



## **G O B I E R N O D E L A P R O V I N C I A D E B U E N O S A I R E S**

2020 - Año del Bicentenario de la Provincia de Buenos Aires

### **Anexo**

**Número:**

**Referencia:** ANEXO I "BRAZO DE CARGA MEGA"

---

**Corresponde Expte. N° EX-2019-32019616- -GDEBA-DGAOPDS**

### **ANEXO I**

#### **I. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO:**

Desde el año 2008 debido a la presencia del Buque Regasificador en su muelle, Cía. Mega S.A. tuvo la necesidad de buscar alternativas para el despacho de sus productos (etano, propano, butano y gasolina). Para poder embarcar la gasolina natural, debió construirse un ducto para su transporte desde sus tanques de almacenamiento, utilizando el muelle de Profertil S.A. (muelle vecino), dado el impedimento de usar su propio muelle. Como consecuencia de ello, actualmente, la empresa ha decidido mejorar las condiciones operativas y de seguridad de la instalación en el muelle de Profertil S.A.

El objetivo del Proyecto por consiguiente, implica la instalación y operación por parte de la empresa Cía. Mega S.A. de un Brazo de Carga de Gasolina, en reemplazo de la instalación de manguerotes que se encuentra en el muelle de la empresa Profertil S.A. <sup>[1]</sup>.

De acuerdo con los resultados de las curvas de riesgo para los trabajadores, la operación actual con manguerotes se ubica en la zona de ALARP (As Low As Reasonably Practicable) (Reducción del riesgo requerida), y la futura operación con el Brazo de Carga disminuye el riesgo a la zona de Riesgo Menor (Mejora continua).

#### **II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:**

El brazo de carga permite absorber los movimientos del barco, los cambios de nivel de las mareas, las corrientes, el viento, etc. Se logra así una operación más simple, ofreciendo una vida útil más prolongada y permitiendo desconexiones de emergencia sin pérdida de producto y sin generar contaminación.

El brazo (TAG N° 810-N-04 C) será de 10” de diámetro y se instalará en cercanías al brazo existente de carga de amoníaco de la empresa Profertil.

Las coordenadas geográficas son del muelle donde se ubica el brazo de carga se indican a continuación:

- Latitud Sur: 38° 47’ 18”
- Longitud Oeste: 62° 17’ 07”

La cañería de conducción cuenta con un tanque amortiguador de golpe de ariete

El brazo de carga trabaja dentro de una zona determinada llamada área de trabajo. Este área de trabajo se divide en varias zonas: zona de conexión, zona de deriva, zona operativa, zona de advertencia y zona de desconexión de emergencia (ADE).

- Zona de conexión + Zona de deriva (0+1): El límite exterior de esta zona es esférico. Esta es la zona de trabajo de diseño del brazo de carga.
- Zona operativa (2): Esta es la zona real en el que el brazo de carga se puede mover libremente durante la carga o descarga.
- Zona de advertencia (3): Suena una señal acústica en el momento en que el brazo de carga se sale de la zona de trabajo hacia delante, hacia los lados o hacia arriba. Se deberá detener la carga o descarga y volver a colocar el buque dentro de la zona de trabajo.
- Zona de emergencia del ADE (4): Suena una señal de desconexión de emergencia en el momento en que el brazo de carga entra en esta zona hacia adelante y hacia los lados. Se accionará el sistema de desconexión de emergencia (ADE). El límite exterior de esta zona indica el alcance máximo del brazo de carga. Si se intenta desplazar el brazo de carga fuera de estas líneas se producirán daños mecánicos

El propio Brazo de Carga posee los controles de seguridad que se describen a continuación: [\[2\]](#)

- ADE: Sistema de Desconexión de Emergencia. Genera la desconexión del barco en situaciones de emergencia. El ADE consta de dos válvulas que se mantienen juntas con una abrazadera. Las válvulas se cierran antes de la desconexión. De esta manera, se limitan los derrames al mínimo.
- ALARMA ADE: esta es la alarma de segunda fase y está provista de interruptores de proximidad. Estos interruptores detectan que el brazo de carga se acerca al límite mecánico máximo. El sistema de desconexión de emergencia se desconecta automáticamente antes de que se produzcan daños mecánicos. La alarma se hace visible y audible con una luz intermitente y una alarma sonora con un tono continuo.
- BLOQUEO HIDRÁULICO: esta es una combinación de 3 válvulas de bloqueo que están montadas juntas, como un “tirador de combustible de avión”, fijado en los conductos hidráulicos de suministro a los cilindros. Se encuentran situadas en la base del tubo ascendente. En la posición cerrada, la influencia del viento, la presión hidráulica, el desequilibrio, etc. no afectarán al brazo de carga y se mantendrá estable en su posición bloqueada.
- BLOQUEO MECÁNICO: dispositivo mecánico/hidráulico para asegurar/fijar el brazo de carga en la posición de almacenamiento.
- PREALARMA: esta es la alarma de 1 a fase, provista de interruptores de proximidad, que indica los límites del área de trabajo. La alarma se hace visible y audible mediante una luz intermitente y una alarma sonora con un sonido intermitente.
- INTERRUPTOR DE PROXIMIDAD: interruptor de estado sólido (sensor) que se utiliza para la detección. La señal de un interruptor descubierto es 1 (a prueba de errores).
- HORQUILLA DE SEGURIDAD: este componente previene la caída de la parte inferior del ADE que

permanece en el barco después de una acción del ADE. Por lo tanto, previene la formación de chispas y simplifica el posterior montaje del ADE.

- SISTEMA MANUAL DE BARRIDO: este sistema manual de barrido con nitrógeno gaseoso para inertizado, asegura retornar la gasolina a las instalaciones de Cía. Mega, reduciendo el riesgo cuando el mismo no se encuentra en operación.

Para que cada brazo de carga disponga de potencia hidráulica, el sistema hidráulico consta de un bloque de alimentación hidráulica (BAH) y de un bloque de válvula hidráulica (BVH), que están montados en el Brazo. Ambos bloques están controlados por un PLC (Programmable Logic Controller). Este último se encuentra en la sala de control del muelle de Profertil, permitiendo su visualización a través de una pantalla durante la operación automática del brazo. El BAH y los bloques de válvula están instalados en carcasas de acero inoxidable. Desde el BAH salen conductos hidráulicos hacia cada bloque de válvula de los brazos de carga (conectados paralelamente).

Cuando la potencia de la instalación está encendida y la presión en el acumulador cae por debajo del punto establecido, la bomba comenzará a funcionar durante 15 segundos hasta que la presión del acumulador haya alcanzado valores normales. Si no es posible presurizar, se activará la alarma. La bomba hidráulica se bloqueará y se activará la alarma sonora y la baliza.

El establecimiento cuenta además con un PLAN DE EMERGENCIAS, PLAN DE CONTINGENCIAS Y NORMAS DE SEGURIDAD E HIGIENE, que se encuentran perfectamente implementados.

Conjuntamente con las Normas y Plan de Contingencias, se encuentran implementadas una serie de normativas y procedimientos tendientes a optimizar la gestión ambiental de la Planta.

En el caso que el derrame de gasolina natural ocurra en área de carga / descarga de productos en muelle produciendo un impacto directo sobre la ría, se deberá activar el Plan Nacional de Contingencias (PLANACON). En el Plan se pueden verificar los pasos a seguir y la interacción con Prefectura Nacional Argentina.

Compañía Mega S.A. acredita el cumplimiento de los requisitos de ISO 9001:2015 (Gestión de Calidad), ISO 14001:2015 (Gestión de Medio Ambiente) y OHSAS 18000:2007 (Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional), aplicables a su proceso de separación, transporte, fraccionamiento y almacenamiento de los componentes líquidos del gas natural, despacho y venta de productos.

Respecto de las Emisiones Gaseosas, la firma deberá cumplir con los niveles de calidad de aire en el perímetro industrial, obligar al uso de códigos y normas (ASME, API, NFPA, NEC, IEC, etc.) que garantizan criteriosidad en la operación, mantenimiento, inspecciones, etc.

### **III. Se identifican en el E.I.A. como principales acciones generadoras de potenciales impactos de mayor significación e implicancia ambiental las que se detallan a continuación:**

#### **Fase de Montaje:**

Los factores ambientales tales como ruido ambiental de base y calidad de aire son impactados en forma limitada a causa del movimiento de grúas para el montaje del brazo (generación de VOC's, ruido).

#### **Fase de Operación**

El impacto ambiental negativo asociados al factor ambiental calidad de aire está vinculado a las emisiones difusas de compuestos volátiles orgánicos durante la carga de gasolina a buques.

También es esperable un potencial riesgo de incendio y derrames de hidrocarburos al estuario y una

probable afectación del curso de agua por vertido de efluentes contaminados. .

#### **IV. Las medidas mitigadoras propuestas por la firma, dentro del Plan de Gestión Ambiental, para los impactos negativos indicados precedentemente se encuentran representadas por:**

Respecto de los residuos sólidos, semisólidos y efluentes líquidos que se generen la empresa que realizará el montaje deberá disponer de un plan de retiro y/o tratamiento de los mismos en conformidad con el estricto cumplimiento de las normas legales de Seguridad e Higiene vigentes. Asimismo, deberá contar con un Plan de Emergencias y Contingencias adecuado que atiendan los requerimientos específicos aprobado por Cía. Mega S.A. para hacer frente a posibles situaciones anormales como por ejemplo, potenciales derrames al estuario.

Respecto de la Generación de Efluentes/Residuos, se debe utilizar procesos estandarizados, minimizar la generación de efluentes y residuos. Gestionar y tratar adecuadamente efluentes eventuales y residuos generados.

Referente al Riesgo de Accidentes: Comunicación continua entre empresas. Completo equipamiento de control de última generación. Monitoreo operativo permanente. Disponibilidad inmediata de equipos básicos y complejos para control de emergencias. Operación y mantenimiento de las instalaciones por parte de personal altamente calificado y experimentado.

Durante la Etapa de Operación los impactos ambientales negativos asociados al factor ambiental calidad de aire están vinculados a las emisiones difusas de compuestos volátiles orgánicos durante la carga de buques. El reemplazo de los manguerotes mejorará ampliamente la situación, además de minimizar el riesgo de impacto ambiental evitando posibles derrames por rotura de manguerotes que pueda impactar sobre el agua del estuario.

Capacitación del personal en temas ambientales, redacción de procedimientos, manejo de productos, gestión de residuos y utilización de equipos de protección personal. Y respecto al cumplimiento de normas de seguridad y medio ambiente.

Respecto de incendio, y derrames, la implementación del brazo de carga, respecto de la operatoria habilitada actual (uso de manguerotes), aunque el riesgo no se elimina completamente. Frente a estas situaciones, la empresa cuenta con:

- PODESSA608 – Plan de Contingencias Planta Fraccionadora
- PG-AMB-001 - Gestión Integral de Residuos

#### **V. Análisis de Riesgo**

Cía. Mega S.A. encomendó la realización de un Estudio Cuantitativo de Riesgo (ECR), sobre la operación de despacho de gasolina natural con el uso de un Brazo cargador en el Muelle de la Empresa Profertil,

El Objetivo del estudio fue realizar un Análisis que permita una Evaluación Cuantitativa de los Riesgos, que con características catastróficas y probables, puedan acontecer durante la operación de Despacho de Gasolina con el uso de mangueras en el Muelle de la Empresa Profertil, El estudio se realizó sobre hipótesis accidentales tomadas sobre los manguerotes de carga actuales y el proyecto de implementación del brazo de carga.

El Estudio Cuantitativo de Riesgos está basado en el correspondiente Estudio de Alcance de las Consecuencias de la instalación. Ambos Estudios se adjuntan en Anexo.

Este ECR comprendió las siguientes etapas principales:

- 1) Determinación de las frecuencias probables de cada escenario a partir de las frecuencias de pérdida de contención obtenidas de datos estadísticos, datos meteorológicos y probabilidades de distintos tipos de rotura tomadas de bibliografía.
- 2) Estimación cuantitativa del riesgo individual y colectivo para las personas utilizando los resultados del Estudio de Alcance de las Consecuencias realizado previamente de esta instalación.

A continuación se presentan los escenarios analizados.

Escenarios	Descripción
<b>Operación con manguerote (Actual)</b>	
E01	Rotura de manguerote (10 % del diámetro) en operación de carga en muelle
E02	Desconexión y rotura de manguerote (100 % del diámetro) por movimientos del Buque en operación de carga en muelle.
<b>Operación con brazo de carga (Proyecto Futuro)</b>	
E03	Pérdidas por juntas brazo de carga
E04	Rotura de juntas de bridas en línea.

Los escenarios que presentarían consecuencias críticas y catastróficas, (principalmente las grandes fugas de producto), se evaluaron cuantitativamente a través de Análisis de Frecuencia, de Análisis de Consecuencia, de Vulnerabilidad y de Evaluación de Riesgos, para que así los resultados obtenidos en el Análisis de Consecuencias, indiquen los escenarios de accidentes más frecuentes y que involucren mayor riesgo. Así los incendios en charco (pool-fire), considerados en estas instalaciones, son los escenarios que presentan mayores áreas de vulnerabilidad.

Escenario E01 - Rotura de manguerote (10 % del diámetro) en operación de carga en muelle: se representa la posibilidad de una rotura del manguerote, la cual genera derrame de producto en el muelle, lo cual genera la liberación a la atmósfera de sus fracciones livianas, que alcanzan mezcla explosiva e ignicionan con algún punto de energía, convirtiéndose en un evento de Pool Fire si tiene ignición inmediata.

Escenario E02 - Desconexión y rotura de manguerote (100 % del diámetro) por movimientos del Buque en operación de carga en muelle: se representa la posibilidad de una rotura del manguerote, la cual genera derrame de producto en el muelle, lo cual genera la liberación a la atmósfera de sus fracciones livianas, que alcanzan mezcla explosiva e ignicionan con algún punto de energía, convirtiéndose en un evento de Pool Fire si tiene ignición inmediata.

Escenario E03 - Pérdidas por juntas brazo de carga: se representa la posibilidad de una falla de juntas del brazo de carga, la cual genera derrame de producto en el muelle, lo cual genera la liberación a la atmósfera de sus fracciones livianas, que alcanzan mezcla explosiva e ignicionan con algún punto de energía, convirtiéndose en un evento de Pool Fire si tiene ignición inmediata.

Escenario E04 - Rotura de juntas de bridas en línea: se representa la posibilidad de una falla de juntas de bridas en líneas o válvulas, la cual genera derrame de producto en el muelle, lo cual genera la liberación a la atmósfera de sus fracciones livianas, que alcanzan mezcla explosiva e ignicionan con algún punto de energía, convirtiéndose en un evento de Pool Fire si tiene ignición inmediata.

## Conclusiones

En base a lo observado la alternativa de instalación de un brazo de carga de gasolina significaría una reducción de riesgo a zona Tolerable.

La implementación del brazo para el despacho de gasolina tiene las siguientes ventajas sobre el sistema actual:

- Disminuye o elimina los riesgos asociados a las tareas de acople y desacople de manguerotes. Especialmente considerando situaciones de emergencia.
- Minimiza el riesgo de impacto ambiental evitando posibles derrames por rotura de manguerotes.
- Minimiza las tareas y tiempos de operación y mantenimiento previos y posteriores al despacho de gasolina.
- Minimiza el personal afectado a las tareas.
- Minimiza las interferencias con las instalaciones de Profertil y reduce el factor de ocupación de su Muelle.
- Elimina las operaciones de estibado de manguerotes y cuernos que pueden generar daños en las piezas.

## **VI. Resumen de los Lineamientos del Plan de Contingencias en etapa de Operación**

### **1. OBJETIVO:**

Sistematizar los procedimientos y acciones a realizar durante una contingencia de planta, de manera de minimizar sus efectos y consecuencias sobre la comunidad, los empleados, el medio ambiente y las instalaciones. Este plan incluye las emergencias tecnológicas externas que puedan afectar la seguridad del personal y/o las instalaciones de Compañía MEGA

Para las situaciones contempladas en el marco de la Ordenanza 08/98 de Prefectura Naval Argentina, se deberán seguir las indicaciones que se establecen el procedimiento Manual PLANACON.

2. ALCANCE: Planta Fraccionadora Bahía Blanca Distrito Este
3. DEFINICIONES / ABREVIATURAS

CEM: Comité de Emergencias Mayores.

APELL: es un programa de las Naciones Unidas, consiste en la preparación de la

población para minimizar las pérdidas humanas y materiales ante la posibilidad de una catástrofe o evento accidental que se pueda originar a partir del funcionamiento de industrias de alta complejidad. La función primordial de este plan es interactuar entre las empresas, entidades intermedias y población para la capacitación y coordinación de acciones tendientes a prepararse para responder ante cualquier emergencia tecnológica y ambiental que pudiera surgir

PRET: Plan de Respuesta a Emergencias Tecnológicas

4. REFERENCIAS/ NORMAS APLICABLES: Ley 19.587 Decreto 351/79, Ley 13.660 Decreto 10.887/60 y Resolución SE 404/94
5. RESPONSABILIDAD/ AUTORIDAD: Todo Personal de Compañía Cía MEGA S.A y contratistas.
6. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO

El Plan de Contingencia, es un plan de acciones para atender eventos que puedan comprometer la continuidad empresarial de la Compañía. Dentro de este plan, se constituye un Comité de Emergencias Mayores (CEM), que asumirá la coordinación a nivel superior de la Compañía para prestar ayuda a la Planta cuando los medios locales no sean suficientes para controlar la situación.

**ESTRUCTURA DEL COMITÉ DE EMERGENCIAS MAYORES (CEM).**

- Gerente General (Jefe del Comité)
- Director de Asuntos Legales, Recursos Humanos y Relaciones Institucionales
- Gerente de Planificación y Coordinación de Operaciones
- Gerente del Distrito
- Jefe de Producción del Distrito
- Jefe de SSA del Distrito

En caso de ausencia, cada una de las posiciones será cubierta por su reemplazo natural: Se realizará la comunicación correspondiente informando las ausencias a través de la Asistente de Gerencia del Distrito.

## 6.1 CLASIFICACIÓN DE EVENTOS

### EMERGENCIA MENOR

Una Emergencia menor es un evento que puede ser resuelto o contenido por el personal de la instalación, donde no hay personal hospitalizado, no produce daño significativo sobre la instalación o el medio ambiente, no es necesaria la intervención de autoridades u organismos externos. Se debe recordar que un evento menor no controlado a tiempo puede evolucionar a una Emergencia Mayor. Según los lineamientos del plan APELL una emergencia menor se categorizará como:

Nivel 1 VERDE (Son aquellos accidentes que se prevé, tengan como única consecuencia, daños materiales en la instalación accidental. No hay daños exteriores a la planta industrial de ningún tipo. Los accidentes de categorías 1, si son perceptibles en el exterior de la planta industrial, obligan a las autoridades de la misma a informar a la Dirección de Defensa Civil y a la población)

### EMERGENCIA MAYOR

Una Emergencia Mayor es un evento de gran significancia, donde se producen una muerte o más, o múltiples heridos hospitalizados, ya sea empleados, contratistas o del público, o daños en la instalación que afecten la continuidad de las operaciones de la Compañía, o un gran impacto en el medio ambiente, o que atrae medios de prensa locales y nacionales, o la intervención Autoridades Municipales, Provinciales, o Nacionales. En este caso se activa, según corresponda el Proceso APELL y/o Plan Nacional de Contingencias (PLANACON). Según los lineamientos del plan APELL una emergencia mayor se categorizará como:

Nivel 2 AMARILLO: Son aquellos accidentes donde se prevengan como consecuencias posibles, víctimas y daños materiales a la instalación industrial. Las repercusiones exteriores se limitan a daños leves o defectos adversos sobre el medio ambiente en zonas limitadas.

Nivel 3 ROJO: Son aquellos accidentes en los que se prevé tengan como consecuencias posibles, víctimas, daños materiales graves o alteraciones del medio ambiente en zonas extensas en el exterior de la instalación industrial. Los Accidentes de categoría 2 y 3, son los considerados como accidentes mayores y activan el Plan de Respuestas a Emergencias Tecnológicas.

## 6.2 AVISO DE ALARMA DE EMERGENCIA DE PLANTA

## 6.3 AVISO DE ALARMA DE EMERGENCIA DE PLANTAS VECINAS

6.5 ROLES DEL PLAN DE CONTINGENCIA: (Jefe de Emergencia - Asistentes del Jefe de Emergencia de Planta - Secuencia de Acciones del Jefe de Emergencia - Jefe Grupo de Intervención - Grupo de Intervención - Integrantes del Grupo de Intervención - Grupo de Apoyo - Integrantes del Grupo de Apoyo).

## 6.6 COMUNICACIÓN CON INSTITUCIONES Y MEDIOS DE PRENSA

## 6.7 RESTO DEL PERSONAL

6.8 SERVICIOS EXTERNOS: (Cuerpo de Bomberos - Fuerzas de Seguridad)

6.9 PRUEBA SEMANAL DE SIRENAS

6.10 TELÉFONO DE EMERGENCIA PÚBLICO

6.11 INFORME DE CONTINGENCIA.

6.12 REGISTRO DE COMUNICACIONES DURANTE LA EMERGENCIA

7.0 REGISTROS.

**VII. Se deberá dar cumplimiento a los siguientes condicionamientos:**

1. La firma deberá contar, **previo a la ejecución del proyecto**, con las autorizaciones debidamente autenticadas por los Organismos Competentes, tales como la Autoridad Portuaria y Prefectura Naval Argentina.
2. La empresa deberá coordinar con la Autoridad Portuaria la utilización de las vías de acceso, designando una zona estacionamiento de camiones en espera y estableciendo horarios de ingreso y egreso de camiones, a efectos de minimizar perturbaciones en el tránsito y funcionamiento normal de las actividades desarrolladas en el puerto.
3. La firma deberá contar antes del inicio de actividades con las actualizaciones de las siguientes presentaciones :
  - Inscripción como generador de residuos especiales Res. 578/97
  - Inscripción como generador de residuos no industrial. Res. 344/98
  - Documentación referida a emisiones gaseosas Dec. 1074/18 - Ley 5.965.
4. A los fines de mantener las variables ambientales controladas se deberá presentar un Plan de monitoreo que abarque:

EFLUENTE / RECURSO A MONITOREAR	PARÁMETROS	FRECUENCIA
Recurso hídrico	En cuatro puntos se medirán: Hidrocarburos totales, BTEX, Hidrocarburos aromáticos polinucleares, metales pesados e Hidrocarburos totales del petróleo	Periódica
Recurso Aire	Material Particulado VOC's	Semestral

- *Los parámetros y frecuencias de monitoreo de calidad de aire, podrán ser modificados en función del análisis de la documentación presentada en el marco del Decreto 1074/18 para la obtención de la LEGA*
- La empresa desarrollará e implementará un **Plan de Gestión Ambiental específico para este proyecto el cual deberá estar rubricado por los profesionales intervinientes** -de acuerdo a sus incumbencias en los distintos temas abordados- los que deben encontrarse debidamente inscriptos y habilitados en el RUPAYAR de este Organismo, garantizando una efectiva articulación con las políticas de Higiene y Seguridad Laboral; correcta segregación y disposición de los distintos tipos de residuos generados; minimización de perturbaciones por movimiento de maquinarias y equipos; adecuada gestión respecto de las emisiones de ruidos; agilidad para la ejecución del Plan de



Monitoreo y Plan de Contingencias, procedimientos y diagramas de emergencias a través de la capacitación adecuada del personal; seguimiento de la efectiva aplicación de las medidas de mitigación, con indicación clara de los ejecutores responsables del mismo, tanto para la etapa constructiva como operativa.. El mismo deberá ser de estricto conocimiento por parte de todos los empleados, a partir del otorgamiento de la presente declaración.

5. El **Plan de Contingencias**, tanto para la etapa constructiva como para la etapa operativa, deberá especificar tipo de contingencias y contemplar la totalidad de los procesos y servicios que se realizan en el muelle compartido con la firma Profertil y ser de estricto conocimiento por la totalidad del personal afectado al mismo estando disponible en planta ante cualquier consulta.
6. La firma deberá garantizar que se implementen acciones de divulgación a la población del área de influencia; que contemple las actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes, así como también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones de información sobre las características del proyecto y obras complementarias.
7. Los manifiestos de transporte y certificados de destrucción, tratamiento y/o disposición final, así como toda documentación respaldatoria de la correcta gestión integral de residuos en el marco de la normativa provincial específica en la materia, deberán estar disponibles ante cualquier requerimiento de este Organismo, a partir del inicio de las obras.
8. Respecto al acopio transitorio de productos químicos, deberán almacenarse evitando la reactividad entre productos incompatibles y el personal deberá estar capacitado respecto de las hojas de seguridad.
9. De corresponder la firma deberá dar cumplimiento a la Res. 231/96 y modificatorias, respecto a Recipientes e Instalaciones para Líquidos Refrigerantes, dado la existencia en muelle de un brazo de carga de amoníaco.
10. **La firma deberá informar a este Organismo con 15 días de anticipación el inicio de las obras, como así también el Cronograma de tareas definitivo** pudiéndose realizar inspecciones en cualquier momento, bajo cumplimiento de lo establecido en la presente y en el marco de la Ley 11.723
11. La firma deberá comunicar a este Organismo, a la Autoridad Portuaria y a la Municipalidad de Bahía Blanca cualquier contingencia, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento y medidas adoptadas para evitar la reiteración del mismo
12. La firma deberá informar a este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible, con 15 días de anticipación, el inicio de la etapa de operación adjunta la memoria descriptiva y planos del proyecto ejecutivo final de la obra.
13. En caso de que las actividades no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la Declaración de Impacto Ambiental, la firma deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, modificación del proyecto y/o actividades aprobadas, nuevas interferencias en el entorno, revaloración de impactos, etc. En caso de no haberse verificado cambios relevantes, deberá informarlo ante este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible.

### **Observaciones:**

1. Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la firma Cía MEGA SA la que posee carácter de Declaración Jurada, por lo que, comprobada la falsedad u omisión de alguno de los mismos, los firmantes se harán pasibles de las sanciones penales, administrativas y/o civiles que correspondan, siendo los profesionales actuantes solidariamente responsables de los informes técnicos presentados.
2. Asimismo se deja establecido que, en virtud del establecimiento de las medidas de aislamiento social, preventivo y obligatorio adoptadas en el orden nacional mediante el Decreto Presidencial DNU 297/2020 y sus prórrogas sucesivas, tendientes a evitar la propagación del COVID-19, no se ha

- podido realizar inspección alguna o visita al lugar del proyecto.
3. La presente Declaración se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem II
  4. La presente Declaración no exime a la firma ni a la Subsecretaría de las obligaciones que pudieren corresponderle por disposiciones de orden nacional, provincial y/o municipal.
- 5 Tanto las medidas mitigatorias a implementarse durante las etapa de Montaje y operación como así también las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que se efectuaren; de ser necesario, podrán ser modificadas por este Organismo de Estado.
6. En caso de inconvenientes de carácter técnico que imposibiliten la medición de algunos de los parámetros previstos en el Plan de Monitoreo, deberá informarse a este Organismo de Estado en forma inmediata las razones que dieran lugar a los mismos.
7. La firma será responsable de cualquier perjuicio que se registre en el área de influencia del proyecto, debiendo implementar las acciones de reparación tendientes a restaurar o recomponer el ambiente y/o los recursos naturales y/o artificiales que hubieren sufrido daños como consecuencia de su intervención.
  8. La firma deberá comunicar y acreditar por ante la Subsecretaria de Actividades Portuarias y este Organismo de Estado la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente.
  9. El incumplimiento injustificado de los condicionamientos será pasible de la aplicación de las sanciones que correspondan.
  10. El artículo 22 de la Ley General del Ambiente N° 25.675 establece la obligación de contratar un seguro de cobertura para garantizar el financiamiento de la re-composición del daño que la actividad pudiere producir o integrar un fondo de restauración ambiental que posibilite la instrumentación de acciones de reparación. Corresponde al interesado observar las reglamentaciones del Poder Ejecutivo Nacional y demás normas que la Autoridad Ambiental Nacional adopte en la materia, teniendo en cuenta el riesgo que su actividad represente para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos.
  11. La firma Compañía MEGA SA deberá arbitrar los medios para que la firma atienda la totalidad de la normativa ambiental vigente para lo cual la información actualizada.

---

<sup>[1]</sup> VER ANEXO GRÁFICO Imagen 1 al 3 y Relevamiento fotográfico del Área, donde se ubicará el proyecto

<sup>[2]</sup> VER ANEXO GRÁFICO Imagen 4 (esquema 1 al 4) y Plano 3 - Esquema 5