

EXPRESO TOTAL OPOSICIÓN AL PROYECTO DEL PUERTO MULTIPROPÓSITO. SOLICITO SE EFECTUE UNA AUDIENCIA PÚBLICA. SOLICITO SE TENGAN PRESENTES LAS OBSERVACIONES EFECTUADAS. SOLICITO SE RECHACE EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y LA INSTALACIÓN DEL PUERTO MULTIPROPÓSITO.

I- OBJETO:

Con motivo de la Convocatoria a consulta pública efectuada por el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires “**PUERTO-MULTIPROPÓSITO-ESCOBAR. TERMINAL MARITIMA ESCOBAR SA - Partido: Escobar**”, con fecha de inicio el día 10 de noviembre de 2025 y fecha de finalización el día 10 de diciembre de 2025, por el tipo de consulta Declaración de Impacto Ambiental, ley 11.723 vengo a expresar mi total oposición al proyecto del puerto multipropósito y a presentar, entre otros, observaciones fundamentadas respecto al EsIA y sus Anexos.

Asimismo, dejo sentado que las observaciones que manifestaré seguidamente, de ninguna manera pueden ser tomadas como que las mismas legitiman o validan este proceso de consulta pública.

II- OBSERVACIONES:

Observación n° 1: Solicito que sean exhibidas las constancias de publicidad de la convocatoria a consulta pública conforme el marco normativo vigente. La consulta pública virtual efectuada es insuficiente. Se omite efectuar una Audiencia Pública de manera conjunta con una consulta pública virtual. Ausencia escandalosa de Información (Anexos) que debió haberse presentado. Ausencia de información clara en lenguaje no técnico. Ausencia de precisiones sobre el proyecto del puerto multipropósito y omisión de informar de la totalidad del megaproyecto. El procedimiento de evaluación ambiental llevado a cabo para el proyecto de puerto adolece de vicios que la tornan ilegal y fraudulenta.

La convocatoria es ilegal y fraudulenta porque la modalidad exclusivamente virtual que se utiliza, tanto para la difusión del proyecto como para la participación ciudadana, no cumplen adecuadamente con las previsiones legales que surgen de la ley 25.675 y la ley 27.566 -Acuerdo de Escazú-, dado que la convocatoria no tiene llegada a numerosos sectores interesados que no cuentan con servicio de internet ni conocimientos suficientes para participar de manera virtual, todo ello asociado a que el Estado provincial NO cumple con la obligación de difundir la convocatoria por distintos medios de comunicación y tampoco cumple la obligación de presentar un resumen del estudio de impacto ambiental accesible al conocimiento medio NO EXCLUSIVAMENTE TECNICO como el que se presentó.

La magnitud de una obra de esta envergadura, con su potencial disruptivo sobre el ecosistema local y la calidad de vida de las comunidades, contrasta alarmantemente con la precariedad de los mecanismos de participación ciudadana implementados. Pretender sustituir la instancia vital de la audiencia pública por meros formularios digitales, sumado a la ausencia de información clara en lenguaje no técnico, constituye

una violación flagrante del Acuerdo de Escazú y de la Ley General del Ambiente, despojando a la ciudadanía de su derecho a una intervención real y efectiva.

En consecuencia, al no haberse satisfecho los estándares mínimos del debido proceso adjetivo ambiental, no están dadas las condiciones jurídicas ni técnicas para la aprobación del proyecto, debiendo las autoridades retrotraer el procedimiento para ajustarlo a derecho y asegurar la protección efectiva del bien común.

La participación pública se erige como un eje transversal de la evaluación ambiental que debe estar presente durante todo el procedimiento. Se concibe conceptualmente como un proceso de doble vía entre el Estado o la persona proponente y la ciudadanía, diseñado para que los intereses, necesidades y preocupaciones de la comunidad sean debidamente considerados en la toma de decisiones. Este mecanismo resulta central para democratizar las políticas públicas, mejorar la calidad técnica y social de las decisiones administrativas y prevenir conflictos socioambientales, encontrando su sustento normativo en el artículo 41 de la Constitución Nacional, los artículos 2, 8, 11 y 16 a 21 de la Ley General del Ambiente N° 25.675, la Ley 25.831 de Acceso a la Información Pública Ambiental y, fundamentalmente, en el artículo 7 del Acuerdo de Escazú.

No desconocemos que el art. 18 de la Ley 11.723 de la provincia de Buenos Aires establece que “Previo a la emisión de la DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, la autoridad ambiental que corresponda, deberá recepcionar y responder todas las observaciones fundadas que hayan sido emitidas por personas físicas o jurídicas, públicas o privadas interesadas en dar opinión sobre el impacto ambiental del proyecto. Asimismo cuando la autoridad ambiental provincial o municipal lo crea oportuno, se convocará a audiencia pública a los mismos fines”.

Por lo que de la Ley 11.723 se desprende que la convocatoria a audiencia pública depende de una decisión discrecional. Así las cosas, esta autoridad ambiental provincial, bajo el pretexto de considerarla “oportuna” puede convocar a una audiencia pública o dejar de hacerlo frente a una obra con potenciales impactos al entorno. Sin embargo, la Ley 11.723 en este aspecto resulta inconstitucional por contradecir el art. 20 de la LGA que establece que “las autoridades deberán institucionalizar procedimientos de consultas o audiencias públicas como instancias obligatorias para la autorización de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente”. Esta contradicción resulta inadmisibles e inconstitucional porque la LGA es una ley de presupuestos mínimos que debe ser cumplida en todo el país (art. 41 CN).

En relación con el Acuerdo de Escazú, se advierte una vulneración directa del artículo 7, inciso 5, que exige que los procedimientos de participación pública contemplen plazos razonables y tiempo suficiente para que la ciudadanía pueda informarse y participar de manera efectiva. Este estándar no se cumple en el presente caso: las convocatorias para los dos proyectos portuarios se abrieron con apenas once días de diferencia (30 de octubre y 10 de noviembre), pese a que la Evaluación de Impacto Ambiental del puerto cerealero cuenta con 751 páginas y la de la Terminal Multipropósito con 221 páginas. Resulta manifiestamente irrazonable que la población cuente con un plazo único de 40 días para analizar en profundidad ambos estudios, es decir 20 días para cada uno en lugar de 30 para cada uno, y formular observaciones fundadas, lo que afecta la posibilidad real de ejercer una participación sustantiva y transparente.

A lo que se suma, la falta de presentación de toda la documentación que el EIA detalla haber presentado, lo que impide efectuar una evaluación y control de la legalidad adecuados en relación al proyecto del puerto multipropósito.

En principio cabe señalar que el Estudio de Evaluación Ambiental del proyecto debe tener 745 folios o páginas, conforme ha sido detallado en una de las numeraciones con las que cuenta, y sin embargo **tiene sólo 220 páginas**. Resulta evidente la ausencia de la presentación de la totalidad de los 14 Anexos mencionados y referenciados en el EIA, ver entre otros, las págs. 5, 6, 13, 20, 21, 58, 70, 106 de 236 de la EIA.

A su vez, 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, entre otras omisiones (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 1). 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, tanto el ejecutivo nacional como el ejecutivo municipal, y cuando estas también deben ser sometidas al proceso de evaluación de impacto ambiental de manera conjunta para este proyecto de puerto multipropósito y puerto cerealero (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 1).

E incluso en el documento bajo evaluación no se exhibe ningún plano ni descripción precisa de la obra, ni ubicación y disposición sus elementos constitutivos (muelles, depósitos, playas de maniobra, etc.), impidiendo una adecuada comprensión del proyecto.

Asimismo, también se verifica la afectación del artículo 7, inciso 14, del Acuerdo de Escazú, que impone a las autoridades públicas el deber de identificar y apoyar a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, garantizando su participación activa, oportuna y efectiva mediante medios y formatos adecuados que eliminen barreras. La implementación exclusiva de un mecanismo virtual para esta instancia de participación ciudadana desconoce ese mandato, pues no toma en consideración las limitaciones de conectividad, acceso tecnológico y disponibilidad material que enfrentan los isleños, pescadores, apicultores y otras comunidades locales directamente afectadas por el proyecto. Al no adoptar medidas diferenciadas para asegurar la inclusión de estos grupos, la autoridad incumple su obligación internacional de remover obstáculos y garantizar condiciones efectivas de participación.

Es imperativo comprender que la participación se encuentra indisolublemente vinculada al derecho de acceso a la información, dado que sin información adecuada, la participación carece de efectividad. Para cumplir su cometido, esta debe ser temprana y continua, comenzando en las etapas iniciales del proyecto o plan, antes de que las decisiones cruciales hayan sido tomadas, y manteniéndose activa ante revisiones, cambios significativos o actualizaciones de permisos. La transparencia exige que la información sea oportuna, comprensible y presentada en formatos accesibles. En el caso particular del proyecto del puerto cerealero, se observa una grave deficiencia en este aspecto, ya que en los adjuntos presentados no solo se omite un resumen ejecutivo, sino que tampoco se presenta un documento de divulgación en lenguaje no técnico que resuma el proyecto, su área de influencia, los impactos ambientales —incluidos los

acumulativos— y las medidas de mitigación, vulnerando así el principio de claridad y neutralidad que debe primar sobre el lenguaje técnico o publicitario.

En cuanto a los mecanismos de implementación, la audiencia pública se destaca como la instancia obligatoria en los Estudios de Impacto Ambiental, convocada por la autoridad evaluadora bajo los principios de igualdad, publicidad, oralidad, informalidad y gratuidad. Si bien la decisión resultante no es vinculante, la autoridad posee la obligación de fundamentar su resolución, especialmente si decide apartarse de las opiniones vertidas en la audiencia. Para que este dispositivo funcione, es requisito sine qua non una publicidad adecuada y la disponibilidad previa de información suficiente en lenguaje accesible. Complementariamente, pueden utilizarse otros dispositivos como talleres multisectoriales, mesas de diálogo o gestión participativa, y consultas virtuales, entendiendo que estas últimas pueden ampliar el alcance pero deben complementarse necesariamente con mecanismos presenciales para no excluir a sectores con brechas tecnológicas.

Finalmente, tanto la persona proponente como la autoridad evaluadora tienen roles definidos e indelegables. El proponente debe impulsar espacios de información desde etapas tempranas, mientras que la autoridad ambiental debe definir los lineamientos, convocar las instancias formales y evaluar la calidad de la participación realizada. El objetivo de fondo de todo este andamiaje es mejorar la calidad de las decisiones ambientales, promover una distribución equitativa de los impactos y beneficios, y fortalecer la confianza entre la comunidad, los proponentes y el Estado.

Jurisprudencia:

A continuación, se exponen los precedentes jurisprudenciales que sustentan la imperiosa necesidad de garantizar una participación ciudadana real, efectiva y temprana, así como el debido proceso ambiental. La Corte Suprema reafirmó en el fallo Mamani que la prevención tiene prioridad absoluta en materia ambiental. En este sentido, sostuvo que el Estudio de Impacto Ambiental no es un mero trámite, sino “una instancia de análisis reflexivo, realizado sobre bases científicas y con participación ciudadana”. Este criterio resulta directamente aplicable al proyecto en análisis, donde la instancia participativa fue reducida a un procedimiento meramente formal, privando a la comunidad de intervenir de manera sustantiva en una obra de alto impacto potencial.

En materia de transparencia, la Corte Interamericana vinculó, en el fallo Claude Reyes, el acceso a la información con la calidad democrática. El tribunal sostuvo que, en un sistema representativo, el acceso a la información pública es un requisito indispensable para el funcionamiento de la democracia y para una buena gestión pública. Esta doctrina cobra especial relevancia frente a un Estudio de Impacto Ambiental que omite información esencial y, por ende, impide a la ciudadanía comprender adecuadamente el proyecto, sus riesgos y alternativas, frustrando la posibilidad de una participación informada.

Finalmente, en el fallo Rodoni, se aborda la nulidad de los actos administrativos por defectos en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. Allí se estableció que las deficiencias en la convocatoria a la participación ciudadana no constituyen una “mera ortodoxia procesal”, sino que vician la voluntad de la Administración y lesionan el derecho a participar. Este precedente es plenamente pertinente en el presente caso,

donde la falta de convocatoria a audiencia pública —instancia obligatoria conforme la normativa mencionada— afecta la validez del procedimiento y compromete la legalidad del acto administrativo que eventualmente se dicte.

Observación n° 2: El estudio de impacto ambiental NO cumple con los requisitos técnicos legales mínimos. En particular destaco que el proyecto se pretende radicar en una parcela cuya zonificación **NO ES APTA** para uso portuario. Además, el EIA no ofrece alternativa al proyecto propuesto. Carece de datos indispensables como el estado de contaminación de los sedimentos y agua del Río Paraná que serán intervenidos, existen numerosas pruebas del elevado nivel de contaminación con residuos peligrosos que no fue ni siquiera mencionado. Carece de información de base 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.

Cabe señalar, que a pesar de no disponerse de relevamientos y monitores actualizados y ante la compleja situación de enorme impacto negativo que logra identificar, de la cual tienen gran responsabilidad el transporte naviero y los puertos, no se propone ninguna medida de mitigación y control. Conforme el siguiente detalle:

*“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 cascos 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).**”*

Observación n° 3: En relación a la observación precedente –validez del EIA- no se encuentra documentación que acredite que el mismo ha sido efectuado por

profesionales debidamente autorizados. Tampoco se encuentra documentación (Resolución del Consejo Directivo de la facultad de Ciencias Económicas) que acredite que la Facultad de Ciencias Económicas ha realizado el análisis del impacto económico y ambiental de las actividades portuarias asociadas a este estudio, conforme se afirma en el folio 16 de 236.

Observación N° 4: El proyecto que se pone en conocimiento **CARECE DE ESTUDIO DE IMPACTOS AMBIENTALES ACUMULATIVOS** esta grave falencia invalida todo el procedimiento, es absolutamente ilegal fragmentar las evaluaciones como lo hacen los funcionarios provinciales del Ministerio de Ambiente, incurriendo en la conducta penalmente reprochable de incumplimiento de los deberes de funcionarios público o abuso de autoridad -art. 248 del Código Penal- tan evidente es la falta de evaluación de impactos acumulativos que en total ilegalidad ese Ministerio en su sitio web anuncia dos EIA sobre dos proyectos portuarios en el MISMO TERRITORIO y ambos analizados en forma individual, el que nos ocupa Puerto Multipropósito Escobar, y otro el Puerto Cerealero Escobar cuya consulta pública culminó el día 29 de noviembre, incurriendo en ilegalidad manifiesta, incluso se puede asegurar sin margen de error que la división tiene como único objetivo evadir el real alcance de la ley perjudicando el ambiente y a la ciudadanía en general, tan burda y evidente es la maniobra que ni siquiera ocultan que AMBOS puertos pertenecen a la misma empresa TERMINAL MARITIMA ESCOBAR SA, relacionada con las misma persona, ambas deficiente e ilegalmente evaluada por los mismos integrantes del equipo profesional que se arrogan la representación de la UBA que en total oposición a su conocimiento profesional accedieron ilegalmente a evaluar por separado los proyectos que debieron evaluarse de manera acumulativa.

La ausencia de un procedimiento de Evaluación de Impactos Acumulativos invalida esta actuación administrativa, más aún considerando que tampoco se evaluó la preexistencia del Puerto Regasificador de Escobar, tampoco se evaluó el impacto del dragado de la vía Navegable que se ejecuta en los 1200 KM del Rio Paraná que se utilizan como vía Navegable Comercial dragado que incluye el frente costero del Partido de Escobar y que no fue evaluado (ver Observación n° 20).

Además, la propuesta incumple los lineamientos de evaluación estratégica o acumulativa que impone el “Plan Integral Estratégico para la Conservación y el Aprovechamiento Sostenible en el Delta del Paraná” -PIECAS- del cual la Provincia de Buenos Aires forma parte y sin embargo no cumple con sus lineamientos y tampoco convoca a ese Comité para que emita su necesaria opinión (ver Observación n° 13).

Observación N° 5: Este proyecto de puerto es **INVIABLE** desde el mismo momento en que se basa en el dragado en un tramo del río Paraná (en más de 17 ha). 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 (ver Observaciones n° 16, 17, 18, 19, 21)

Es de público conocimiento la carencia de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EsIA) previo, 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 2**).

Cabe señalar que la información de **17,07 ha**, que implica al menos profundizar una importante parte del lecho, y que incluiría a parte de la vía navegable troncal, no se encontró en la información puesta a evaluación para este puerto multipropósito. Ese dato fue obtenido de la documentación puesta a evaluación por el puerto cerealero, específicamente en la pág. 636 de su anexo VI Estudio de Sedimentación, donde no sólo se estudió y se informa sobre el Puerto Cerealero sino también sobre el Puerto Multipropósito.

Si bien no pudo conocerse la profundidad a la cual dragarían, se pudo tomar conocimiento de las características del buque de diseño del puerto multipropósito (pág. 25 de 236 Portacontenedores Panamax máx. carga: **Eslora total 294**, manga 32.2 m, puntal 21.4 m, **calado de diseño 12.0 m**). Y dado que en el proyecto del puerto cerealero se proyecta operar con buques Panamax (**eslora total 215 m**, manga 32 m, puntal 17,5 m, **calado operativo máximo de 11 metros**) y efectuar dragados a **12 metros** o 39,37 pies de profundidad (ver pág 28, pág 815 del anexo XI del documento del puerto cerealero) es muy probable, que al menos la profundidad del dragado mínima que se alcance también sean los 12 metros para el caso del puerto multipropósito en las 17,07 ha, cuyos **buques de diseño tienen dimensiones superiores.**

De efectuarse dragados a 12 metros o más de profundidad cuando actualmente la vía navegable troncal sólo garantiza 10,36 metros (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 6), para que el proyecto pueda concretarse es obvio que requerirá 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 77 del Río Paraná de las Palmas, Escobar.

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 no cabe duda que incrementará los impactos ambientales en el río Paraná, independientemente de la profundidad a la cual se drague. La situación resulta ALARMANTE si se considera que el día 29 de noviembre culminó la consulta pública del MAPBA por otro puerto o cerealero, lo que

implica la posibilidad de acumular 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° 6: 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 los siguientes datos catastrales: Sección 1ª, Fracción 71, Parcela: 2, Partida: 118-39.723”*, sin considerar áreas, que arbitrariamente considera *“aledañas”*, y 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° 7), 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. 27:” *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.*”

Los proyectos de accesibilidad vial deben formar parte del EsIA. Máxime con una proyección de volumen de operación tan alto, y si sumamos a los demás partes del megaproyecto serán mucho más.

- b) La falta de inclusión de las vías de acceso en el AID determina que en la fase de operación 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 conduce 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 Cazal, 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 EslA 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. 104 y 105).

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 que 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° 7: Error metodológico: Omisión de riesgos. Ausencia de análisis de riesgos acumulativos producto de la cercanía de puerto regasificador, su zona de giro, su gasoducto, las operatorias náuticas, y de la cercanía del puerto cerealero. Ausencia de Prefactibilidad Hidráulica y de un Estudio y proyecto de desagües pluviales y saneamiento hidráulico y su conexión con el entorno.

El proyecto del puerto multipropósito, que proyecta instalarse en 32 ha de ecosistemas de humedales, acarrea riesgos, 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), siendo que son unas de las actividades proyectadas a desarrollar (ver pág. 27 de 236), 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, en los puertos cerealeros y los silos para almacenar granos, han ocurrido 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 cerealero localizado a unos 7 km, y con el puerto de GNL, establecido a unos 2 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, sumando al cerealero, 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.

Cabe señalar que 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 peligrosas de la Terminal de GNL.

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

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, y si bien no ha sido acreditada la Prefectibilidad Hidráulica, y dado que las obras resultan similares a las del proyecto del Puerto Cerealero, se deduce que se trata de un proyecto de **“alto nivel de riesgo hidráulico”** (ver Certificado de Prefactibilidad Hídrica del puerto cerealero págs. 586/587 de su respectivo EIA).

A lo que se suma que 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°8: 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. Evaluación deficiente de los impactos ambientales.

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 3)

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 IV-DOCUMENTOS Punto 3 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° 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 la impermeabilización/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 referido: *“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 3**).

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 3.3.3. 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 3.3.4 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 3.3.5 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 (Limnocittes 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 4 Plan de Manejo, pág. 91 Zona de Amortiguación) y la Reserva de Biósfera Delta del Paraná. Cabe agregar que una amplia superficie del AII (pág. 44 de EsIA) abarca al PNCP, un parque que también se verá impactado por el cerealero y 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 (ver Observación n° 14 y n° 15).

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 5.1.1.1 y Punto 5.1.1.2), 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 multipropósito 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).

En relación a ello, a través de la Disposición N° 0173/11 del ex OPDS (expediente N° 4034-136865/10 y 2145-1557/10 alc.3), a la que tampoco se ha dado cumplimiento, se debían evaluar los impactos acumulativos y sinérgicos del Puerto Regasificador: *“A efectos de evitar el traslado de impactos negativos locales hacia otras áreas deberá evaluarse la sinergia del presente proyecto con otros emprendimientos regionales existentes y/o proyectados, tales como la toma de agua de AySA S.A”.*

Así, arbitrariamente, sin identificar en el EsIA siquiera los impactos provocados por el puerto regasificador, no sólo en lo que hace a la biodiversidad y la toma de agua de AySA

S. A., 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.

En lo que hace, como se viene fundamentando, a la **Evaluación deficiente de los impactos ambientales** llama poderosamente la atención que el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la proponente califique todos los indicadores como “moderados”, dada la magnitud de la obra y el área de influencia directa e indirecta. Tal conclusión resulta, como mínimo, incompatible con los estándares básicos de rigor técnico exigibles a un estudio de esta naturaleza, máxime tratándose de una obra de envergadura que implica movimientos de suelo, aumento del tráfico fluvial y terrestre, modificación de cursos o márgenes de agua y la instalación de infraestructura portuaria en un territorio ambientalmente sensible. La ausencia total de impactos negativos no solo es técnicamente inverosímil, sino jurídicamente inadmisibles, en tanto contradice el principio preventivo (arts. 4 y 11 LGA) y el deber de identificación y evaluación exhaustiva de impactos que constituye la piedra angular de la evaluación ambiental.

La deficiencia señalada adquiere mayor gravedad al considerar que el área de implantación propuesta se encuentra en estrecha vinculación ecológica con el Parque Nacional Ciervo de los Pantanos, un ecosistema estratégico para la conservación de humedales, pastizales y biodiversidad regional. De acuerdo con la normativa vigente y los principios de protección reforzada aplicables a áreas naturales protegidas, cualquier actividad susceptible de generar efectos negativos —directos, indirectos o acumulativos— debe analizarse con especial cautela y bajo el principio de máxima protección ambiental.

Esta omisión no puede interpretarse sino como un incumplimiento grave del deber de debida diligencia ambiental que pesa tanto sobre la proponente como sobre la autoridad evaluadora. La negación de todo impacto negativo constituye, en los hechos, una forma de invisibilización del riesgo que impide el ejercicio pleno del derecho a la participación ciudadana informado y significativo. Es evidente que no puede exigirse a la ciudadanía que participe de manera sustantiva en un procedimiento basado en información incompleta, parcial o manifiestamente irrazonable. Por ello, resulta indispensable que se rechace el Estudio presentado y se exija un nuevo documento técnico que identifique adecuadamente los impactos, evalúe alternativas, incorpore el enfoque ecosistémico y cumpla con los estándares de publicidad, claridad y suficiencia impuestos por el derecho ambiental nacional e internacional.

Observación N° 9: 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. 70).

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 2** 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 (pag13), apunta como virtud del proyecto la disminución de la huella de carbono: *“Al fomentar el transporte fluvial y ferroviario, que son más eficientes energéticamente y generan menores emisiones por tonelada transportada, el puerto contribuirá a una notable reducción de la huella de carbono asociada al movimiento de mercancías. Esto se alinea con los objetivos globales de sostenibilidad y mitigación del cambio climático”*. **Este análisis es incorrecto porque al menos 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° 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.

Si bien en el EsIA del puerto multipropósito no se encuentra Anexo alguno, en el marco del proyecto del Puerto Cerealero se presenta en el Anexo VI, un Estudio de Sedimentación, que abarca también al Puerto Multipropósito, **pero éste no es una modelación hidrosedimentológica.**

En la misma línea, en el EsIA del puerto cerealero 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 en un contexto de cambio climático que se profundiza y ha sido omitido de considerar. Tampoco evalúa los efectos de su degradación en la biota acuática. Inexistencia de Certificado de Prefactibilidad Hídrica para el Puerto Multipropósito.

Si bien el estudio no acredita el certificado de Prefactibilidad Hídrica del proyecto del puerto Multipropósito para tener certeza de su calificación en lo que hace a la disponibilidad del recurso, es indudable que este acumulará impactos sobre el recurso hídrico sea cual sea la misma, dado que se suman a los del proyecto del puerto cerealero, que tiene un alto nivel de explotación conforme lo acredita su Certificado de Prefactibilidad Hídrica (Pags. 586/587 del EIA del puerto cerealero). Se descarta en el EsIA que 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 (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 5). 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 abajo del proyecto (unos 4 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, aumentando la presión sobre el recurso en cuanto a disponibilidad y calidad, impactos que se suman al proyecto del puerto cerealero, cuyas respectivas plantas planificadas resultan de alto nivel de riesgo hídrico ambiental.

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 la operatoria del puerto regasificador implica residuos peligrosos, hidrocarburos, etc.** Para dimensionar el volumen diario de agua empleado por el puerto regasificador, es de utilidad mencionar que sólo para el proceso de regasificación se 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, el puerto cerealero proyectado y el nuevo proyecto bajo estudio, 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 barcazas y buques 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 2**).

Todos estos impactos se agravan en un contexto de cambio climático que se radicaliza, al respecto cabe mencionar 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.”

Observación n° 13: La inexistencia del PIECAS. Ausencia total de intervención de la autoridad interjurisdiccional del Plan Integral Estratégico para la Conservación y Aprovechamiento Sostenible en el Delta del Paraná (PIECAS-DP). Por lo tanto, total ausencia de consideraciones sobre sus dos más relevantes documentos, Línea de Base y Evaluación Ambiental Estratégica en sus puntos críticos emitidos en las Recomendaciones realizadas en estos dos documentos oficiales y en relación a la inexistencia de un estudio de impacto ambiental acumulativo en razón de la diversidad de intervenciones a gran escala en un área del delta que quedaría, de avanzar estas iniciativas, totalmente desprotegida.

Línea de Base y Evaluación Ambiental Estratégica del PIECAS (2010-2014)

A) Línea de Base Ambiental: Plan Integral Estratégico para la Conservación Y Aprovechamiento Sostenible en el Delta del Paraná.

El informe final de la Línea de Base del Delta, en su título VI. IDENTIFICACIÓN DE VACÍOS Y NECESIDADES DE INFORMACIÓN, página 129, expone un **escenario desgarrador de la ausencia de información científica relevante y crítica**, en un trabajo realizado hace más de diez años. A este nos remitimos en honor a lo breve (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 7 Línea de Base Ambiental).

B) Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), PIECAS: Esta herramienta, reconocida en la Constitución de Entre Ríos y mediante la Resolución número 434 de diciembre 2019 del Ministerio de Ambiente de la Nación, entre otras normas, fue utilizada por primera vez en la cuenca del Plata, precisamente en el Delta, durante los años posteriores a los grandes incendios de 2008 (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 7 Evaluación Ambiental Estratégica).

Aquí el detalle de sus Recomendaciones finales, las que resultan centrales frente al **contexto vigente de crisis hídrica, ambiental y social de modo sinérgico en el sistema de humedales más significativo del País.**

"RECOMENDACIONES PARA LA ACCIÓN. Lineamientos y recomendaciones El Territorio PIECAS – DP presenta características muy particulares inherentes a su condición deltaica y de humedal fluvial sujeto a pulsos de inundaciones y sequías, y a su ubicación estratégica en la porción inferior de la Cuenca del Plata. Como tal **presta servicios ecosistémicos a más de 15.000.000 de personas que representan un 37 % de la población total del país.** Asimismo, como mosaico de humedales ofrece oportunidades particulares para el desarrollo de actividades productivas. (En la visión de los autores de la presente propuesta, con visión y convicción agroecológica).

En el proceso de EAE se han identificado escenarios tendenciales para el territorio PIECAS, pautados por las presiones ejercidas sobre el mismo por los distintos sectores de la actividad económica, en conjunción con las diferentes políticas sectoriales aplicadas por las jurisdicciones involucradas y la escasa valoración de la importancia estratégica de este territorio de parte de la sociedad. Como consecuencia de estas tendencias, ***se está poniendo en riesgo la disponibilidad de los servicios ambientales en los que se sustentan las actividades productivas y la calidad del ambiente que es necesario conservar para la población actual y las generaciones futuras según el mandato del artículo 41 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.*** A fin de corregir estas tendencias no deseadas, desde la perspectiva del ordenamiento ambiental del territorio, y a través de una gestión interjurisdiccional, se han identificado y propuesto, una serie de lineamientos de acción para ser aplicados en el territorio PIECAS - DP considerando tres planos concurrentes de gestión: **I.- Articulación Intersectorial e interjurisdiccional. II.- Promoción y regulación de actividades productivas. III.- Desarrollo de una estrategia de comunicación y participación pública.**

Para el desarrollo de esos planos concurrentes de acción se han tomado los diferentes “enfoques” o miradas con que se integrarán los factores y procesos estratégicos en su relación con el territorio (presentados en el capítulo 5.3 Síntesis de temas claves) Estos enfoques, asociados a diferentes escalas de planificación territorial son los siguientes:

- La conservación de los **servicios ambientales** que presta el Delta como humedal.
- El incremento de la **producción** ya sea la primaria como la industrial y de servicios relacionados
- La **integración regional**, a nivel de Mercosur/Unasur, como espacio necesariamente atravesado por vías que facilitan el intercambio y sobre el que se proyectan también, necesidades de accesibilidad y conectividad local.

Servicios Ambientales: El Delta del Paraná, por su localización contigua al sector de mayor densidad poblacional del país, es un importante proveedor de servicios

ambientales que hacen a la calidad de vida, la seguridad y la salud de más de quince millones de personas, además de desempeñar sus funciones esenciales como humedal de gran complejidad.

LINEAMIENTO: Mantener las condiciones del Territorio PIECAS en orden a sus características como humedal con el fin de sostener la provisión de los servicios ambientales que presta.

RECOMENDACIÓN: Fortalecer los sistemas de gestión y control ambiental sobre el territorio PIECAS para evitar daños que afecten el funcionamiento de los humedales a fin de mantener sus servicios esenciales y los que hacen a la calidad de vida de más del 37% de la población que habita en el país.

Integración regional y desarrollo territorial: Se verifica un incremento acelerado de la demanda de infraestructura sobre el mosaico de humedales que conforman la singularidad del Territorio PIECAS en respuesta a las necesidades de integración.

LINEAMIENTO: Las intervenciones asociadas a la instalación de infraestructura deberán ajustarse a las condiciones ecológicas y la dinámica hídrica del Territorio PIECAS, atendiendo además las necesidades de la población isleña.

RECOMENDACIÓN: Adoptar modalidades que respeten los patrones de drenaje del sistema en la construcción de caminos y vías de comunicación. Incorporar en el diseño de vías y sistemas de comunicación y transporte las necesidades de la población isleña en general y de los sistemas de emergencia y producción en particular.

Producción y actividades económicas. El proceso de expansión de la producción agropecuaria, industrial y urbanística visualiza el Territorio PIECAS como una oportunidad derivada de su localización contigua al eje productivo más importante del país.

LINEAMIENTO: Las actividades productivas deberán ajustarse a recomendaciones que regulen su desarrollo y grado de intervención, asegurando la sostenibilidad de los servicios ecosistémicos y la dinámica hidrológica del Territorio PIECAS atendiendo además la equidad social y las necesidades de la población local.

RECOMENDACIÓN: Avanzar en directrices de ordenamiento ambiental del Territorio PIECAS consensuadas interjurisdiccionalmente que regulen el desarrollo de las actividades productivas, sosteniendo los grados de intervención en niveles compatibles con el mantenimiento de las funciones y servicios ecosistémicos de los humedales.

NOTA FINAL: Los lineamientos y recomendaciones que surgen como conclusión del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) transitado, son expuestos como forma de finalización de la etapa de trabajo programada para 2011 y su continuidad queda a definir en el ámbito del Comité Interjurisdiccional de Alto Nivel del PIECAS – DP.”

Observación n° 14: No considera al área natural protegida en el marco de la reserva de biosfera Delta del Río Paraná, correspondiente a la segunda y tercera sección de islas del Delta bonaerense comprendidas en el sector del partido de San Fernando. Cuenta con una superficie total próxima a las 90.000 ha. En septiembre de 2000 fue declarada Reserva de Biósfera, aprobándose su declaración en la 16ª Asamblea Anual del consejo

Internacional de Coordinación de la UNESCO (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 8 Ficha 8 y Mapa). No intervienen los responsables del Programa MaB del Ministerio de Ambiente de la Nación ni del área técnica de UNESCO. No existe documento oficial alguno referenciado o citado en la documentación oficial puesta a consideración.

Observación n° 15: Sobre el Parque Nacional Ciervo de los Pantanos. Nos encontramos frente a un parque nacional y además sitio RAMSAR. No existe intervención del área ambiental nacional en la documentación puesta a consideración y menos de su área técnica como punto focal de la Convención de protección de los humedales de importancia internacional (RAMSAR). En la misma inteligencia, la ausencia de intervención de la **Administración de Parques Nacionales**, brilla escandalosamente por su total ausencia. Estas graves falencias nos pone en un lugar de extrema vulnerabilidad institucional, política como técnica frente a la Convención RAMSAR, como frente a UNESCO en razón de lo destacado en el punto precedente.

Observación n° 16: Sobre posición del Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires en el marco de la Audiencia Pública Ambiental VNT del 3 de noviembre 2025. Advertimos un notable contraste de activa contradicción, como antípodas en el análisis de la documentación expuesta para la audiencia de referencia, donde la Provincia adopta una visión relevante, con visión de cuenca y mirada federal en cuanto a los necesarios procesos de concertación, que compartimos y paralelamente avanza en el presente escenario documental, en dos propuestas de mega proyectos portuarios (puerto cerealero y multipropósito), que legitima el avance de un modelo de artificialización del río Paraná, sobre la base de promocionar y avalar abiertamente, mayores profundizaciones en el área que nos ocupa de los mega emprendimientos portuarios en consideración, aceptando o legitimando lo que aún no está aprobado en el conjunto del tramo inferior del río, degradando su posición precedente de visión y gestión compartida de cuenca, sinérgica, anticipando decisiones o hechos consumados, de modo fragmentado, ilegal, y con una irresponsabilidad que no deja de asombrar.

Observación n° 17: Defensor del Pueblo de la Nación Argentina. La posición de la institución Defensor del Pueblo de la Nación Argentina (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 2), órgano de control y participación como de defensa ciudadana, expone de manera inapelable las graves falencias de décadas en la gestión de la cuenca del plata en el tramo argentino, documento que hago propio y que en el caso que nos ocupa y preocupa, ratifica la sinergia de inconsistencias, ilegalidades y visión fragmentada de los territorios y la cuenca, profundizando la captura irresponsable en la gestión del territorio y la vulneración abusiva y destructiva del ejercicio de las herramientas de la democracia ambiental.

Observación n° 18: Inexistente visión de cuenca en el marco de las profundidades propuestas para el funcionamiento del puerto proyectado. Es ilegal como inviable que el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires ponga a consideración un proyecto de estas características en la escala de intervención artificial sobre el cauce del río, cuando está pendiente una evaluación de los impactos ambientales del proyecto que aún se desconoce pública u oficialmente, de una supuesta licitación para obras de dragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal. Anuncios públicos y notorios del Estado Nacional y las corporaciones del agronegocio, de graves impactos sociales y ambientales en el sistema de humedales del río Paraná y sus ecosistemas asociados, son

claramente conocidos, más aún con la frustrada licitación de febrero/marzo. De igual manera, a la fecha no existen Pliegos y un resumen de la misma.

Observación n° 19: **La inexistencia de un Estudio de Impacto Ambiental evaluado de modo independiente y en el marco del federalismo de concertación**, así como también de una Evaluación Ambiental Estratégica del río Paraná (EAE), que considere los impactos acumulativos y sinérgicos que se producen como consecuencia de los dragados que lamentablemente ya están operando en el río y que ahora se pretenden profundizar. Como hemos manifestado, es la propia autoridad ambiental de la provincia la que 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 las falencias expuestas.

Observación n° 20: **Foco en un proyecto ignorándose otros megaproyectos existentes y planificados**, en similares etapas administrativas; olvidados, negados, ocultados, fragmentados, silenciados: 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 convoca a la ciudadanía a evaluar un proyecto puntual que incrementará los impactos ambientales en el río Paraná. La situación resulta sorprendente como realmente escandalosa, si se considera que recientemente culminó el día 29 de noviembre la consulta pública del MAPBA para la instalación de un puerto Cerealero a pocos kilómetros del que es objeto de esta consulta o Puerto Multipropósito, lo que sumará sinérgicamente entre los kilómetros 70 a 77 del río Paraná, actividades de riesgos e impactos ambientales sumamente 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.**

Esta mega escala acumulativa es una bomba de tiempo o varias, en una región extremadamente sensible y con áreas naturales protegidas que en este escenario deberían cambiar de denominación en su análisis sinérgico y riguroso, como áreas de sacrificio y exclusión social y ecológica, totalmente desprotegidas, si estos modos de gestionar la cuenca, así prosperan.

Observación n° 21: **Tratado del río de la Plata y su vinculación.** No obra documento oficial, informe técnico, estudio compartido, etc., que acredite la intervención de la Comisión Administradora del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, en razón de la escala de intervención en el marco del dragado de mayor profundidad propuesto y sus posibles impactos sobre su marco de delimitación competente en razón de la gestión artificial de los volúmenes dragados proyectados, su dispersión y acumulación en el régimen de los ríos Paraná-Plata.

III- PETICIÓN:

- 1.-) Solicita se efectúe una Audiencia Pública dado que la consulta pública efectuada es insuficiente, conforme ha sido fundamentado.
- 2.-) Solicita se tengan presentes las Observaciones efectuadas.
- 3.-) Solicita se rechace el Estudio de Impacto Ambiental, en razón de las observaciones aquí formuladas.
- 4.-) Solicita se rechace la instalación del Puerto Multipropósito.

IV.- DOCUMENTOS:

Punto 1:

Nota periodística local del medio El Día de Escobar: “Sujarchuk presentó el proyecto de la terminal portuaria de Escobar”

<https://eldiadeescobar.com.ar/sujarchuk-presento-el-proyecto-de-la-terminal-portuaria-de-escobar/>

Nota de ArgenPorts: “Terminal Marítima Escobar: avanza la megaobra de infraestructura anunciada en diciembre por el gobierno nacional”

<https://argenports.com/nota/terminal-maritima-escobar-avanza-la-megaobra-de-infraestructura-anunciada-en-diciembre-por-el-gobierno-nacional/>

Punto 2: 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 3: Documentos

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/>

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>

Punto 4: 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 5:

Link publicación de Las Naciones Unidas “El agua: en el centro de la crisis climática”:

<https://www.un.org/es/climatechange/science/climate-issues/water>

Punto 6: 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>

Punto 7:

Link Documento Plan PIECAS Línea de Base

chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://cauceecologico.org/wp-content/uploads/2020/01/PIECAS-LINEA-DE-BASE.pdf

Link Documento Evaluación Ambiental Estratégica (PIECAS-DP)

chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/003_-_2011_evaluacion_ambiental_estrategica_piecas-dp.pdf

Punto 8:

Link fichas_web_08.pdf “8. Reserva de Biósfera Delta del Paraná”

chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2025/09/fichas_web_08.pdf

Link Mapa de la Reserva de Biósfera

[https://3.bp.blogspot.com/-](https://3.bp.blogspot.com/-5Q40MKgpy70/VGVDYI3nLcl/AAAAAAAAAQc/dWCZtC2ttZg/s1600/PAGINA3.JPG)

[5Q40MKgpy70/VGVDYI3nLcl/AAAAAAAAAQc/dWCZtC2ttZg/s1600/PAGINA3.JPG](https://3.bp.blogspot.com/-5Q40MKgpy70/VGVDYI3nLcl/AAAAAAAAAQc/dWCZtC2ttZg/s1600/PAGINA3.JPG)
(1600×1149)