

PRESENTA OBSERVACIONES

SOLICITA SE RECHACE EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

I- OBJETO:

Con motivo de la Convocatoria a consulta pública efectuada por el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires “**PUERTO-CEREALERO-ESCOBAR. TERMINAL MARITIMA ESCOBAR SA** - Partido: Escobar”, con fecha de inicio el día 30 oct. 2025 y fecha de finalización el día 29 nov. 2025, por el tipo de consulta Declaración de Impacto Ambiental, ley 11.723 vengo a presentar observaciones fundamentadas respecto al EsIA y sus Anexos.

II- OBSERVACIONES:

Observación N° 1: Falta de cumplimiento de una difusión adecuada.

La convocatoria a consulta pública no ha sido difundida a través de medios masivos de comunicación.

Observación N° 2: Se omite evaluar la necesidad de efectuar una Audiencia Pública de manera conjunta con una consulta pública virtual.

Si bien es legítimo que la convocatoria a participación ciudadana se haga de manera virtual, debió evaluarse la posibilidad de realizar conjuntamente una audiencia pública de estilo tradicional donde resultaría muchísimo más accesible para que los habitantes de las islas puedan participar.

Resulta casi imposible pensar, que los pescadores, los isleños, los apicultores, etc., que resultan ser unos de los principales afectados vayan a expresarse virtualmente y subir un escrito en este sistema que propone el Ministerio, siendo que se trata de un mundo totalmente ajeno a estos habitantes de las islas. Se omite así, uno de los preceptos del Tratado de Escazú, al que adhiere la Argentina, sobre “realizar esfuerzos para identificar y apoyar a personas o grupos vulnerables e involucrarlos, por medios adecuados, de manera oportuna y efectiva en mecanismos de participación”.

Por otra parte, en la convocatoria se omitió informar a la ciudadanía sobre la totalidad del megaproyecto pues, entre otros aspectos, no se comunicó que se prevén instalar depósitos peligrosos de gas natural licuado (combustible extremadamente inflamable sobre el territorio isleño para abastecer a la megaminería. También se omite informar cuáles serán las vías de acceso que se prevé construir para el tránsito de camiones, y las vías férreas, a las que hicieron referencia en conferencias de prensa.

Además, la convocatoria a otra audiencia ambiental, convocada el día 10 de noviembre de 2025 y relacionada con el proyecto de Puerto Multipropósito, recorta a la ciudadanía la posibilidad de analizar con tiempo la documentación relacionada con ambos puertos, al acumularse proyectos en consulta pública en Escobar.

Observación N° 3: Este proyecto de puerto es INVIABLE desde el mismo momento en que se basa en la operación de barcos de 11 metros de calado y efectuar dragados a 12 metros de profundidad cuando actualmente la vía navegable troncal sólo garantiza 10,36 metros. Obviamente, esto requeriría de la profundización a 12 m no sólo de este tramo del río y en sus muelles, sino en todos los canales de acceso navegables que se extienden desde la desembocadura del río de la Plata hasta al menos el km 70 del Río Paraná, Escobar. Por lo tanto, resulta INADMISIBLE que el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires (MAPBA) haya convocado a esta consulta pública el día 30 de octubre de 2025, cuando aún está pendiente una evaluación de los impactos ambientales del proyecto licitatorio para las obras de dragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal, de graves efectos en el sistema fluvial del río Paraná y sus humedales asociados.

Es de público conocimiento la carencia de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EslA) previo, así como también de una Evaluación Ambiental Estratégica del río Paraná, que considere los impactos acumulativos y sinérgicos que recibe como resultado de los dragados que lamentablemente ya están operando en el río. El propio MAPBA ha identificado vicios en la convocatoria a la audiencia pública del 3 de noviembre de 2025, convocada por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ver Nota del MAPBA NO-2025-39753021-GDEBA-MGGP), quien reconoce esa carencia.

La Defensoría del Pueblo de la Nación también dio su Posición Institucional, en el marco de dicha audiencia, sobre el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal a través del documento IF-2025-00119054-DPN-SPEDHMA#DPN. Allí señala, entre otros aspectos, que la documentación puesta a consideración de la ciudadanía: no considera los efectos acumulativos y sinérgicos de casi 3 décadas de intervención; omite una evaluación ambiental estratégica; no realiza una modelación hidrosedimentológica; es deficitaria en información empírica reciente; su metodología es poco transparente; da escasa consideración de los aspectos sociales; no considera los efectos del cambio climático (ver **IV.- DOCUMENTOS Punto 3**).

En lo que hace al proyecto del puerto cerealero ha quedado acreditado en el EIA que requiere obras de dragado en un tramo del río Paraná (altura km 70/70,6), que implica profundizar una importante parte del lecho, y que incluye parte de la vía troncal, en un área total de 12,43 hectáreas (ver Anexo VI Estudio de Sedimentación y Anexo XI Memoria Técnica de Dragado imagen 1 pág. 816). Asimismo, el proyecto del puerto cerealero proyecta operar con buques con calado operativo máximo de 11 metros y efectuar dragados a 12 metros o 39,37 pies de profundidad (ver pág 28 y pág 815 del anexo XI).

En este contexto, sin contar con la Declaratoria de Impacto Ambiental, que mida los impactos del proyecto de dragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal, se convocó a evaluar un proyecto individual que incrementará los impactos ambientales en el río Paraná. La situación resulta ALARMANTE si se considera que existe un nuevo proyecto al que también convoca este MAPBA, el Puerto Multipropósito, lo que acumulará entre los kilómetros 70 a 77 del río Paraná, actividades de riesgos e impactos ambientales altos: km 70 puerto cerealero, km 74/75 puerto regasificador, km 76 zona de maniobras de giro del puerto regasificador y km 77 puerto multipropósito.

Observación N°4: Error metodológico: Se ha definido, erróneamente, como área de influencia directa (AID) solo *“al área ocupada por el proyecto y todas las zonas de intervención física directa dentro de: Sección 1ª, Fracción 79, Parcelas: 1e, 1f, 1g, 2a, 2s, 2c, 2d, 2e, 2f, 2m, 2n, 3h. Sección 1ª, Fracción 80, Parcelas: 1 y 2. Sección 1ª, Fracción 88, Parcela: 10”*, sin considerar áreas aledañas que serán afectadas directamente, lo que deriva en la omisión de importantes impactos ambientales y la infravaloración de muchos:

- a) **No se ha considerado como AID a las vías de acceso al Puerto y, por lo tanto, se han omitido efectuar análisis de riesgos e infravalorado los impactos ambientales del tránsito**, que involucra operaciones con camiones de hasta 40 toneladas y transporte de sustancias inflamables. Esto resulta particularmente preocupante considerando que la ruta provincial N° 25 es la única vía de acceso a las islas de Escobar, y también la única vía de evacuación ante emergencias por incidentes en el puerto regasificador, incendios en los humedales, inundaciones en la zona de islas, entre otras. Estas emergencias que ya ocurrieron, aunque la población no fue informada. En el marco de la pericia de la causa en contra del barco regasificador (ver Observación n° 5), se pudo conocer al menos que en el año 2015 durante una tormenta eléctrica se incendió la torre de venteo de uno de los tanques de almacenamiento de GNL del buque regasificador y en el año 2020 un incendio alcanzó parte de la terminal del puerto regasificador. Aún están pendientes los permisos de viabilidad, como lo reconoce el propio EsIA en la pág. 35:” *El puerto contará con vías de acceso que serán desarrolladas en función de los estudios técnicos y las autorizaciones correspondientes. Se prevé la implementación de accesos terrestres mediante caminos internos que vinculen el área portuaria con la red vial existente, así como la adecuación de un canal de acceso fluvial desde el río Paraná de las Palmas. Las características definitivas de estas vías serán definidas en etapas posteriores, conforme se obtengan los permisos de viabilidad y se avance en la planificación detallada del proyecto.*”
- b) La falta de inclusión de las vías de acceso en el AID determina que en el componente “comunidades aledañas”, el impacto “modificación del entorno de las comunidades locales”, se clasifique como “irrelevante o compatible” y las acciones correctivas se intenten a través de “un plan de responsabilidad social, creado junto con las comunidades aledañas”. **Se olvida considerar que la generación de emisiones gaseosas y material particulado, así como el aumento del ruido y las vibraciones afectarán notablemente a las comunidades aledañas**, aunque el texto del mismo EIA, ítem 4.5.5.3, contradiciendo la “irrelevancia” del impacto dice textual: “El aumento de vehículos de carga y descarga tendrá un impacto negativo para el tránsito en general, por lo que las redes viales tendrán una mayor demanda”
- c) **Omite identificar a la población y a las actividades económicas recreativas y/o turísticas (clubes de pesca, recreos, campings, club de remo, etc.), que dependen del río y que deberían incluirse en el AID del proyecto. Esto conducen a una ausencia de consideración de los aspectos sociales como los efectos estructurales sobre la calidad de vida, los medios de subsistencia y los derechos**

de las comunidades ribereñas, los que resultan inseparables de la dimensión ambiental.

De modo arbitrario, solo identifican al barrio Jardín Náutico, y descartan a la población isleña y a la de los otros barrios afectados (El Cazador, CUBE, Náutico Escobar, El Casal, El Naudir, Puertos del Lago, etc.).

En el medio antrópico de la matriz que evalúa la fase de operación (4.5.3) es valorado correctamente como positivo la generación de empleo para cada una de las operaciones, pero no se analiza, ni siquiera se incluye en el análisis narrativo, el impacto negativo sobre otras actividades de la economía regional de la zona (servicios turísticos, clubes náuticos, pesca, etc.), siendo que el número de puestos de trabajo generados durante la operación seguramente será menor al número de personas afectadas económicamente por la presencia de este puerto.

Si bien establece un amplia Área de Influencia Indirecta (AII) por inundaciones y erosión (de 20 km a la redonda), contradictoriamente, no identifica el impacto provocado por las obras (eliminación de humedales, modificación de la costa, relleno, etc.), que alteran el régimen hidrológico, y potencian el incremento del riesgo de inundación sobre las comunidades aledañas. Desconociendo asimismo lo identificado en el propio EsiA del proyecto: *“el delta se encuentra compuesto por una serie de macrosistemas complejos caracterizados por flujos de energía y materiales que ocurren como pulsos de inundación y sequía (Bo, 2005) (...) Estos eventos periódicos de inundación junto con las diferencias geomorfológicas fijan el régimen hidrológico al que se encuentra expuesto el Delta del Paraná”* (ver pág. 108 y 109). Donde además identifica que se trata de un proyecto de **alto nivel de riesgo hidráulico** (ver observación n° 5).

- d) **No se ha incluido en la AID el área afectada por las obras de dragado: las rutas navegadas por las embarcaciones y sus zonas aledañas reciben impactos directos e intensos generados en las etapas de construcción y operación que se obviaron.** En este contexto no fueron evaluados individual y acumulativamente, los impactos del dragado sobre la población y biodiversidad de las zonas aledañas, una exclusión por demás peligrosa.

Observación N° 5: Error metodológico: Omisión de riesgos. Ausencia de análisis de riesgos del acumulado de riesgos producto de las cercanías de puerto regasificador, su gasoducto, y las operatorias náuticas del mismo. Ausencia de Estudios.

El proyecto del puerto cerealero, que proyecta instalarse en 52 hectáreas de ecosistemas de humedales, incluye entre otros, la instalación de 6 silos de 30 metros altura y 25 metros de diámetro (con capacidad total de 90.000 Toneladas), área de estacionamiento para al menos 30 camiones en espera, almacenamiento y transporte de cargas inflamables, lo que acarrea riesgos de incendio, que puede propagarse fácilmente a través de estos ecosistemas, en este sentido en el EsiA dice: *“2.6.1 Riesgos Específicos de la Actividad. **Incendio.** El riesgo de incendio está presente en múltiples puntos del proceso portuario. Durante la construcción, **puede originarse por soldaduras, chispeo, derrames de combustibles o cortocircuitos. En la etapa operativa, las fuentes***

de riesgo se amplían por el uso de depósitos, tanques, generadores, transporte de cargas inflamables y operación continua de maquinaria. Un incendio puede derivar en daños materiales severos, afectación de infraestructura crítica, propagación a zonas vegetadas o naturales adyacentes, así como en lesiones o riesgo para el personal y terceros. Es especialmente sensible la cercanía a áreas con alto contenido vegetal o depósitos de sustancias peligrosas.”

Respecto al riesgo de explosión en el mismo punto dice:” Explosión. *Este tipo de riesgo está vinculado con la acumulación o manipulación de materiales inflamables, explosivos o sometidos a presión, como cilindros de gas, combustibles, aerosoles industriales, o contenedores que transporten sustancias peligrosas. También incluye el riesgo de explosión secundaria, por reacción en cadena de materiales afectados por un incendio inicial. Las explosiones en entornos portuarios pueden generar ondas expansivas, fragmentación de estructuras, impactos directos sobre el personal, e incendios colaterales. Además del riesgo humano, existe un potencial impacto ambiental sobre cursos de agua cercanos o depósitos de residuos.”*

Se omite considerar el riesgo asociado con la **manipulación y almacenamiento de cereales y otros productos (como los fertilizantes), que generan polvo que, en determinadas condiciones, puede ser causa de incendios y explosiones.** Mientras el incendio se origina cuando una capa de polvo entra en ignición, en cambio en la explosión lo que entra en ignición es una nube de polvo, y al contrario que en el incendio, va acompañada de un rápido aumento de presión y una gran liberación de calor. Generalmente, se produce una explosión primaria, seguida de una segunda o varias más en cadena, liberando gran cantidad de energía y causando daños catastróficos con muchas víctimas y arrasando totalmente instalaciones de todo tipo (minas, silos para almacenar granos, fábricas de harina o azúcar, almacenes de forraje, etc.). (INTI, 1997)

En Rosario y la región, donde abundan los puertos cerealeros y los silos para almacenar granos, hay muchos antecedentes trágicos. Solo en Rosario, entre los años 1984 y 2015, se sucedieron 6 accidentes mayores con 22 muertos y más de 30 heridos de gravedad. (Diario la Capital, nota de jueves 28 de diciembre de 2017). Pero la peor explosión ocurrió en 1985 en los silos de la Junta Nacional de granos en Bahía Blanca, donde murieron 22 personas y más de 10 resultaron heridos. El último siniestro reportado dentro de Argentina, en diciembre de 2017, se sitúa en el cordón industrial de Santa Fe. Una explosión en el área de carga y descarga de la compañía de capitales chino Cofco International, en la localidad de Puerto General San Martín, dejó un muerto y ocho heridos Según fuentes de Prefectura Naval, la explosión y el incendio se habrían originado en la zona de descarga de camiones debido al polvo del cereal en suspensión que se acumuló durante los últimos días.

También se minimiza la extensión de los eventos incendio y explosiones, asignándole solo un valor de “1”, lo que implica decir que solo tendrían impacto local, cuando eventos registrados previamente en otros puertos indican lo contrario.

Ante la magnitud de estos riesgos, no se ha analizado la posible interacción con el puerto de GNL, establecido a tan solo 4 km y que también cuenta con riesgos asociados de enorme trascendencia. Según el *Manual sobre contaminación química Parte 1: Evaluación del Problema y Medidas de Respuesta OMI N.º Cat. IA632S de la Organización Marítima Internacional,* que se debió tener presente al momento de decidir el lugar de

instalación del Puerto Regasificador, en el caso de liberarse 1.000 toneladas de gas natural licuado (GNL), el riesgo de incendio y explosión alcanza los 4000 metros. Un buque LNGC (buque metanero o transportador de GNL) de los que llegan al puerto de GNL transporta 50.000 toneladas y el buque FSRU (buque fábrica o de almacenamiento/regasificación), instalado permanentemente, puede almacenar 70.000 toneladas de GNL. **O sea, una cantidad de toneladas de 50 a 70 veces mayor que la necesaria para generar una explosión que afecte 4.000 metros a la redonda.** (Ver págs. 29/30 del Plan Nacional de Contingencias “PLANACON” de la Prefectura Naval Argentina para la Terminal GNL Escobar conforme fuera detallado en el EX-2025-31238275 GDEBA-DGAMAMGP del Ministerio de Ambiente de la Provincia).

El incremento en el tráfico de buques que generará el nuevo puerto en las cercanías de puerto regasificador y el recorrido de los buques metaneros potenciará los riesgos ante la necesidad de efectuar las maniobras de la medida de seguridad básica “zarpada de emergencia” del buque fábrica (FSRU) y/o buques metaneros. Esta medida está prevista ante incendios y/o explosiones a bordo, incendios en la costa, que así lo requieran y en todo momento.

El MAPBA no ha respondido al Pedido de Información Pública (EX-2025-31238275 GDEBA-DGAMAMGP) ni considerado la Denuncia (EX-2025-25699749- - GDEBA-DGAMAMGP) que oportunamente aceptara sobre ambos puertos (cerealero y multipropósito) así como tampoco ha tenido en cuenta los elementos probatorios aportados sobre la acumulación de riesgos, que generará la instalación de ambos puertos en cercanías del puerto regasificador (industria de la categoría más alta de riesgo). Ante la falta de respuesta al pedido de información pública se presentó un pronto despacho (Expediente N°: EX-2025-23717957-GDEBA-DGAMAMGP), el que hasta el día de hoy sigue sin respuesta.

En el pedido de información referido, se manifestó entre otros impactos negativos, producto de las obras de eliminación de humedales, modificación de la costa, rellenos, etc., que alteran el régimen hidrológico del río Paraná, que son características tanto del puerto regasificador como de los puertos cerealero y multipropósito proyectados, que habría favorecido el aumento de la posibilidad del desarrollo y/o intensificación de incendios. En particular se dio detalles sobre los 5 ocurridos en los últimos 5 años, identificando adecuadamente cada uno de estos. Y como se mencionara, uno de ellos alcanzó instalaciones de la Terminal de GNL.

Ante tamaños riesgos de incendios y explosiones que acumulan ambos puertos y que afectarían un área enorme, resulta inconcebible que no existan planes de evacuación de la población tanto para el nuevo proyecto como para el puerto de GNL, ni acciones combinadas entre ambos.

Esto pese a que, en la descripción narrativa de 4.5.5.3, dice, textual: “La coexistencia de un puerto de GNL y un club náutico presenta riesgos de accidentes graves, como explosiones o incendios debido a errores humanos o fallas en las operaciones. Esto podría derivar en impactos graves al suelo, agua y aire, además de daños a la infraestructura y la salud de la población cercana”

La inexistencia de planes de evacuación para el puerto regasificador ha sido confirmado, entre otros faltantes y/o incumplimientos, por el informe pericial en el marco de la causa

N° 75001619/2011 caratulada “NN s/Averiguación de Delito” del Juzgado Federal de Campana, donde quedó determinado que: *“ante un escenario de fuego mayor, en que el fuego escalase y alcanzase la mayor parte del buque o su totalidad, incluyendo su carga de GNL (escenario de un incendio categoría III) no ha sido previstas acciones coordinadas para la evacuación de la población.”*

Asimismo, cabe mencionar que **la Prefectura Naval Argentina** informó el día 24 de julio de 2025 ante el pedido de información respecto al puerto cerealero y el puerto multipropósito, que fuera gestionado a través del Expediente Electrónico EX-2025-77044923- -APN-DPAM#PNA, a través de la Dirección de Protección Ambiental la siguiente información a través del informe IF-2025-77223480 APN-DPAM#PNA: ***“No posee antecedentes relacionados con el proyecto de construcción de dos puertos exportadores por parte de la empresa Terminal Marítima Escobar S.A. (TME) que se localizarían de la misma margen y muy cerca de la Terminal de Gas Natural Licuado (GNL) y de la zona de giro de los buques transportadores de GNL.”***

Asimismo, está ausente la consideración de este proyecto como de alto nivel de riesgo hidráulico (alto nivel de riesgo hídrico ambiental) conforme el certificado de prefactibilidad hídrica (págs. 586/587 del EIA). No se encuentra acreditado un estudio y proyecto de desagües pluviales y saneamiento hidráulico y su conexión con el entorno, documentación que debió ser sometida a evaluación de impacto ambiental.

Observación N° 6: En el EsIA se identifica al área del proyecto como de humedales, pero con un enfoque inadecuado y, además, no identifica la totalidad de los valiosísimos servicios ambientales que brinda y que se verán afectados por el proyecto, descartando así el profundo daño ambiental de las obras proyectadas, incluso acumulativo, que implican la destrucción definitiva de estos ecosistemas, protegidos por tratados internacionales a los cuales adhiere la República Argentina.

En el EsIA se utiliza un enfoque inadecuado para la identificación de los humedales, los que han sido definidos en el área bajo análisis como humedales de la Planicie Deltaica por el **Informe del Inventario de Humedales del año 2017 del Ministerio de Ambiente de la Nación**, que fuera elaborado con un enfoque **ecohidrogeomórfico**, para la identificación y delimitación de los humedales de origen natural. Respecto a dicho enfoque, el documento fundamenta: *“los sistemas de clasificación de humedales basados en las formas del terreno (geoformas) y el régimen hidrológico, resultan mucho más robustas al momento de identificar tipos de ambientes de humedal, debido a que son los dos aspectos fundamentales para la existencia y persistencia de estos ecosistemas, más allá de las condiciones climáticas, el tipo de suelo, y la biota presente (...) el Panel Revisor Científico y Técnico de Ramsar, apoya el desarrollo de esquemas de clasificación basados en enfoques hidro geomórficos.”* (ver IV.- DOCUMENTOS Punto 1)

Asimismo, en el documento referido del año 2017 se resaltó que: ***“La variabilidad intrínseca espacial y temporal, asociada principalmente al comportamiento hidrológico, es una propiedad inherente a los humedales, permite generar una enorme variedad de funciones ecosistémicas que brinda incontables beneficios a la sociedad (...). Es reconocido que las características ecosistémicas fundamentales de los humedales están condicionadas principalmente por el régimen hidrológico al cual***

*están sometidos, en términos de origen del agua (aporte de agua subterránea, superficial o por lluvias), su energía, la frecuencia de inundación (o anegamiento) así como la intensidad y la duración de la misma y formas de salida de las aguas (evapotranspiración, escurrimiento superficial, infiltración) (Figura 2.2.1) (Mitch y Gosselink 2000). Sin embargo, **la ocurrencia de los humedales está determinada por la existencia de un ámbito geomorfológico particular, así como de condiciones litológicas y edáficas que permitan el emplazamiento del humedal garantizando la presencia temporaria o permanente de agua superficial o subsuperficial**".*

Se descarta, no sólo el enfoque adecuado para identificar humedales sino también el conjunto de los beneficios de las funciones ecosistémicas, que son detalladas en el documento del Ministerio de la Nación referido del año 2017: "**Tabla 3.12.1. Funciones ecosistémicas genéricas y específicas que brindan beneficios a la sociedad que pueden ser entendidos como bienes o servicios ecosistémicos.** Fuente: Kandus et al 2010".

En el mismo se identifican dentro de las funciones genéricas las de **regulación hidrológica**, y como funciones específicas dentro de esta función: "- **Recarga de acuíferos**, que brinda los bienes y servicios de Reservas de Agua Dulce para el hombre, para consumo directo y para utilización en sus actividades productivas; - **Retención de Agua Almacenaje a largo y corto plazo**, que brinda los bienes y servicios **Presencia de reservorios de para consumo y producción**;- **Retención y estabilización de sedimentos**, que brinda los bienes y servicios de **Mejoramiento de la calidad del agua**; - **Regulación de procesos de evapotranspiración**, que brinda los bienes y servicios de la **Atemperación de las condiciones climáticas extremas**; - **Regulación de Inundaciones**, que brinda los bienes y servicios de **Disminución de la intensidad de los efectos de las inundaciones sobre áreas vecinas**; -**Desaceleración de los flujos y disminución de turbulencia del agua**, que brinda los bienes y servicios de **Estabilización de la línea de costa y la Disminución del poder erosivo**. (**Aclaración:** la función de regulación hidrológica junto a sus bienes y servicios son sólo un parte del conjunto de funciones y bienes y servicios que brindan los humedales, más de 30, para acceder al conjunto de los mismos (ver ver IV-DOCUMENTOS Punto 1 pág.53)

La omisión de considerar el inventario de humedales implica desconocer el marco jurídico vigente (Ley Nacional N° 23.919). Al respecto, el informe del Ministerio de Ambiente de la Nación dijo: "*En 1992, Argentina por la Ley NC 23.919 pasa a formar parte contratante de la Convención de Ramsar. La Convención entró en vigor en el país el 4 de septiembre de 1992. Desde su inicio, la Convención de Ramsar sobre los Humedales ha reconocido la importancia de los inventarios nacionales de humedales como **instrumentos esenciales para el establecimiento de políticas y otras medidas destinadas a lograr la conservación y el uso racional de estos ecosistemas***".

Además, se desconoce, la ley N° 24.375 que aprueba el Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Ley N° 22.421 Conservación de la Fauna, la Ley N.º 23.918 de la Fauna Silvestre, entre otras.

Al omitirse el enfoque ecohidrogeomórgico para la identificación de los humedales, basado en las geoformas y el régimen hidrológico, se desconoce el rol del régimen hidrológico, de la continuidad de los ambientes, de los múltiples componentes o atributos ambientales que resultan impactados y de los servicios ambientales

eliminados, estableciendo arbitrariamente acciones correctivas sin haber efectuado estudios esenciales.

Sistemáticamente, se infravaloran los impactos relacionados con la escorrentía y drenaje superficial del agua ocasionados por el relleno y desmonte del terreno, así como por el hormigonado de una extensa superficie que abarcará más del 70% del terreno. Por ejemplo, no se les da carácter de irreversibles y permanentes (Puntuación 4) sino una Puntuación 2 en la matriz de impactos. Algo similar ocurre con las aguas subterráneas y con el suelo. Tampoco se considera adecuadamente la interrelación entre las aguas superficiales, las subterráneas y el suelo que existen en los humedales al evaluar los impactos. Y que se producen fluctuaciones diarias de las napas, como informa el documento del Ministerio de la Nación: *“Las islas se caracterizan por la presencia de suelos hidromórficos que incluyen suelos con avenamiento impedido, sometidos a procesos de gleyzación asociados a que la napa freática se encuentra cercana a la superficie con fluctuaciones diarias asociadas al régimen de mareas del Río de la Plata.”* (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 1).

Arbitrariamente, no incluye al evaluar el aspecto agua subterránea el impacto a la Alteración del drenaje natural del terreno producto de las obras de relleno, de excavación de obradores y desmonte del terreno, sólo lo atribuye a la construcción de obras adicionales, al que califica de moderado y lo busca resolver con infundadas acciones correctivas dado que siquiera **ha estudiado y comprende el patrón de drenaje**. Al respecto establece como acciones correctivas: *“Se realizarán estudios detallados para comprender el patrón de drenaje natural del área y diseñar el relleno de manera que se minimicen las alteraciones.”* Y continúa sin fundamento: *“Se colocarán canales.”*

Los impactos sobre el **paisaje** debido a la destrucción de los humedales durante la etapa constructiva se consideran Puntuales (Puntaje 1), siendo que el cambio de paisaje no solo afecta al predio del futuro puerto sino a las actividades turísticas aledañas basadas en las bellezas escénicas del río. Además, nuevamente, **se repite la operatoria de dar bajos puntajes a la persistencia y la reversibilidad**.

En relación a la Flora y la Fauna, si bien identifica como impactos la pérdida de biodiversidad, no considera la pérdida del hábitat por estas modificaciones de la dinámica de escurrimiento natural. El propio estudio lo reconoce en el punto 3.2.2. Flora: *“Los ambientes presentes en estas unidades geomorfológicas se encuentran fundamentalmente condicionados a la dinámica del agua, y, por lo tanto, a la topografía del terreno.”* Y en el punto 3.3.3 Fauna dice: *“Gran parte de estas especies se caracterizan por desarrollar parte de sus actividades, como la alimentación y la reproducción, en los cursos de agua que forman parte del Delta del Paraná o en las inmediaciones de los mismos.”* Entre esas especies se encuentran algunas en peligro de extinción, como el ciervo de los pantanos, que como el propio estudio reconoce en el punto 3.3.4 es *“uno de los pocos cérvidos anfibios del mundo (...) y además “La destrucción de su hábitat y la caza son las principales amenazas que enfrentan sus poblaciones (...)_También nombra al_“Cardenal amarillo (Gubernatrix cristata), esta ave de plumaje distintivo se encuentra en peligro de extinción debido al tráfico ilegal y la pérdida de su hábitat.”* En relación a otras aves manifestó: *“han registrado ocho especies globalmente amenazadas en los pastizales de la zona baja en el sector continental (Reserva Natural Otamendi, Reserva Provincial Río Luján y alrededores). Estas especies son la pajonalera pico recto (Limnortyx rectirostris), siendo esta zona*

sitio nidificación regular de la especie, el espartillero enano (Spartonoica maluroides) y el burrito negruzco (Porzana spiloptera), especies que tendrían poblaciones residentes en los espartillares.”

En el EsIA no se especifica que tanto el AID como el AII del proyecto se encuentran en el Área de Amortiguación o área de importancia para la conservación del Parque Nacional Ciervo de los Pantanos (PNCP), Sitio Ramsar de importancia internacional, Área Valiosa de Pastizal (AVP) y Área Importante para la Conservación de las Aves (AICA) (ver IV- DOCUMENTOS Punto 2 Plan de Manejo, pág. 91 Zona de Amortiguación) y la Reserva de Biósfera Delta del Paraná. Más grave aún, es que una amplia superficie del AII (pág. 48 de EsIA) abarca al PNCP, un parque que ya se encuentra impactado negativamente por la instalación de emprendimientos, entre estos, el puerto regasificador y el barrio Jardín Náutico, en Escobar y la empresa Tramex en Campana.

Como acciones correctivas por la pérdida de biodiversidad propone ocupar la menor superficie posible en el cuerpo de agua y la ribera, así como la revegetación de las zonas desmontadas (Punto 4.5.5.3), desconociendo que la flora y la fauna de los humedales, tanto de la superficie del proyecto como de la zona aledaña al mismo, dependen del régimen hidrológico que será profundamente alterado de concretarse el proyecto.

Estas medidas establecidas para el puerto cerealero contrastan con las establecidas por el organismo ambiental provincial para el caso del puerto regasificador, que efectuó obras similares a las proyectadas para este caso, le ordenó una compensación por la pérdida de recursos naturales y biológicos a través de la cesión de un terreno de 70 hectáreas de características ambientales y biológicas equivalentes para la creación de un área protegida provincial conforme la N° Disposición N° 2831/10 del OPDS, hoy MAPBA (Aclaración: a más de 15 años de lo ordenado la empresa YPF S.A. no ha cumplido lo ordenado y el MAPBA tampoco se lo ha exigido).

Así, arbitrariamente, sin identificar en el EsIA siquiera los impactos provocados por el puerto regasificador, no sólo en lo que hace a la biodiversidad, justifica evaluar los impactos acumulativos y sinérgicos por el mero hecho de haberlos incluido como atributos de los impactos en el “capítulo 4 – Identificación y Valoración de Impactos Ambientales”. En esta línea también utiliza una metodología poco transparente, dado que las matrices de impacto empleadas carecen de fundamentos verificables y presentan un sesgo sistemático que subvalora los impactos negativos y sobreestima los positivos.

Observación N° 7: Déficit de información empírica reciente tanto respecto a la biodiversidad terrestre como acuática. Ausencia de documentación de base que acredite relevamientos de campo de flora y fauna y de monitoreos biológicos actualizados, que impide evaluar tendencias en peces, comunidades bentónicas y vegetación acuática.

El estudio reconoce el gran impacto que está teniendo la presencia de especies invasoras: *“Resulta importante mencionar que en la zona de estudio se están produciendo invasiones cada vez más importantes de especies exóticas las cuales obstruyen cañerías y afectan fábricas y construcciones ribereñas, como sucede con los moluscos asiáticos de los géneros Corbicula y Limnoperma (Bó, 2005). El mejillón dorado*

ingresó y se asentó en el Río de la Plata a partir del año 1991. Ésta es una especie de bivalvo oriunda de ríos y arroyos de China y del Sudeste de Asia, que se introdujo accidentalmente al Río de la Plata **mediante el agua de lastre de buques transoceánicos** (...) Esta dispersión se debe fundamentalmente a la **fijación del mejillón dorado a los cascotes de las embarcaciones**. Los ríos a los que primero y velozmente invadió este molusco son aquellos que presentan gran navegabilidad (Río de la Plata, Paraná y Paraguay) (FREPLATA, 2005) ... Existen reportes de daños por macrofouling en las plantas potabilizadoras de agua de Montevideo. Por otro lado, esta especie invasora aparentemente **ha provocado cambios en la comunidad biológica, principalmente dentro de las especies bentónicas (FREPLATA, 2005).**”

Al respecto también dijo: “La *C. fluminea* es hermafrodita con autofecundación, la introducción de sólo un individuo puede iniciar una nueva población y resultar en serios impactos negativos para el ambiente. Altas densidades y las altas tasas de filtración de *C. fluminea* pueden limitar el alimento (fitoplancton) disponible para otros organismos acuáticos y, por lo tanto, **afectar la estructura de la trama trófica lo que puede resultar en una reducción en la gama y densidad de peces comerciales favoreciendo a su vez el crecimiento de las poblaciones de peces que se alimentan de moluscos**. La almeja *C. largillierti*, además, **acumula sustancias tóxicas, por lo que puede tener efectos nocivos en la salud de la población, ya que ha pasado a formar parte de la cadena alimenticia de peces de consumo humano (Bo, 2005).**”

Respecto a la situación de la fauna piscícola dijo: “Resulta importante mencionar que se están produciendo en la zona invasiones cada vez más importantes de especies exóticas las cuales desplazan a las poblaciones autóctonas de peces (...)

Ante esta compleja situación, de la cual tienen gran responsabilidad el transporte naviero y los puertos, no se propone ninguna medida de mitigación y control.

Observación N° 8: El Estudio de Impacto Ambiental no contempla escenarios adecuados de cambio climático (CC), ni incorpora proyecciones hidrológicas que permitan anticipar bajantes o crecidas extremas y sus consecuencias sobre la navegabilidad, la infraestructura y los ecosistemas. El EsIA también da argumentaciones falaces respecto de la huella de carbono.

Esta omisión es particularmente grave en un contexto donde los eventos hidrológicos extremos ya se han intensificado: la bajante histórica de 2019–2022 afectó gravemente la operatividad portuaria, la calidad del agua y la supervivencia de especies acuáticas, mientras que las crecidas de 2014–2016 generaron anegamientos masivos y erosión de márgenes. En este contexto utiliza datos para las variables meteorológicas muy desactualizados, ya que datan del período 1991-2000 (ver imagen pág. 74).

Sin un análisis prospectivo que integre modelos climáticos regionales y escenarios de variabilidad hidrológica, el proyecto carece de herramientas para evaluar su resiliencia ante cambios en los niveles del río o en el régimen de lluvias, así como para evaluar la capacidad de adaptación de los ecosistemas y las comunidades ribereñas.

Además, al no considerar los impactos del cambio climático sobre la biodiversidad, como, por ejemplo, la alteración de los ciclos de reproducción de peces migratorios o la pérdida de humedales temporarios el estudio desconoce un factor estructural en la

sostenibilidad (ver **IV.- DOCUMENTOS Punto 3** Informe de la Defensoría del Pueblo de la Nación).

En el EsIA se argumenta que *“Mediante la forestación y puesta en valor de espacios verdes se buscará la compensación del impacto generado en la etapa de construcción, que permitirá compensar el carbono”*. **Sin una evaluación de la cantidad de dióxido de carbono que absorbe la flora que será desmontada, resulta aventurado decir que el carbono será compensado con la vegetación que la reemplace.**

En esa misma línea, al señalar los Fundamentos ambientales (pag11), apunta como virtud del proyecto la disminución de la huella de carbono: *“El Puerto Cerealero desempeñará un rol clave en la reducción de la huella de carbono, al priorizar el transporte fluvial sobre otras modalidades menos eficientes. En comparación con el transporte terrestre, el uso de barcazas y buques permite trasladar mayores volúmenes de carga con un menor consumo energético por tonelada transportada, lo que reduce significativamente las emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero”*. **Este análisis es incorrecto porque es incompleto: por un lado, no contempla las emisiones relacionadas con las actividades de dragado para adaptar sus embarcaderos y el río a la actividad naviera y portuaria. Por otro lado, la destrucción de humedales asociados al proyecto implicará una enorme pérdida de carbono fijado en la vegetación y el cese de esa misma vegetación como sumidero dinámico de carbono. El dragado antinatural y excesivamente profundo que debe hacerse del río, provocará un desecamiento de los humedales y de los cauces secundarios del delta, haciéndolos más propensos a incendios, lo que liberará incalculables cantidades de dióxido de carbono.**

Observación N° 9: La decisión de permitir la instalación de un puerto cerealero en las fracciones N° 79, 80 y 88, localizadas en los humedales de la planicie deltaica e históricamente destinadas a usos recreativos y turísticos, es contraria a lo establecido en la normativa vigente.

Observación N° 10: Ausencia de Modelación Hidrosedimentológica y de culminación de los Estudios Hidrodinámicos.

La falta de modelación hidrosedimentológica, se funda en la inexistencia de modelos calibrados de flujo y simulaciones de transporte de sedimentos, indispensables para comprender los efectos del dragado sobre el régimen hidrológico y de sedimentación del río, los patrones de erosión y deposición, la energía de la corriente, los pulsos de inundación y la estabilidad de los humedales, siendo que estas variables son determinantes clave de la salud ecológica..

Esta omisión resulta crítica, ya que cualquier alteración del régimen hidrosedimentológico puede generar impactos acumulativos y de gran escala, con consecuencias más profundas y duraderas que los efectos locales del dragado.

En el EsIA del proyecto del Puerto Cerealero se presenta, en el Anexo VI, un Estudio de Sedimentación, **pero éste no es una modelación hidrosedimentológica.**

Asimismo, en el EsIA sólo se encuentra un **informe de avance** de los “Estudios hidrodinámicos y de calidad de agua asociados a la construcción de un puerto

multipropósito y un puerto cerealero sobre el río Paraná de las Palmas”, por lo tanto no concluidos, y que nuevamente cabe aclarar que **tampoco es una modelación hidrosedimentológica** y cuyo objetivo fue: *“En el marco de la contratación para realizar estudios hidrodinámicos y de calidad de agua asociados a la instalación de 2 (dos) Puertos (1 Multipropósito y otro Cerealero) sobre el Río Paraná de las Palmas, el presente informe de avance tiene como objetivo presentar la zona de estudio, metodología de medición, equipos utilizados y los **primeros resultados** correspondientes a los relevamientos de campo en la zona de estudio. La misma comprende al Río Paraná de las Palmas, en el tramo comprendido entre el km 64 y km 74 de la ruta de navegación fluvial en cercanías de la localidad de Escobar.”* (Comentario: si bien se detalla que la zona de estudio se encuentra entre el km 64 y 74 del río Paraná de las Palmas, conforme la Figura 1 pareciera que se debe a un error dado que la zona de estudio se encontraría entre los kilómetros 68 y 78 aprox.)

Observación N° 11: El EsIA no pondera los severos efectos que el proyecto tendrá en la cantidad y calidad del recurso agua, desconociendo que cada vez más personas viven bajo estrés hídrico. Tampoco evalúa los efectos de su degradación en la biota acuática.

Según el Certificado de Prefactibilidad Hídrica (Pags. 586/587 del EIA) el proyecto tiene un alto nivel de explotación. El agua dulce del planeta es un bien cada vez más escaso, según la ONU el 36 % de la población mundial vive en zonas de estrés hídrico. Esta realidad también se evidenció en el Partido de Escobar en el año 2017, la Resolución N° 796/17 de la Autoridad del Agua determinó para el partido de Escobar que la disponibilidad del acuífero puelches es restringida y conforme se informara en el documento referido del Ministerio de Ambiente de la Nación el Partido de Escobar se encuentra entre los de mayor riesgo de vulnerabilidad sanitaria.

Especial relevancia, en relación a la calidad del agua del río Paraná, tiene la existencia de una toma de AYSA S.A aguas arriba del proyecto (unos 3 km), que en parte abastece a Belén de Escobar, Ingeniero Maschwitz y Tigre. **El proyecto prevé la instalación de una planta de tratamiento de aguas residuales, que serán arrojadas al río, y una planta potabilizadora de agua que se abastecerá de la misma toma de AYSA, ambas de alto nivel de riesgo hídrico ambiental, aumentando la presión sobre el recurso en cuanto a disponibilidad y calidad.**

Esta toma ya se encuentra impactada por la instalación y funcionamiento del puerto regasificador de GNL, localizado a unos 1000 metros aguas arriba de la misma, y que requiere unos **360 millones de litros de agua del río Paraná por día**, para el proceso industrial de regasificación abierto (conversión del gas líquido al estado gaseoso). Luego de utilizada **esta agua es devuelta al río con antiincrustantes** agregados para que no corrosiones las cañerías (puede ser cloro), y **entre 7 y 10 grados más fría que la temperatura a la que fue tomada, generando un importante impacto ambiental en el ecosistema acuático y en la calidad del agua. También las tomas de agua afectan a la biodiversidad del río, dado que el agua es tomada con los huevos y larvas al ser succionada. También su operatoria implica residuos peligrosos, hidrocarburos, etc.** Para dimensionar el volumen diario empleado por el puerto regasificador, digamos que sólo para la regasificación emplea la misma cantidad de agua que se necesita para

abastecer 3.600.000 de personas por día (de acuerdo a la OMS, que considera necesarios 100 litros a diario por persona).

A estos impactos se suman los frecuentes dragados que requiere el puerto regasificador y el nuevo proyecto, que generan impactos sobre la disponibilidad/calidad del agua y los ecosistemas de humedales. El dragado produce aumentos de turbidez y resuspensión de partículas finas. En tramos frente a Rosario y Entre Ríos, se registraron incrementos de turbidez de hasta 300 % con disminución correlativa del zooplancton y larvas de peces. La resuspensión libera contaminantes (como metales pesados y residuos de plaguicidas acumulados en el fondo) que deterioran el hábitat bentónico y, dado que se bioacumulan, representan un potencial riesgo para la fauna acuática y la salud humana. Adicionalmente la remoción de los sedimentos produce la liberación de contaminantes al agua, que plantea riesgos sanitarios y ecológicos. Por su parte, los movimientos de las barcas también remueven los sedimentos del fondo del río provocando la resuspensión de las partículas y afectando la turbidez. A los impactos del dragado y el tránsito fluvial se suman derrames frecuentes de sustancias en zonas portuarias (ver **IV.- DOCUMENTOS Punto 3**).

Todos estos impactos se agravan en un contexto de cambio climático que se profundiza, al respecto se mencionan la situación registrada en los últimos 5 años, en los que hubo faltantes de agua en diversas localidades de la cuenca del Paraná, incluso CABA, y que estuvieron caracterizados por marcadas sequías y bajantes.

Observación N° 12: Ausencia de estudio de impacto arqueológico y paleontológico. Incumplimiento de la Ley N° 25.743 “Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico” y su decreto reglamentario N° 1022/2004. Con el agravante que identifica su riqueza en el EsIA apartado 3.2.3 – PATRIMONIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO Y/O CULTURAL.

En el EsIA no se identifica el marco jurídico de aplicación:

La ley N° 25.743 “Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico” establece:

“ARTICULO 1º — Es objeto de la presente ley la preservación, protección y tutela del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico como parte integrante del Patrimonio Cultural de la Nación y el aprovechamiento científico y cultural del mismo.

ARTICULO 2º — Forman parte del Patrimonio Arqueológico las cosas muebles e inmuebles o vestigios de cualquier naturaleza que se encuentren en la superficie, subsuelo o sumergidos en aguas jurisdiccionales, que puedan proporcionar información sobre los grupos socioculturales que habitaron el país desde épocas precolombinas hasta épocas históricas recientes.

Forman parte del Patrimonio Paleontológico los organismos o parte de organismos o indicios de la actividad vital de organismos que vivieron en el pasado geológico y toda concentración natural de fósiles en un cuerpo de roca o sedimentos expuestos en la superficie o situados en el subsuelo o bajo las aguas jurisdiccionales. “

Por su parte, el Decreto 1022/2004 que reglamenta la Ley Nacional 25.743 establece la obligatoriedad de realizar estudios de Impacto Arqueológico en su ART. 13, tercer párrafo:

Art. 13 - “Las personas físicas o jurídicas, responsables de emprendimientos deberán prever la necesidad de realizar una prospección previa a la iniciación de las obras con el fin de detectar eventuales restos, yacimientos u objetos arqueológicos o paleontológicos. De verificarse su existencia, deberán facilitar el rescate de los mismos. Las tareas que se realicen a ese efecto deberán ser aprobadas por la autoridad de aplicación jurisdiccional.”

III- PETICIÓN:

- 1.-) Solicita se tengan presentes las Observaciones efectuadas.
- 2.-) Solicita se rechace el Estudio de Impacto Ambiental.
- 3.-) Solicita se rechace la instalación del Puerto Cerealero.

IV.- DOCUMENTOS:

Punto 1: Documentos

Link del Documento Inventario de Humedales de la Provincia de Buenos Aires:

<https://informacionpublica.ambiente.gba.gob.ar/tmp/Inventario-de-Humedales-de-la-Provincia-de-Buenos-Aires-OPDS.pdf>

Link donde se encuentra en la posición N° 7 listo para descargar el Informe del Inventario de Humedales del año 2017 del Ministerio de Ambiente de la Nación:

<https://lac.wetlands.org/publicaciones-de-inventarios-de-humedales/>

Punto 2: Documento

Link del Plan de Manejo de la Reserva Natural Otamendi. Pág. 91, Zona de Amortiguación.

Buscar en esta página <https://areasprotegidasnat.wixsite.com/aapn/copia-de-oceanos>

Plan de Manejo de la Reserva Natural Otamendi

Otra alternativa es ingresar directamente a:

https://93e63ea0-6475-4412-9e30-f767bb73ca1a.filesusr.com/ugd/a6437a_df889a948d054ad5a60fd2452c35d307.pdf

Punto 3: Informe de la Defensoría de la Nación (IF-2025-00119054-DPN-SPEDHMA#DPN)

Link:

chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.dpn.gob.ar/documentos/14_20251107_33609_559206.pdf

Punto 4: Profundidades de la Vía Navegable Troncal

<https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/via-navegable-troncal/la-via-navegable-troncal-en-argentina>).