

Observatorio

de Territorios Étnicos y Campesinos

Una apuesta por la defensa de los territorios



ISLA BARÚ

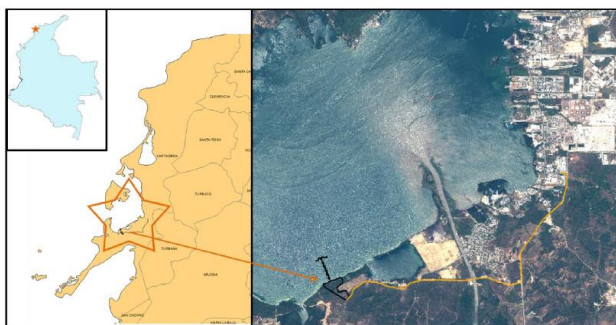
FOCALIZADA PARA INSTALAR TERMINAL DE GAS LICUADO

Por: Ruby Arcila Valenzuela - Consejo Comunitario de Barú

‘Puerto el Cayao’ es un proyecto de la de la sociedad portuaria El Cayao S.A. ESP, en sociedad con Promigas S.A. y TAM LNG Holdings, que desde agosto de 2013 iniciaron el proceso de contratación para la construcción de un terminal de líquidos a gran escala cuya especialización serían bicarburos como petróleo, el gas y los petroquímicos con una capacidad de almacenamiento de 160.000 m3.

Se ha dispuesto que para el 2015 finalice su primera fase que comprende la construcción de las instalaciones marinas – puerto de atraque, muelle y gasoductos de conexión – para recibir una Unidad Flotante de Almacenamiento y Regasificación (FRSU) con capacidad de 170.000 M3 de almacenamiento y 400 MPCD de regasificación. En la segunda fase se contempla la construcción en tierra de la planta de proceso y el tanque de almacenamiento. ([Ver descripción proyecto](#))

Ubicación Terminal Portuario de Importación de GNL



Las comunidades negras de Bocachica, Ararca, Pasacaballos, Caño de Oro y Santa Ana se encuentran en la zona aledaña donde se construirá el proyecto. Es por ello que actualmente vienen liderando una investigación conjunta sobre otras experiencias internacionales en

relación con este proyecto. En este documento el Consejo Comunitario de Barú, comparte algunas de sus preocupaciones sobre los impactos ambientales y sociales que le causaría este proyecto a una zona de riqueza natural y con vocación turística.

Gas natural licuado: algunas consideraciones para tener en cuenta

A principios de 2004, una gran explosión de una terminal de gas natural licuado (GNL) en Argelia puso de presente de nuevo el alto riesgo de esta clase de instalaciones. A esta preocupación se suman el costo y la viabilidad de proteger las terminales de GNL, consideradas de alto riesgo.

El informe oficial de este caso concluyó que el accidente había sido ocasionado por una fuga de gas. Este accidente plantea nuevas dudas sobre la seguridad del GNL, y recuerda catástrofes similares, como la de Cleveland (1944), que ocasionó la muerte de 128 personas, así como la fuga de una nube de vapor en Boston (1988) y el accidente en los Emiratos Árabes Unidos (1978), que no deben ser considerados como problemas del pasado.

Durante el resurgimiento de esta industria, el fatal accidente de enero de 2004, que destruyó una buena parte de una planta de licuefacción en Argelia, vino a revelar que la industria no ha resuelto los problemas de seguridad con un combustible peligroso. Este caso arroja evidencias que llevan a exigir que este tipo de instalaciones cuenten con medidas de protección estrictas y, por ninguna razón, estén situadas cerca de la población. El informe del gobierno de Argelia, presentado en marzo de 2004 en Qatar, cuando explotó una terminal de GNL, señala “que una gran cantidad de gas licuado escapó de una tubería, formando una nube altamente inflamable y un vapor explosivo que se elevó sobre las instalaciones. La nube explotó después de entrar en contacto con las llamas”. ([Ver informe Green Peace](#)).

De acuerdo con las declaraciones de los expertos en seguridad del GNL, el accidente de Argelia puede ocurrir en cualquier tipo de plantas, y debe existir un reconocimiento implícito del extremo peligro que crean potencialmente las terminales de este combustible, sin importar dónde se construyan.

Es por ello que un buen número de terminales han sido rechazadas: Vallejo (California), Oxnard (California), Eureka (California), Harpswe (Maine), Mobile (Alabama), así como Tijuana

y Rosarito (México). Todos estos sitios fueron propuestos y luego descartados, cuando los residentes locales repudiaron la construcción de instalaciones de alto riesgo en sus comunidades. Su argumento fue simple y, a la vez, contundente:

La seguridad de los poblados estaba seriamente comprometida. Hay riesgos potenciales, como los incendios que ocurren cuando una mezcla de combustible de gas y de aire se quema encima del lugar de derrame del GNL (*pool fires*). “Estos incendios son intensos y arden a temperaturas mucho más altas y más rápidamente que los incendios de gas o petróleo”. El informe añade que “varios expertos concuerdan que un *pool fire*, especialmente sobre el agua, es el riesgo más serio del GNL”. También hay un acuerdo general: un fuego semejante no podrá ser sofocado con los medios disponibles actualmente en la mayoría de países.

De acuerdo con este informe, si se liberara GNL durante un ataque, se incendiaría inmediatamente. Sin embargo, si el GNL escapara sin ser alcanzado por el fuego, la nube de gas podría trasladarse a cualquier lugar, donde podría causar un incendio. Por otra parte, más allá del daño físico, un ataque a instalaciones de GNL que presten servicio a un porcentaje alto de la población podría tener un efecto económico considerable.

El uso del agua de mar en terminales de GNL daña los ecosistemas marinos

Una terminal de GNL requiere diariamente de la extracción, la desinfección y, posteriormente, la descarga de 500 a 1.000 millones de litros de agua de mar clorada. El agua de mar clorada es tóxica para la vida marina, pues daña los procesos de reproducción, alimentación y respiración de las especies. También les puede provocar efectos mutagénicos. Las temperaturas a las que es descargada (20 grados más fría que el agua de los océanos), amplifica sus impactos tóxicos. En el mar, el cloro descargado no se disuelve, sino que se asocia con otras sustancias para formar compuestos organoclorados que mantienen su efecto tóxico por largo tiempo.

En Estados Unidos, la ley de agua limpia exige el uso de la mejor tecnología disponible para minimizar el impacto ambiental negativo de las terminales de GNL. Los vaporizadores de combustión sumergidos (Submerged Combustión Vaporizer SCV), es la tecnología disponible para la reclasificación que ambientalmente resulta menos dañina. Aunque el uso de SCV aumenta ligeramente las emisiones de gases, estas podrían reducirse

con el empleo de reducción catalítica selectiva (Selective Catalytic Reduction, SCR), para el control de los óxidos de nitrógeno. Estas tecnologías son utilizadas en terminales de reclasificación en Estados Unidos (Distrigas GNL en Boston).

Una amenaza para el clima mundial

El fenómeno del cambio climático amenaza con devastar el sistema del clima mundial. Durante el último siglo, la temperatura atmosférica del planeta ha subido 0,6 °C, y evidencias fehacientes lo atribuyen a actividades humanas que implican en gran medida la quema de combustibles fósiles: petróleo, carbón y gas. El aumento de la temperatura global en uno o dos grados es suficiente para provocar alteraciones en los modelos climáticos, que derivarán en condiciones extremas, como inundaciones, sequías, huracanes y olas de calor, y ocasionará desastres diversos, desde la propagación de enfermedades infecciosas hasta la destrucción de infraestructura carretera y de conducción de energía, así como la pérdida de cosechas.

El GNL afecta al calentamiento global.

El GNL aumenta las emisiones de CO₂ a la atmósfera debido a los procesos necesarios para congelar, transportar y regasificarlo. El proceso necesario para convertir el gas natural en un líquido, transportarlo y luego devolverlo a su estado gaseoso, conocido como cadena de suministro del GNL, genera un incremento del consumo de gas natural entre el 18 y el 22 por ciento. Por otra parte, podría haber un incremento adicional de 11 a 18 por ciento de las emisiones de CO₂ debido al alto volumen de CO₂ en la fuente de gas crudo, que luego es convertido en GNL y exportado.



Un proyecto de esta magnitud es el que se pretende implementar en la isla de Barú, donde las comunidades nativas de 7 consejos comunitarios han manifestado su preocupación por las implicaciones y alcances de este proyecto. La zona

focalizada para tal fin tiene poblaciones a menos de 2km a la redonda. ([Ver Video1](#) y [video2](#))

Ahora bien, sin ser ambientalistas nos preguntamos:

1. ¿Qué pasa si los parámetros de monitoreo no dan los resultados esperados? ¿Cómo se va a proceder en tal caso? ¿Cuáles son los planes de contingencia? ¿Quién velará por que se cumplan? ¿Qué seguridad tendrán las comunidades de que en tal caso los factores económicos no serán los más importantes?

2. ¿El proyecto cuenta con los recursos materiales necesarios para afrontar un accidente acorde a la magnitud del riesgo que implican la regasificadora y sus instalaciones, agravado aún más si el buque proveedor de GNL está en tareas de maniobra?

3. ¿Cómo se procederá si los indicadores medios superan los umbrales establecidos: cantidad de entrada de buques, camiones, etc.?

4. ¿Cuenta Colombia con una norma en cuanto a la cercanía que debe tener un proyecto de GNL respecto de las costas o asentamientos humanos? Por ejemplo, en normas como la de California es de 6,5 kilómetros de retiro de la costa.

5. ¿Quién asumirá el costo y la responsabilidad de la seguridad en las instalaciones de GNL?

6. ¿Cuál es el área total marítima que se concesionar para este proyecto en la isla de Barú?

7. ¿Quién reparará las 1.000 ha de manglar que este proyecto destruiría?