

## SESIONES ORDINARIAS

2011

## ORDEN DEL DÍA N° 2967

## COMISIÓN DE ENERGÍA Y COMBUSTIBLE

Impreso el día 24 de noviembre de 2011

Término del artículo 113: 6 de diciembre de 2011

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre distintas cuestiones relacionadas con el Programa de Energía Total en los buques regasificadores y las instalaciones portuarias de importación de Gas Natural Licuado de Bahía Blanca y Escobar. **Álvarez (E. M.), Costa, Juri, Linares, Quiroga, Cusinato, Tunessi, Urlich, Alfonsín, Giubergia y Rioboó.** (923-D.-2011.)

**Dictamen de comisión\****Honorable Cámara:*

La Comisión de Energía y Combustibles ha considerado el proyecto de resolución de los señores diputados Álvarez (E.M.), Costa, Juri, Linares, Quiroga, Cusinato, Tunessi, Urlich, Alfonsín, Giubergia y Rioboó por el que solicitan al Poder Ejecutivo informes sobre diversas cuestiones relacionadas con el Programa Energía Total en lo referido a la operación de buques regasificadores; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja la aprobación del siguiente

**Proyecto de resolución***La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo que, a través de los organismos que correspondan, informe sobre el Programa Energía Total en lo concerniente a los buques regasificadores y sobre las instalaciones portuarias de importación de Gas Natural Licuado de Bahía Blanca y Escobar, especificando lo siguiente:

1. Si en la Dirección Regional Aduanera Bahía Blanca (terminal Mega) estuvo operando el buque regasificador "Excelsior" y operará algún otro buque de similares características.

2. Si el ancho del canal de acceso al puerto de Ingeniero White entre los pares de boyas 22 y 31 es de 190 metros y su profundidad de 12,20 metros.

3. Si la autorización concedida a los buques para ser afectados al proceso de regasificación contempla, además, un plan de emergencia para el caso de un abordaje a un buque de transporte de GNL totalmente cargado, efectuando descarga a un buque regasificador en un canal.

4. ¿Qué manga tienen los buques mencionados?

5. Si se ha contemplado la posibilidad de que dos buques de más de 43 metros de manga, que transporten y/o procesen GNL, se encuentren amarrados en andana, y si en tal caso, deberían aplicarse prohibiciones a los cruces y/o adelantamientos en el canal frente a la terminal Mega.

6. Si también se ha estimado el incremento de la probabilidad de un abordaje durante un adelantamiento o cruce.

7. Si la autorización para la importación temporaria tuvo en cuenta la posibilidad de quedar varado en su amarradero ante una situación de bajar extraordinaria y las medidas de seguridad pertinente.

8. Si la autorización aduanera para someter el buque al régimen de importación temporaria ha contemplado la intervención de los organismos pertinentes.

9. Si se extendieron los certificados nacionales de seguridad de máquinas de los remolcadores afectados a la maniobra de atraque de los buques gaseros y de seguridad de casco de los buques que operan en proximidades a la zona de la terminal Mega.

10. Sobre el costo de la entrada, estadia y salida de cada buque gasero y el efecto que tendrá en las facturas de los usuarios de gas natural de nuestro país.

11. Cuántos buques gaseros se prevé que entrarán para inyectar GNL al buque regasificador.

12. Dónde descargarían los buques gaseros las llamadas "aguas grises" (provenientes de las duchas,

\* Artículo 108 del reglamento.

lavatorios, etcétera), adónde descargan las llamadas “aguas negras” (provenientes de los toillettes) y si reciben algún tratamiento antes de ser vertidas.

13. Si existió algún incidente que comprometió al buque regasificador “Excelsior” estando éste amarrado en el muelle Mega.

14. Si se realizó análisis de riesgos ejecutado por profesional especializado evaluándose la posibilidad de que se produzca un derrame de metano líquido por colisión entre buques y de un atentado sobre las instalaciones.

15. Si se consideró el escape de cloro, de amoníaco y toda otra sustancia inflamable o explosiva almacenada por las plantas circundantes analizando los posibles accidentes que pueden impactar sobre esta operación. Si del análisis de la operatoria se menciona la dirección del viento al evaluar la rotura y/o desprendimiento de mangueras entre barcos produciendo una fuga de GNL.

16. Si en el análisis de escenarios de derrame de gas metano desde el brazo de descarga o una pérdida de propano líquido desde la tubería se indica el tiempo de fuga, se considera la dirección del viento, y se destaca el volumen de pérdida.

17. Si durante la operatoria de los buques se suspende la actividad de cualquier otro tipo de buque.

18. Si se cumplen los tiempos calculados para ejecutar la maniobra de zarpada de emergencia.

19. Si se aplica la ley 13.660, decreto reglamentario 10.877/60, en su capítulo VI, “Defensas en muelles”, artículos 601 al 633.

20. Si se respeta la distancia entre buques que se encuentran amarrados en las proximidades de la terminal Mega.

21. Qué distancia existe entre el buque y la bomba de incendio más próxima y si tiene conocimiento de la existencia de calderas, hornos o similares cercanos a los gaseros amarrados en la terminal Mega.

22. Si hay alguna propiedad o espacio público próximos a la operación que efectúan los buques gaseros que operan en la terminal Mega.

23. Si se cumple con la resolución 743/2003 de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo para la Prevención de Accidentes Industriales Mayores.

24. ¿Cuál será el costo por metro cúbico del gas natural líquido proveniente del buque regasificador, y el precio final que abonarán por el mismo los consumidores?

25. ¿Bajo qué régimen aduanero ingresan los buques que alimentan a las terminales?

Sala de la comisión, 8 de noviembre de 2011.

*Fernando E. Solanas. – José R. Brillo. – Omar B. De Marchi. – Ricardo Buryaile. – Hipólito Faustini. – Juan C. Morán. – Julián M. Obiglio. – Alberto J. Pérez.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

La Comisión de Energía y Combustibles, al considerar el proyecto de resolución de los señores diputados Álvarez (E. M.), Costa, Juri, Linares, Quiroga, Cusinato, Urlich, Alfonsín, Giubergia y Rioboó, cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en sus fundamentos, por lo que considera oportuno aprobarlo con modificaciones en el texto consignado.

*Fernando E. Solanas.*

## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Se ha construido en el puerto de Ingeniero White, Bahía Blanca, un muelle para el amarre de buques regasificadores. El Estado nacional se hará cargo del gasto del buque regasificador, más los buques que lleguen para inyectarle gas natural licuado. Desde ENARSA confirmaron que es el Estado quien pagará las cuentas, los u\$s 500 millones que costó inicialmente la operación. La misma operación se llevó a cabo entre mayo y octubre de 2010, el buque estuvo amarrado en el muelle Mega de dicha ciudad. La medida es parte del Programa de Energía Total, impulsado por el gobierno nacional y Repsol YPF, en carácter de mandataria de ENARSA, que participa como principal prestador de servicios en la gestión técnica y operativa del plan.

Estas operaciones se realizan desde el año 2008, como una medida transitoria con sólo ocho cargas en ese año. Durante el presente año se importarían 25 barcos de GNL que deberían arribar entre mayo y diciembre, y se considera que se repartirá la provisión entre sólo tres empresas.

En una primera etapa el buque estuvo en el muelle desde abril a septiembre. En el último año quedó atracado en el muelle de Mega en toda la estación estival. En este período de aproximadamente tres meses no realizó operaciones de regasificación. Durante 2009 sólo operó 19 días, los restantes estuvo atracado en el muelle de Mega o retirándose a boyas dentro del área de la ría y liberando el mismo. El 10 de febrero de 2010 se realizó un cambio de buque, del “Excelsior” al “Excelent”, y se trabaja en una operación de trasvase de GNL.

El gobierno intenta morigerar con esta importación de gas la crisis energética producto de la falta de provisión y de la inexistencia de una real política de energética a largo plazo que cambie la matriz y provoque inversiones en exploración y explotación. Ejemplo claro de esto es el vaciamiento provocado por el saqueo de las empresas petroleras, en primer lugar Repsol, que sigue sin hacer inversiones para explorar y desarrollar nuevas explotaciones energéticas

en nuestro país, produciendo con la sola intención de exportar.

El vaciamiento de las políticas energéticas, en particular las vinculadas a la obtención de nuevos yacimientos gasíferos con políticas energéticas que no se modificaron ante la transformación de la matriz y el aumento de la demanda, tuvo efectos directos sobre la actividad productiva en general y en particular sobre aquellas empresas cuya materia prima es el gas natural, como las radicadas en el área industrial de Bahía Blanca, que tuvieron que absorber los efectos de inseguridad en el abastecimiento del recurso y quedaron cautivas de las decisiones y acciones vinculadas a importar GLN como una única alternativa a cualquier costo y riesgo, que llevaron a avanzar en el abastecimiento del gas regasificando GLN con valores que se multiplican varias veces.

Con esta operación –importar gas– la empresa Repsol hace un negocio directo, pero no debemos perder de vista que detrás del buque bomba se encolumnan la necesidad de la UIA y de todas las empresas del polo petroquímico de Bahía Blanca, Techint y los grandes exportadores de soja, que necesitan la urea granulada que produce la empresa Profertil, situada a escasos mil metros del regasificador. Necesidad que surge de la mencionada falta de política energética que hoy sólo busca tapar agujeros.

Los buques regasificadores y los que transportan gas licuado son resistidos en todo el mundo: numerosos accidentes han ocurrido en los últimos veinte años, los expertos denuncian que el estallido de uno solo de estos buques equivaldría a bombas como la de Hiroshima.

Como ejemplo, el último incidente conocido fue protagonizado por el buque gasero “Catalunya Spirit”, cerca de Massachussets, EE.UU. Dicho buque procedía, al igual que los que arriban a Bahía Blanca, de Trinidad y Tobago. De reciente construcción, se le habían detectado graves problemas en el aislamiento en tres de sus tanques. El servicio de guardacostas de los EE.UU., juntamente con la Oficina de Control del Congreso, habría solicitado que no se autorice a ninguna planta de GNL hasta tanto se pongan de acuerdo sobre los peligros de las mismas, y están promoviendo una ley en la que se les prohíbe ubicar alguna a menos de 2 millas de distancia de zonas pobladas.

En el país se tiene conocimiento de que estando en Bahía Blanca amarrado el “Excelsior”, el buque “Argenmar Austral” –carguero– se desplazó apenas unos 15 metros en momentos en que se desarrollaban tareas de regasificación, maniobra que fue potencialmente riesgosa ya que, de haberse producido una colisión, las consecuencias hubieran sido impredecibles.

En el año 2008, el Organismo Provincial de Desarrollo Sostenible autorizó el desarrollo de las actividades durante dicho año, aun considerando que existían falencias enunciadas en el informe previo, con el compromiso, por parte de la firma Excelerate –operadora–, de

presentar la información técnica, administrativa y legal exigida tanto por la legislación vigente como por los organismos públicos locales y ONG. Cabe aclarar que en el mismo año se llevó a cabo una audiencia pública respecto al buque regasificador, en cuya oportunidad se presentaron estudios de evaluación de riesgo en los que se consideraron sólo algunos escenarios menores de accidentes y realizaron evaluaciones cualitativas que no consideraron el entorno al muelle de Mega donde se realizan estas operatorias de regasificación.

Por otra parte, la ley 13.660, decreto reglamentario 10.877/60, establece los requisitos de seguridad de las instalaciones de elaboración, transformación y almacenamiento de combustibles sólidos, minerales, líquidos y gaseosos y específicamente en su capítulo VI, “Defensas en muelles” –artículos 601 al 633–, siendo el artículo 601 el más importante para este caso, ya que reza: “Los puertos generales con tráfico de productos inflamables constituyen un problema particular de seguridad contra siniestros. Cuando el movimiento de inflamables sea importante, deberá concentrárselo en una ‘sección inflamables’ o ‘dársena para inflamables’, exclusiva para este tráfico. Dicha sección o dársena deberá tener el acceso más inmediato desde la boca del puerto y ubicación independiente con respecto a las demás secciones portuarias a fin de facilitar el tránsito y apostadero de embarcaciones y el emplazamiento de las instalaciones de depósito. Es atribución de la autoridad competente en materia portuaria, estudiar y aplicar las normas generales y particulares de seguridad que amparen el tráfico de inflamables en los puertos. Dichas medidas serán sometidas a consideración del organismo competente”, por lo que es necesario analizar su real aplicación para seguridad de los ciudadanos.

Los organismos del Estado y sus poderes deben velar por la seguridad de sus conciudadanos en todos sus aspectos. Esta operatoria de una peligrosidad muy importante necesita del cumplimiento de todas las normas de seguridad previstas e incluso de una actualización si fuera necesario.

Este proyecto tiene como antecedente las gestiones realizadas por la diputada Liliana Bayonzo (m. c.) mediante nota enviada al prefecto nacional naval, don Oscar Adolfo Arce, y a la doctora María Silvina Tirabassi, directora general de Aduanas, ambas en el año 2008, y el expediente 1.820-D.-10 que presentó acompañada por otros diputados.

Por todo lo expuesto, solicito la aprobación del presente pedido de informes.

*Elsa M. Álvarez. – Juan P. Tunessi. – Gustavo Cusinato. – Mariana Juri. – Eduardo Costa. – María V. Linares. – Ricardo Alfonsín. – Carlos Urlich. – Miguel Á. Giubergia. – Horacio R. Quiroga. – Sandra A. Rioboó.*

## ANTECEDENTE

**Proyecto de resolución**

*La Cámara de Diputados de la Nación*

## RESUELVE:

Solicitar con urgencia al Poder Ejecutivo que, a través de los organismos que corresponda, informe sobre el Programa Energía Total en lo concerniente a los buques regasificadores lo siguiente:

1. Si en la Dirección Regional Aduanera Bahía Blanca (terminal Mega) estuvo operando el buque regasificador “Excelsior” y operará algún otro buque de similares características.

2. Si el ancho del canal de acceso al puerto de Ingeniero White entre los pares de boyas 22 y 31 es de 190 metros y su profundidad de 12,20 metros.

3. Si la autorización concedida a los buques para ser afectados al proceso de regasificación contempla, además, un plan de emergencia para el caso de un abordaje a un buque de transporte de GNL totalmente cargado, efectuando descarga a un buque regasificador en un canal.

4. ¿Qué manga tienen los buques mencionados?

5. Si se ha contemplado la posibilidad de que dos buques de más de 43 metros de manga, que transporten y/o procesen GNL, se encuentren amarrados en andana, y si en tal caso, deberían aplicarse prohibiciones a los cruces y/o adelantamientos en el canal frente a la terminal Mega.

6. Si también se ha estimado el incremento de la probabilidad de un abordaje durante un adelantamiento o cruce.

7. Si la autorización para la importación temporaria tuvo en cuenta la posibilidad de quedar varado en su amarradero ante una situación de bajamar extraordinaria y las medidas de seguridad pertinente.

8. Si la autorización aduanera para someter el buque al régimen de importación temporaria ha contemplado la intervención de los organismos pertinentes.

9. Si se extendieron los certificados nacionales de seguridad de máquinas de los remolcadores afectados a la maniobra de atraque de los buques gaseros y de seguridad de casco de los buques que operan en proximidades a la zona de la terminal Mega.

10. Sobre el costo de la entrada, estadia y salida de cada buque gasero y el efecto que tendrá en las facturas de los usuarios de gas natural de nuestro país.

11. Cuántos buques gaseros se prevé que entrarán para inyectar GNL al buque regasificador.

12. Dónde descargarían los buques gaseros las llamadas “aguas grises” (provenientes de las duchas, lavatorios, etcétera), adónde descargan las llamadas “aguas negras” (provenientes de los toilettes) y si reciben algún tratamiento antes de ser vertidas.

13. Si existió algún incidente que comprometió al buque regasificador “Excelsior” estando éste amarrado en el muelle Mega.

14. Si se realizó análisis de riesgos ejecutado por profesional especializado evaluándose la posibilidad de que se produzca un derrame de metano líquido por colisión entre buques y de un atentado sobre las instalaciones.

15. Si se consideró el escape de cloro, de amoníaco y toda otra sustancia inflamable o explosiva almacenada por las plantas circundantes analizando los posibles accidentes que pueden impactar sobre esta operación. Si del análisis de la operatoria se menciona la dirección del viento al evaluar la rotura y/o desprendimiento de mangueras entre barcos produciendo una fuga de GNL.

16. Si en el análisis de escenarios de derrame de gas metano desde el brazo de descarga o una pérdida de propano líquido desde la tubería se indica el tiempo de fuga, se considera la dirección del viento, y se destaca el volumen de pérdida.

17. Si durante la operatoria de los buques se suspende la actividad de cualquier otro tipo de buque.

18. Si se cumplen los tiempos calculados para ejecutar la maniobra de zarpada de emergencia.

19. Si se aplica la ley 13.660, decreto reglamentario 10.877/60, en su capítulo VI, “Defensas en muelles”, artículos 601 al 633.

20. Si se respeta la distancia entre buques que se encuentran amarrados en las proximidades de la terminal Mega.

21. Qué distancia existe entre el buque y la bomba de incendio más próxima y si tiene conocimiento de la existencia de calderas, hornos o similares cercanos a los gaseros amarrados en la terminal Mega.

22. Si hay alguna propiedad o espacio público próximos a la operación que efectúan los buques gaseros que operan en la terminal Mega.

23. Si se cumple con la resolución 743/2003 de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo para la Prevención de Accidentes Industriales Mayores.

24. ¿Cuál será el costo por metro cúbico del gas natural líquido proveniente del buque regasificador, y el precio final que abonarán por el mismo los consumidores?

25. ¿Bajo qué régimen aduanero ingresan los buques que alimentan al gasificador?

*Elsa M. Álvarez. – Juan P. Tunessi. – Gustavo Cusinato. – Mariana Juri. – Eduardo Costa. – María V. Linares. – Ricardo Alfonsín. – Carlos Urlich. – Miguel A. Giubergia. – Horacio R. Quiroga. – Sandra A. Rioboó.*