

HECHO NUEVO

Excelentísima Suprema Corte de Justicia de la Provincia:

Francisco Javier de AMORRORTU, por mi propio derecho, constituyendo domicilio legal en calle 48, N° 877, 3er piso, Ofic.. 308 Casillero 1544 de La Plata, conjuntamente con mi letrado patrocinante Ignacio Sancho ARABEHETY, CALP T 40 F 240, Leg. Prev. 45779/0, IVA Responsable Inscripto, a V.E. me presento y con respeto digo:

Objeto

En virtud del art 363 del CPCCBA acerca adicional Hecho Nuevo que el día 20/10/10 me fuera revelado a través de imágenes capturadas por vecinos de Escobar siguiendo las trazas de mis anteriores sobrevuelos.

El día anterior había recogido el comentario directo del Presidente Ejecutivo del ACUMAR, Ing Gustavo Villa Uría advirtiéndome del trabajo de una enorme draga, pero sin darme mayores precisiones que por ello hube de solicitar noticias a estos vecinos que ya el 10/10/10 lo habían documentado.

Su trascendencia: en obranzas violatorias de todo tipo de presupuestos mínimos; en legislación municipal pretendiendo autorizar lo que no está en su escala resolver, sino tan sólo proponer; en administración provincial ocultando o demorando visaciones a espaldas de la comunidad que nunca fue informada de EIA alguno, ni convocada a audiencia pública sobre este tema tan especial de la zona de exclusión; en administración nacional disponiendo comportamientos municipales sin consideración a las cargas de responsabilidad transferidas a un municipio que ni siquiera en 32 años logró conformar un equipo de planeamiento para asumir las transferencias de responsabilidades que establece el decreto 1727/03; en Legislatura Provincial que ignora su responsabilidad en las franjas que siguen a la línea de ribera de

cursos de agua navegables, que son suyas y no de la Nación; en los contratos de ENARGAS-PDVSA que no descubren en los estándares posteriormente elaborados la información solicitada en los puntos 4.2.8 y 5.1; en los estándares ambientales de la norma NAG153, que a pesar de tratar materias de mucho menor peligrosidad, ni siquiera estos aparecen respetados; en los estándares de protección y exclusión aplicables a la interfaz entre los buques metaneros y gasificador y a sus entornos, que surgen del Anexo 3 de esta presentación, que de la redacción del punto 7.2.11.3 no definen una medida precisa mínima preventiva que logre ser articulada por un legislador y no por un enterrador; en la prepotencia e irresponsabilidad alimentada desde el ejecutivo nacional, sembrada como ejemplo en toda la administración provincial y municipal y anclada como primer testimonio en el más pequeño; que probando su incapacidad para discernir pretende, ya no sólo hacer valer el plan estratégico impugnado en esta causa, sino adicionarle este paquete de magna ilicitud.

Puerto metanero de Escobar

Aprobado por el Concejo Deliberante el mismo día 14 de Julio del 2010 y en el mismo horario en que se celebraba la primera audiencia pública de Escobar tratando el asentamiento del proyecto de Consultatio S.A., su ligereza para ignorar presupuestos mínimos reconoce comportamientos de equivalente prepotencia.

El 9 de Septiembre habíamos sobrevolado la zona para capturar imágenes de los avances de obras en San Sebastián y al regreso de Zelaya fuimos recorriendo el Paraná en el camino de regreso a casa. La ordenanza de este puerto nos hizo imaginar la posibilidad se estuvieran realizando obras en cercanía al viejo puerto de Escobar, y a pesar de capturar fotografías a lo largo del curso no advertimos entonces que dos Km aguas arriba habían

comenzado a operar una docena de retroexcavadoras y una chata de arrastre ya aparecía acercando las primeras tuberías para refular.

30 días más tarde, las noticias de que una draga había comenzado a operar para conformar el nuevo puerto me sugirieron mirar con mayor atención las de aquel segundo vuelo. Y merced a su alta resolución en una de aquellas imágenes rescaté detalles de los anticipos de esas primeras obranzas que expongo en la imagen mostrando en cada círculo una retroexcavadora y una chata de arrastre dispuesta a descender caños para el refulado que tres semanas más tarde comenzaría a realizar la nueva draga Batuta de Jan de Nul.

La zona en cuestión está al lado mismo (400 m), del Jardín Náutico Escobar con viviendas permanentes instaladas en zona residencial y de esparcimiento hace 30 años, que como veremos en la ordenanza que sigue, su calificación ha sido dada vuelta de un plumazo sin más consultas que seguir las órdenes de los atropellados instalados en el ejecutivo nacional con negocios bolivarianos beneficiarios del desorden en materia energética que ellos mismos prodigaron.

Esta ordenanza 13507/10 que decide incorporarse al impugnado plan estratégico ord 4729/09, nunca apareció convalidada por la Dirección Prov. de Ordenamiento Urbano y Territorial, ni por el CIOUT, Comisión Interministerial sobre estos temas que funciona en la jefatura de gabinete del Gobernador. Y si lo hubiera sido, nadie se enteró, ni figuró su reconocimiento inscripto en la página web del CIOUT. Dejar en claro quiénes han sido los responsables de aprobar esta localización permitiría tal vez comprobar cómo el de arriba descarga en el de abajo su responsabilidad.

No respetó el obligado llamado a audiencia pública establecido en los presupuestos mínimos de la Ley Gral del Ambiente; ni acercó Estudio de Impacto Ambiental al conocimiento público; ni cuenta con aval del OPDS. ni

cuenta la Nación y mucho menos la Provincia, con reglamentaciones referidas a los límites de las áreas de exclusión de tan peligrosas cargas que logren ser comprendidas y evaluadas por las personas que en el HCD aprobaron esta localización. Ver Anexo 3.

Por anexo 1 acerca las CONDICIONES PARTICULARES y ESPECIFICACIONES TECNICAS del CONCURSO PÚBLICO 001/2008 convocado por ENARSA y PDV S.A. para las INSTALACIONES PARA REGASIFICACIÓN DE GAS NATURAL LICUADO; VISUALIZACION E INGENIERIA CONCEPTUAL EXTENDIDA.

Por anexo 2 las NORMAS ARGENTINAS MINIMAS PARA LA PROTECCION AMBIENTAL EN EL TRANSPORTE Y LA DISTRIBUCION DE GAS NATURAL Y OTROS GASES POR CAÑERIAS . NAG 153/06.

Y por Anexo 3 los REQUISITOS DE SEGURIDAD APLICABLES A LA INTERFAZ ENTRE LOS BUQUES METANEROS Y LA TERMINAL, EN OPERACIONES DE GAS NATURAL LICUADO.

En todos los casos, el altísimo contraste entre estos y las ligerezas oficiadas desde el mostrador del Concejo Deliberante de Escobar para dar vuelta una zonificación y aprobar semejante localización, deja en claro que aquí han puesto la cara para no tener que cargar el ejecutivo nacional el dislate que surge contrastadísimo, repito, de sus propias especificaciones.

Siendo que a la información ambiental no cabe guardarla en secreto, más allá de la prisa por cerrar un negocio, cabe que de la lectura de estos anexos se advierta la magna ilicitud de lo propuesto y sus comienzos de ejecución.

Que sea el rigor de sus propias especificaciones la vara para medir estos comportamientos.



Ref.: Expte. 13507/10.-

EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE ESCOBAR
 SANCIONA CON FUERZA DE

ORDENANZA

ARTICULO 1º. Incorporar al Plan Estratégico del Municipio de Escobar aprobado por Ordenanza N° 4729/09, el Programa Mixto de Promoción de Áreas Productivas Portuarias y Fortalecimiento de los Espacios Públicos de la Costa, denominado en adelante "Escobar y el Río", que tiene como finalidad el ordenamiento del área ribereña.

ARTICULO 2º. Desafectar del Área Complementaria Zona de Esparcimiento, contemplado en el artículo número 7 del Decreto Ley 8912 del año 1977, y considerado como Zona de Uso Recreativo para el Municipio de Escobar a la Sección I de Islas, Fracción 75a Parcelas 1, 2, 3, 4 y 5 y Fracción 76, Parcelas 1 y 2; Fracción 74, Parcelas 1a, 1b, 2a, 2c, 2d, 3a, 4b, 4c, 5, 6; Fracción 73; Fracción 77 en su totalidad, Fracción 78 en su totalidad y Fracción 79 en su totalidad.

ARTICULO 3º. Desafectar del Área Complementaria Zona Residencial Extraurbana a la Sección I de Islas, Fracción 71 y Fracción 72.

ARTICULO 4º. Afectar las parcelas consignadas en el ARTICULO 2º y ARTICULO 3º al Área Complementaria Zona de Usos Específicos, contemplado en el artículo número 7 del Decreto Ley 8912 del año 1977.

ARTICULO 5º. Definir al polígono delimitado por la Sección I de Islas, Fracción 74, Parcelas 5 y 6, Fracción 75a, Parcelas 1, 2, 3, 4 y 5 y Fracción 76, Parcelas 1 y 2, en adelante como "Área de Consolidación", y al polígono delimitado por Fracción 74, Parcelas 1a, 1b, 2a, 2c, 2d, 3a, 4b, 4c; Fracción 73; Fracción 72 en su totalidad, Fracción 71 en su totalidad en adelante como "Área de Promoción Productiva de un Puerto Multipropósito". En caso de ser necesario la ampliación de superficie para este uso específico podrán adoptar dicha zonificación las parcelas frentistas a las ya nombradas en este artículo.

ARTICULO 6º. Definir al polígono delimitado por la Sección I de Islas, Fracción 76, Parcelas 4a, 4m, 4n, 4p, 4s, 4r, 4j, 4k, 4h, 5b; Fracción 76s, Fracción 77 en su totalidad, Fracción 78 en su totalidad, Fracción 79 en su totalidad en adelante como "Área de Promoción Turística". Esta Área de Promoción será apta para el análisis de propuestas públicas y privadas debiendo presentarse los respectivos proyectos, layouts, necesidades, servicios, etc. conjuntamente con los estudios de impactos y análisis respectivos de dichos emprendimientos futuros. Para dicha área deberá preverse una cortina forestal acorde a la magnitud del emprendimiento a proteger. Las propuestas serán evaluadas en base a los proyectos presentados, considerando los menores impactos y la mayor productividad.

ARTICULO 7º. Establecer para el "Área de Promoción de un Puerto Multipropósito" un plazo de TRES (3) años, para la formulación de un Plan Director para la consolidación de Usos Específicos del frente Portuario, ampliable a UN (1) año más. Dicho plan una vez reglamentado deberá dar inicio dentro del mencionado plazo a las obras de consolidación de una franja costera con la posibilidad de materializar un área productiva con un Puerto Multipropósitos; que estará fuertemente vinculado con las zonas industriales, con los Parques Industriales y las zonas mixtas del Partido de Escobar a través de la repavimentación de la Ruta 25 y con el Camino de Circunvalación Norte.



Honorable Concejo Deliberante de Escobar
Provincia de Buenos Aires

HONORABLE CONCEJO
DELIBERANTE DE ESCOBAR
CORRESPONDE: 13.507/10
FOLIO N°..... 22

"Año del Bicentenario
de la Revolución de Mayo de 1810"

ARTICULO 8°. Restituir el polígono denominado como "Área de Promoción de un Puerto Multipropósito" al Uso Recreativo en el caso que no se hayan dado inicio a las obras en el plazo fijado en el ARTICULO 7°.

ARTICULO 9°. Reglamentar los siguientes los siguientes indicadores urbanísticos para el "Área de Consolidación" definida en el ARTÍCULO 5°, a saber: Factor de Ocupación del Suelo (FOS) de CUARENTA DECIMOS (0,40) y Factor de Ocupación Total (FOT) de SETENTA DECIMOS (0,70). Con un Uso de Puerto privado industrial, según Ley 24.093, destinado a la importación de gas natural licuado (GNL) denominado en adelante "Terminal Portuaria". El área cubierta por esas parcelas podrá ser utilizada en un VEINTE POR CIEN (20%) para actividades industriales complementarias de la actividad portuaria propiamente dicha. Deberán presentar los correspondientes planos de obra ante la Secretaría de Obras Públicas, realizando las aprobaciones pertinentes de los proyectos, abonando los derechos de construcción que correspondan.

ARTICULO 10°. Establecer como restricciones para el "Área de Consolidación" definida en el ARTICULO 5°, que el perímetro deberá estar rodeado de una cortina forestal, excepto en el área afectada a la instalación portuaria, y guardar CINCUENTA (50) metros libres de edificaciones e instalaciones.

ARTICULO 11°. La "Terminal Portuaria" a instalarse deberá contar con los siguientes servicios: Energía eléctrica, Desagües cloacales con su correspondiente planta depuradora, Desagües pluviales, Alumbrado y Recolección de residuos.

ARTICULO 12°. La "Terminal Portuaria" a instalarse en el "Área de Consolidación" deberá contar con las autorizaciones correspondientes de las autoridades específicas del área, gasoducto, instalaciones complementarias y demás obras inherentes a este proyecto aprobados conforme a la legislación vigente.

ARTÍCULO 13°. Comunicar al D.E., registrar, publicar y oportunamente archivar.

-----DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE, EN
-----BELEN DE ESCOBAR, A LOS CATORCE DIAS DEL MES DE JULIO DE DOS MIL DIEZ.

Queda registrada bajo el N° 4789/10.-

PATRICIA A. DE LA CRUZ
SECRETARIA
Honorable Concejo Deliberante
de Escobar



ELIO A. M...
PRESIDENTE
Honorable Concejo Deliberante
de Escobar

IAC Indicadores Ambientales Críticos claves

Para trasladar el gas en estado líquido del barco metanero (transportador del líquido desde su origen), al barco regasificador, (donde se realiza la conversión del metano desde su estado líquido al estado gaseoso), se requiere que los buques se coloquen de forma paralela, es decir, uno al lado del otro, acoderados (en términos náuticos)

El transporte del barco metanero al barco regasificador se hace a través de mangueras. El movimiento de GNL (Gas Natural Licuado) se efectúa a temperaturas de 160 grados bajo cero bajo estrictas condiciones de seguridad que en este caso no están garantizadas, ni mucho menos reglamentadas. Entre los más serios peligros se encuentra el derrame de Metano líquido sobre el agua debido a la rotura de una manguera. Dentro del barco está a una temperatura de menos 160 grados Celsius, pero al derramarse y ponerse en contacto con el agua a 20 ° C aprox., hierve y se evapora.

Una vez que existe esta columna de vapor puede encenderse de manera espontánea, pues no necesita casi nada para que suceda, formándose lo que da en llamarse "fuego de piletta", equivalente a arrojar nafta sobre el agua al tiempo de encenderla. Las propiedades de este gas metano licuado, debido a que se encuentra 600 veces concentrado en estado líquido, en caso de accidente el fuego es tan intenso que cocina todo en kilómetros a la redonda y resulta imposible de apagar, expandiéndose con muchísima más intensidad y rapidez que los incendios de petróleo o gasolina.

La legislación de 1977 de California sobre el GNL requiere una zona de seguridad de 6,5 km (4 millas) alrededor de las terminales de GNL. Un

derrame de GNL involucra una zona de peligro con los consiguientes incendios, explosiones, asfixias por gas, y/o quemaduras criogénicas.

La liberación de GNL en parte lo devuelve a su estado gaseoso, creando una nube de vapor que, si se inflama, provocaría un incendio que involucraría una región de alrededor de 8 kilómetros de una terminal de GNL o de un buque cisterna en tránsito.

En 1944, en un accidente de GNL en Cleveland, Ohio murieron 131 personas y se destruyeron 79 casas. Tras este terrible accidente, los mayores han sido los de Staten Island, Texas, en 1975 (40 muertos), el más reciente del año 2004 en la planta de licuefacción o criogenización del gas en Skikda, Argelia, con 27 muertos. Ese accidente destrozó las ventanas de más de 8 kilómetros de distancia. Pero los accidentes graves provocados por el Gas han sido muchos ya en los últimos 40 años:

- Derrame de la Princesa del Metano, 1965.
- Derrame del Julio Verne, mayo de 1965.
- La Spezia, Italia, 1971.
- Explosión en el este de Montreal, Quebec, Canadá, 1972.
- Incendio en un tanque fuera de servicio de Staten Island, Texas, 1973
- Derrame de la Gabarra Massachussets, en julio de 1974.
- Vertido en Acuario, Septiembre de 1977
- Isla Das, Emiratos Árabes Unidos, Marzo de 1978.
- Cove Point, Maryland, 1979.
- Derrame en Mustafá Ben Bouliad, Abril de 1979.
- Derrame de Pollenger, Abril de 1979.
- Explosión de gas en Bontang, Indonesia, 1983.
- Incendio de una nube de gas y vertidos al agua en el Banco de pruebas de Mercury, Nevada, 1987 del Departamento de Energía.

- Bachir Chihani, un derrame por rotura de casco, en 1990.
- Aguas de Gibraltar, en el Mediterráneo. El carguero de GNL Norman Lady colisionó el 13 de noviembre de 2002, un submarino nuclear, el USS Oklahoma City. La compañía afirmó que el barco había descargado el gas en Barcelona...
- 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.
- En Noruega, el 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 hizo preparativos para evacuar a los 800 habitantes de la isla de Fedje, por miedo a que el tanque explotase si encallaba...
(<http://www.timrileylaw.com/LNG.htm>)

"Si cerca de 11 millones de litros de GNL se derraman en el agua de un buque cisterna de GNL, los vapores inflamables desprendidos pueden viajar hasta 5 kilómetros." Profesor Jerry Havens, 16 de agosto 2005 Portland (Oregón).

La legislación española sobre actividades peligrosas (Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas RAMINP) es de 1961 y establece 2000 metros de distancia a núcleos poblada. La legislación de

California, de 1977, establece un radio de seguridad de 6,5 km alrededor de las instalaciones de GNL. El Jardín Náutico Escobar está a 400 m. El Arq De Vido tiene su casa de fin de semana en otro club náutico muy pocos kilómetros aguas arriba, en la Vuelta de las Limas que reconoce la mayor profundidad de todo el Paraná de las Palmas; y por ser una decisión de su cartera, referido a un problema de su gestión desordenada en materia de energía, le ayudaría a su conciencia tener esta instalación en la misma puerta de su casa para probar que nada hay que temer, salvo aparecer acusado de tener el gas en la puerta de su casa.

En el Anexo 3 aparece tipificada la fórmula para establecer la zona de exclusión por radiación térmica, que dudamos haya resultado sencilla de interpretar por los miembros del Concejo Deliberante de Escobar que aprobaron esta localización, confiados a libro cerrado de que estos procedimientos fueran prácticos para garantizar la Vida de sus conciudadanos alojados a 400 m. Veamos este ejemplo:

7.2.11.1 Distancias de Seguridad.

Las instalaciones para GNL deben ser diseñadas, construidas y operadas de acuerdo con estándares nacionales y/o internacionales reconocidos, respetando las distancias de seguridad, para la prevención y el control de los riesgos de derrames, incendio y explosiones; incluyendo las previsiones para mantener distancias de seguridad efectivas entre las instalaciones propias de la Terminal, como ser muelles, tanques, instalaciones industriales, edificios internos, salas de control u otras y los terrenos o propiedades externos adyacentes o linderos a las instalaciones de GNL.

7.2.11.2 Protección para la radiación térmica.

7.2.11.2.a Las distancias de exclusión para la protección de la radiación térmica deben ser calculadas utilizando el reporte GRI-89/0176 del Gas Research Institute (GRI), el cual está también disponible como “LNGFIRE III” (modelo computacional producido por el GRI). Asimismo será permitido el uso de modelos alternativos que tengan en cuenta los mismos factores físicos y hayan sido validados por pruebas experimentales y sujetos a la aprobación de la autoridad competente. Estos modelos de cálculo deben proveer un nivel de protección equivalente o superior.

7.2.11.2.b En el cálculo de las distancias de exclusión se debe utilizar la velocidad de viento que produzca la máxima distancia de exclusión, excepto para velocidades de viento menores que el CINCO POR CIENTO (5 %) del tiempo, basado en datos registrados para el área.

7.2.11.2.c En el cálculo de las distancias de exclusión se debe utilizar la temperatura ambiente y la humedad relativa que producen la máxima distancia de exclusión, excepto para valores que ocurren menos del CINCO POR CIENTO (5 %) del tiempo, basado en datos registrados para el área.

El contrato ENARSA PDVSA decía:

4.2.8. Localización de la Planta de Regasificación

Para la localización de la Planta de Regasificación, se deberá considerar como mínimo los requerimientos técnicos en tierra firme y en accesos para la instalación de plantas de regasificación por cuestiones ambientales y de seguridad (**ejemplo de 4 países**). *Nada de esto aparece publicado.*

5.1. Documento Soporte Decisión N° 1 (DSD1):

Regulación de naturaleza legal o contractual, aplicadas a las actividades de regasificación y otros usos complementarios de las instalaciones. **Experiencias en 5 países desarrollados.** *Nada de esto aparece publicado.*

Pues nada de estos ejemplos exigidos en el contrato hemos localizado en ninguna de estas normativas. Al no mencionar en la ordenanza límite alguno para la zona de exclusión, las utilidades de estos soportes normativos parecen destinados a permitir que 1 minuto después del accidente los concejales hagan el cálculo del viento y de la humedad para saber qué cantidad de tumbas NN tienen que preparar y así comprobar la calidad de la norma.

Ya en materias algo más sencillas pero no menos importantes recordemos que la Nación tiene imperio sobre las líneas de ribera de cursos de agua navegables, pero aquí se advierte que el avance sobre el territorio provincial es ajeno a esas competencias y una vez más nuestro gobernador es abusado sin nadie mostrar vergüenza. Semejantes intrusiones caben a Legislatura. Resuelvan ellos y no los concejales, si el problema es político o moral.

Las importaciones de GNL emiten toneladas de óxido de nitrógeno y otros contaminantes que se sabe causan asma y otras enfermedades respiratorias. Un estudio realizado para la recientemente rechazada terminal de GNL de Puerto Cabrillo cerca de Oxnard determinó que produciría alrededor de 270 toneladas de contaminantes por año, convirtiéndose en el mayor contaminador del Condado de Ventura, Perú.

La construcción de una instalación de GNL crea unos pocos cientos de empleos de corto plazo en la construcción, y sólo unas pocas docenas de puestos a largo plazo, altamente especializados.

Sean estas prepotencias del de arriba y las incalificables ligerezas del de abajo reveladoras del valor de cuerpos legales sinceros y precisos, que por ello faciliten su respeto evitando manoseos en todo este tipo de delegaciones. Los detalles y precisiones del contrato ENARSA PDVSA en cuanto a localización quedan resueltos en la delegación a una docena de inocentes perejiles, a los que por supuesto, nadie les cargaría factura, porque no habría cómo cobrarles.

Lo primero que cabe denunciar es este encubrimiento de responsabilidad del ejecutivo nacional transfiriendo a un pobre municipio que no sabe leer un contrato internacional, ni una norma de exclusión, ni exigir lo que el propio contrato obliga en materia de localización, ni exigir traducción de los puntos 7.2.11.2 y 7.2.11.3 del Anexo 3, ni reclamar los ejemplos y experiencias exigidas en los puntos 4.2.8 y 5.1 del contrato de ENARSA_PDVSA del Anexo 2, para definir la instalación de un polvorín al lado de una urbanización y seguir soñando con urbanizaciones de lujo en la cota natural de un (1) metro IGM, en la salida misma de la 4ª cuenca más importante del planeta y dentro del imaginable radio de exclusión de 6,5 a 8 Kms.

Vale la pena recordar que en las áreas de responsabilidad del Ministro De Vido funciona el SEGEMAR y es imposible a Omar Lapido y Fernando Xavier Pereyra se les escape esta concurrencia de barbaridades, que empiezan por la fragilidad de los suelos propuestos a fundar asentamientos de núcleos urbanos en lugares que ellos mismos han descalificado -ver "Geología urbana del área metropolitana bonaerense y su influencia en la problemática ambiental", por Fernando X. Pereyra del Departamento de Ciencias Geológicas - FCEyN – Univ. de Buenos Aires Pab. II, y SEGEMAR. E-mail: fernap@minproduccion.com.ar -; y terminan acoplándoles un polvorín.

Recordemos que en 32 años la municipalidad de Escobar no ha logrado en el área de Planeamiento el nivel reclamado por la provincia para transferirle las delegaciones que funda el dec 1727/03. Sin embargo, su Concejo Deliberante se cree en condiciones de autorizar la instalación, reitero, de un juguete explosivo a 400 m de un viejo desarrollo urbanístico, sin más trámite que firmar una ordenanza que da vuelta todo lo anterior por ellos mismos alguna vez aprobado; sin consideración a ningún presupuesto mínimo; sin apuntar un sólo Indicador Ambiental Crítico; sin consultar a su Comunidad y sin acercarse ni lectura, ni respuestas concretas al Concurso Público 001/08

ENARSA PDVSA, otra que aprobar todo lo proyectado por De Vido y bajarse los pantalones sin atisbos de vergüenza.

La improvisación puesta de manifiesto en la ordenanza 4789/10, ignorando todos los respetos a presupuestos mínimos y a decenas de formalidades, por su adicional pretensión de sumarse al mentado plan estratégico pocos meses antes aprobado, abona las impugnaciones expresadas en la causa 70751; y por ello, habiendo tomado muy recientemente conocimiento de estos hechos veo oportuna la presentación en la causa de este adicional hecho nuevo que prueba que las 5 palabras impugnadas al final del art 59 de la ley 8912: "se regirán por normas específicas" tiene en estos comportamientos, correlatos ejemplares.

Si pusiéramos estas palabras a 160° bajo cero, tal vez descubramos si alcanzan líquidez o son irremisiblemente gaseosas. Ver por anexos.

Adjunto Anexos

ANEXO 1: Especificaciones técnicas del Concurso Público 001/2008 convocado por ENARSA y PDV S.A. para las instalaciones para regasificación de gas natural licuado.

ANEXO 2: Normas Argentinas Mínimas para la protección Ambiental en el transporte y distribución de gas natural. NAG 153/06.

ANEXO 3: Requisitos de seguridad en GNL aplicables a la interfaz entre los buques metaneros y la terminal. Áreas de exclusión: 7.2.11.2 y 7.2.11.3

Adjunto documental

4 fotografías 30x40, 30x50 y 30x60 sobre el amarradero y entornos.

1 fotografía 30x90 sobre barrios dentro de la imaginable área de exclusión.

2 reconocimientos a presentaciones en el Congreso Internacional de Ingeniería.

Adjunto 4 CDs conteniendo toda esta información .

Petitorio

Sea de aprecio constitutivo de la demanda este adicional Hecho Nuevo, sus 3 anexos y la documental fotográfica que alerta los sentidos.

Alcancen a considerar V.E., tanto el peso de la indefinición de exclusiones, como el de la pretensión de sus inclusiones en el plan estratégico impugnado, descendientes del decidido travestismo de roles y legal en la redacción de las legislaciones impugnadas.

Francisco Javier de Amorrortu

Ignacio Sancho Arabehegy

CALP T 40 F 240