



Testimonio evidencia irregularidades en compra de combustible de la AEE

Publicado el: 9 de febrero de 2016



SenadoPuertoRico



SenadoPR



senadopr



www.senado.pr.gov



gobierno

CAPITOLIO- El exdirector del Laboratorio de Control de Contaminación de la Autoridad de Energía Eléctrica (AEE), el químico Abraham Ortiz Chárriez, ofreció testimonio hoy de las irregularidades detectadas durante su incumbencia en el manejo de análisis y resultados de los laboratorios que contrata la corporación pública para medir la calidad del combustible que usan para mover las plantas generatrices.

En la continuación de las audiencias que evalúa las Normas y Procedimientos Relacionados con la Compra y Uso de Petróleo por la AEE, el exfuncionario hizo referencia al caso de la barcaza Tennessee, en el que se evidenció dudosas prácticas a la hora de certificar el nivel de azufre del combustible que se compra en la corporación y que a su vez dio paso a un informe que posteriormente fue alterado.

“En el momento en el que la barcaza Tennessee llega a la Autoridad el 19 de mayo del 2010, ya hacía varios meses que el grupo evaluador estaba planificando (una) auditoría. Ya se habían hecho algunas visitas, se habían observado algunas entregas de combustible y ya había información preliminar de lo que habíamos considerado como irregularidades en los recibos”, detalló Ortiz Chárriez.

“En ese momento que estamos en esa etapa de planificación listos para comenzar la auditoria, se recibe una llamada telefónica donde nos alertan que hay una embarcación fuera de especificaciones en azufre y que la Autoridad esta haciendo los arreglos para recibirla. En ese momento notificamos a las personas que supervisaban nuestro trabajo y ellos procedieron a autorizarnos a investigar la alegación sobre esta barcaza”, añadió.

Al iniciar la pesquisa, los investigadores se percataron de que existían discrepancias entre los laboratorios que analizaron las muestras del combustible transportado por la barcaza Tennessee. El laboratorio Alchem, que había sido contratado por la AEE, informó que los niveles de azufre sobrepasaban el 0.5% permitido por la Agencia Ambiental de los Estados Unidos (PREPA, por sus siglas en inglés). A su vez, el suplidor del hidrocarburo había provisto un certificado del laboratorio Inspectorate, el cual reflejaba que el cargamento que pretendía vender guardaba las especificaciones correctas. Un combustible más limpio y con menos contenido de azufre debe tener un costo mayor para la AEE que aquel que cuyos niveles de azufre sean superiores.

Esta situación suponía la existencia de una controversia en torno al contenido de azufre del cargamento, la cual debía resolverse designando un tercer laboratorio que analizara el

combustible, de acuerdo a lo establecido en los procedimientos. Entonces se designó al laboratorio Saybolt para que actuara como mediador.

“La molestia del querellante consistía en que aun con toda la evidencia que se había presentado, tenía información de la que Autoridad había decidido recibir el cargamento”, dijo sin embargo Ortiz Chárriez, quien indicó que el comité evaluador determinó que el querellante estaba en lo correcto en torno al elevado contenido de azufre del embarque.

Además, recordó que curiosamente, de forma repentina, el laboratorio contratado por la AEE (Alchem) emprendió un proceso para modificar las curvas de calibración de los instrumentos de medición de los niveles de azufre y que con los cambios, las muestras de la barcaza arrojaban resultados que se ubicaban en los parámetros permitidos.

Ante esta situación –prosiguió el deponente- se procedió a sostener una reunión con la gerencia del laboratorio y se le solicitó la versión impresa de los resultado de las máquinas que analizan las muestras de la AEE, que esas muestras fueran selladas y que no se divulgara ninguna información sobre las mismas, además de requerirle un informe detallado del proceso por el que pasaron las muestras.

Otro de los hallazgos señalados por el informe de auditoría, documento que posteriormente se evidenció que fue alterado, guarda relación con la manera en que la AEE acepta el embarque de la Barcaza Tennessee. Detalló que concretamente hubo unas comunicaciones electrónicas que dan el visto bueno a la transacción alegando que el combustible estaba en cumplimiento con los estándares de la EPA. Dicha comunicación se emitió antes de conocer el resultado del análisis, hecho que se corroboró verificando las horas que indicaban las máquinas que examinan las muestras.

En el informe al que se hace referencia, se subraya que antes del incidente del 19 de mayo de 2010 con la barcaza Tennessee, se registraron aproximadamente 10 incidentes similares. Ortiz Chárriez relató además que la auditoria en cuestión no fue vista con beneplácito por algunos funcionarios de la AEE, entre los que se encontraba el director de la Oficina de Compra de Combustible, William Clark, cuya actitud fue descrita como una notablemente hostil y entorpecedora de los trabajos del comité a cargo de la auditoria.

“En el caso de William Clark, su hostilidad se demostraba con sus protestas escritas y en el caso de los laboratorios, estos no eran diligentes con nuestras solicitudes”, agregó.

La comparecencia de Ortiz Chárriez continuará el próximo jueves a las 10:00 de la mañana, cuando los investigadores del Partido Nuevo Progresista y e Independentista Puertorriqueño, Pedro Oliver Cobas y Luis Enrique Romero, interroguen al deponente, cosa que seguidamente harán los senadores que integran la Comisión.

XXX