ESIN CONSULTORA S.A.

BUENOS AIRES, 10 DE MAYO DE 2019

Sr. Roberto Juré
Director General Comarca Sanguer San Jorge
Ministerio de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable
Rivadavia 264 – Planta Alta
Comodoro Rivadavia
Provincia de Chubut

CC: Ing. Roberto Moreno Leiva (CAF)

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Usted a fin de hacerle llegar una síntesis de los criterios adoptados para la selección de la localización de la E.T. 500/132 kV Comodoro Oeste y de las trazas de las Líneas 132 kV a la nueva E.M. Km. 9 y la existente E.T. pampa del Castillo, de acuerdo a su solicitud.

Quedo a su disposición para las ampliaciones y/o aclaraciones que considere necesarias para asegurar la continuidad del proceso licitatorio de estas obras de enorme importancia regional y nacional.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarlo muy atentamente.

Ing. Luis A. Jiménez
ESIN Consultora S.A.
Av. Julio A. Roca 620 – 7° Piso
C.A.B.A.
Tel. 011-4342-9909 – Cel. 11-5907-9039

E.T. COMODORO OESTE Y LAT 132 PAMPA DEL CASTILLO Y KM 9

COMPARACIÓN DE ALTERNATIVAS:

A los efectos de evaluar las alternativas planteadas se efectúan las siguientes consideraciones:

1. Teniendo en cuenta que la localización de la E.T. km 9 está pre-determinada por gestiones realizadas por Transpa y la E.T. Pampa del Castillo es existente, una de las principales variables para definir las posibles alternativas de traza, es la localización de la nueva E.T. Comodoro Oeste 500/132 kV.
2. El anteproyecto original de localización de la E.T. CO se había establecido a la altura del vértice 6 de la LEAT E.T. Puerto Madryn – E.T. Santa Cruz Norte, lo que fue descartado tanto por TANSENER (desplazamiento hacia el norte), como por la Consultora (desplazamiento hacia el sur) por la implantación en el área de nuevas explotaciones petroleras.

   Ambas posiciones tienen buenos accesos por ruta. La primera prioriza la proximidad a la RN 29, mientras que la segunda prioriza la proximidad a la E.T. Pampa del Castillo, lo que le permite menor longitud total de ambas líneas para cualquier alternativa con ese origen.
3. Las Alternativas I y II priorizan factores ambientales (naturales y antrópicos), alejando la traza de urbanizaciones y de áreas de actividad petrolera intensiva, con notorias ventajas de la Alternativa II por menor longitud y costo sin diferencias en la etapa de O&M.
4. Las Alternativas III, IV y V priorizan la proximidad a la RN 29 por facilidad de acceso en la etapa de O&M, con diferencias en la localización de la E.T. y ventajas para la Alternativa IV por menor longitud y costo, y mismas condiciones en la etapa de O&M.

   La Alternativa V no se considera pues las III y IV respetan el mismo principio con mejoras (ajustes) en las trazas de las líneas.
5. De lo expuesto surge una primera conclusión: La localización de la ET, de acuerdo a este análisis, debería ser la SUR, que es el punto de partida de las Alternativas II y IV. La principal causal es la proximidad de la posición SUR con respecto a la E.T. Pampa del Castillo, con distancias similares desde ambas posiciones al sitio de implantación de la EM. Km. 9.
6. De la comparación más detallada entre las Alternativas II y IV (ambas con punto de partida desde la E.T. CO Sur) surge:

   6.1. ETAPA DE OBRA

De los 11 factores considerados para la determinación de Índice Ambiental negativo solo en uno es mejorado por la Alternativa IV. En los 10 restantes prevalece la Alternativa II

6.2. ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

De los 3 factores considerados en uno de ellos (Longitud Equivalente), la Alternativa IV supera a la Alternativa II que es la mejor posicionada en los otros dos factores (Impacto Visual y Riesgos por Contingencias)

No obstante, el Factor "Longitud Equivalente" se ha definido como el más relevante y se ha penalizado fuertemente la distancia a rutas principales, pese a que la distancia máxima de la Alternativa II es de 3,5 km. y en ese tramo se desplaza entre la Ruta 29 y la Línea 132 kV existente entre E.T. Pampa del Castillo y E.T Patagonia más alejada de la ruta con innumerables accesos petroleros.

En ese tramo la Alternativa II tiene mínima interferencia con la actividad petrolera, lo que no ocurre con la alternativa IV, por lo que se minimiza riesgos por contingencia e interferencias mutuas en tareas de mantenimiento, así como el Impacto visual.

Pese a la fuerte penalización por distancia, y a la reducida influencia asignada a los Riesgos por Contingencias, los índices integrados presentan claras ventajas de la Alternativa II seleccionada.

6.3. FACTOR ECONÓMICO

No se incluye el costo de la E.T. CO, E.M. km 9 y ampliación E.T. P.C. por ser comunes a todas las alternativas.

Presupuesto de Líneas: Alternativa IV = +9%

La menor inversión se asocia con la Alternativa II

7. CONCLUSIONES:

Integrando los tres índices ambientales negativos IANI-OB, IANI-OM e IE en un único índice según el cuadro síntesis de Pág.130 del informe, y aun considerando penalización máxima, el resultado es favorable a la Alternativa II.

Si se prioriza además al índice de O&M (50%) respecto al de Obra (25%) e Inversiones requeridas (25%), subsiste leve ventaja de la Alternativa II pese a la ínfima incidencia asignada al factor "Contingencias", notablemente favorable a dicha alternativa.

Por lo expuesto, se elige a la Alternativa II como la más apropiada bajo los puntos de vista técnico, ambiental y económico, teniendo en cuenta las etapas de construcción y de Operación y Mantenimiento.