

SESIONES ORDINARIAS

2010

ORDEN DEL DÍA N° 973

COMISIÓN DE ENERGÍA Y COMBUSTIBLES

Impreso el día 25 de agosto de 2010

Término del artículo 113: 3 de septiembre de 2010

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre diversas cuestiones relacionadas con el dictado de la resolución 1.283 del 6 de noviembre de 2006 que estableció las especificaciones que deberían cumplir los combustibles que se comercialicen en nuestro territorio hasta el año 2016 y otras cuestiones conexas. **Amadeo, Thomas, Daher, Pérez A. J., Rivara y Cremer de Busti.** (2.739-D.-2010.)

Dictamen de comisión**Honorable Cámara:*

La Comisión de Energía y Combustibles ha considerado el proyecto de resolución de los señores diputados Amadeo, Thomas, Daher, Pérez (A. J.), Rivara y Cremer de Busti; por el que se solicita informes al Poder Ejecutivo sobre diversas cuestiones relacionadas con el dictado de la R.E. 1.283/06 que establece las especificaciones que deben cumplir los combustibles que se comercializan hasta el año 2016; 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:

Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional para que, a través de los organismos que correspondan, informe lo siguiente:

1. Si es cierto que la Secretaría de Energía por resolución 1.283, del día 6 de septiembre del 2006, estableció las especificaciones que deberían cumplir los combustibles que se comercialicen en nuestro

territorio hasta el año 2016, y que en dicha resolución se determinó que el fuel oil deberá tener un máximo de azufre de 7.000 partes por millón en peso a partir del día 1° de junio de 2008.

2. Si es cierto que la misma secretaría dicta en abril de 2008 la resolución 150 que modifica la citada norma ambiental, y decide que a partir del 1° de junio del 2008 aumenta el límite autorizado hasta entonces de 10.000 partes por millón, estableciendo: "Que la necesidad de importar fuel oil para las usinas eléctricas vuelve conveniente ajustar las especificaciones del mismo...".

3. Si en esa decisión, que implica un evidente impacto ambiental se consultó a las autoridades de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; y cuál fue su respuesta.

4. Si es cierto que a partir de 2004 la Argentina ha tenido un sostenido superávit en el balance entre exportaciones e importaciones de fuel oil. En caso afirmativo, se fundamente lo actuado.

5. ¿Por qué la Secretaría de Energía autorizó una política de comercio exterior de ese hidrocarburo que aparece a todas luces como irracional?

6. Si es cierto que el precio del fuel oil de exportación fue de 355 dólares por tonelada, mientras que el de las importaciones fue de 392 dólares por tonelada; y que el quebranto económico –según las cifras del INDEC– fue superior a los 36 millones de dólares, sólo en el año 2007.

7. Si es cierto que el fuel oil argentino es de alta calidad y menor contenido de azufre que el fuel oil importado principalmente de Venezuela, lo que implica que este último tiene mayor contenido de azufre y por tanto genera mayor daño al medio ambiente y a la salud de los habitantes de las ciudades en las que es utilizado.

8. Si es cierto que el convenio de importación de fuel oil venezolano de baja calidad fue hecho de manera directa entre ENARSA y PDVSA; y por tanto cuáles

* Artículo 108 del reglamento.

son las razones por las que la parte argentina no ha realizado concursos abiertos entre los numerosos proveedores internacionales del citado hidrocarburo, de modo de intentar lograr un mejor precio.

9. Informe detallado de los precios del fuel oil de la misma calidad del importado desde Venezuela, que permita evaluar la conveniencia para el país de los precios abonados en la operación que nos ocupa.

10. Informe detallado acerca de la ruta financiera de los pagos realizados a PDVSA, con especificación de los bancos a los que fueron girados los importes, incluyendo los códigos SWIFT de las citadas operaciones.

11. En las operaciones que nos ocupan ha habido intermediarios; y en tal caso los nombres de los mismos y el detalle de cuáles han sido los montos abonados; por medio de qué bancos y a qué cuentas.

12. Cuál ha sido la relación entre las operaciones que nos ocupan, y el fideicomiso creado para administrar y financiar las operaciones de comercio con Venezuela; entre ellas la maquinaria agrícola que ha sido objeto de denuncias en los últimos días por supuestas comisiones ilegales.

13. Las operaciones que nos ocupan, ¿han sido sometidas a la auditoría de los organismos de control? En tal caso, cuáles han sido las conclusiones de los mismos en los siguientes aspectos:

I. La razonabilidad económica de importar fuel oil cuando el país cuenta con excedentes de este hidrocarburo.

II. Las razones por las que se ha importado fuel oil de baja calidad cuando el país cuenta con disponibilidad del mismo elemento de mayor calidad y menor impacto ambiental.

III. Las razones por las que se ha importado fuel oil de Venezuela sin realizar un concurso de precios; y la formalidad y legalidad de esta decisión.

IV. Si se ha consultado a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales sobre el impacto ambiental de la utilización del fuel oil venezolano.

Sala de la comisión, 13 de julio de 2010.

Nélida Belous. – Ricardo O. Cuccovillo. – Gustavo Cusinato. – Miguel Á. Giubergia. – Manuel A. Morejón. – Alberto J. Pérez. – Carlos Urlich.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Energía y Combustibles, al considerar el proyecto de resolución de los señores diputados Amadeo, Thomas, Daher, Pérez (A. J.), Rivara y Cremer de Busti, cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en sus fundamentos y ha creído oportuno dictaminarlo con el texto consignado.

Fernando E. Solanas.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Un grupo de prestigiosos especialistas en temas energéticos, que han ocupado el cargo de Secretario de Energía desde el advenimiento de la democracia, ha preparado un informe en el cual analiza lo sucedido con las importaciones de fuel oil en los últimos años; y ha presentado una nota solicitando al actual secretario de esas carteras, las aclaraciones a las que como ciudadanos tienen derecho.

Hasta la fecha no han tenido respuesta; y es por ello que han hecho públicas sus preocupaciones sobre la legalidad y razonabilidad de las operaciones de importación del citado hidrocarburo.

Las preguntas e hipótesis que surgen de ese informe ameritan el presente pedido de informes, ya que hacen presumir un grave desmanejo de la cosa pública y aun la ignorancia de cuestiones fundamentales para la vida de los ciudadanos, como es el impacto ambiental de la utilización de fuel oil importado de mala calidad.

El inicio aparente de esta situación irregular es la decisión de la Secretaría de Energía de modificar en 2008 las pautas de calidad del fuel oil importado, aumentando la tolerancia del contenido de azufre. Una primera impresión, a partir de lo que sucedió posteriormente, es que de tal manera se abrían las puertas para la importación innecesaria de fuel oil de origen venezolano, que es precisamente de mayor contenido de azufre. Aunque huelgue señalarlo aquí, el impacto ambiental de quemar fuel oil con alto contenido de azufre es muy negativo, como lo señalaran varios señores diputados que en el pasado han presentado pedidos de informes en este sentido.

Pero a medida que avanza el proceso, aumenta nuestra preocupación por sus implicancias económicas y aun legales. Nuestro país ha importado fuel oil a pesar de tener un saldo de comercio excedente; esto es: nos sobraba fuel oil.

Pero, peor aún, nos sobraba fuel oil de buena calidad, y lo exportamos; mientras que importamos fuel oil de mala calidad.

Para ponerlo con más claridad: importamos lo que peor le hace a nuestra gente, y exportamos lo bueno a otros países.

A estas cuestiones económicas, hay que agregarle cuestiones de procedimiento, tales como que los contratos de importación se firmaron sin licitación previa; como consecuencia de negociaciones bilaterales oscuras en las que no se respetaron normas elementales del proceso de contratación pública.

Por todas estas razones, señor presidente, es que creemos que es imprescindible que lo solicitado aquí sea contestado a la mayor brevedad por la Secretaría de Energía, dejando abierta de nuestra parte una citación al ministro de Planificación Federal, para que concurra

a esta Honorable Cámara a explicar en detalle los porqués y los cómo de esta cuestionada operación.

Eduardo P. Amadeo. – María C. Cremer de Busti. – Enrique L. Thomas. – Zulema B. Daher. – Alberto J. Pérez. – Raúl A. Rívara. – Enrique L. Thomas.

ANTECEDENTE
Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional para que, a través de la Secretaría de Energía, informe sobre:

1. Si es cierto que la Secretaría de Energía por resolución 1.283, del día 6 de septiembre del 2006, estableció las especificaciones que deberían cumplir los combustibles que se comercialicen en nuestro territorio hasta el año 2016, y que en dicha resolución se determinó que el fuel oil deberá tener un máximo de azufre de 7.000 partes por millón en peso a partir del día 1º de junio del 2008.

2. Si es cierto que la misma secretaría dicta en abril del 2008 la resolución 150 que modifica la citada norma ambiental, y decide que a partir del 1º de junio del 2008 aumenta el límite autorizado hasta entonces de 10.000 partes por millón, estableciendo: “Que la necesidad de importar fuel oil para las usinas eléctricas vuelve conveniente ajustar las especificaciones del mismo...”.

3. Si en esa decisión, que implica un evidente impacto ambiental se consultó a las autoridades de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; y cuál fue su respuesta.

4. Si es cierto que a partir del 2004 la Argentina ha tenido un sostenido superávit en el balance entre exportaciones e importaciones de fuel oil, exceso que llegó en el trienio 2004-2009 a más de 25 millones de toneladas.

5. Si las cifras anteriores son correctas, y la Argentina contaba con capacidad excedente de fuel oil, ¿por qué la Secretaría de Energía autorizó una política de comercio exterior de ese hidrocarburo que aparece a todas luces como irracional?

6. Si es cierto que el precio del fuel oil de exportación fue de 355 dólares por tonelada, mientras que el de las importaciones fue de 392 dólares por tonelada; y que el quebranto económico –según las cifras del INDEC– fue superior a los 36 millones de dólares, sólo en el año 2007.

7. Si es cierto que el fuel oil argentino es de alta calidad y menor contenido de azufre que el fuel oil importado principalmente de Venezuela, lo que impli-

ca que este último tiene mayor contenido de azufre y por tanto genera mayor daño al medio ambiente y a la salud de los habitantes de las ciudades en las que es utilizado.

8. Si es cierto que el convenio de importación de fuel oil venezolano de baja calidad fue hecho de manera directa entre ENARSA y PDVSA; y por tanto cuáles son las razones por las que la parte argentina no ha realizado concursos abiertos entre los numerosos proveedores internacionales del citado hidrocarburo, de modo de intentar lograr un mejor precio.

9. Solicitar a la Secretaría de Energía un informe detallado de los precios del fuel oil de la misma calidad del importado desde Venezuela, que permita evaluar la conveniencia para el país de los precios abonados en la operación que nos ocupa.

10. Solicitar a la Secretaría de Energía un detallado informe acerca de la ruta financiera de los pagos realizados a PDVSA, con especificación de los bancos a los que fueron girados los importes, incluyendo los códigos SWIFT de las citadas operaciones.

11. Si la Secretaría de Energía tiene conocimiento de que en las operaciones que nos ocupan ha habido intermediarios; y en tal caso los nombres de los mismos y el detalle de cuáles han sido los montos abonados; por medio de qué bancos y a qué cuentas.

12. Cuál ha sido la relación entre las operaciones que nos ocupan, y el fideicomiso creado para administrar y financiar las operaciones de comercio con Venezuela; entre ellas las de maquinaria agrícola que han sido objeto de denuncias en los últimos días por supuestas comisiones ilegales.

13. Si la operación que nos ocupa ha sido sometida a la auditoría de los organismos de control y en tal caso cuáles han sido las conclusiones de los mismos acerca de los aspectos que aquí se consultan, en especial:

i. La razonabilidad económica de importar fuel oil cuando el país cuenta con excedentes de este hidrocarburo.

ii. Las razones por las que se ha importado fuel oil de baja calidad cuando el país cuenta con disponibilidad del mismo elemento de mayor calidad y menor impacto ambiental.

iii. Las razones por las que se ha importado fuel oil de Venezuela sin realizar un concurso de precios; y la formalidad y legalidad de esta decisión.

iv. Si se ha consultado a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales sobre el impacto ambiental de la utilización del fuel oil venezolano.

Eduardo P. Amadeo. – María C. Cremer de Busti. – Enrique L. Thomas. – Zulema B. Daher. – Alberto J. Pérez. – Raúl A. Rívara. – Enrique L. Thomas.