidad de los bienes del dominio público no surge expresamente de la ley administrativa ni tampoco, en forma expresa, del Código Civil. Sin embargo, de la interpretación armónica y coordinada de los preceptos del Código se desprende que si los bienes del dominio público natural están fuera del comercio (art. 2336, CCiv.), no pueden ser objeto de actos jurídicos (art. 953, CCiv.) ni del derecho real de propiedad (art. 2604, CCiv.); la regla de indisponibilidad se impone como principio general y la principal consecuencia que se desprende de esta regla es la inembargabilidad e inenajenabilidad de los bienes del dominio y uso público, como lo es la zona que se proyecta dragar del canal principal entre Puerto Galván y General Cerri.

g.-) El Dr. RICARDO GIL LAVEDRA presentó proyecto por el cual solicitó que el gobierno informe al Congreso sobre condiciones y pautas bajo las que se celebró el contrato o acuerdo de intención entre ENARSA y QATARGAS, afirmando que no está

exenta de dudas y opacidad. Se adjunta como Anexo

**h.-)** Se omitió consultar en legal tiempo y forma al Instituto Argentino de Oceanografía (IArO) cuyos principales objetivos o funciones son:

Promover el desarrollo de las investigaciones científicas del mar argentino y sus recursos. Entendiéndose con ello, los estudios en la plataforma continental argentina, zona costera y talud continental.

Contribuir a la formación de investigadores y técnicos en Oceanografía y en todo el recurso agua en particular.

Impulsar el estudio de la Oceanografía.

Prestar asesoramiento a instituciones oficiales y privadas sobre problemas referidos al mar y sus costas.

Elaborar y ejecutar planes y programas con otras instituciones.

Reunir toda la información posible sobre el espacio marítimo argentino y a tal efecto realizar o promover los relevamientos, observaciones y análisis que ello requiera.

Prestar, dentro de los límites de sus programas de trabajo, la ayuda que puedan requerirle otras instituciones interesadas en la investigación o el conocimiento de los problemas del mar y sus costas.

Organizar seminarios y cursos especiales en las materias de su competencia y cooperar en su realización.

Cooperar con los establecimientos de enseñanza u otros organismos para el desarrollo de los estudios oceanográficos y el más amplio conocimiento del mar argentino y sus recursos.

Brindar asesoramiento a otros organismos estatales o privados, en materias o problemas relacionados con los fines específicos del Instituto.

**i.-)** Se omitió tener en cuenta a los Profesionales Municipales de la Salud que **Dicen "No al Dragado"** Mediante un escrito realizado por los Profesionales Municipales de la Salud, el viernes 04/11/11, afirman que La Asociación de Profesionales Municipales de la Salud de Bahía Blanca y la Asociación Sindical de Profesionales de la Salud valora la resolución del Departamento de Biología, Bioquímica y Farmacia de la UNS que aporta importantes datos y opiniones fundamentadas acerca de la inviabilidad del Proyecto de dragado que YPF pretende impulsar hasta Puerto Cuatreros. Ante esta información, las diversas expresiones de especialistas en la materia y la preocupación de los y las profesionales de la salud por la implicancia y los riesgos de este megaproyecto para la vida (los cuales no fueron debidamente explicados ni contemplados), fijamos nuestra firme posición en contra del avance de esta iniciativa, considerando que se violan leyes internacionales sobre el lugar determinado para el emplazamiento de la planta regasificadora, y posteriores emplazamientos industriales, ya que el estuario y los humedales están protegidos por su función vital e irremplazable para el ecosistema.

Los estudios de impacto ambiental y demás investigaciones previas a determinar la viabilidad del proyecto en ese lugar no explican las ventajas de realizarlo allí y no "mar afuera" más alejado de la población, como suelen expandirse los puertos en el mundo. Y que aún nadie informó cuánto aumenta la tasa de riesgo de uso del muelle Puerto Cuatreros, así como la navegación por la cercanía de un buque metanero-regasificador (riesgo de explosión), para que los usuarios sepan cuánto les costará adecuar sus seguros de vida.

Existe esta situación de prevención y control en otras partes del mundo donde operan estos buques regasificadores, tal lo exige la legislación vigente.

¿Quién puede garantizar que esto no ocurra, ante la inestabilidad del contenido de estos buques, por más seguridad interna que los mismos adopten?

Finalmente creemos que todas y todos deberíamos pensar y cuestionar si lo que se ofrece como “progreso” a través del proyecto de dragado hasta Gral. Cerri para ampliar la capacidad industrial de la ciudad y aumentar la operatividad portuaria... es realmente garantía de vida. De todas las formas de vida, respetando la biodiversidad y sustentabilidad necesarias para que las próximas generaciones puedan acceder a los bienes comunes que nosotros hoy tenemos, y no se queden sin el derecho inviolable de no poder acceder a los mismos para vivir dignamente. Firmado: **Dra. Andrea Mariño Presidenta**, Asociación de Profesionales Municipales de la Salud Bahía Blanca y **Dr. Pablo Curino Sec. General** Asociación Sindical de Profesionales de la Salud Municipal BB

j.-) Nos encontraríamos, ante la presunta comisión de falsedad ideológica que quedaría acreditada por que se omitió el proceso administrativo previo y justo donde por el dragado, por la envergadura de la obra, por el tipo de proyecto con el peligro generado (3ra Categoría por Ley de Radicación Industrial N° 11.459) y por el sitio del emplazamiento le corresponde a la OPDS Autoridad de Aplicación, convocar a "**AUDIENCIA PÚBLICA**", en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 20 y cc. de la Ley 25.675; además de cumplir con el marco jurídico que dimana del art. 41 de la Carta Magna y no a la Municipalidad de Bahía Blanca, para efectuar la declaratoria positiva o negativa de evaluación de impacto ambiental, en combinación también con la Dirección Nacional de Vías Navegables.

Al mismo tiempo, se vulneraría en relación al **ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE**, la **RESOLUCIÓN 029/2009** del OPDS, vigente para todo proyecto que entre sus obras conlleve: endicamiento, embalse, dragado, refulado, excavaciones, creación de lagunas o polders o modificación de costas o altura de cota en superficies asociadas a valles de inundación y cursos de aguas o ambientes isleños. Y además, la Resolución N° 029/09 traería aparejado otro cambio de relevancia, consistente en poner en cabeza de dos organismos provinciales (la Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas, DPSOH y la Autoridad del Agua, ADA) el otorgamiento de un permiso de "**Factibilidad Hidráulica**" sin el cual no pueden iniciarse las obras que incluyen los trabajos antes detallados.

Los funcionarios públicos involucrados, habría omitido, incluso, las connotaciones que aquel status implica, con el agravante de haber desobedecido u omitido lo prescripto en los arts. 2340, 2341, 2637 del Código Civil, art. 23 (Declaración de Impacto Ambiental) Ley Provincial 11.723, art. 20 y cc. de la Ley 25.675 reglamentarios del art. 41 Constitución Nacional; lo que no se condice con la responsabilidad del alto cargo que ejerce dichos funcionarios.

El fraude procesal que advertimos, ante la convocatoria de la Audiencia Pública del 16 de noviembre en Gral. Cerri, significaría falsedad en una actuación procesal y para que sea conducta punible se requiere que quien pueda engañar tenga el deber jurídico de decir la verdad o de presentar los hechos en forma verídica.

En consecuencia, el fraude procesal quedaría acreditado ante el asunto jurídico que se está ventilando en la presente, al provocar engaño ante **V.S.** a través de informaciones falsas, al hacer constar hechos o atestaciones que no son verdaderos, insertadas en la convocatoria de la audiencia pública que se encuentra próxima a su realización por decreto nro. 1598/2011 del Intendente Municipal de BB, en el marco de la ordenanza 14.253

El fraude procesal tiene por finalidad engañar al juez en el proceso judicial, porque la falsedad ideológica sería la manifestación destinada a constatar en un documento algo que

quien la hace es consciente de que no se corresponde, ni con la verdad absoluta, ni con la ley, ni con su conocimiento o percepción del hecho, pero el documento reuniría todos los requisitos necesarios para su validez.

Conforme las reglas de la sana crítica y la experiencia, entenderá V.S. que no puede desconocerse que en su contenido habrían transgredido, alterado y restringido al marco jurídico referente a los bienes del dominio y uso público; y ello porque, no han sido desafectados para uso particular por ley del Congreso de la Nación, al tratarse de bienes del dominio público natural, como la Ría de Bahía Blanca, el canal a Cerri por Cuatreros y sus zonas inundables por mareas.

Zonas inundables que se encuentran regulados a nivel provincial por la Ley 6253 de Desagües Naturales y su Dec. Reg. Nº 11368, la Ley 6254, art. 59 de la Ley 10128/83, ordenado junto a la Ley 8912/77 por Decreto 3.398/87, convalidado por el art. 4º de la Disposición 984/00 del MOSPBA y refrendado por el Decreto 37/03 del Gobernador (Bol. Ofic. 24.900). La ley 25688 de Presupuestos Mínimos sobre el Régimen Ambiental de Aguas, la Ley 12257 Código Aguas Provincia Buenos Aires, la Ley 11723 Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales; Res 289/08 BO del 15/7/08 Anexos 6 y 7, y Código Civil art 2340 inc 3º, 2634, 2638, 2642, 2644 y 2648. Y también se desconoció de la CN al artículo 75.- Corresponde al Congreso:... 5. Disponer del uso y de la enajenación de las tierras de propiedad nacional.

No queremos confundir el fraude procesal con la estafa procesal. El fraude procesal es un delito contra la administración de justicia, mientras que la estafa procesal es un delito contra el patrimonio de una persona. Lo que se protege con el fraude procesal es la eficacia de la administración pública, para que ésta pueda garantizar una protección legal a los intereses jurídicos que deben ser resueltos, en beneficio de la población civil y las generaciones futuras

### **III.- FUNDAMENTA CRIMEN DE LESA HUMANIDAD.**

De acuerdo a lo expresado a lo largo del presente escrito, se estaría en presencia de una serie de conductas pasibles de ser encuadradas como ilícitos comunes, a las que se atribuye el carácter de imprescriptibles por su conexidad a delitos que responden a las características de los delitos denominados de “lesa humanidad”.

Más específicamente, los presuntos ilícitos supuestamente cometidos por los funcionarios públicos pertenecientes al Municipio, Provincia y Nación como la PNA que habrían tenido lugar en ocasión de su desempeño en dicha función pública.

Ciertamente, que es en dicho marco en el que deben inscribirse las conductas atribuidas a los imputados de autos, debiendo destacarse en el punto que, prima facie y en función de los términos emanados de la denuncia, los delitos de lesa humanidad en cuestión no habrían podido cometerse sin el auxilio o cooperación de los funcionarios en incumplimiento de los deberes.

Por ello, habiéndose acreditado en los presentes autos el contexto en el que habrían tenido lugar las supuestas conductas de incumplimiento, encubrimiento e incumplimiento de la obligación de promover la defensa del ambiente, por parte de los sujetos investigados, no caben dudas de que las mismas configurarían el crimen de lesa humanidad.

Así, la audiencia pública se convocó a contra legem, si bien se realizó en Bahía Blanca, pero se hizo a destiempo, cuando ya estaba en marcha el primer barco regasificador con carga; el día 7 de mayo convocaron a Audiencia Pública para realizarla el 21 de mayo, no se cumplió con los 30 días de anticipación (Se indica como prueba: <http://www.notibonaerense.com/notas.aspx?idn=16363&ffo=20080507> ).

Además ya se había realizado una compra el día 4 de mayo (antes de la convocatoria a Audiencia) y firmado el contrato para desarrollar un puerto regasificador el 19 de mayo, antes de que tuviese lugar la Audiencia (se encuentra acreditado actualmente en la página de Exelerate:

<http://www.excelerateenergy.com/2008/05/excelerate-energy-announces-agreement.html>

Donde consta que el día 4 de mayo del 2008 la empresa Exelerate Energy vendió una carga para Bahía Blanca a Repsol/YPF (Prueba: The commissioning cargo for the Bahía Blanca GasPort was sold to Repsol/YPF by Excelerate Energy and loaded onto the Excelsior by Ship-To-Ship (STS) transfer on May 4th. ) y que el día 19 de mayo del 2008 anuncia la firma del contrato definitivo con YPF S.A. para desarrollar un terminal regasificadora en el puerto de la Ciudad de Bahía Blanca (THE WOODLANDS, TX and BUENOS AIRES, ARGENTINA, May 19, 2008 — Excelerate Energy L.L.C. today announced the signing of definitive agreements with Argentina's YPF S.A. to develop a liquefied natural gas (LNG) importation facility at the port city of Bahía Blanca).

La prensa local informa que el buque con carga llegaría el 25 de mayo:

[http://www.agencianova.com/nota.asp?id=51123&id\\_tiponota=22&n=2008\\_5\\_24](http://www.agencianova.com/nota.asp?id=51123&id_tiponota=22&n=2008_5_24)

Si la Audiencia fue el 21 de mayo, es obvio que en 4 días no puede llegar un barco desde origen hasta Bahía Blanca. Lo que, conforme las reglas de la sana crítica y la experiencia confirmaría que la audiencia fue ilegal.

Por tanto, advertirá **V.S.** que el punto decisivo para resolver si los ilícitos que se investiga en autos debe ser caracterizada como de lesa humanidad gira en torno a que se ha establecido que el hecho se cometió en relación con una agresión amplia, sistemática y organizada o tolerada desde el Estado contra la población civil y por constituir un delito continuado, por el delito de peligro por explosión de gas metano en medio del Polo Petroquímico mas importante de la República.

Esta agresión continua, sistemática y generalizada, contra la población civil crea una sensación de pánico cuya magnitud no es fácil de comprender, pero en sí constituye un **“horroroso tormento”, ante el peligro inminente y constante de explosión por gas metano, que se encuentra concentrado 600 cuando se lo congela a menos de 160 °C.**

Consta a poco de iniciar las investigaciones, el accionar ilegal del personal de la **Prefectura Naval Argentina** custodiando las obranzas del Puerto y el dragado y en breve una autorización de excepción para la navegación de estos buques cisternas de casi 300 metros de eslora perjudicando la seguridad de la navegación en la Ría de Bahía Blanca y zona de amarre en Ing. White; también, hacemos constar en autos el silencio u omisión en el control de las autoridades de Aplicación, tanto del estado Municipal como el Provincial y Nacional.

Conductas ilegales estas, que intentan crear una sensación de **“desolación y temor”** entre la población civil de Ing. White, como de la población aledaña de Bahía Blanca, buscando eliminar de plano cualquier tipo de resistencia en la defensa de sus derechos a la vida, al ambiente sano (art. 41 CN), a la vivienda digna, a la propiedad y al sustento como es el caso de los pescadores artesanales de la zona; agresiones estas continuas, sistemáticas y generalizadas contra la población civil, que como entenderá **V.S.** tipifican el delito majestatis.

En base a las probanzas aportadas en la presente, es posible afirmar que se halla fundada la hipótesis de alta probabilidad, en cuanto a la presunta comisión del **“crimen de lesa humanidad”**, por la agresión continua, sistemática y generalizada contra la población civil por las conductas ilegales desplegadas, entre otros funcionarios públicos, por el Sr.

Intendente de Bahía Blanca, quien en su incorrecto obrar como administrador del Municipio, habría incurrido también en las conductas típicas de encubrimiento, abuso de autoridad, falta en el cumplimiento a los deberes de funcionario público, ante el delito de peligro tipificado en el Código Penal art.**106**: “El que pusiere en **peligro** la vida o la salud de otro, ...” y crimen de lesa humanidad, generado en el Municipio.

El Sr. Intendente, como **Administrador** del Municipio de Bahía Blanca tiene el deber de obrar con prudencia y pleno respeto del marco jurídico en el desempeño de sus funciones; y por ello, mayor es su obligación de obrar, ante las consecuencias posibles por los hechos lesivos respecto a su presunta participación en delitos tan graves y horrorosos que le endilgamos, tipificados en el **Tratado de Roma** como de **lesa humanidad**.

Cabe referir que el **Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional**, en cuya codificación se enuncia claramente el tipo de delitos que quedan bajo su competencia y la exacta definición de los mismos, entró en vigor el 01.07.2002, el Estatuto es aprobado por el Estado Argentino a partir el 23.01.2007, conforme la **Ley Nº 25390**; donde quedan incluidos los actos serios de violencia que atentan contra aspectos esenciales del ser humano como la vida, la libertad, el bienestar físico, la salud, la dignidad, el ambiente sano y equilibrado, etc. y que, por su gravedad y extensión, resultan intolerables para la comunidad internacional, exigiéndose su persecución judicial.

Por ello, el Sr. Intendente ha omitido tener en cuenta que un error humano, un rayo, una tormenta, una fuga, una colisión entre buques, contingencias nada imposible, serían suficientes para crear una atmósfera explosiva y hacer desaparecer a una ciudad entera, en este caso, Bahía Blanca.

A sólo siete kilómetros, en el puerto de Ingeniero White, dentro del polo petroquímico local, por un buque metanero de bandera belga, cargado con 138 mil toneladas de gas licuado –congelado–, este efectuando una operación de altísimo riesgo. Vaporiza el fluido para inyectarlo luego a la red de distribución de gas nacional y lo hace contra aquello que postulan las normas internacionales de seguridad: que un proceso de tal envergadura debe realizarse off shore en alta mar y lejos de centros urbanos.

Los vecinos denuncian que no se hicieron los controles correspondientes, que se autorizaron los permisos de ingreso de la nave con sospechosa velocidad y temen por lo que pueda pasar; por ello, resulta lesivo la conducta desplegada por el intendente de Bahía Blanca Cristian Breitenstein, pues por su comisión por omisión estaría afectada también la **“tranquilidad pública”** por generar una alarma continua en la población, que normalmente confía en la protección o seguridad que le debe proveer el Estado Municipal; y cuando omite hacerlo, conforme las conductas lesivas denunciadas, provoca un estado de temor colectivo que afecta la tranquilidad y el orden público de la población civil.

Dicho temor no es solamente un miedo a sufrir daños físicos o patrimoniales como sería el caso de la explosión que generaría el siniestro y estrago en la zona portuaria y en el Polo Petroquímico, sino la mera sensación de desamparo, pues están vinculadas la tranquilidad y la paz social con la inexistencia de daños causados o a causar a la sociedad civil toda.

Este temor específico, consiste en la desconfianza que genera el propio Municipio y Estado Provincial o Nacional a través de todos o alguno de sus poderes al no cumplir con sus funciones o, lo que es peor, que desde alguno de estos poderes se cometan delitos con lo cual la desconfianza se generaliza extendiéndose a las profesiones y a los profesionales vinculados con el funcionamiento de la comunidad organizada, tal el caso de los abogados, auxiliares de la Justicia, que ante eventuales hechos de corrupción en el Poder Judicial

pieren la consideración y el respeto que la digna actividad merece ante la opinión pública, el manto de sospecha, en este caso, recae también sobre la totalidad de la magistratura, que obviamente cuenta con numerosos integrantes probos y honestos.

En la Municipalidad de Bahía Blanca, en tanto, aseguran que todo está bajo control. Para el ExSubsecretario de Gestión Ambiental, **SERGIO MONTERO**, todo el conflicto es por falta de información. “**Impacto ambiental no provoca y riesgo de accidente no hay**”, aclara. Y vuelve a aclarar: “**Nadie está acá en Bahía Blanca contra el desarrollo industrial, pero hay una tradición de controles ambientales y los vecinos están enojados porque no se cumplieron como es debido. Nosotros, como gobierno, lo objetamos. Pero la decisión estaba tomada**”. (Desconocemos la opinión del actual Secretario de Gestión Ambiental Dr. **EDUARDO CONGHOS**).

Asimismo, el Ingeniero **FERNANDO REY SARAVIA** titular del Centro Técnico Ejecutivo de Ingeniero White, con poder de policía ambiental que controla la actividad de las industrias dentro del Polo Petroquímico, dió una charla para los vecinos que viven en Ingeniero White que advirtieron a los funcionarios municipales el delito de peligro que implica la operatoria del buque metanero y el buque en Puerto Galván y quiso explicar que a pesar de todo, el proceso de regasificación se está cumpliendo con medidas de seguridad tan correctas como sofisticadas; pero no logró convencer a la población que le advirtió que el delito de peligro continuaba por el poder altamente inflamable o explosivo del contenido de los buque, como lo es el gas metano congelado y concentrado 600 veces.

El Sr Intendente de Bahía Blanca no desconoce, que la gente tiene miedo, por el buque metanero y regasificador, con una tecnología muy nueva en el mundo, en una zona cargada de inventarios químicos e hidrocarburos, muy cercana a las áreas pobladas, y que se debe efectuar lejos de zonas pobladas como lo prescriben las normas internacionales y de la hermenéutica que dimana del art. 41 Constitución Nacional, actos y omisiones estos que generan una fuerte reacción de la comunidad, por la agresión continua sistemática y generalizada que viene sufriendo del 2008 a la fecha.

El Ingeniero **FERNANDO REY SARAVIA**, afirma que en la Argentina, no existe legislación que establezca pautas para un proyecto de tal envergadura, y sostiene: “**Ninguna norma dice que deben realizarse análisis de riesgo, establecerse zonas de exclusión, evaluar el riesgo aceptado o lo que se dice carga de fuego. Además pocas veces se han utilizado estos conceptos a los efectos de considerar instalaciones industriales que pudieran ocasionar ya no daños a los trabajadores sino daños graves a los ciudadanos de comunidades cercanas**”.

Debido a esta carencia, apenas supo que el barco estaba en camino, solicitó estudios que contemplaran las hipótesis de máxima gravedad basados en la normativa internacional y manifestó: “**Pero la premura con que sobrevino la crisis de gas en nuestro país obligó a llevar adelante el proyecto sin completar esos estudios. El análisis de riesgos presentado no cuantificó rigurosamente todas las hipótesis. No se confeccionó el árbol de eventos para evaluar con las probabilidades de ocurrencia. No se listaron para cada evento cuáles son las medidas mitigadoras o de control. No se detallaron los tiempos de respuesta de las medidas mitigadoras para cada evento. No se consideró el evento más catastrófico. No se hizo un análisis de vulnerabilidad fuera de los límites de la planta. En definitiva, hubiera preferido que el buque no viniera. Pero era eso, o si no, la falta de gas durante el invierno.**”

Rey concluye: “**El nivel tecnológico es alto pero la experiencia acumulada en la operación de buques de este tipo en un muelle de interior de puerto es muy baja. No**

**se comunicó con suficiente antelación y claridad el objetivo y alcance del proyecto, y es por eso el natural rechazo de la población. Esa celeridad aumentó la desconfianza".**

Como agravante, el Sr. Intendente de Bahía Blanca integraría un plan que comprende la puesta en marcha de otros proyectos como el que estamos denunciando, cuando afirma "**Un proyecto que va a llevar progreso con sustentabilidad**", definiendo a la instalación de otra planta regasificadora en cercanías de General Cerri.

Declaraciones que fueron realizadas un día después de la movilización de vecinos contra el dragado que demandaría dicha obra, el jefe comunal calificó a la protesta de "minoritaria" y la cuestionó por criticar "por si acaso". Además, el Sr **Intendente Breitenstein** puso a la población de Ingeniero White como ejemplo de convivencia entre progreso y sustentabilidad.

Todo lo contrario es lo que concluye un estudio realizado por dos investigadoras del Departamento de Geografía de la Universidad Nacional del Sur sobre la franja costera bahiense. "**La alta concentración de actividades industriales y portuarias en el sector se convierte en un importante foco de contaminación sobre todo por el efecto de proximidad, lo cual se ve agravado por la configuración en forma de embudo del estuario**" remarcán **MARIA ALEJANDRA RAMBORGER** y **MARIA AMALIA LORDA**.

Remarcán además que "**los numerosos cambios mencionados y los conflictos existentes en el área indican que los usos que se le han dado no son ambientalmente sostenibles y que han redundado en una degradación importante del medio natural**". Advierten las docentes que ese cuadro "**origina un ambiente con mayor vulnerabilidad frente a la acción de los fenómenos naturales**" y destacan como un claro ejemplo de esto, "**el asentamiento de las viviendas de la localidad de Ingeniero White**". El informe completo fue publicado el año pasado en la web por la Biblioteca Digital de la UNS.

Informaciones de prensa del 22/05/2010 reflejan situaciones riesgosas en la operatoria de los regasificadores que causaron alerta en la población de Ingeniero White: "**El miércoles 6 de mayo otro buque, el ArgenMar Austral, pasó a sólo 15 metros del Excelsior, cuando intentaba amarrar al puerto de la empresa Profertil. El hecho fue catalogado por fuentes citadas por el diario local La Nueva Provincia como "potencialmente riesgoso" (...) Prefectura de Bahía Blanca confirmó el suceso. "El hecho concreto ocurrió, es innegable. Lo que estamos averiguando son los motivos", expresó el Prefecto Principal HUGO PALLOTA.**

La Prefectura recibió la filmación de la maniobra que le proveyó el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. "**Desde el ángulo que están tomados los buques, se ve que el Argen Mar Austral pasa por delante del Excelsior, pero, al verse de frente, es muy difícil determinar la distancia que hay entre ellos. De todas maneras, no importa si pasó a dos, tres o a diez metros. En realidad, la maniobra involucró un pasaje cercano al buque metanero**", dijo el prefecto.

En este marco, el edil bahiense **RAÚL WOSCOFF** (Partido Integración Ciudadana) presentó un detallado pedido de informe (942/010-HCD) sobre las operaciones y maniobras de los regasificadores, considerando "**Que la Estación Marítima local estuvo cerrada por cuatro días, del 12 al 15 de julio, por cuestiones climáticas ya que había vientos del Sur y suroeste de más de 60 km. con una altura de ola de entre 2,5 a 3,8 m, condiciones que impiden el desarrollo de cualquier operación náutica**" y "**Que ello derivó en la acumulación de buques de diferente tipo en la zona de espera.**" Al respecto, el legislador solicitó información acerca de "**conocer de parte de la**

**Prefectura Naval Argentina y el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca si se mantiene en vigencia y en pleno cumplimiento el criterio por el que se clausura la Ría durante el tiempo en que un buque regasificador navegue por la misma; si existe alguna exigencia respecto de la potencia para los remolcadores que participen de la operación con buques regasificadores y/o metaneros; si se mantiene el criterio por el que debe permanecer un remolcador de guardia por cada barco existente en puerto; y si se suprime las maniobras de rada interior del puerto mientras maniobran los regasificadores" al tiempo que "Que resulta necesario saber si durante los días 12 a 15 de julio, el buque metanero reaprovisionador operó cumpliendo las exigencias fijadas para la operatividad náutica en la Ría."**

En todos estos antecedentes vemos la marcada y presente preocupación de los diferentes sectores sociales - políticos, ambientalistas, vecinos, fuerzas de seguridad, etc.- que son conscientes de los peligros que entrañan estas operaciones de trasvase gas metano congelado a -161 °C, en el marco de la comunidad de Ingeniero White y Bahía Blanca.

La primera cuenta con una población de 10.486 habitantes (INDEC, 2001) y la segunda es una de las principales ciudades portuarias del país, con 274.509 habitantes (INDEC, 2001) Sumemos a ello la cercanía del Polo Petroquímico de Ing. White con la vecina ciudad de Punta Alta (57.296 habitantes, INDEC, 2001) y la Base Naval Puerto Belgrano; la instalación más grande del país en su tipo.

Un accidente lamentable en el Polo Petroquímico podría traducirse en una tragedia de proporciones de estrago, afectando a la población civil de estas localidades de forma imprevisible; delito de peligro que se enmarcan en las violaciones de derechos humanos esenciales, es decir en el **crimen majestatis** al encontrarse involucrados funcionarios públicos del Estado Municipal, Provincial y Nacional.

En relación con los funcionarios públicos del Municipio de Bahía Blanca estimamos que no se encontrarían exentos de responsabilidad además del Sr. Intendente Municipal **Dr. CRISTIAN BREITENSTEIN**, los Secretarios de Planificación, **Dr. HUGO BORELLI**; de Gobierno **Dr. FABIAN LLITERAS**; de Obras y Servicios Públicos **Ing. RUBEN VALERIO**; y el Coordinador de la Reformulación del Código de Planeamiento Urbano de Bahía Blanca Arq. MARCELO LENZI, quienes habrían incurrido en el delito de comisión por omisión, al incumplir con el marco jurídico.

#### **IV.- FUNDAMENTA DELITO DE PELIGRO.**

Gas Natural Licuado GNL es una sustancia extremadamente inflamable y peligrosa para los ciudadanos y medio ambiente según la Directiva SEVESO II (96/82/EC) de la Comunidad Europea, consensuada en el año 1996 por más de 20 países.

Cabe recordar el terrible accidente que ocurrió en la Ciudad de México, en noviembre de 1984, en una planta de almacenamiento y distribución de GLP (Gas Licuado de Petróleo), que se cobró la vida de más de 500 personas y 5.000 quedaron heridas. Las llamas llegaron a alcanzar los 300 m de altura, se produjeron explosiones en cadena, la radiación térmica fue de tal magnitud que sólo el 2% de los cadáveres pudieron ser reconocidos; se encontraban almacenadas 6.500 toneladas de GLP (Gas Licuado de Petróleo).

Debido a este serio accidente, que demostró la amenaza que existe cuando establecimientos peligrosos, zonas urbanas y zonas de alto valor ambiental, como la Ría de Bahía Blanca o el Polo Petroquímico están cerca una de la otra. La comunidad europea decide a través de la Directiva Seveso II incorporar controles en la planificación del uso del

suelo para evitar este tipo de graves accidentes en Europa.

Por lo tanto, contrario a lo establecido por la Directiva Seveso y a las características del suelo de los humedales, las autoridades municipales de Bahía Blanca aprobaron la operatoria del buque regasificador y metanero.

En el Marco Jurídico a nivel nacional existen normas relacionadas con hidrocarburos como las leyes: Ley 24.076 y 17.319; ninguna de ellas reglamenta el manejo del gas natural licuado.

Además la “supuesta” norma o reglamentación del GNL: **“Resolución Gas Natural Licuado (GNL) – Infraestructura Portuaria, Interfaz Buque / Terminal”** fue publicada a mediados del año 2010 en la página de la **“Secretaría de Energía de la Nación”** y acompañada de un texto: **“...Tal como lo habíamos anticipado, mientras diligencia el dictado de esta norma adjuntamos el texto completo de la resolución y los cuatro (4) anexos que la integran”**. Queda al descubierto que no había alcanzado el carácter de Resolución y en consecuencia, no había sido aprobada por el Secretario de Energía **“Ing. DANIEL CAMERON”** ni tenía asignado el correspondiente NUMERO DE RESOLUCION.

A posteriori, el 12 de mayo del 2011, en la misma página informan de un **“Nuevo Proyecto de Resolución de Gas Natural Licuado”**; perdurando hasta la fecha con el texto: **“...se ha procedido a elaborar un nuevo proyecto cuyo texto completo se pone a disposición de los interesados y consta de SEIS (6) archivos..”**.

Como ambas publicaciones responden a **“proyectos”**, podrá deducir V.S. el vacío normativo a nivel nacional; en consecuencia, no existiría la reglamentación que regule la correspondiente operatoria del gas natural licuado.

El delito de peligro queda tipificado al instalar una industria de alto riesgo en una zona tan vulnerable como la Zona de Bahía Blanca, Cerri, Galván.

El Gas Natural es extraído en origen, se lo enfriá a menos 160 grados Celsius bajo cero para cambiar su estado a líquido, de esta manera se logra que el gas ocupe un volumen o espacio que resulta 600 veces menor. Sin embargo de esta manera se vuelve muy peligroso debido a la gran cantidad de energía concentrada en caso de accidente. Un barco de 40.000 toneladas contiene la energía equivalente a 42 bombas de Hiroshima, sin radioactividad, de acuerdo a estudios del Pentágono, EEUU.

Según los bomberos de Boston EEUU., sitio en donde tienen una Terminal instalada, afirman que no existe tecnología en el mundo para controlar un siniestro grave de GNL. El GNL puede encenderse en contacto con el aire a temperatura ambiente espontáneamente sin que ninguna fuente de energía inicie el fuego.

**“Si cerca de 11 millones de litros de GNL se derraman en el agua, los vapores inflamables desprendidos pueden viajar hasta 5 km.”** Profesor Havens, 16 de agosto del 2005, Portland (Oregón). Entonces que distancia alcanzarán los vapores inflamables de un buque metanero que **transporta 130 millones de litros de GNL, casi 12 veces más, como los que llegan a Ing. White.**

Según la **Directiva SEVESO II, en su art. 1**, se tendrá como objetivo prevenir los accidentes graves provocados por sustancias peligrosas y limitar sus consecuencias para el hombre, el ambiente y sus propiedades asegurando altos niveles de protección para la comunidad de una manera consistente y efectiva. Ordenan los Art. 11 y 13. Cuando las cantidades de GNL sean como mínimo de 200 toneladas se deberá diseñar un **PLAN DE EMERGENCIA INTERNO** y **PLAN DE EMERGENCIA EXTERNO** a la industria, antes de que comiencen las operaciones. Cabe remarcar que un sólo barco metanero que llega al Puerto de Ing. White transporta aprox. 50.000 toneladas, es decir, 250 VECES MÁS que el

motivo por el cual esta directiva fue sancionada.

El Plan de emergencia externo incluye la participación de los ciudadanos en la elaboración del mismo, la provisión a los ciudadanos de la información específica de cómo actuar en caso de un accidente grave. Los servicios de emergencia (defensa civil, hospitalares, bomberos, comunicaciones, transporte...) intercambiarán información y se advertirá en la forma de cooperar con los servicios en caso de un accidente, así como las autoridades involucradas en el área.

**Comparación de las propiedades que definen cuanto más peligroso es el GNL respecto del GLP, causante de la catástrofe de México:**

**1º.- Flash Point (FP):** es la temperatura más baja a la cual un líquido produce una cantidad de vapor suficiente que forma con el aire una mezcla inflamable cerca de la superficie del líquido. Cuanto más baja es la temperatura de FP más inflamable es la sustancia química y dado que al GNL le corresponde el valor de -188 ° C y al GLP – 104 °C, podemos concluir que el FP del GNL se produce a una temperatura 80 % inferior al GLP.

**2º.- Punto de Ebullición (PE):** es la temperatura en la cual la materia cambia de estado líquido a gaseoso, es decir hierve. Expresado de otra manera, en un líquido, el punto de ebullición es la temperatura a la cual la presión de vapor del líquido es igual a la presión del medio que rodea al líquido. Cuanto más baja es la temperatura de ebullición de un hidrocarburo que tiene FP más inflamable es la sustancia. El GNL tiene un PE de -161 °C para el GNL y – 42 °C para el GLP, resulta entonces que el PE del GNL es significativamente inferior al GLP.

**3º.- Rango o Intervalo de Inflamabilidad (RI):** es el conjunto de combinaciones o concentraciones de un gas con el oxígeno del aire que se vuelven inflamables. Cuanto más amplio es el RI más inflamable es el hidrocarburo. El GNL tiene un intervalo de 5-15 % y al GLP le corresponde 2.1-9.5, en consecuencia el RI del GNL es un 35 % más amplio que el GLP.

El gas metano licuado se encuentra dentro del barco a una temperatura aproximada de 163 grados bajo cero (criogénico a -163 °C) y al derramarse y ponerse en contacto con el agua de mar o del río que se encuentra a aprox. 20 °C, hierve y se evapora violentamente. Para hacerlo más gráfico sería como verter alcohol en agua hirviendo, pero mucho peor. Esto podría ocurrir por ejemplo por la rotura de alguna de las 6 mangueras de trasvase de LNG líquido de un barco al otro.

Una vez que existe esta columna de humo vapor del combustible Metano, se enciende de manera espontánea porque no necesita casi nada para que suceda, y se forma lo que se llama un Fuego de Pileta (en inglés Pool Fire), similar a tirar nafta sobre agua y encenderla. El fuego es tan intenso debido a las propiedades del gas Metano licuado (LNG), que el incendio se transforma en un "Microondas Flotante" gigante que cocina todo a su paso en kilómetros a la redonda. No hay que perder de vista que dentro de este alcance se encuentra el resto de la carga del barco con GNL, el barco regasificador y las demás industrias del Polo Petroquímico de Ing. White, con sustancias peligrosas como el GLP causante de la catástrofe de México.

Esta situación, que se encuentra contemplada en la Directiva SEVESO II en su art. 8, es denominada: **Efecto Dominó:** “La autoridad competente, utilizará la información recibida de los responsables de los establecimientos industriales, identificará aquellas donde la posibilidad o consecuencias de una accidente grave puede incrementarse por la localización o la proximidad entre industrias y sus inventarios de las cantidades de sustancias peligrosas almacenadas. En base a la información se

**establecerán planes de emergencia internos y externos informando a la ciudadanía”.**

Dado su potencial peligro de explosión, incendio, radiación y contaminación, la localización de un puerto regasificador de GNL, como el ubicado en Bahía Blanca, donde se encuentra rodeado de zonas urbanas, de reconocido valor ambiental e incluso de otras industrias peligrosas incumpliría con el art. 3 de la ley 8912: “**la localización de actividades y la intensidad y la modalidad de la ocupación del suelo se hará con criterio racional, a fin de prevenir, y en lo posible revertir, situaciones críticas, evitando las interrelaciones de usos del suelo que resulten inconvenientes.”**

Ilustramos V.S., que el mismo "modus operandi lesivo" contra la población civil, que se encuentra en igualdad de condiciones peligrosas que en el Puerto de Ing. White, es el de los buques metanero y regasificador próximo al Pueblo de Escobar sobre el Km 74 del Paraná de las Palmas denominado UTE ENARSA YPF ESCOBAR LNG; que también se encuentra próximo a zonas densamente pobladas y tendría su efecto Dominó en caso de explosión por sobre la Central Atómica Atucha.

Cuando se derrama GNL en el suelo o el agua (por causas accidentales), hay un período inicial de ebullición intensa.

La Transición Rápida de Fases (TRF), es un fenómeno físico, que se registra cuando dos líquidos entran en contacto a dos temperaturas (T) diferentes, pueden aparecer fuerzas explosivas en ciertas circunstancias. Aunque no se produce combustión, tiene todas las características de una explosión. La marcada diferencia entre las (T) del GNL a -161 ° C y el agua de mar favorecen el fenómeno.

Por esta razón los países más desarrollados realizan estas operaciones en un puerto en tierra "On Shore" con un solo barco que contiene el gas licuado el cual se descarga a un tanque que se encuentra en tierra a través de un brazo metálico articulado y computarizado. El riesgo es mucho menor ya que no hay mangueras, hay un solo barco y ya no existe la "hoya con agua hirviendo" del agua salada de la ría o dulce del río, debido a que el tanque se encuentra sobre tierra firme y con un dique de contención.

En los considerandos, disposiciones y anexos los funcionarios de la PNA informan que una empresa importante hizo los estudios (análisis de riesgos) de la operatoria con buques metaneros. Asimismo se deben haber hecho además de los Análisis de Riesgos, los Análisis de Consecuencias; pero en ningún momento se aclara que el Análisis de Riesgos que realizó la más prestigiosa de las empresas, Lloyd Register, es para el brazo de descarga de Gas (vapor) desde el barco regasificador hacia tierra (menos riesgoso y más aceptado internacionalmente) y no incluye las mangueras de líquido entre barco y barco, como opera en Bahía Blanca.

En el análisis de Consecuencias en cambio si se tuvo en cuenta el escenario de rotura de una manguera, pero se lo hizo con una caudal de líquido (fuerza del chorro) de 2,8 metros cúbicos por hora; pero prescinden informar qué se instalan mangueras de 8 pulgadas (de grosor) para 1000 metros cúbicos por hora, abriendose omitido calcular las Consecuencias para este caudal mayor, en caso de ruptura.

Para que se pueda entender mejor, el alcance de las Consecuencias de la radiación térmica depende (y mucho) tanto de la velocidad del chorro como de la cantidad derramada, además de las condiciones atmosféricas.

En ningún caso se aclara que no es posible la lucha contra incendios de un Incendio de Pileta (Microondas gigante), ya que la muy alta radiación térmica desarrollada en un muy corto tiempo no deja margen para la reacción, con el agravante que dotaciones de autobomba nada podrían hacer en caso de siniestro por explosión.

Existen condiciones eventuales que podrían conducir a tener una nube inflamable de Metano gas que viaja hacia la zona poblada de Ing. White en caso de que no exista una inmediata ignición en cercanías del brazo de carga con una posible explosión en medio de la zona urbana; este escenario no fue contemplado por los expertos de la PNA y omiten lo del Worst Case, pero casi sucede hace poco, como lo detallamos seguidamente.

Los funcionarios de la PNA que conocen bien la operación de transferencia de carga entre los buques metanero abarrotado al regasificador, pero omiten mencionar las consecuencias en cascada derivadas de la radiación térmica para el otro barco adyacente a él, para las otras mangueras que no se rompieron y para la resistencia estructural del muelle y las columnas y bases de sustentación, tanto de sus partes de concreto como metálicas; no se analizó si se debe considerar una protección ignífuga para evitar el colapso de los puentes y cañerías ante la devastadora radiación térmica desarrollada, ni se consideró preparar instalaciones con cortinas de agua tanto del muelle como de las instalaciones existentes en las plantas.

Los buques gaseros están construidos acorde a la normativa establecida por el **Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel** (CIG). Este código técnico deriva del capítulo VII del Convenio "**Seguridad de la Vida Humana en el Mar**" - de 1974 (SOLAS'74), ratificado por Ley 22079/79.

Para transportar el gas natural por mar, es necesario transformarlo a estado líquido gracias a un proceso de licuefacción en el que se somete al gas a una temperatura de -160 grados centígrados, logrando así que el GNL ocupe un volumen 600 veces inferior a su estado natural.

Los buques de mayor porte, cuya eslora es aproximadamente de 300 metros, se amarrarán en forma permanente. Operarán como plantas flotantes regasificadoras del gas licuado porque su función es la de estación descompresora, donde el GNL se evapora para inyectarlo en el gasoducto.

La operaciones de buques regasificadores, según indica la experiencia internacional, son realizarlas off-shore y no en terminales portuarias como en la que se realizarán las tareas de regasificación en Bahía Blanca.

#### **V.- VULNERACION DEL MARCO JURIDICO. RESTRINGEN PRINCIPIO PRECAUTORIO Y LOS ANALISIS DE RIESGO.**

Se denuncia también la presunta comisión del delito de desobediencia del marco legal, tanto nacional como internacional, no sería respetado, por los funcionarios públicos del Estado Nacional, Provincial y Municipal que denunciados ante **VS**; entre ellos, incumpliría con la ley el Sr. **JOSE MOLINA Director Ejecutivo del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible**, Calle 12 y 53 Torre II Piso 14 - C.P. 1900 La Plata, Bs. As., Argentina. Tel. (0221)429-5548; el Sr Director Dr. **JOSE BENI** de la **Dirección Nacional Vías Navegables**, Av. España 2221 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Tel: 4361-6404 sspbyn@minplan.gov.ar; el Sr. Director Capitán de Ultramar **SERGIO DORREGO Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo**. España 2221 Ciudad Autónoma de Buenos Aires; el ministro de **Planificación Federal Ingresos Públicos y Servicios Arq. JULIO De VIDO**, entre otros.

Como **VS** bien lo sabe, la vida institucional de nuestro país está regulada por Leyes y de su cumplimiento depende la continuidad del sistema organizativo (público y privado) y la seguridad misma de la Nación y sus habitantes.

El Art. 16 de la Constitución Nacional es claro y contundente: "**La Nación Argentina**

**no admite prerrogativas de sangre, ni de nacimiento: no hay en ella fueros personales ni títulos de nobleza. Todos sus habitantes son iguales ante la ley y admisibles en los empleos sin otra condición que la idoneidad. La igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas".**

Todos estamos obligados a cumplir las leyes; pero si esas leyes no se cumplen, y quienes no las cumplen son funcionarios públicos -es decir empleados pagados con impuestos del pueblo- tal incumplimiento adquiere inusitada gravedad.

El sistema social se resiente y la credibilidad de los organismos públicos y de los funcionarios se pone en tela de juicio. Porque si bien es cierto que todos estamos obligados a cumplir la Ley, esta obligación es mayor en hombres públicos que, por su propia función, no pueden aducir desconocimiento ni ignorancia omitiendo los Indicadores Ambientales Básicos lesionando al art. 41 de la Constitución Nacional y las leyes que la reglamentan.

Si ésta Ley es violada por esos mismos funcionarios, se los impute y juzgue en un todo de acuerdo con los Artículos 248 y 249 del Código Penal. De lo contrario habría una clara e inadmisible violación del Artículo 16 de la Constitución Nacional, y el país quedaría dividido, absurdamente, entre quienes deben cumplir la Ley, los ciudadanos comunes, y quienes, por detentar altos cargos y funciones públicas, pueden violarla impunemente.

De acuerdo a la Constitución Nacional, pilar de nuestros derechos y obligaciones, el estado velará para proteger el derecho a la seguridad, a la salud de los ciudadanos y la conservación del medio ambiente. Sin embargo, ante un accidente grave, serían responsables entre otros funcionarios públicos los funcionarios de la PNA: el Sr. **Director de Policía de Seguridad de la Navegación**, el Sr. **Jefe Departamento Seguridad de la Navegación**, el Sr. **Director de Protección Ambiental destinados en la zona**, que han omitido nuestro Ordenamiento Jurídico, y en especial el plexo normativo ambiental que es suficiente para ser aplicado al tema que nos ocupa, a saber: **Legislación nacional: la Constitución Nacional en el artículo 41 contempla el derecho de: "Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo..."**

**"....Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales".**

La ley de presupuestos mínimos, **Ley general del Ambiente N° 25675/02**, establece entre otros principios de política ambiental, el "**Principio de Prevención**": "**Las causas y las fuentes de los problemas ambientales se atenderán en forma prioritaria e integrada, tratando de prevenir los efectos negativos que sobre el ambiente se pueden producir**".

El artículo 8º expresa claramente que la Evaluación de Impacto Ambiental es un instrumento de la política ambiental y de gestión ambiental. Este instrumento o herramienta permite predecir y prevenir el daño ambiental.

Al analizar el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), la autoridad de aplicación **-Organismo para el Desarrollo Sustentable, OPDS-**, es la responsable de la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental. Esto hace presuponer que los analistas son expertos en el tema que están evaluando y que velan por el bienestar de la población, v.gr. el ambiente como bien jurídico protegido que incluye la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

En las actividades que se realizan en el Puerto Terminal Ingeniero White es

fundamental que la Declaración de Impacto Ambiental sea realizada con la mayor eficiencia y rigor científico, teniendo en cuenta los riesgos a que está expuesta la población civil asentada en el lugar.

La Constitución de la Provincia de Buenos Aires dispone en el artículo 28: "**Los habitantes de la Provincia tienen el derecho a gozar de un ambiente sano y el deber de conservarlo y protegerlo en su provecho y en el de las generaciones futuras**". La Provincia ejerce el dominio eminente sobre el ambiente y los recursos naturales de su territorio incluyendo el subsuelo y el espacio aéreo correspondiente, el mar territorial y su lecho, la plataforma continental y los recursos naturales de la zona económica exclusiva, con el fin de asegurar una gestión ambientalmente adecuada.

En materia ecológica deberá preservar, recuperar y conservar los recursos naturales, renovables y no renovables del territorio de la Provincia; planificar el aprovechamiento racional de los mismos; controlar el impacto ambiental de todas las actividades que perjudiquen al ecosistema; promover acciones que eviten la contaminación del aire, agua y suelo; prohibir el ingreso en el territorio de residuos tóxicos o radiactivos; y garantizar el derecho a solicitar y recibir la adecuada información y a participar en la defensa del ambiente, de los recursos naturales y culturales.

Asimismo, asegurará políticas de conservación y recuperación de la calidad del agua, aire y suelo compatible con la exigencia de mantener su integridad física y su capacidad productiva, y el resguardo de áreas de importancia ecológica, de la flora y la fauna.

Toda persona física o jurídica cuya acción u omisión pueda degradar el ambiente está obligada a tomar todas las precauciones para evitarlo".

Los preceptos constitucionales transcritos dejan claramente establecido la responsabilidad indelegable del estado Nacional, Provincial, Municipal y consecuentemente de los funcionarios de velar por la preservación del Medio Ambiente.

La ley 11.723/95 del Medio Ambiente, de la Provincia de Buenos Aires prescribe en el Artículo 2º: "**EL Estado Provincial garantiza a todos sus habitantes los siguientes derechos:...Inciso c): A participar de los procesos en que esté involucrado el manejo de los recursos naturales y la protección, conservación, mejoramiento y restauración del Ambiente en general, de acuerdo con lo que establezca la reglamentación de la presente. Inciso d): A solicitar a las autoridades de adopción de medidas tendientes al logro del objeto de la presente ley, y a denunciar el incumplimiento de la misma".** Artículo 5: "**Inciso b): Todo emprendimiento que implique acciones u obras que sean susceptibles de producir efectos negativos sobre el ambiente y/o sus elementos debe contar con una evaluación de impacto ambiental previa.-" Del Impacto Ambiental:** ARTICULO 10º: Todos los proyectos consistentes en la realización de obras o actividades que produzcan o sean susceptibles de producir algún efecto negativo al ambiente de la Provincia de Buenos Aires y/o sus recursos naturales, deberán obtener una **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL** expedida por la autoridad ambiental provincial o municipal según las categorías que establezca la reglamentación de acuerdo a la enumeración enunciativa incorporada en el anexo II de la presente ley. ARTICULO 11º: Toda persona física o jurídica, pública o privada, titular de un proyecto de los alcanzados por el artículo anterior está obligada a presentar conjuntamente con el proyecto, una **EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL** de acuerdo a las disposiciones que determine la autoridad de aplicación en virtud del artículo 13º. ARTICULO 12º: Con carácter previo a la

resolución administrativa que se adopte para la realización y/o autorización de las obras o actividades alcanzadas por el artículo 10º, la autoridad competente remitirá el expediente a la autoridad ambiental provincial o municipal con las observaciones que crea oportunas a fin de que aquella expida la **DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL.**"

**Ley de Audiencias Pùblicas N° 13569/06.** Establece el procedimiento para llevar a cabo las Audiencias Pùblicas y qué actores de la sociedad pueden participar en las mismas.

**Ley N° 11414:** Normas sobre administración de puertos por entes de Derecho Pùblico no estatales. Crea las entidades de Derecho Pùblico no estatales. **Ley N° 12530** Establece un programa especial para la preservación y optimización de la calidad ambiental, monitoreo y control de emisiones gaseosas y efluentes líquidos de origen industrial; cuyo ámbito de aplicación será el polo petroquímico y el área portuaria.

Las normas precedentemente mencionadas deberían estar contempladas en el Marco Legal del Estudio de Impacto Ambiental presentado y valorado por los funcionarios pùblicos nacionales provinciales y municipales con responsabilidad ambiental, como por los funcionarios de la PNA.

**LEGISLACIÓN ESPECÍFICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS - BUQUES GASEROS Ley N° 22079/79 - Capítulo VII - Convenio de Seguridad de la Humana en el Mar" -SOLAS'74.**

Ordenanzas. Prefectura Naval Argentina. Dirección de Protección del Medio Ambiente. Ordenanza N° 14/87 - Requisitos especiales para tripulantes de buques tanque. Ordenanza N° 5/98 - Documentación que deben llevar a bordo los buques que transportan mercancías peligrosas. Artículo 5º - Buques que transportan gases licuados a granel: Certificados de aptitud nacional e internacional para el transporte de gases licuados a granel. Artículo 6: Inspecciones, Artículo 7: Sanciones.

**RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE - PNA** Disposición 41/04: Apruébanse las "Normas sobre Sistemas Fijos de Extinción de Incendios y Sistemas de Detección y Alarma contra Incendios para buques Mercantes. 28 de enero de 2005.

- Parte de los buques que operan en el Puerto de Escobar y en Ingeniero White son españoles. España como miembro de la OMI, ratificó el Convenio SOLAS'74. Los buques se han construidos conforme a la normativa referenciada, poseen los certificados exigidos internacionalmente tanto para la navegación como así también para operar en puertos.

- El control e inspecciones de estos buques en nuestro país lo lleva a cabo la Autoridad Marítima: Prefectura Naval Argentina.

El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques o MARPOL 73/78 es un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques. Fue desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI). El Anexo VI, contiene las "Reglas para prevenir la contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques". Argentina es parte de este Convenio pero lamentablemente aun no ha ratificado el Anexo VI, por lo tanto no es aplicable en nuestro país.

**LEY DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO:** La ley nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo N° 19587 y sus Decretos reglamentarios son de aplicación dentro del ámbito portuario en relación a operadores de las cargas.

**LEY DE SEGURIDAD INDUSTRIAL:** Ley N° 13660/49 sobre combustibles establece que las instalaciones de elaboración, transformación y almacenamiento de combustibles sólidos minerales, líquidos o gaseosos deberán ajustarse a las normas que se establezcan

a través de normas nacionales para satisfacer la seguridad y salubridad de la población. La autoridad de aplicación es la secretaría de Energía. Esta ley es considerada como la ley marco de control de las instalaciones ignífugas. El Decreto Reglamentario de esta ley es el Decreto N° 10877/60. El mismo se refiere al servicio ignífugo especialmente. La Secretaría de Energía y la Subsecretaría de Combustibles han dictado una serie de Resoluciones y Disposiciones respectivamente relacionadas con el tema en análisis.

**Los ANÁLISIS DE RIESGOS fueron descartados**, pues el verdadero problema que presenta el transporte del Gas Natural Licuado que realizan estos buques es la seguridad. El vapor de gas, principalmente metano, se quema sólo dentro del angosto margen de una mezcla de gas-aire entre el 5% y 15%. Para que el GNL se queme, debe liberarse, vaporizarse y mezclarse con el aire dentro de su margen de inflamabilidad y además debe estar expuesto a una fuente de ignición. Los incendios pueden ser causados por fugas masivas de GNL.

No es fácil disponer de análisis de riesgos específicos para estas plantas de GNL. Los estudios genéricos indican valores orientativos y algo discordantes entre ellos ya que no han tenido en cuenta los mismos factores y condiciones de cálculo. Además las empresas gasistas no suelen difundir estos estudios ni tampoco las empresas que los elaboran.

Las zonas de Intervención y Alerta que se determinan mediante un Análisis de Riesgos Determinista (ARD) no deben afectar en ningún caso a áreas de población permanente o líneas vitales de la ciudad.

Las distancias de separación deben tener en cuenta, en especial:

- Niveles de radiación. - Contornos de límite inferior de inflamabilidad. - Efectos de explosiones- Ruidos y vibraciones.

Es necesario identificar los peligros, realizar el cálculo de consecuencias, hacer la estimación de probabilidades de ocurrencia. Estos ítems posibilitan obtener la curva de riesgo individual de valor 10 (- 6) (potencia menos 6) víctimas año.

Generalidades: Se entiende por **Zona de Intervención** aquella en la que las consecuencias de un accidente producen daños que justifica la aplicación inmediata de medidas de protección y **Zona de Alerta** aquella en la que las consecuencias de un accidente provocan efectos que aunque son perceptibles para la población no justifican la intervención.

Se entiende por **Nube de Gas inflamable**, la nube formada por la vaporización del GNL después de una fuga masiva del mismo. En tanto el gas no alcance una densidad determinada se extiende por la zona a ras del suelo o del mar con posibilidad de ignición. Si se sucede esta ignición del gas, se produce una Radiación Térmica que causarían quemaduras a personas con una gravedad dependiendo de la intensidad y tiempo de exposición. También pueden suceder los anteriores fenómenos si el gasero vierte gas licuado al mar y que si arde el gas regasificado produce lo que se conoce como Charco de fuego.

Se entiende por **Zonas de Exclusión** dos tipos de áreas situadas en la periferia de la instalación de GNL, y que se establecen debido a los efectos catastróficos derivados por accidentes severos: a) por radiación térmica y b) por dispersión de la nube de gas inflamable. (Normativa de la Unión Europea: UNE-EN 1473 y NFPA 49 A).

**Zonas de planificación de emergencias:**

**Zona de Alerta e Intervención:** Zona caliente: donde se efectuarán las Operaciones de Control. Es la zona de mayor riesgo (donde se produce el punto de ignición).

**Zona de Alerta:** comprende las siguientes:

**a- Zona tibia:** pasillo de descontaminación (se encuentra entre la zona la caliente y la zona fría). Es la zona de riesgo medio.

**b- Zona Fría:** vestimenta, chequeo médico, seguridad, descanso, zona seguridad.

**c- Zona de apoyo:** unidades de apoyo, médicos, bomberos, estructurales, prensa, Prefectura, Policía, Municipalidad, etc.

**Accidentes severos:** Se consideran accidentes severos por las consecuencias que provocan tanto en el interior como en el exterior de la plantas regasificadoras.(recuerdo a VS que aquí es de Buque metanero al regasificador)

- Rotura o desconexión en el brazo de descarga de GNL del pantalán (muelle o embarcadero pequeño para buques de poco tonelaje)

- Fuga en el colector de descarga del buque-gasero a los tanques almacén de GNL.

- Disparo por sobrepresión de las PSV (válvula protectora de sobrepresión) del tanque almacén de GNL.

- Fuga en el colector de las bombas primarias.

- Fuga en el colector de descarga de las bombas de envío.

- Fuga en las líneas de salida de compresores de gas de boil-off (gases de ebullición).

- Fuga en la línea de fondo del reliquidador.

- Fuga de gas natural en el colector de gas de envío.

- Encallamiento del gasero, etc.

Los accidentes mencionados se registraron en buques de tamaño muy inferior a los buques gaseros metaneros identificados en la minuta buque operatoria muelle de 135.000 m<sup>3</sup> de capacidad, aproximadamente y unos 300 metros de eslora.

**RESTRINGE EL PRINCIPIO PRECAUTORIO,** al omitir los autores denunciados el proceso administrativo previo justo de evaluación del impacto ambiental que determine la peligrosidad del GNL. Cabe señalar que ha habido muchos accidentes serios con GNL en el mundo y se han realizado estudios científicos en instituciones reconocidas a nivel mundial para determinar su peligrosidad para luego establecer normas y medidas de seguridad en base sus propiedades físico-químicas. Estados Unidos ha sido uno de los primeros países que ha sufrido las consecuencias de accidentes graves con GNL. En el año 1944, un accidente en Cleveland, Ohio, fue el causante de la muerte de 131 personas y de 225 heridos. El siniestro se produjo por derrame de GNL, luego se formó una enorme nube de fuego que incendió todo a su paso. Fueron devastados comercios y residencias en aproximadamente 160 hectáreas. Un barco metanero transportaría en la actualidad al menos 25 veces más de Gas Natural Licuado que la cantidad que causaría el accidente de Cleveland. Por lo tanto si un accidente ocurriese en el Puerto de Ing. White el área afectada sería por lo menos de 4000 hectáreas aproximadamente.

De acuerdo al informe del Brittle Power, edición del 2001, Estrategia Nacional para la Seguridad Energética Primera Disposición como estudio del Pentágono EE.UU.: Alrededor del 9 % de la carga de los Tankers de GNL fuera derramada en el agua, resultaría en una nube inflamable que podría alcanzar los 20 km quemando todo a su paso y la radiación térmica emitida, que causaría quemaduras de tercer grado, alcanzaría incluso los 30 km."

Reporte de la Comisión de Energía de California de julio del 2003:

El Concejo de la Ciudad de Oxnard realizó un estudio considerando los riesgos de seguridad bajo los peores escenarios y se basó en el modelo conservador de Dispersión EIR. Como resultado del mismo 70.000 vidas humanas podrían perderse. La nube de vapor inflamable se extendería 48 km. antes explotar. Podría incinerar comunidades enteras y al encontrar a su paso la base militar de Puerto Magú, sus efectos se multiplicarían.

Informe de Sandia Laboratorios diciembre del 2004: "Orientación sobre el Análisis de Riesgos y Seguridad de las implicaciones de un derrame sobre agua de GNL" a pedido del Departamento de Energía de U.S.A y la FERC ( Federal Energy Regulatory Commission).

Este estudio concluye: "La comprensión de la dinámica y dispersión de un derrame grande, y los riesgos del mismo no se entienden completamente debido a las limitaciones experimentales y computacionales."

Sin embargo hicieron una estimación y obtuvieron que la nube de vapor inflamable se dispersaría y extendería por más de 3,2 km. Un año más tarde, en el 2006 Sandia Laboratorios vuelve a realizar otro estudio de las mismas características y bajo las mismas condiciones que el anterior y obtiene resultados significativamente diferentes, en el nuevo estudio la nube de vapor se dispersaría y extendería por más de 11,7 km. Sandia concluye que ante resultados tan distintos se hace imprescindible la validación experimental y esta no existe.

James Fay, científico norteamericano experto en GNL y autor de más de 50 informes, llegó a la conclusión en su estudio para la propuesta de Fall River, a orillas del río Tauton, EEUU, que cualquier accidente grave a lo largo de todo el recorrido del barco metanero o en la Terminal tendrá serias consecuencias para las personas, ambiente y propiedades, el daño se calcula en kilómetros a la redonda, el peligro se incrementa con la cantidad, con una afectación de más de 2.000 ha. Hay dos efectos dañinos principales: las **nubes de vapor** de GNL que pueden incendiarse y viajar kilómetros dependiendo del viento y la **radiación térmica** que se produce alrededor del fuego causando quemaduras de primer, segundo y tercer grado dependiendo de la distancia.

Debido a los peligros que acarrea el Gas Metano se debe definir una ZONA de EXCLUSIÓN, zona que debe estar deshabitada. Por tal motivo las zonas apropiadas serán las deshabitadas y desprovistas de vegetación, lo ideal es en Alta Mar o salida rápida a Alta Mar, es decir, sobre la costa marítima. Ante la imposibilidad de poder cumplir con la dimensión de la zona de exclusión el Proyecto fue cancelado el 13 de junio del 2011.

A pesar de las diferentes distancias en los resultados de los cuatro estudios mencionados y en el accidente de Ohio, existe la coincidencia que ante un siniestro estaría en riesgo la vida de los habitantes de Ing. White y Bahía Blanca, que sumado a las sustancias del Polo Petroquímico multiplicaría la distancia de la catástrofe.

Los procesos de recepción y regasificación del GNL pueden realizarse tanto en una planta instalada en tierra como en un barco regasificador o planta flotante.

La empresa **Excelerate Energy L.P. (EE)** localizada en Woodlands Texas EEUU, es una desarrolladora de infraestructura para el transporte y regasificación del GNL en plantas flotantes que opera hace tan sólo 6 años.

Ofrece dos tipos de soluciones para regasificar GNL: **Puertos de Gas PG (Gas Ports)** localizados en la costa y **Puertos de Aguas Profundas PAP (Gateways)**, es decir, en el Mar alejados de la costa, con conexión a Gasoducto submarino hacia tierra firme. EE es actualmente la única compañía de GNL en el mundo que utiliza la tecnología de PG en la costa.

La empresa EE inició sólo dos proyectos en EEUU y ambos Puertos de Aguas Profundas. El primero entró en servicio en marzo del 2005 frente a la costa de Luisiana, a más de 185 km de la misma en el Golfo de México de EEUU. El segundo en la Bahía de Massachusetts a más de 20 km y frente a la costa de Boston, comenzó a funcionar en mayo del 2008.

La compañía EE es la que realiza los procesos de regasificación desde mediados del

2008 en Bahía Blanca y desde mayo del 2011 en la Terminal de Escobar. En ambos se utiliza la metodología Puertos de Gas sobre la costa, en zonas pobladas de reconocido valor ambiental. Cabe señalar que EE es actualmente la única compañía de GNL en el mundo que utiliza la tecnología de PG en la costa.

Podrá advertir **V.S.** que la alternativa elegida por EEUU para ambas terminales, a pesar de su mayor costo, es la más segura para la población. Sin embargo, la elegida para Argentina es la más peligrosa por tratarse de zonas pobladas y de alto valor ambiental, por las funciones y servicios que prestan a la población civil.

Para el proceso de regasificación la empresa EE ofrece una de las tres posibilidades:

**1.- Closed Loop System o Sistema Cerrado:** consiste en la recirculación de una misma cantidad de agua, que será calentada tantas veces como sea necesario hasta que el GNL alcance los 5° C, temperatura necesaria para inyectar el gas al gasoducto. Se utilizan vaporizadores sumergidos (SCV) que consumen entre el 1,5 y el 2 % del gas producido y esta es la razón por la cual las empresas gasistas no quieren utilizarlo.

**2.- Open Loop System o Sistema Abierto:** consiste en la extracción de agua de mar para subir la temperatura del GNL desde -161 ° C hasta 5 ° C, para ello se la hará circular por tuberías. El agua es devuelta al mar a aprox. entre 7 a 10 °C menos de la temperatura a la cual fue tomada. Esta importante disminución de la temperatura impactará seriamente a la flora y fauna del mar. Involucra la utilización de 400 a 645 millones de litros por día. Además se añade cloro (hipoclorito de sodio) para evitar tanto que la flora y fauna se pegue a las tuberías como la corrosión asociada, incrementándose el impacto ambiental.(Ver Anexo: Informe de Gree Peace Mexico-EEUU).

**3.- Combined System o Sistema Combinado:** consiste en la combinación de dos sistemas, el cerrado y el abierto.

Los científicos de la NOAA (Administración Nacional del Océano y la Atmósfera) previenen sobre el daño ambiental en el Golfo de México, “las terminales usan millones de litros de agua al día para calentar el GNL y ellos advierten que el agua tomada contendrá millones de huevos de peces y larvas. Los huevos y larvas morirán por el rápido enfriamiento del agua de mar causado por el calentamiento del gas metano, otras criaturas morirán cuando el agua retorne al Golfo de México 10 °C más fría que cuando entró en el sistema”.

Susan Mopper, directora de Tecnología del Medio Ambiente y Ecología de la Universidad de Luisiana en Lafayette:” No solamente la Terminal posee una amenaza para los huevos y las delicadas larvas que representan la próxima generación del pescado de la zona sino también que succionará el diminuto plancton que forma la base de la cadena alimentaria del Golfo. Ello irá a esterilizar todo y eso sería la peor cosa que puede suceder en el Golfo. Esto es similar al concepto de zona muerta. Nosotros ya estamos viendo una aguda disminución en la diversidad de pescado.”

Con respecto a este tema la Environmental Protection Agency de los Estados Unidos está exigiendo en el Acta para la Limpieza del Agua (CWA) lo siguiente: “la ubicación, el diseño, la construcción y la capacidad de las estructuras de refrigeración refleja la mejor tecnología disponible para minimizar impactos ambientales serios”.

Kay Davy de la División de Conservación del Habitat y Pesca de la NOAA: “¿Cómo podemos cuantificar el daño en términos de impacto en el EFH Habitat Esencial para los Peces, poblaciones de peces y el impacto económico de la producción pesquera?”.

Para el Proyecto de EE del Golfo de México frente a las costas de Luisiana EEUU, se eligió en el año 2005 el Proceso Abierto de regasificación. Más tarde, en abril del año 2011

EE anuncia en su página Web que retirará su Terminal de Aguas Profundas a 185 km de la costa en un trabajo conjunto con la Administración Marítima de EEUU. Y además que continuará operando en los EEUU. a través de su segunda Terminal de PAP. Sin embargo, para la segunda utiliza el Proceso Cerrado argumentando que es el sistema elegido porque el ambiente marino de la Bahía de Massachussets es altamente sensible. Además explica que este proceso no utiliza el agua de mar para calentar el gas reduciendo de este modo los impactos ambientales potenciales en la vida marítima.

Norma europea EN 1473 establece el control de las emisiones, tanto a la atmósfera como al agua, a la vez que nos alerta de la variedad de sustancias tóxicas provenientes del proceso de regasificación: CO (monóxido de Carbono) , H<sub>2</sub>S (ácido sulfídrico), CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono), NO (óxidos de nitrógeno), SO (óxidos de azufre) ..., incluso mercurio, metal pesado que puede trasladarse grandes distancias una vez que es emitido a la atmósfera, que al asentarse en medios acuáticos se transforma en metilmercurio.

Esta potente neurotoxina se asienta en peces y otros animales, y luego en los humanos al pasar a formar parte de su dieta... Afecta el sistema nervioso, riñones e hígado, entre otros. Para completar el mercurio no desaparece del ambiente, permanece donde sea depositado, aumentando el nivel de contaminación con el paso del tiempo.

Por lo tanto ante la omisión del debido Proceso Ambiental se desconocen los procesos de regasificación realizados por EE tanto para el puerto de Bahía Blanca como para el de Escobar y si se están realizando controles de vertidos tanto al agua como al aire. En consecuencia existe una seria preocupación, entre otras, porque estaría en riesgo las personas el ambiente y la producción pesquera de la zona de la que miles de familias se abastecen.

#### **VI.- CRONOLOGIA HISTORICA DE ACCIDENTES DE BUQUES GASEROS DESDE EL AÑO 1965 A 2004.**

"...El contenido de energía de un simple tanque estándar de GNL equivale aproximadamente a 55 bombas como la de Hiroshima..."

**Accidentes graves provocados por el Gas han sido muchos ya en los últimos 40 años:**

**Derrame de la Princesa del Metano, 1965:** causado porque los brazos descargadores de ese barco fueron desconectados antes de que se hubiera extraído todo el líquido.

**Derrame del Julio Verne, mayo de 1965:** Debido a un fallo de los instrumentos que miden el nivel del líquido.

**La Spezia, Italia, 1971:** Se produjo el fenómeno conocido como "rollover" una presión excesiva durante la descarga de gas, por la superposición de dos capas distintas de GNL, con diferentes densidades y temperatura, y esto provocó otro accidente.

**Este de Montreal, Quebec, Canadá, 1972:** Se produjo una explosión en la planta de licuefacción para el mantenimiento de picos de energía, de la Metropolitana de Gas, una compañía local. El accidente ocurrió en la sala de control, debido también a un fenómeno idéntico al anterior.

**Incendio en un tanque de Staten Island, 1973:** Se produjo un incendio en un tanque de GNL fuera de servicio, que estaba en reparación. Mató a cuarenta trabajadores que estaban dentro del tanque. Durante anteriores operaciones de llenado, el GNL se había acumulado entre el fondo del tanque y su pared exterior de concreto. Se cree que fue una chispa producida por los útiles de limpieza la que incendió el gas inflamable.

**Derrame de la Gabarra Massachussets, en julio de 1974:** Un fallo eléctrico provocó que fallaran las válvulas automáticas de cierre de la línea de descarga del líquido, y produjo un vertido accidental.

**Vertido en Acuario, Septiembre de 1977:** Problemas en el sistema de válvulas indicadoras del nivel del líquido, causaron otro accidente.

**Isla Das, Emiratos Árabes Unidos, Marzo de 1978:** Causado por el fallo de la conexión de la tubería de un tanque.

**Cove Point, Maryland, 1979:** Una fuga de GNL de una bomba de alta presión alcanzó un circuito eléctrico, provocando otro accidente.

**Derrame en Mustafá Ben Bouliad, Abril de 1979:** Falló una válvula de control del sistema de tuberías de un barco de 125.000 metros cúbicos, provocando otro accidente.

**Derrame de Pollenger, Abril de 1979:** Producido por el fallo de otra válvula.

**Bontang, Indonesia, 1983:** Ruptura de un intercambiador de calor en una planta de GNL, que produjo una explosión de gas.

**Banco de pruebas de Mercury, Nevada, 1987:** Accidentalmente se inflamó una nube de GNL en la instalación de pruebas del Departamento de Energía, en Agosto de ese año. Se produjeron vertidos al agua de gas a gran escala.

**Bachir Chihani, un derrame por rotura de casco, en 1990:** Se produjo una rotura interna del casco en un buque de 130.000 metros cúbicos, en un punto de la estructura que es propicio a ello por las altas presiones que los cascos encuentran en alta mar.

**Aguas de Gibraltar, en el Mediterráneo, 13 de noviembre de 2002:** El carguero de GNL Norman Lady colisionó con el submarino nuclear USS Oklahoma City. La compañía afirmó que el barco había descargado el gas en Barcelona.

**Skikda, Argelia, explosión de una instalación de GNL el 19 de enero de 2004:** Se produjo una explosión en un dispositivo portuario diseñado para cargar sólo pequeños cisternas de GNL. Muertos: 27. Trabajadores heridos: 74. La explosión se sintió a muchos kilómetros de distancia. La instalación quedó destruida, y el incendio se prolongó durante 8 horas. La investigación de la compañía aseguradora determinó que la causa fue una pérdida de gas natural licuado en una tubería.

**Trinidad Tobago, 13 de Junio de 2004:** Explotó una turbina de GNL, los trabajadores tuvieron que ser evacuados.

**Noruega, 20 de septiembre de 2004:** un buque cisterna de GNL, con toda su carga y una tripulación de 14 personas, se quedó a la deriva al norte de Bergen. El motor del barco se paró y las anclas fueron inútiles en medio de una tormenta. Los buques de rescate no podían acercarse al barco, que estaba a pocos metros de arrecifes. Dadas las malas condiciones meteorológicas, se hicieron preparativos para evacuar a los 800 habitantes de la isla de Fedje, por miedo a que el tanque explotase si encallaba...

**19 de Enero de 2004, Skikda, en el vecino país de Argelia:** una planta de licuefacción o criogenización del gas en Skikda, Argelia, y puerto gasero estalló, causando 27 muertos y más de 70 heridos. Este accidente acabó para siempre con el mito de que el GNL es seguro.

Según la base de datos MHIDAS (Major Hazard Incidents Data Service) en el año 1996, iban contabilizados 185 accidentes en el transporte y distribución de gas natural, de ellos 131 accidentes (70,8%) ocurrieron en los sistemas de transporte,

**gasoductos y metaneros, otros 32 accidentes (17,3 %) se provocaron en las plantas de proceso, licuefactoras o regasificadoras, otros 13 accidentes (7%) fueron en plantas de almacenamiento, y finalmente nueve accidentes (4,9%) habían sido en actividades comerciales o domésticas.**

En el Puerto de Escobar como en el de Ingeniero White debería realizarse un estudio acorde a los Programas de prestigio Internacional como **James Fay, Quest Consultans, Sandia National LAB, ABS Consulting**, etc. como se hizo ya, para más de una docena de proyectos cancelados en EEUU.

La PNA, omitió valorar como autoridad de aplicación, la operatoria en el puerto de Ingeniero White, donde los buques gaseros operan en la Terminal desde hace muchos años. La empresa NAVIGAS S.A.C.I.M, dependiente de Gas del Estado, era propietaria de dos buques gaseros que hacían navegación marítima, con anterioridad a las privatizaciones de las Empresas del Estado en la década de los años 90. Las embarcaciones mencionadas eran de menor calado y menor Tonelaje de Arqueo Total (TAT) que los buques regasificadores **EXCELSIOR** (277 mts. de eslora, 43,40mts de manga y 12, 32mts de calado) y **MADRID SIPRIT** ( 284,37 mts. de eslora, 42,40 mts. de manga y 11,40 mts. de calado) que se encuentran operando. En Escobar son similares el EXEMPLAR, EXCEL, ARCTIC SPIRTIC, SCF ARCTIC, NORMAN LADY y METHANIA.

Hay que tener en cuenta que la Terminal privada opera con sistemas automáticos de respuesta ante una contingencia y coordina las operaciones a realizar cuando se está ante la ocurrencia de un hecho como puede ser un incendio. La ubicación los buques regasificadores de GNL, en el puerto, supone un ALTO RIESGO que genera el delito continuo de peligro por lo que esta querella solicita de **V.S.** la paralización preventiva y de inmediato del transporte y regasificación de los buques metaneros para evitar daños de consecuencias inimaginables.

Los Funcionarios de la PNA, Autoridad de Aplicación y entre otros ámbitos en los que la Prefectura debe ejercer sus específicas funciones policiales, su Ley General (18.398) le asigna los mares, ríos, lagos, canales y demás aguas navegables que sirven al tránsito y comercio interjurisdiccional, así como los puertos bañados por esas mismas aguas.

En concordancia con la ley 18.398 y la de Seguridad Interior (24.059) integra su propio ámbito de aplicación con las aguas marítimas jurisdiccionales, aguas éstas que la ley 23.968, receptora de principios consagrados por la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" de 1982, extiende hasta las 200 millas náuticas, contadas a partir de las correspondientes líneas de base costeras.

De tal modo y en el contexto de las tres referidas leyes, está claramente definido el ámbito de actuación de la Prefectura. Cabe resaltar que la vigilancia de las aguas jurisdiccionales y el debido control policial en ellas, en cuanto al cabal cumplimiento de las leyes, reglamentaciones, ordenanzas y demás disposiciones en vigor, son ejercidos por la Prefectura y sus dependencias subordinadas y por medio de los buques guardacostas y aeronaves apostados a lo largo del litoral fluvial y marítimo.

La seguridad se ha constituido en un factor decisivo para la continuidad del comercio exterior, afectado a las personas que operan a bordo en la interfaz buque-puerto. La adopción de los recaudos de seguridad contemplados entre nuevas medidas marca la diferencia entre los que pueden pertenecer o no al mundo del comercio internacional naviero.

En junio de 2006 el **Honorable Congreso de la Nación Argentina, por Ley 26.108** ratifica como Autoridad de Aplicación del **Código PBIP** integrado al **Convenio**

**Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS/ 74 —Ley N° 22079** a nuestra Autoridad Marítima, la Prefectura Naval Argentina.

En consecuencia, los funcionarios de la PNA estarían desobedeciendo el Código PBIP, la ley 25688 de Presupuestos Mínimos sobre el Régimen Ambiental de Aguas, la Ley 12257 Código Aguas Provincia Buenos Aires, la Ley 11723 Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales; Res 289/08 BO del 15/7/08 Anexos 6 y 7, y Código Civil art 2340 inc 3º, 2634, 2638, 2642, 2644 y 2648, además del marco jurídico detallado ut supra.

**VII.- PRUEBAS**

**A.-) Documental:** Atento a lo expuesto y sin desconocer las facultades que son propias de **V.S.** sugerimos se arbitren las siguientes medidas, consistentes en intimar a la administración y particulares a informar y/o remitir para su cotejo lo siguiente:

**1)** A la **Prefectura Naval Argentina** a fin de que adjunte copias de las actuaciones realizadas por esa fuerza de seguridad, respecto del Puerto Terminal para realizar la operatoria de buques regasificadores y metaneros reaprovisionadores en el Puerto de Ingeniero White de la Ciudad de Bahía Blanca; asimismo informe si ha habido actuaciones de la PNA que refieran a situaciones de peligro de colisión o explosión que pusiera en peligro a la población civil y a la zona portuaria. Si la PNA está realizando actividades para la construcción de otros Puertos Terminales en la zona y en caso afirmativo que acompañe copias de las actuaciones; como así también adjunten el resultado del control sobre las embarcaciones afectadas a dichos emprendimiento como buques dragas, retroexcavadoras, lanchas, o demás embarcaciones y maquinarias, especialmente al Buque Cisterna de casi 300 metros de eslora, identificando al funcionario de la PNA que autoriza la navegación de dicho buque en la zona. Cuál es el Plan Nacional de Contingencia (PLANACON) de las naves y qué sistema anticontaminante tiene aprobado bajo el convenio MARPOL Internacional y Código PBIP Internacional.

También informen sobre el pilotado y modificaciones de los canales de acceso y si se alteró o modificó o modificará la línea de riberas o cursos navegables desviados, o represado de aguas que perjudiquen la libre navegación o su seguridad, en la navegabilidad o puesta en peligro la seguridad en la navegación en la zona detallada, y si la PNA controló como autoridad de aplicación y con poder de policía, si tenían las autorizaciones correspondientes, para la alteración de la ría de Bahía Blanca, por dragado alteración línea de ribera o costa y modificación de altura de cota.

**2)** A la **Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación** (SAyDSN) si autorizó a particulares y empresas para la implantación del Puerto Terminal de Bahía Blanca y al **Organismo Provincial Para El Desarrollo Sostenible (OPDS)** a fin de que informe a **V.S.** sobre las autorizaciones o controles por las obras que se realizan como el relleno, endicamiento, o dragado y terraplenado elevación de cota, conforme la Resolución N° 29/09 del OPDS, y si la OPDS tiene conocimiento de la construcción de otros puertos terminales de gas en la zona.

**3)** A la **Municipalidad de Bahía Blanca** a fin de que informe y agregue al cartapacio todas las actuaciones, informes o ejecuciones administrativas instrumentadas por Funcionario de la Municipalidad en relación a la denuncia efectuada por los vecinos de Ing. White y Bahía Blanca y Gral. Cerri y si tenían conocimiento que se encontraban realizando las obras del Puerto sin el Proceso administrativo previo y justo de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental y si la Audiencia Pública fue convocada en legal tiempo y forma.

**4)** A la **Dirección Provincial de Vialidad, y al Órgano de Control de Concesiones de la Red Vial Nacional**, a fin de que informen sobre permisos por los caminos detallados

en el Proyecto del Puerto y de su interconexión con los caminos del continente para una rápida evacuación en caso de siniestro ante el perjuicio que traería el movimiento vehicular, para una pronta evacuación en caso de siniestro.

5) A la **Dirección Provincial de Hidráulica**, a fin que informe sobre el cambio de ríos en la ría de Bahía Blanca, por los perjuicios sobre la libre navegación y seguridad que traería aparejado los buques regasificadores en la zona

6) A las **Empresas Prestadoras del Servicio** de barcos dragas y al **Estudio de Arquitectos** (que surja de lo informado por la demandada) a fin de que informen los actos que se encuentran realizando, asimismo adjunten copias de autorizaciones, recibos y términos de la contratación y documentación que **VS** estime conveniente.

7) Al **INAA (Ex INCyTH)**, respecto a estudios, modelados físicos y computacionales realizados en dicho organismo para obtener resultados respecto a la conveniencia o no de la construcción del Puerto Terminal y la alteración dragado y ensanchamiento de la ría de la zona para la maniobra de buques de más de 300 metros de eslora.

8) A la **Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables** para que adjunte las respectivas Disposiciones para Dragado, Obras en la Costa, Puerto, dragado canales navegables y ensanche de vías navegables internacionales, y permiso para las instalaciones necesarias para el funcionamiento de los mismos, ya sea para Galvan o Cerri u otro lugar en la zona para instalar otro Puerto Terminal para trasvase de **LNG**.

9) A las demandadas **Puerto Terminal Ing White LNG** para que agreguen Estudio de Impacto Ambiental y Declaración de Impacto Ambiental expedido por la OPDS (ex. SPA) que refiera a la explotación del Puerto terminal Ing. White; y de la **Autoridad de Aplicación de la Nación** ante el peligro por explosión de producirse, en el centro del Polo Petroquímico, lo que provocaría daño ambiental colectivo y la correspondiente agresión en la población que colinda con la misma.

10) Asimismo que las demandadas penalmente agreguen contrato y/o recibo expedido por la empresa, adjunte copia del Proyecto Arquitectónico, confeccionada por un arquitecto profesional matriculado en el Consejo Profesional de jurisdicción provincial, según lo establezca la reglamentación pertinente.

Que acrediten los permisos y trámites realizados ante la Dirección Provincial de Vialidad, por los caminos detallados en el Proyecto.

Que acrediten los permisos y trámites ante la dirección Provincial de Hidráulica y la Dirección Nacional de Vías Navegables.

Que acrediten los permisos y trámites ante las Municipalidades de Bahía Blanca y lo actuado por el Ex Secretario SERGIO MONTERO y el actual Dr. EDUARDO CONGHOS.

Que acrediten el respeto al “**Tratado**”, y de la asistencia técnica y financiera que organice con el apoyo de los organismos internacionales que estime conveniente, y ejecutar las decisiones que adopten los Ministros de Relaciones Exteriores.

El Sr. Ministro de Energía de la Nación sería también responsable en la toma de decisión de comprar GNL, en base a lo cual se estaría decidiendo una compra de una sustancia GNL congelado, de la que se desconoce su reglamentación, siendo responsables de dicha omisión. En base a lo cual se solicita que acrediten el contrato de compra y licitación.

#### **B.-) Instrumental.**

Atento a lo expuesto y sin desconocer las facultades que son propias de **V.S.** sugerimos se arbitren las siguientes medidas, consistentes solicitar ad effectum videndi et probandi, por existir el mismo modus operandi de determinados funcionarios públicos y los

mismos autores se ordene la remisión de las siguientes causas:

Causa N° 1619 de la Secretaría N° 2 correspondiente al Juzgado Penal Federal de Campana, caratulada "**REBASA VIVIANA RAQUEL Y OTROS s/ SU DENUNCIA c/ ESTADO NACIONAL Y OTROS**"

Causa N° 2843 del Juzgado Federal N° 1 de San Isidro, Secretaría N° 3, caratulada "**Enrique Carlos Ferreccio s/ Su Denuncia**"

**C.-) Reconocimiento judicial.**

Solicitamos, como medida probatoria, conforme a lo expuesto y sin desconocer las facultades que son propias de **V.S.**, disponga el reconocimiento judicial a fin de que se constate, **in situ**, sobre los hechos, lugares y buques de la operatoria denunciada en la zona detallada, a fin de corroborar el verdadero temor de los vecinos y perjuicio ecológico causado. Esta medida probatoria, de valiosísima apreciación de los hechos denunciados esta prevista en código ritual.

**D) Testimonial:**

Atento a lo expuesto y también sin desconocer las facultades propias de la administración de Justicia, sugerimos a **V.S.** requiera el testimonio y se cite a las siguientes personas a fin de declarar como testigo de los hechos y conductas lesivas denunciadas en la presente:

Solicitamos se tome como prueba testimonial los argumentos de los siguientes especialistas:

**ROBERTO MATURANA** Oficial de Marina Mercante, investigador, con domicilio real en la calle Mendoza 4866 y legal en la calle 11 de septiembre 2923 de la ciudad de Mar del Plata, se adjunta informe, para que testifique del mismo.

**Arqs. RUBEN LOPEZ Y SILVIA MARCOMINI** (investigadores del departamento de Geología de la UBA, especialistas en impacto ambiental en costas): "Hay algunos puntos que quedan sin responder. No sabemos si están contemplados los problemas que puede generar en la dinámica de la ría. Pueden aumentar las inundaciones y las aguas tardarán más en evacuarse porque este proyecto actuaría como una barrera. Además, el terreno tardará mucho en asentarse y va a haber hundimientos. Se necesita un estudio profundo a nivel biológico, geológico y meteorológico.

**CUBITTO, MARIA AMELIA** Email:mcubitto@criba.edu.ar Oficina lab 1 DBByFComplejo Av. Alem 1253 Tel: DDI 54(291)-DDN (0291) 4595100/4595101 Internos 2442

**FIORI, SANDRA MARCELA** Complejo Av. Alem 1253 Tel: DDI 54(291)-DDN (0291) 4595100/4595101 Internos 2435.

**MARTIN, PABLO RAFAEL** Oficina Lab 53 (Ecología)-5º P. Edificio Biología-GeologíaComplejo Av. Alem 1253 Tel: DDI 54(291)-DDN (0291) 4595100/4595101 Internos 2424

**PARODI, ELISA ROSALIA** Complejo Av. Alem 1253 Tel: DDI 54(291)-DDN (0291) 4595100/4595101 Internos 2426.

**TANZOLA, RUBEN DANIEL** Complejo Av. Alem 1253 Tel: DDI 54(291)-DDN (0291) 4595100/4595101 Internos 2420 Email:rtanzola@criba.edu.

**ZALBA, SERGIO MARTIN** Complejo Av. Alem 1253 Tel: DDI 54(291)-DDN (0291) 4595100/4595101 Internos 2420

**LOPEZ CAZORLA, ANDREA** Complejo Av. Alem 1253 Tel: DDI 54(291)-DDN (0291) 4595100/4595101 Internos 2435 Email:acazorla@criba.edu.ar **BALDINI, MONICA DIANA**

**NEBBIA, ANA JULIA SAMANTHA** Complejo Av. Alem 1253 Tel: DDI 54(291)-DDN (0291) 4595100/4595101 Internos 2420

Los testigos nombrados anteriormente son los integrantes de la comisión de especialistas conformada por once científicos del departamento de Biología, Bioquímica y Farmacia de la Universidad del Sur, con experiencia en temas ambientales y costeros, concluyó que "que el sitio propuesto para la ampliación del sector portuario, sumado a la extensión del dragado requerida para dicho emplazamiento, resulta absolutamente inapropiado y completamente desaconsejable desde el punto de vista ambiental".

El informe alude al proyecto de YPF de dragar el estuario en la zona próxima a Puerto Cuatreros, para instalar luego una planta regasificadora.

Además, recomendaron "fuertemente revisar esta decisión, evitando su localización en el área interna del estuario donde el estuario constituye, sin dudas, una pieza fundamental para el desarrollo de la región. Como otros ecosistemas de humedal, se trata de un área de altísima productividad y de particular concentración de diversidad biológica".

El Consejo Departamental de Biología, Bioquímica y Farmacia decidió "avalar las conclusiones de la comisión ad hoc designada para emitir el informe técnico respecto del proyecto" y "reiterar su preocupación por el impacto particularmente alto que tendría la expansión del sector portuario hacia el área interna del estuario".

En su análisis, los científicos sostuvieron que "dichas deliberaciones se basaron en los antecedentes disponibles a la fecha respecto de las obras proyectadas; en la experiencia de los miembros de la comisión a través del desarrollo de proyectos de investigación durante un plazo que en algunos casos cubre más de treinta años y de estudios de impacto ambiental en el estuario de Bahía Blanca; al conocimiento respecto de la dinámica general de ecosistemas estuariales y de otros ambientes de humedal y a la valoración de la diversidad biológica, los servicios ecosistémicos y los recursos económicos que este ambiente encierra".

Allí afirmaron que "el estuario resulta clave para la prestación de servicios ecológicos tales como la protección de la línea de costa, la captación y almacenamiento de dióxido de carbono y el mantenimiento de poblaciones de especies de interés pesquero. En este último caso, se trata de una de las dos áreas de cría de peces de interés comercial en la costa de la provincia de Buenos Aires".

Los científicos agregaron: "Las obras asociadas a la infraestructura portuaria (dragado, instalación de muelles, relleno de planicies de marea, etc) suponen un impacto de altísima magnitud sobre las comunidades acuáticas y costeras, que se extiende más allá del sector donde éstas se emplacen".

El incremento de las actividades portuarias en ese sector, completaron, "involucra procesos crónicos de alteración ambiental así como un aumento del riesgo de accidentes ambientales severos, tales como derrames de hidrocarburos líquidos, escapes gaseosos y la introducción de especies invasoras con el agua de lastre".

Se cite a declarar **Defensor Público Federal de Bahía Blanca, doctor Gabriel Jarque.**

### **VIII.- FUNDAMENTA MEDIDA AUTOSATISFACTIVA**

**a.- Verosimilitud en el Derecho:** El despacho de la medida autosatisfactiva reclama una fuerte probabilidad de que lo pretendido por el requirente sea atendible ("sumaria cognitio"): De un detenido análisis de la documentación adjuntada en autos, se encuentra acreditada la demostración liminar de la apariencia de razón, en el reclamo a V.S.; esto es, lo que la doctrina y jurisprudencia se conoce como consagración de la "**verosimilitud en el derecho**". Dicho elemento el **fumus bonus iuris**, equivale, sino a una incontestable realidad, al menos a la probabilidad de la existencia del derecho

lesionado en cuestión, influido por la índole del reclamo principal (crimen majestatis, delito de peligro), cuya tutela se intenta cautelar.

La medida autosatisfactiva, que se fundamenta ante V.S., por tanto, es una vía jurídica eficaz cuando el paso del tiempo amenaza con convertir en irreparable un hecho injusto. Cuando un derecho es evidente y las demoras de los procesos tradicionales lo amenazarían seriamente, este recurso puede convertirse en un remedio para evitarlo. Los vecinos autoconvocados y denunciantes consideran que la medida autosatisfactiva a despacho proporciona una solución urgente a situaciones urgentes, como la plateada en la presente.

Además, como motivos que fundamentan la medida autosatisfactiva de paralización preventiva del funcionamiento del Puerto Terminal de Ing. WHITE para amarre del buque regasificador y metanero, indicamos a V.S. los siguientes:

1.- El Puerto de Ing. WITHE LNG no posee un plan de contingencia para dar respuesta a un accidente de las magnitudes descriptas y de las ocurridas en accidentes en distintas partes del mundo.

2.- No cuenta con el personal y equipos necesarios, ni siquiera los Departamentos de Bomberos de la Zona, conforme el relevamiento efectuados por los querellantes, que puedan extinguir el fuego o explosión del gas metano en caso de accidente o ataque terrorista o tormenta o colisión con otro buque.

3.- No existen unidades hospitalarias y/o sanitarias equipadas para cualquier emergencia derivada de un accidente de gran magnitud como los ocurridos anteriormente, como se lo detalló anteriormente.

4.- No han sido analizados los riesgos conforme a las reglas de seguridad nacional e internacional en la materia, y se omitieron los tratados internacionales firmados por nuestro país.

5.- Se omitió el proceso administrativo justo y previo de evaluación de impacto ambiental, con el agravante de omitirse los términos que se refiere el principio precautorio por la proximidad del pueblo de Ing. White y Bahía Blanca, sobre el Polo Petroquímico.

6.- Se ha omitido la legislación en materia ambiental y de seguridad nacional e internacional aplicable a la protección del ambiente en relación a la actividad a llevarse a cabo en el puerto de aguas profundas más importante del país.

7.- Y como es de público y notorio no existen vías de acceso al puerto para ambulancias, bomberos, y demás personal necesario para responder a una contingencia de estrago por explosión como han ocurrido en otras partes del mundo.

8.- Se ha omitido también, la desafectación de los bienes del dominio público natural como lo es los canales de acceso al Puerto, para afectarlos al uso privado, vulnerando la Constitución Nacional en su CAPÍTULO CUARTO: ATRIBUCIONES DEL CONGRESO Artículo 75.- Corresponde al Congreso:... **5. Disponer del uso y de la enajenación de las tierras de propiedad nacional; beneficiando a la empresa privada UTE. "ENARSA-YPF-PROYECTO ESCOBAR-UNIÓN TRANSITORIA DE EMPRESAS", en perjuicio de la población civil.**

**b.- Peligro en la demora**, es el llamado periculum in mora, en resumen, "...ese temor del daño inminente es el interés jurídico que hace viable la adopción de la medida, interés que reviste el carácter de "actual" al momento de la petición". (Martínez Botos, Medidas Cautelares, Ed. Universidad, ed. 1990, pág. 55).

**Imposibilidad de concretar un plan de contingencia**, de acuerdo al informe del Brittle Power, edición del 2001, Estrategia Nacional para la Seguridad Energética Primera

Disposición como estudio del Pentágono EE.UU.: "Ningún equipamiento de prevención puede vencer a un enorme fuego de GNL."

Los procedimientos de emergencia elegidos en el Puerto de Savannah, Georgia coinciden con las conclusiones del estudio del Pentágono: "Las acciones iniciales a realizar en el evento de accidente grave de GNL, acción 9999: 1.- Orden de evacuar todo el personal guardacostas del área afectada". Del mismo modo se decidió en un accidente en Longford, Australia que requirió la evacuación de 40.000 personas en 1998 como en noviembre de 2002, en la costa sudeste de Hong Kong, el buque gasero "Gaz Poem" sufrió un siniestro en su sala de máquinas. Las autoridades nacionales debieron evacuar toda embarcación en un radio de 30 km. Según recogió la agencia internacional de noticias REUTERS, el oficial a cargo del caso declaró: "si el fuego se mantiene, no puede ser extinguido y llega a donde se encuentra la carga, se produciría una explosión de enorme magnitud" (CITA). El buque transportaba cerca de 20 mil toneladas de gas licuado y el siniestro fue solucionado en alta mar, a casi 40 km de la costa, donde el buque debió dirigirse para evitar que la explosión afectase el territorio.

En adición, para el proyecto clausurado el día 13 de junio del 2011 en EEUU., varias instituciones y responsables oficiales de la administración de actuar en caso de accidente se habían opuesto firmemente a la ubicación de la Terminal de Fall River, como fueron el general jefe de la base naval militar Undersea Warfare Center de New Port , el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, el jefe de bomberos de Providence George Farrell, el director de Protección Civil Leo Messier, ex – asesor contra-terrorismo de la Casa Blanca Richard A. Clarke; todos responsables de actuar en caso de accidente; coincidiendo nuevamente sus determinaciones con las conclusiones de Brittle Power.

Se adjunta como prueba del peligro en la demora, los fundamentos detallados en los hechos y pruebas incorporados a la presente por el peligro de explosión creado en el Puerto Terminal de Ing. WHITE.

#### **IX.- AUTORIZACIÓN.**

Se autoriza al Dr. Lucas Omar Beier abogado, inscripto en el T° 52, F° 813 C.S.J.N con domicilio en calle Entre Ríos Nº 183 Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, para examinar el expediente, retirar copias, cédulas, oficios o demás documentos que fueran menester y a realizar todo acto necesario para compulsar el presente expediente penal.

#### **X.- PETICIÓN.**

Conforme todo lo fundamentado, a **V.S.** le solicitamos lo siguiente:

**1.-) Que se nos tenga presentados, por parte y por constituido el domicilio. Se designe audiencia para que concurran a declarar los testigos mencionados y que se investigue todos los hechos lesivos y situaciones aquí presentadas; y como aspecto esencialmente distintivo, expresamos que tales delitos "**trascienden al individuo**" y que con ellos se coloca a "**la humanidad como víctima**", pues con este tipo de agresión, se ataca y se niega a la humanidad toda; en consecuencia solicitamos a **VS** promueva la investigación y el esclarecimiento de todos los delitos evidenciados y en especial el crimen majestatis denunciado y el modus operandi lesivo en las que estarían incurriendo los mismos funcionarios del Estado Nacional Provincial y Municipal, no solo en Bahía Blanca, sino también en Escobar, y en el Delta del Paraná y por el inminente proceso administrativo que se está instrumentando para el dragado y construcción de los puertos terminales metaneros en Cerri, Puerto Cuatreros y en cualquier otro lugar de la Provincia de Buenos Aires.**

**2.-) Que disponga el allanamiento de la UTE ENARSA YPF y de todos los organismos públicos del Municipio de Bahía Blanca involucrados y proceda a secuestrar el material**

relacionado con el tema de la presentación, como así también de los organismos provinciales y nacionales con incumbencia en el tema decidendum ambiental.

**3.-)** Que investigue la responsabilidad de los funcionarios del Municipio de Bahía Blanca en la prima facie irregular implementación del proceso administrativo (industria de 3ra categoría) para la evaluación del impacto ambiental o la omisión o comisión por omisión para controlar el accionar ilegal de los Puertos regasificadores instalado o que se vayan a instalar que puedan provocar acumulativamente daños ambiental colectivo, a la salud, a la vida, al régimen hidrológico de la ría y otros impactos a determinar. Investigue posible incumplimiento de los deberes de funcionario público por parte de los nombrados (Arts. 248 y 249 del Código Penal).

**4.-)** Que investigue la posible responsabilidad del Sr. **Intendente de BB** o su antecesor, en la autorización dada a particulares y empresas para la implantación de los proyectos industriales de gas metano; lo cual hacía suponer, por la naturaleza de este tipo de construcción que generaría daño ambiental colectivo y crimen majestatis.

**5.-)** Que investigue la responsabilidad de los responsables de las áreas de ambiente, omitiendo lo prescripto en la ley 11723 (de Medio Ambiente) que a través del mecanismo de la Evaluación de Impacto Ambiental deja abierta una vía de excepcionalidad a los mandatos de la norma 8212/77. Omitiendo los actuales funcionarios municipales, provinciales y nacionales la normativa vigente. Ordene **VS** se investigue posible incumplimiento de los deberes de funcionario público por parte de los nombrados (Arts. 248 y 249 del Código Penal) abuso de poder y encubrimiento, tanto del ExSubsecretario de Gestión Ambiental, **SERGIO MONTERO**, y del actual Subsecretario de Gestión Ambiental **Dr. EDUARDO CONGHOS**.

**6.-)** Que investigue la responsabilidad de los directores de la UTE ENARSA YPF por los delitos de peligro y crimen majestatis endilgados y la figura penal que les cabe como tales, habida cuenta de las graves consecuencias que sus actos provocan a la población toda y al ambiente.

**7.-)** Que se cite a los testigos de las Universidades UNS y UTN por su conocimiento en el tema, que fueran detallados anteriormente, que darán fe de los hechos lesivos denunciados.

**8.-)** Que investigue la responsabilidad de la **Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación** y/o del jefe de Gabinete de dicha secretaría y/o del subsecretario de Planificación y Políticas Ambientales, por la posible responsabilidad en la autorización dada a particulares o empresas para la implantación de emprendimientos industriales categoría 3, Puerto terminal Gas Bahía Blanca y el futuro proyecto en Cerri.

**9.-)** Que investigue la responsabilidad de los funcionarios a cargo de las distintas áreas relacionadas al ambiente, tanto en el **Organismo Provincial para el Desarrollo Sustentable (OPDS)**, y de la **Dirección Nacional de Vías Navegables (DNVN)**, quienes mediante su comisión por omisión habrían provocado daños y/u otros impactos a determinar. Investigue posible incumplimiento de los deberes de funcionario público por parte de los nombrados (arts. 248 y 249 del Código Penal).

**10.-)** Que de comprobarse, que parte o la totalidad de las conductas y los hechos mencionados, y/o de aquellos que su investigación pudiera agregar, violaron el Código Penal, y/u otras normas, proceda, si corresponde, a su imputación; pues conforme pacífica jurisprudencia, es ilegal, que de los actos y conductas ilícitas le rindan frutos, a los responsables de los delitos endilgados.

**11.-)** Que solicitamos a **V.S.** sean incorporadas como prueba, lo acreditado en:

**Anexo N° 1: PROYECTODE RESOLUCION** Cámara de Diputados de la Nación; **Anexo N°**

**2: Informe: "Que es el Gas Licuado" Roberto Bloch, para la Nación;**  
**Anexo N° 3: FUNDAR, Buques Gaseros Bahía Blanca, emergencia energética;**  
**Anexo N° 4: FUNDAR, Elementos Conflictivos, Tecnología y los Riesgos;**  
**Anexo N° 5: ANALISIS UTN de Viabilidad Ambiental. Puerto Cuatreros.**

**Anexo N°6: RESOLUCION UNANIME del Consejo Departamental de la UNS.**

**Anexo N° 7: ANÁLISIS CRÍTICO COMISIÓN CIENTÍFICA DEL INSTITUTO ARGENTINO DE OCEANOGRAFÍA.**

**12.-) Que solicitamos como medida humanitaria, resuelva favorablemente V.S. la solicitud a despacho de aplicar la “medida autosatisfactiva” disponiendo preventivamente la clausura de las instalaciones del Puerto Terminal de Ing. WHITE LNG e impedir inmediatamente la entrada de buques cisterna metaneros o regasificadores a dicho Puerto Terminal Privado y en especial dentro del Polo Petroquímico de Bahía Blanca, ante el peligro de explosión que ello representa causando perjuicio a la libre navegación fluvial y a su seguridad, de conformidad con lo prescripto los arts. 4 y 32 de la Ley 25.675 (Ley General del Ambiente) art 23 penúltimo y último párrafo del Código Penal, los arts. 183 y 193 del CPPN y art. 41 de la Constitución Nacional.**

Advertirá V.S. como lo fundamentamos, que se encuentra afectada la navegación y la seguridad en la navegación, la actividad comercial del Puerto de Bahía Blanca y de los canales de exceso; y además, conforme el principio "iura novit curiae", apreciará V.S. que se omite cumplir con la totalidad de las exigencias medioambientales nacionales e internacionales para garantizar la seguridad de la operación en la navegación, situando en peligro de catástrofe a los vecinos que colinda con la zona del Puerto de Ing. WHITE, motivos estos que prueban la agresión continua, sistemática y generalizada contra la población civil, delito que se encuentra tipificado en el Tratado de Roma como crimen de lesa humanidad.

**PROVEER DE CONFORMIDAD QUE  
SERÁ JUSTICIA.**

**Enrique Carlos Ferreccio Altube**  
**CPACF Tº 81 Fº 887**  
**MFI Tº 110 Fº 505**

**BUSTOS, Pablo Alejandro**

**PÈREZ, Rubén Daniel**

**REBASA, Viviana Raquel**

**CERCHIARI, Flavio**

**IGLESIAS, Elsa**

**HOLTZ, Aída Carolina**

**ZAFFIRIO, Silvia**

**MAGNANI, Héctor Hugo**

**SHULTZ, Korine**