

OBSERVACIONES QUE SE LE PUEDEN HACER AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PRESENTADO POR LA EMPRESA "TERMINAL MARÍTIMA ESCOBAR S.A", EN LA INSTANCIA DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE EL PUERTO CEREALERO, abierta hasta el 29 de noviembre de 2025.

Observación n° 1: **AUSENCIA DE ESTUDIOS DE ANÁLISIS DE RIESGOS**, a pesar de que el proyecto del puerto cerealero implica riesgos de incendios y explosiones. **Falta de estudios que evalúen el impacto acumulado de riesgos que generará la instalación de este puerto en las cercanías del puerto regasificador y su gasoducto.** La Organización Marítima Internacional estima que un accidente en que se liberen 1000 toneladas de Gas Natural Licuado (GNL) tiene un alcance de 4000 metros. En el buque regasificador se llegan a almacenar 70.000 toneladas de GNL, 70 VECES MÁS que la cantidad que determina un alcance de 4000 metros (ver punto IV.-DOCUMENTOS ANEXOS. Punto 1).

Observación n° 2: Inexistencia de planes de evacuación en relación a accidentes que puedan suceder en el proyecto del puerto cerealero, con el agravante de que tampoco existen en el caso de accidentes en el puerto regasificador, y conforme el estudio pericial en el marco de la causa N° 75001619/2011 caratulada "NN s/Averiguación de Delito" del Juzgado Federal de Campana", quedó establecido que ante un escenario de fuego mayor, en que el fuego escalase y alcanzase la mayor parte del buque fábrica o su totalidad, incluyendo su carga de GNL, **NO SE HAN ESTABLECIDO PLANES DE EVACUACIÓN DE LA POBLACIÓN.**

Observación n° 3: **Tampoco se efectuaron análisis de riesgos producto de las operatorias náuticas de ingreso, egreso y navegación de los buques del proyecto cerealero, y menos aún que contemplen el acumulado de riesgos que representa esta sobreactividad en río Paraná en las cercanías del puerto regasificador**, para el cual se debe garantizar la medida de seguridad ZARPADA DE EMERGENCIA ante incendios y explosiones a bordo, incendios en la costa, que así lo requieran y en todo momento. Con un agravante: se convocó a una nueva consulta para instalar otro puerto (multipropósito), también en las cercanías del puerto regasificador y la zona de giro de los buques de GNL (ver VI.-DOCUMENTOS Punto 2).

Observación n° 4: **Se omite informar a la ciudadanía sobre la totalidad del MEGAPROYECTO (llamado "Terminal Marítima Escobar"), y con ello evaluar el conjunto del mismo y la magnitud de los PROFUNDOS IMPACTOS REGIONALES** que generará como totalidad. Primero, el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires convocó a consulta por el puerto cerealero, luego convocó a los pocos días por el puerto multipropósito.

Se omite informar, entre otras cuestiones, que este megaproyecto prevé además instalar depósitos peligrosos de GAS NATURAL LICUADO (COMBUSTIBLE EXTREMADAMENTE INFLAMABLE) sobre el territorio isleño para abastecer a la megaminería, y que se suman a los depósitos instalados en el buque regasificador. También se omite informar cuáles serán las nuevas 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 (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 3).

Observación n° 5: NO HAN SIDO EVALUADOS LOS IMPACTOS que provoca el proyecto del puerto cerealero SOBRE EL AGUA DEL RÍO PARANÁ que abastece en parte a BELÉN DE ESCOBAR, INGENIERO MASCHWITZ y TIGRE, a partir de la toma de agua de AYSA . Además, este proyecto prevé la instalación de una planta de tratamiento de aguas residuales (de los desechos cloacales), 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 (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 4).

Observación n° 6: NO HAN SIDO EVALUADOS LOS IMPACTOS SOBRE EL RECURSO AGUA QUE GENERA EL PUERTO REGASIFICADOR EN CONJUNTO CON ESTE NUEVO PROYECTO DE PUERTO CEREALERO.

Además, la toma de AYSA S.A. ubicada a orillas del río Paraná de las Palmas ya se encuentra impactada por la instalación y funcionamiento del puerto regasificador de GNL, que requiere unos 360 millones de litros de agua del río por día, para el proceso industrial de regasificación abierto, luego de utilizada esta agua es devuelta al río con anti incrustantes, 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 su operatoria implica residuos peligrosos, hidrocarburos, dragados frecuentes que remueven los contaminantes del río, entre estos metales pesados y residuos de plaguicidas acumulados en el fondo (ver IV.- DOCUMENTOS Punto 5).

Observación n° 7:

La evaluación de impacto ambiental presentada por la empresa omite considerar al cambio climático: minimiza los impactos ambientales que provocaría el puerto sobre los humedales, siendo que estos ecosistemas tienen funciones claves en la mitigación y adaptación al cambio climático, como la de recarga de napas y la de almacenamiento de agua.

Esta omisión resulta grave porque el propio estudio de impacto ambiental de la empresa informa que el proyecto tiene una calificación hídrica de ALTO NIVEL DE EXPLOTACIÓN (ALTO NIVEL DE RIESGO HÍDRICO AMBIENTAL). De esta manera, se omite relacionar la elevada demanda de agua que requiere el proyecto con la realidad climática:

- hay evidencia científica de que el agua dulce del planeta está desapareciendo a un ritmo sin precedentes y que esta realidad también se evidenció en el Partido de Escobar;

- en la región se encuentra **EN PELIGRO LA SEGURIDAD HÍDRICA**, ya 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 Ppuelches es restringida y que el Partido de Escobar se encuentra entre los de **MAYOR RIESGO DE VULNERABILIDAD SANITARIA** (Ver IV.-DOCUMENTOS Punto 6).

Observación n° 8: En línea con lo anterior, el estudio presentado omite informar que se trata de un proyecto con **ALTO NIVEL DE RIESGO HIDRÁULICO (ALTO NIVEL DE RIESGO HÍDRICO AMBIENTAL)** y 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 sometido a evaluación de impacto ambiental previo a toda decisión y a través de esta consulta pública. Con el **agravante de que el proyecto del puerto cerealero se encuentra localizado en componentes geológicas de ALTO PELIGRO DE INUNDACIÓN.**

Observación N° 9: En relación a la falta de información pública ambiental, **se omite comunicar sobre las vías de acceso a ambos puertos.** Y que se proyecta la construcción de un nuevo camino, que rodearía al barrio CUBE, de una longitud de 18 kilómetros hasta ambos muelles desde la Panamericana (altura del Parque Industrial de Loma Verde), la extensión del tendido ferroviario del ferrocarril Mitre, también hasta ambos puertos, obras que requerirán la construcción de “EXTENSOS TERRAPLENES”, y que provocan la **destrucción y/o degradación no sólo de los humedales afectados directamente a la obra sino también los de su extenso entorno porque ROMPEN EL EQUILIBRIO DE LA DINÁMICA NATURAL DE ESCURRIMIENTO del agua** en las islas, sometidas a naturales inundaciones recurrentes y de las que depende la subsistencia de los humedales de la región (Ver IV.- DOCUMENTOS Punto 7).

Observación N° 10: **Inexistencia de un estudio de Impacto de tránsito y de análisis de riesgos en relación al tránsito, que generará sólo el proyecto del puerto cerealero, que involucra operaciones con camiones de hasta 40 toneladas y transporte de sustancias inflamables.**

En lo que hace a las vías de acceso terrestres, existe la posibilidad, en relación al puerto cerealero y al multipropósito, de que se utilice la ruta provincial n°25 como vía de acceso terrestre. Solamente el proyecto del puerto cerealero involucra operaciones de almacenamiento de sustancias inflamables, construcción de 6 tanques de 30 metros de altura y 25 metros de diámetro para almacenar granos, playa de estacionamiento para 30 camiones, entre otros.

Un agravante: la ruta provincial N° 25 es la única vía de acceso a las islas de Escobar, y resulta 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. Emergencias que ya ocurrieron, aunque la población no fue informada. En el marco de la pericia de la causa en contra del barco regasificador 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.

En este contexto de falta de información de las características del megaproyecto, para evaluar adecuadamente los impactos, sólo se informó que aún no se cuenta con permisos de viabilidad de las vías de acceso, y que se prevé la **ADECUACIÓN DE UN CANAL DE ACCESO FLUVIAL** desde el río Paraná de las Palmas.

Observación n° 11: El estudio de impacto ambiental **NO IDENTIFICA ADECUADAMENTE A LOS ECOSISTEMAS DE HUMEDALES y los valiosísimos servicios ambientales que brindan a la sociedad y a la naturaleza**, como ser la **VITAL PURIFICACIÓN y PROVISIÓN DE AGUA de la que se abastece la población**, y la **protección frente a las inundaciones y tormentas**. De esta forma, el estudio del proyecto del puerto cerealero omite reconocer la magnitud de la **alteración al escurrimiento del agua** y el profundo daño ambiental del emprendimiento propuesto, que se suma a los provocados por el puerto regasificador, dado que implica la destrucción definitiva de estos ecosistemas protegidos por Tratados Internacionales a los cuales adhiere la República Argentina (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 8)

Observación n° 12: Ausencia de realización de estudios para comprender cómo drena el agua subterránea en la superficie afectada al proyecto del puerto cerealero. A lo que se suma que desconoce los estudios oficiales ya efectuados que informan que en los humedales de la planicie deltaica la napa de agua más cercana a la superficie tiene fluctuaciones diarias asociadas al régimen de mareas del río de la Plata y con esto **OMITE LOS IMPACTOS EN EL ESCURRIMIENTO DE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS** que generará el proyecto.

Observación n° 13: El estudio de impacto ambiental realizado por la empresa omite que el puerto cerealero provocará, al igual que el puerto regasificador, **la pérdida de biodiversidad y de hábitats**. Y omite mencionar que **el proyecto se localiza en un ÁREA DE IMPORTANCIA PARA LA CONSERVACIÓN DEL PARQUE NACIONAL CIERVO DE LOS PANTANOS**, por lo que provocará impactos negativos también sobre éste. El Parque Nacional Ciervo de los Pantanos alberga **900 especies registradas de las cuales 80 están amenazadas** y 103 son especies de vertebrados de valor especial (ver IV.-DOCUMENTOS Punto 9).

En esta misma línea, **observamos la falta de documentación de base que acredite que haya habido relevamientos de campo de flora y fauna en la zona donde se emplazará el puerto, y sobre la situación de la vida acuática** (peces, comunidades bentónicas y vegetación acuática), **lo que impide identificar la magnitud del daño sobre la biodiversidad que provocará el proyecto**.

A la vez, hay que considerar un agravante: **EN LA ZONA HABITAN ESPECIES EN PELIGRO DE EXTINCIÓN**, como es el caso del ciervo de los pantanos.

Observación n° 14: El estudio de impacto ambiental presentado por la empresa omite mencionar el abanico de actividades económicas, recreativas y turísticas (clubes de pesca, recreos, campings, club de remo, etc.), que dependen del río y que se desarrollan en el área de influencia del proyecto. A su vez, y de modo arbitrario, solo identifica al barrio Jardín Náutico, y no menciona a la población isleña y a la de los otros barrios afectados (El Cazador, CUBE, Náutico Escobar, Puertos del Lago, etc.). Y omite las necesidades sociales en relación con los bienes colectivos como son el río, el agua, el suelo, la biodiversidad y el aire -tanto en materia de usos recreativos, económicos, culturales, turísticos, como también en cuanto al servicio que brindan los humedales en materia de escurrimiento natural (y prevención de inundaciones), captura de carbono (reducción de gases de efecto invernadero y mitigación del

cambio climático), y abastecimiento de agua dulce.

Observación n° 15: Va en contra de la normativa vigente que las fracciones y parcelas que integran la superficie del proyecto sean destinadas a la instalación de un puerto cerealero. **Existen serias irregularidades (violación del principio de no regresión e incompatibilidades en materia ambiental) en relación a los usos del suelo vigentes de la Fracciones N° 79, 80 y 88, afectadas al proyecto.**

Observación n° 16: **NO FUERON EVALUADOS individual y acumulativamente LOS IMPACTOS DEL DRAGADO EN LA BIODIVERSIDAD.**

Observación n° 17: También se observa que hubo arbitrariedad en la determinación del perímetro a ser considerado como "Área de Influencia Directa" y "Área de influencia indirecta" del proyecto, con la consecuente omisión de evaluación de los impactos generados en otras áreas.

Observación n° 18: Ausencia de Modelación Hidrosedimentológica, indispensable para comprender los efectos del dragado sobre la dinámica del río, la erosión, los pulsos de inundación y la estabilidad de los humedales. Con el agravante que ya se encuentran impactados por las obras de dragado y mantenimiento de dragado del puerto regasificador. Tampoco han sido finalizados los estudios hidrodinámicos.

Observación n° 19: Falta de cumplimiento de una difusión adecuada del presente llamado a participación ciudadana. La convocatoria a consulta pública no ha sido difundida a través de medios masivos de comunicación.

Observación n° 20: Se omite evaluar la necesidad de efectuar una Audiencia Pública de manera conjunta con una consulta pública virtual. **Resulta impensado que la consulta pública virtual pueda garantizar la participación de toda la población afectada que desee hacerlo, en particular la población isleña y los adultos mayores.**

I- PETICIÓN:

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

IV.- DOCUMENTOS:

Punto 1: Ausencia de Estudios de Análisis de Riesgos.

Imagen 1: Localización del proyecto del puerto cerealero-área de influencia directa.



Imagen 2: Área de influencia indirecta del puerto cerealero que incluye al puerto regasificador.



Imagen 3: Tabla Perteneiente al Plan Nacional de Contingencias “PLANACON” de la Prefectura Naval Argentina para la Terminal Escobar de Gas Natural Licuado, manual sobre contaminación química Parte 1: Evaluación del Problema y Medidas de Respuesta de la Organización Marítima Internacional N° Cat. IA632S).

ZONAS DE EXCLUSIÓN POTENCIALMENTE PELIGROSAS ESTIMADAS PARA DISTINTAS CANTIDADES DE ALGUNAS SNPP DERRAMADAS (LÍQUIDOS Y GASE)

CANTIDAD LIBERADA	RIESGO PARA LA SALUD		RIESGO DE INCENDIO/EXPLOSIÓN
	Amoniaco, cloruro de vinilo, cloro	Metano (GNL), propano, butano, etileno, butileno-butadieno	Amoniaco, cloruro de vinilo, propano, metano (GNL), butano, etileno, butileno-butadieno
toneladas	metros	metros	metros
0,1	1.000	200	200
1	2.000	400	400
10	5.000	1.000	1.000
100	10.000	2.000	2.000
1.000	20.000	4.000	4.000

Punto 2: Imagen de posible situación de necesidad de efectuar la zarpada de emergencia y/o evacuar a la población. La imagen corresponde al incendio de fecha 24-25 de agosto de 2023 muy cercano al puerto regasificador, en el que intervinieron 5 dotaciones de bomberos y defensa civil, que “debieron montar guardias de cenizas” para evitar que se propaguen las llamas al puerto regasificador.

Fuente:

<https://eldiadeescoobar.com.ar/quedo-controlado-el-voraz-incendio-forestal-en-el-parana-de-las-palmas/>



Punto 3:

Imagen 1 de tanques de GNL (o LNG). En este contexto se omitiría informar, entre otros, que este megaproyecto prevé además instalar depósitos peligrosos de GAS NATURAL LICUADO (COMBUSTIBLE EXTREMADAMENTE INFLAMABLE) sobre el territorio isleño para abastecer a la megaminería, y que se suman a los depósitos instalados en el buque regasificador.

Fuente: <https://dataportuaria.ar/nota/21763/terminal-maritima-escobar-la-megaobra-avanza-con-seleccion-de-concesionarios-y-enfoque-multimodal/>)



Imagen 2: A su vez, se omite informar que proyecta abastecer de arena de fractura hidráulica a Vaca Muerta, entre otros (Fuente de fecha reciente, 11 de noviembre de 2025, <https://argenports.com/nota/terminal-maritima-escobar-y-una-propuesta-logistica-que-promete-redefinir-el-abastecimiento-de-arena-para-vaca-muerta/>)

Terminal Marítima Escobar impulsa un proyecto logístico multimodal para abastecer de arena a Vaca Muerta desde Ibicuy, integrando transporte fluvial, marítimo y terrestre. Imagen del Puerto de Ibicuy, Entre Ríos.



Punto 4: Imagen de la Toma de Agua de AYSA en el río Paraná de las Palmas. Fuente Estudio de Impacto Ambiental del proyecto del Puerto Cerealero.



Punto 5: Imagen del Puerto Regasificador durante la operatoria buque a buque regulada internacionalmente para ser efectuada en alta mar. Asimismo, no han sido evaluados los impactos sobre el recurso agua que genera el puerto regasificador en conjunto con este nuevo proyecto de Puerto Cerealero.



Punto 6: Documentos

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>

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, ver pág 54 en relación al riesgo sanitario:
<https://lac.wetlands.org/publicaciones-de-inventarios-de-humedales/>

Punto 7: Imagen del proyecto vial de 18 kilómetros.



Punto 8:

Imagen del daño ambiental provocado para la instalación del Puerto Regasificador



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

<https://informacionpublica.ambiente.gba.gov.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/>

Imagen de la pág. 53 del Documento de 2017 de la Nación referido, sobre el detalle de los más de 30 servicios ambientales que proveen los humedales.

Funciones ecosistémicas		Bienes y servicios (ejemplos)
Genéricas	Específicas	
Regulación Hidrológica	Desaceleración de los flujos y disminución de turbulencia del agua	<i>Estabilización de la línea de costa. Disminución del poder erosivo.</i>
	Regulación de Inundaciones	<i>Disminución de la intensidad de los efectos de las inundaciones sobre áreas vecinas</i>
	Retención de agua Almacenaje a largo y corto plazo	<i>Presencia de reservorios de agua para consumo y producción.</i>
	Recarga de acuíferos	<i>Reservas de agua dulce para el hombre, para consumo directo y para utilización en sus actividades productivas</i>
	Retención y estabilización de sedimentos	<i>Mejoramiento de la calidad del agua</i>
	Regulación de procesos de evapotranspiración	<i>Atemperación de condiciones climáticas extremas</i>
Regulación Biogeoquímica	Ciclado de nutrientes (Nitrógeno, Carbono, Fósforo, etc.) Almacenaje / retención de nutrientes (ej. Fijación/ acumulación CO ₂ , liberación de NH ₄)	<i>Retención de contaminantes Mejoramiento de la calidad del agua Acumulación de Carbono Orgánico (ie.turba). Regulación climática</i>
	Transformación y degradación de nutrientes y contaminantes	<i>Mejoramiento de la calidad del agua. Regulación climática</i>
	Exportación de nutrientes y compuestos.	<i>Vía agua: Sostén de cadenas tróficas vecinas Regulación Climática: Emisiones CH₄ a la atmósfera</i>
	Regulación de salinidad	<i>Provisión de agua dulce - Protección de suelos - Producción de sal</i>
Ecológicas	Producción primaria	<i>Secuestro de carbono en suelo y en biomasa Producción agrícola Producción de forraje para ganado doméstico y especies de fauna silvestre de interés. Producción apícola Producción de combustible vegetal y sustrato para cultivos florales y de hortalizas (turba)</i>
	Producción secundaria	<i>Producción de proteínas para consumo humano o como base para alimento del ganado doméstico (fauna silvestre , peces e invertebrados acuáticos) Producción de especies de interés cinegético Producción de especies de peces para pesca deportiva y comercial. Producción de especies de interés turístico-recreacional (aves, mamíferos, reptiles, anfibios)</i>
	Provisión de hábitat	<i>Ambientes de interés paisajístico Oferta hábitat de especies de interés comercial, cinegético, cultural, etc. Provisión de hábitats críticos para especies migradoras (ej. aves) Provisión de hábitats críticos para la reproducción de especies animales (ej. aves, tortugas acuáticas, peces e invertebrados acuáticos)</i>
	Mantenimiento de interacciones biológicas	<i>Mantenimiento de cadenas tróficas locales y de ecosistemas vecinos Exclusión de especies invasoras.</i>
	Mantenimiento de la diversidad tanto específica como genética	<i>Provisión de productos animales y vegetales alimenticios, y construcción. Provisión de productos animales y vegetales no alimenticios (cueros, pieles, plumas, plantas y peces ornamentales, mascotas, etc.) Provisión de productos farmacológicos y etnobiológicos (para etnomedicina, con fines religiosos, rituales, etc.) Producción agrícola</i>

Punto 9: Imagen de la especie en peligro de extinción Ciervo de los Pantanos. Se omite mencionar que el proyecto se localiza en un ÁREA DE IMPORTANCIA PARA LA CONSERVACIÓN DEL PARQUE NACIONAL CIERVO DE LOS PANTANOS, en consecuencia, provocará impactos negativos también sobre éste.



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

