

**Negocios**

# Se enreda el proyecto de la regasificadora del Pacífico

Carta de la Dimar advierte de los inconvenientes geográficos del lugar para el montaje de terminal marítimo y la Armada Nacional expone las inconveniencias de esta planta.

**Afonso López Suárez**  
Redacción Portafolio

**EL PROYECTO** de la regasificadora del Pacífico no ha iniciado de manera oficial su desarrollo, ni siquiera está el bosquejo en planos, pero ya le comenzaron a aparecer los primeros inconvenientes.

Una carta de la Dirección General Marítima (Dimar), enviada a la Unidad de Planeación Minero Energética (Upme) el pasado 6 de noviembre y a la cual tuvo acceso Portafolio, explica de manera técnica que el lugar donde está proyectado el montaje de la infraestructura afectaría la operación misma del puerto.

En la misiva, la Dimar resalta que hizo un análisis de las condiciones y aspectos de seguridad marítima relacionados con el puerto de Buenaventura, así como de las operaciones requeridas para la ejecución del citado proyecto que incluye, entre otros el gasoducto, la profundidad del muelle y el traspaso de carga de buque a buque.

De igual manera, la entidad advierte que se detectaron riesgos asociados al proyecto que afectan directamente la seguridad marítima y las operaciones de la planta.

“Por lo anterior, con el fin de garantizar la seguridad de la vida en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino, es necesario poner en conocimiento los riesgos observados con el fin de que se tomen las medidas pertinentes para gestionarlos”, resalta la carta de la Dimar.

**ADVERTENCIA Y RECOMENDACIÓN**

La citada entidad explica de manera técnica en las ocho páginas que consta la misiva, detalles del tráfico marítimo del puerto de Buenaventura en los últimos cinco años, y deja entrever que las nuevas embarcaciones ahora son más anchas y profundas, como los bu-



“El área de atraque deberá tener mínimo 450 metros de largo, 123 metros de ancho y 13,69 metros de profundidad”: Dimar. iStock

ques gasíferos, lo que impide un margen de maniobrabilidad de los mismos.

“Las dimensiones actuales del canal interno de Buenaventura no son las más óptimas para la navegación segura del buque tipo Qmax, debido a que el ancho del canal actual es me-

“**La planta estaría a 500 metros de los batallones de infantería de marina y la Estación de Guardacostas, con un riesgo mayor para el personal”.**

nor al requerido”, subraya uno de los apartes de la carta.

Así mismo, la Dimar explica que las normas y recomendaciones internacionales establecen que el ancho de un canal de acceso debe ser de mínimo el doble de un buque, más si es del tipo Qmax.

“La profundidad de esta área de maniobra o revío mínimo debería tener la misma profundidad determinada para el buque tipo Qmax, pero teniendo en cuenta las condiciones actuales de profundidad, el buque debe maniobrar con un calado operacional de 9,57 metros”, indica la carta.

Pero no solo la Dimar hace la advertencia con respecto al canal de acceso, también con el muelle para el atraque de embarcaciones. En ese sentido, afirma la entidad que esta estructura debe contar con un an-

cho producto de la sumatoria de los dos buques, y el largo, un poco mayor a la nave más larga.

“El área de atraque deberá tener mínimo 450 metros de largo y 123 metros de ancho. La sociedad encargada del terminal tendrá que garantizar un área de atraque con una profundidad mínima de 13,69 metros para la permanencia segura del buque Qmax”, señala.

**ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

A manera de conclusión, la Dimar nuevamente resalta que la bahía interior del puerto de Buenaventura es una área de aguas protegidas con espacios restringidos, por lo que se dificultaría la maniobrabilidad de los buques tipo Qmax, dedicados para las tareas en el transporte de gas natural licuado (GNL).

A renglón seguido, subra-

ya que como son dos buques (uno que descarga y otro que regasifica), se debe tener en cuenta las medidas de longitud y área, ya que “estos espacios son más exigentes para los buques que transportan GNL”.

Al respecto, la entidad se-

“**Dimar afirma que las normas y recomendaciones internacionales fijan que el ancho de un canal de acceso debe ser de mínimo el doble de un buque”.**

ñala en la carta que “para el buque tipo propuesto por la Upme (clase Qmax) con un calado (profundidad sumergida de una embarcación) de 12 metros, y que sin tomar en cuenta los cambios de marea, esta será de 13,44 metros, aproximadamente un metro más de la profundidad de la bahía interior”.

Además, en el mismo sentido, la entidad reitera que: dichos “buques gaseros que arriben para descargar el gas licuado, deben acoplarse a unidad regasificadora, aumentando así el tamaño del cajón de atraque, en profundidad de ancho y largo”.

**RESERVAS DE LA ARMADA**

Pero no solo la Dimar hace las observaciones y expresa su inquietud con respecto al proyecto de la regasificadora en el puerto de Buenaventura, la Armada hace lo propio, y va más allá para afirmar que no ve con buenos ojos el montaje de la infraestructura.

En una carta similar a la de la primera entidad, el vicealmirante Javier Díaz Reina, inspector general de la Armada Nacional, le expone a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) sus reservas frente a la iniciativa.

“El Ministerio de Defensa -Armada Nacional- se opone por inconveniencia al trámite de concesión de la ubicación de una Terminal de Regasificación en proximidades de las Unidades Militares destacadas en el sector de Isla Naval”, resalta el oficial naval.

Tres párrafos más adelante argumenta que existen riesgos operativos y de fatality humana inherentes de la ubicación de la planta regasificadora, al no cubrir las distancias mínimas de seguridad exigidas por la norma internacional, que fueron señalados en el estudio realizado por la firma Sener a la Upme.

“La planta se ubicaría a 500 metros de los batallones de infantería de marina 21 y 25, y la Estación de Guardacostas, con un riesgo mayor para el personal militar y civil que allí labora, ya que además de los alojamientos hay almacenes de combustibles y explosivos y depósitos de munición”, advierte la Armada.

Finalmente, coincide con la Dimar al señalar que se presentaría una afectación al tráfico marítimo y a la ejecución de maniobras y movilidad operacional, debido al tránsito de buques desde y hasta el terminal. ☺