



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad universitaria en la República Argentina

Resolución

Número:

Referencia: EX-2022-26598487-GDEBA-DGAMAMGP OILTANKING EBYTEM S.A - “Muelle de Combustibles Terminal Puerto Rosales Oiltanking Ebytem S.A” - RESO DIA

VISTO el expediente EX-2022-26598487-GDEBA-DGAMAMGP, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723, N° 15.164 y N° 15.309, los Decretos N° 89/22 y N° 199/22, la Resoluciones OPDS N° 263/19 y 492/19, y,

CONSIDERANDO:

Que la firma OILTANKING EBYTEM S.A, CUIT N° 30-65883952/3, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “*Muelle de Combustibles Terminal Puerto Rosales Oiltanking Ebytem S.A*” a ejecutarse frente a la terminal del Puerto Rosales, localidad de Punta Alta, partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales, a cuyos fines acompaña el proyecto y la documentación requeridos por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el proyecto tiene como propósito de mejorar la infraestructura y operaciones de carga y descarga de combustible asociadas a la Terminal Puerto Rosales de OTE, se considera que desde el punto de vista operativo y social, reemplazar las monoboyas existentes por un muelle de estructuras fijas será la alternativa más segura para las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos. El desarrollo del proyecto implica la construcción de un conjunto de nuevas instalaciones fijas de atraque, amarre y operación para llevar adelante las tareas de carga y descarga de combustibles y su vinculación con las actuales instalaciones de la Terminal Puerto Rosales. Asimismo, se llevará a cabo la construcción de un viaducto de acceso peatonal al muelle y apoyo del pipe rack. De este modo, las cañerías de conducción para carga y descarga de los buques se prolongarán sobre la superficie del agua en la parte inferior del viaducto.

Que la profesional que suscribe el estudio de impacto ambiental presentado por la firma se encuentra

debidamente inscripta en el Registro Único de Profesionales Ambientales y Administrador de Relaciones (RUPAYAR), bajo el número RUP- 001658, de acuerdo a las previsiones de la Resolución N° RESOL-2019-489- GDEBADGAOPDS;

Que en orden 8, se ha realizado el procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19;

Que en orden 14 la Dirección General de Administración efectúa la liquidación de la tasa correspondiente, en orden 15 luce agregado el boleto para el pago y, en orden 18 – archivo embebido-, se acredita el pago de la misma;

Que en orden 20 la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que, es viable avanzar con el análisis y evaluación del proyecto en los términos de la Res. OPDS N° 492/19, ANEXO III, punto 6.3, inc. i), y a su vez, incorpora informes técnicos elaborados por la Dirección de Bosques (IF-2022-35407811-GDEBA-DBOSMAMGP) y por la Dirección de Áreas Protegidas (IF-2023-01708855-GDEBA-DAPMAMGP);

Que se adjunta en orden 54 el Informe Técnico Final (IF-2023-39169761-GDEBA-DEIAOMAMGP), elaborado por la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental de Obras, del cual surge que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental;

Que en orden 60 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por la firma OILTANKING EBYTEM S.A, de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidos por el Anexo I (IF-2023-39515671-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución;

Que la Declaración de Impacto Ambiental no supe los permisos, habilitaciones, autorizaciones y demás instrumentos que corresponde emitir a otros órganos de las Administraciones Nacional, Provincial y Municipal necesarios para la ejecución, mantenimiento y operación de la obra proyectada, debiendo obtenerse los mismos con anterioridad al inicio de la obra y/o su operación según corresponda;

Que, asimismo, la Declaración de Impacto Ambiental no exime a su titular y/o a los responsables de la ejecución, mantenimiento y operación de la obra del cumplimiento de la normativa vigente en los tres ámbitos de gobierno (Nacional, Provincial y Municipal);

Que por lo expuesto, esta Subsecretaría considera que, en base a evaluación de la documentación presentada, la gestión ambiental es adecuada, por lo que resulta factible dar curso favorable al presente trámite, ello supeditado al cumplimiento de las cuestiones técnicas y administrativas mencionadas en dichas intervenciones;

Que han tomado intervención Asesoría General de Gobierno y Fiscalía de Estado;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 11.723, los artículos

20 bis de la Ley Nº 15.164 -incorporado por la Ley Nº 15.309- y 11 de la Ley Nº 15.309 y las Resoluciones OPDS Nº 263/19 y Nº 492/19;

Por ello,

EL SUBSECRETARIO DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN AMBIENTAL
DEL MINISTERIO DE AMBIENTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado “*Muelle de Combustibles Terminal Puerto Rosales Oiltanking Ebytem S.A*” a ejecutarse en la localidad de Punta Alta, frente a la terminal del Puerto Rosales, partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales, descrito en el Anexo (IF2023-39515671-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, presentado por la firma OILTANKING EBYTEM S.A, CUIT Nº 30-65883952/3, en el marco de la Ley Nº 11.723 y la Resolución OPDS Nº 492/19.

ARTÍCULO 2º. Dejar establecido que, sin perjuicio de todo otro requerimiento que en el marco de su condición de autoridad de aplicación este Ministerio de Ambiente pudiera exigir, la obra declarada ambientalmente apta en el artículo 1º, queda condicionada al estricto cumplimiento de los requisitos que constan en el Anexo I (IF-2023-39515671-GDEBA-DPEIAMAMGP) a que se hace mención en el artículo anterior.

ARTÍCULO 3º. Registrar, comunicar, notificar y dar al SINDMA. Cumplido, archivar.

Digitally signed by COUYOUPETROU Luis Mario
Date: 2024.05.27 12:49:16 ART
Location: Provincia de Buenos Aires

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE GOBIERNO BS.AS., ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715124234
Date: 2024.05.27 12:49:28 -03'00'

ANEXO I

El presente analiza las obras del proyecto “**Muelle de Combustibles Terminal Puerto Rosales Oiltanking Ebytem S.A.**” ubicado en localidad de Punta Alta, frente a la terminal del Puerto Rosales, Partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales de la Provincia de Buenos Aires y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EslA), presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires por la empresa Oiltanking Ebytem S.A., bajo el EX-2022-26598487- -GDEBA-DGAMAMGP.

I. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO:

Justificación del proyecto:

Con el propósito de mejorar la infraestructura y operaciones de carga y descarga de combustible asociadas a la Terminal Puerto Rosales de OTE, se considera que desde el punto de vista operativo y social, reemplazar las monoboyas existentes por un muelle de estructuras fijas será la alternativa más segura para las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos.



Layout general del proyecto



El desarrollo del proyecto implica la construcción de un conjunto de nuevas instalaciones fijas de atraque, amarre y operación para llevar adelante las tareas de carga y descarga de combustibles y su vinculación con las actuales instalaciones de la Terminal Puerto Rosales. Asimismo, se llevará a cabo la construcción de un viaducto de acceso peatonal al muelle y apoyo del pipe rack. De este modo, las cañerías de conducción para carga y descarga de los buques se prolongarán sobre la superficie del agua en la parte inferior del viaducto.

En referencia a la desafectación de la monoboya, según lo informado por la empresa, la actual infraestructura del sistema será mantenida en funcionamiento para dar respuesta a las demandas de abastecimiento de las distintas refinерías y egreso de excedentes de exportación mientras se ejecutan las Nuevas Instalaciones y en su proceso de puesta en marcha y verificación de las condiciones de prestación de las capacidades definidas en el diseño. Una vez completado el proceso de verificación de capacidad de la Nuevas Instalaciones para atender las demandas de los clientes, se analizará la situación, y de resultar de dicho análisis la innecesariedad de mantener operativas las actuales instalaciones, se pondrán a disposición de esta autoridad los planes de desafectación y/o abandono que corresponda para su aprobación.

Situación actual del sitio de emplazamiento

En cercanías del sitio de emplazamiento se encuentran presentes cinco áreas protegidas: la Reserva Natural Bahía Blanca, Falsa y Verde; la Reserva Natural Costera Municipal 1; la Reserva Natural Islote de la Gaviota Cangrejera²; la Reserva Natural de Objetivos Definidos Pehuén-Có – Monte Hermoso y la Reserva Natural de la Defensa Baterías-Charles Darwin. La más cercana al área del proyecto, aunque sin afectación directa, es la Reserva Natural Bahía Blanca, Falsa y Verde.

En este sentido, si bien el estuario de Bahía Blanca no forma parte de los humedales Argentinos declarados como Sitios Ramsar (Convenio de Ramsar), recientemente se han postulado la Reserva Natural Bahía Blanca, Bahía Falsa, Bahía Verde y la Reserva Natural Islote de la Gaviota Cangrejera para ser evaluadas como Sitios Ramsar (Romero, 2013).

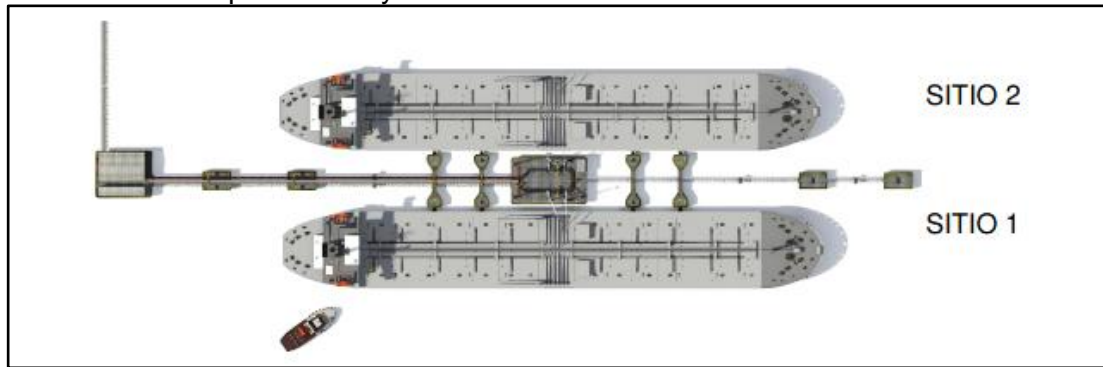
Por otro lado, el Estuario de la Bahía Blanca fue designado en 2016 como “sitio de importancia regional” para la Red Hemisférica de Reservas de Aves Playeras (RHRAP), por albergar más de 20.000 aves playeras al año, incluyendo más del 1% de la población biográfica de las especies *Calidris canutus*, *Calidris fuscicollis*, *Limosa haemastica*, *Charadrius falklandicus* y *Haematopus palliatus durnfordi*.

Cabe destacar que el área de emplazamiento del Muelle de Combustible se encuentran en zona de distribución del delfín Franciscana, especie declarada Monumento Natural (Ley N° 14.992), y en proximidad al límite norte de la Reserva Natural de Uso Múltiple Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde (Ley N° 12.101).

II. DESCRIPCIÓN ESPECÍFICA DEL PROYECTO:

Las instalaciones que componen la obra del nuevo muelle de combustibles son:

- Viaducto de acceso al Muelle / Apoyo Pipe Rack
- Obras de Atraque y Amarre
- Plataforma de Operaciones y de Servicios



Detalle del croquis del muelle del proyecto.

El parque de bombas y conductos existente en la Terminal será adaptado a las necesidades del proyecto.

Modelo Conceptual:

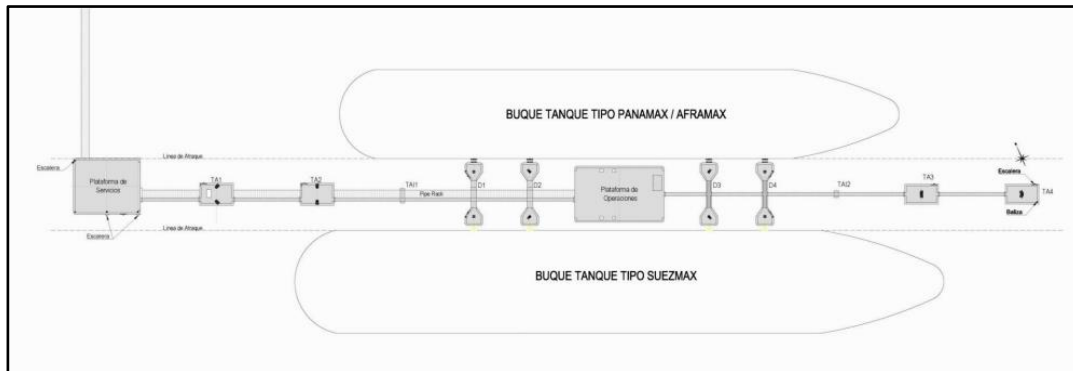
Se consideran las siguientes premisas:

- Muelle, ubicado a 1.880 m de la costa y fuera del radio de operación de 500 m de las monoboyas.
- Muelle con 2 posiciones de atraque: Sitio 1 o Exterior para buques tanque tipo Suezmax y Aframax (90.000 a 160.000 DWT), y Sitio 2 o Interior, para buques tanque tipo Panamax y Aframax (70.000 a 120.000 DWT). SITIO 1 SITIO 2
- El muelle contará con una plataforma de operaciones, sobre la que se dispondrán 4 brazos de carga/descarga (dos por sitio de operación), manifold de conexión, gangway, grúa pescante y todos los elementos necesarios para permitir una correcta y segura operación de transferencia de crudo.
- Caudales: - Descarga (desde buque de diseño): 2.000 m³ /h a 8.000 m³ /h - Carga (hacia buque de diseño): 2.000 m³ /h a 8.000 m³ /h
- Plataforma de servicios sobre la que se dispondrá la sala de bombas para la red contra incendio y demás equipos necesarios para la alimentación eléctrica del muelle, también soportará el atraque y amarre de los remolcadores y las embarcaciones de servicio.
- Las plataformas han sido dimensionadas considerando la previsión de espacio suficiente para la instalación del equipamiento hidráulico y electromecánico que se deberá disponer para el correcto funcionamiento del muelle y su sistema de transferencia.
- Sistema de balizamiento solar acorde a la legislación vigente.
- Grúa para trabajos de operación y mantenimiento en plataforma principal.
- Escalera para acceso a buques, torres de iluminación, instalación y equipos para amarre de buques.
- Tanque sumidero con sistema de bombeo hacia la Terminal.

Modelo Estructural

Se indican a continuación las estructuras que componen el muelle de combustibles:

- Cuatro (4) dolfinos o torres de atraque: D1 a D4.
- Una (1) plataforma de operaciones sobre la que se dispondrá el equipamiento para la transferencia del petróleo crudo.
- Cuatro (4) torres de amarre: T1 a T4.
- Una (1) plataforma de servicios sobre la que se dispondrá la sala de bombas para la red contra incendio y demás equipos necesarios para la alimentación eléctrica del muelle.

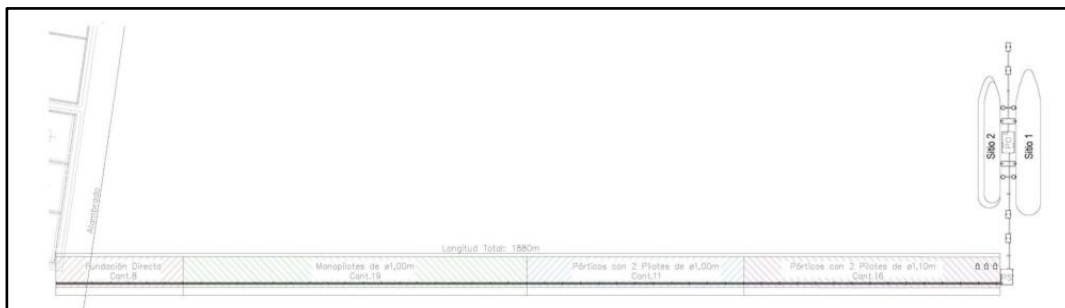


Vista en planta de las estructuras del muelle de combustibles.

El diseño de las nuevas instalaciones se realizará considerando que a futuro los buques de mayor porte puedan operar con su calado máximo, siempre que el canal de acceso al complejo portuario lo permita.

La vinculación entre el muelle de combustibles y la playa de tanques de la Terminal estará dada por un viaducto de acceso peatonal y de apoyo de los ductos para carga y descarga de los buques, e instalaciones en tierra para su acometida. Estará conformado con una infraestructura de pilotes de hormigón armado y tendrá una longitud en su sentido N-S para alcanzar la cota 19 m para el montaje de la plataforma.

El viaducto contará con una estructura metálica que en la parte inferior dará soporte a los ductos y la parte superior servirá de acceso peatonal desde tierra a la plataforma de servicios. El desarrollo de esta estructura implica básicamente que las cañerías de conducción para carga y descarga de los buques se prolonguen elevadas sobre la superficie del agua, apoyadas sobre la parte inferior del viaducto. Está prevista la instalación de 3 ductos: 2 x 30" de diámetro y 1 x 16" de diámetro, y los caudales de carga y descarga serán entre 2.000 m³/h a 8.000 m³/h.



Vista en planta del viaducto de acceso.

Dado que todas las estructuras se encontrarán fundadas mediante pilotes, la interrupción con el flujo y corrientes de marea será mínima. Esta tipología de obra, denominada en la jerga comúnmente como "transparente" no generará impactos de relevancia en la hidrodinámica del lugar.

Todas las estructuras contarán con una cota de coronamiento que se establece en +5,22 IGN (+7,50 al cero local). En cuenta a la cota de fundación, debido al perfil geotécnico y los



esfuerzos que la estructura le transmite al terreno, se adopta el nivel -37,28 IGN (-35,00 al cero local), siempre penetrando al menos 2 diámetros en el manto de arena.

Dolphins de atraque:

El muelle contará con 4 dolphines, cuatro unidades independientes que generarán 2 sitios de atraque. Los dolphines son estructuras aptas para tomar esfuerzos preponderantemente horizontales, que tomarán la reacción del sistema de defensas, proveniente de las operaciones de atraque, y el tiro de bita. Cada estructura completa está fundada sobre 8 pilotes verticales de hormigón armado (H^ºA^º) perforados con entubación parcial de 1,60 m de diámetro. La superestructura se compone de dos cabezales de 8 m x 8 m (variable) con 3 m de espesor y una viga de vinculación intermedia, con sección 2,50 m x 3 m.

Torres de amarre:

El muelle contará con 4 torres de amarre, aptas para tomar esfuerzos preponderantemente horizontales, provenientes del tiro de bita de los buques amarrados. Cada estructura está fundada sobre 6 pilotes verticales de hormigón armado (H^ºA^º) perforados con entubación parcial de 1,60 m de diámetro. El cabezal de vinculación entre los pilotes, será de 10 m x 15 m, con 3 m de espesor.

Plataformas de operaciones:

La plataforma de operaciones se compone de una estructura central, apta para tomar los esfuerzos preponderantemente verticales, provenientes de la operación de intercambio de productos entre las embarcaciones y la Terminal, mediante los equipos dispuestos para realizar la conexión entre sus manifold. La estructura tiene dimensiones de 25 m x 40 m y está fundada sobre 12 pilotes verticales de hormigón armado (H^ºA^º) perforados con entubación parcial de 1,20 m de diámetro. La cota de coronamiento se establece en +5,72 IGN (+8,00 al cero local).

Plataforma de servicios:

Esta estructura también soportará el atraque y amarre de los remolcadores y las embarcaciones de servicio, como también servirá para instalar la sala de bombas del sistema contra incendio y diversos equipos requeridos para las instalaciones electromecánicas del muelle y su sistema de transferencia. Contará con dos tanques uno diesel y otro de agua hidrocarburada. La plataforma de 30 m x 25 m, está fundada sobre 9 pilotes verticales de hormigón armado (H^ºA^º) perforados con entubación parcial de 1,20 m de diámetro.

Torres de apoyo intermedio:

Se tendrán dos tipos de apoyos intermedios, uno para el pipe rack más la pasarela peatonal (TAI1), compuesto por 2 pilotes de 1,20 m de diámetro, y un dintel superior a nivel +5,07 IGN (+7,35 al cero local), de 6,50 m x 2 m y 1,50 m de espesor. El segundo tipo de apoyo intermedio (TAI2), es sólo para la pasarela peatonal y se compone de un pilote de 1,20 m de diámetro, y cabezal de apoyo superior a nivel +5,07 IGN (+7,35 al cero local), de 2 m x 3 m y 1,50 m de espesor.

Pipe Rack y Pasarela Peatonal:

Cada módulo se conforma con perfiles metálicos laminares, y tendrá ejes de 3,50 m de ancho, 2,50 m de altura y 36 m de largo total, proporcionando apoyo interior a las tuberías cada 2 m. Sobre el nivel superior de la estructura reticular, se desarrollará el acceso peatonal de 1,50 m de ancho.

Cabezales de apoyo:

Se tendrán cuatro tipos de apoyos:

Uno para la salida desde la plataforma de servicios donde la profundidad al cero local es 18,00 m, compuesto por 2 pilotes de 1,10 m de diámetro y un dintel superior a nivel +6,10 al cero local de 5,50 m x 2 m y 1,50 m de espesor. Son 8 apoyos que serán fundados entre las



cotas -32,00 y -28,00 al cero local. El segundo tipo de apoyo inicia a 280 m de la plataforma de servicios y se compone de 2 pilotes de 1 m de diámetro y un dintel superior de 5 m x 2 m y 1,50 m de espesor. Son 11 apoyos que serán fundados entre las cotas -26,00 y -12,00 al cero local.

El tercer tipo de apoyo inicia a 680 m de la plataforma de servicios y se compone de un pilote de 1 m de diámetro y cabezal de apoyo superior de 4,50 m x 2 m y 1,50 m de espesor. Son 19 apoyos que serán fundados entre las cotas -12,00 y -6,00 al cero local. El cuarto apoyo, se desarrolla en 270 m desde la plataforma de servicios, y se compone de un cabezal de apoyo superior de 4,50 m x 2,00 m y 1,50 m de espesor, fundado en una zapata de 6 m x 3 m x 0,50 m de espesor. Los cabezales de fundación directa conforman 8 apoyos que serán fundados a una cota de +4,10 al cero local, apoyados sobre una carpeta de asiento local, de 3,50 m x 6,50 m y 0,3 m de espesor.

Pilotaje

Las tareas de pilotaje se realizan desde plataforma flotante, haciendo pilotes perforados con camisa hasta lecho resistente y hormigonado in situ. Se prevé el hincado de camisas con vibrador hidráulico y martillo hincador hidráulico o diésel. Esta operación se realiza con grúa de servicio tipo 80 Tn, establecida sobre la plataforma. El material obtenido de la perforación de los pilotes, será depositado sobre un lateral de manera de no interferir con el hincado de pilotes siempre que los resultados de los análisis realizados así lo permitan, en caso contrario el sedimento que se encuentre afectado será retirado al tratamiento correspondiente. Considerando las características de los pilotes y profundidades del proyecto se estima un material a ser removido para estas tareas de 2.950 m³.

Etapas Operativa

Inicialmente, no se esperan cambios significativos en los volúmenes de hidrocarburos correspondientes a las operaciones de descarga de buques en la Terminal Puerto Rosales OTE, ya que el proyecto implica el reemplazo de las monoboyas que se encuentran actualmente en servicio para las operaciones marítimas por el muelle de combustibles. Por lo tanto, se trata de un cambio en las instalaciones de recepción de buques, y carga y descarga de hidrocarburos.

No obstante, dado que las nuevas instalaciones: a) permitirán la operación de buques de mayor porte b) mejorarán la operatividad de las acciones de recepción de buques, y carga y descarga de hidrocarburos; se espera un aumento en la capacidad operativa en las operaciones marítimas de la Terminal.

Por otro lado, resulta importante señalar que la mejora en la operatividad de las acciones de recepción de buques y carga y descarga de hidrocarburos, además de aumentar la capacidad operativa de la Terminal, implica una mejora significativa en las condiciones de seguridad de las operaciones marítimas, lo que se traduce en un menor riesgo de contingencias.

III. SE IDENTIFICAN EN EL Es.I.A LOS SIGUIENTES IMPACTOS DE MAYOR SIGNIFICACIÓN E IMPLICANCIA AMBIENTAL GENERADOS POR LAS ACCIONES DEL PROYECTO.

Acciones de proyecto:

Etapas Constructiva:

- Operación de maquinarias.
- Instalación de estructuras.



- Funcionamiento de obrador.
- Pilotaje
- Montaje de vigas principales premoldeadas
- Colocación de armaduras de la primera etapa
- Colocación de armaduras de segunda etapa
- Hormigonado de primera etapa de vigas principales
- Hormigón de segunda etapa
- Montaje de vigas secundarias premoldeadas
- Colocación de armaduras de la segunda etapa
- Colocación de insertos
- Hormigonado de segunda etapa de vinculación de toda la estructura
- Ejecución de obras civiles (sala de bombas, sala de comandos, etc.)
- Colocación de barandas, pasarelas y escaleras
- Ejecución de estructura de sostenimiento y encofrado
- Montaje de viga cabezal
- Montaje y fijación de módulos metálicos
- Tendido del pipe rack
- Contingencias asociadas a las actividades constructivas.

Etapas Operativas:

- Presencia del muelle
- Navegación de embarcaciones
- Contingencias operativas

Potenciales impactos ambientales:

Impactos generales:

Durante las tareas constructivas tanto del muelle y sus estructuras asociadas, como del viaducto, pueden generarse impactos relacionados a la calidad del aire por la emisión de gases producto de la utilización de maquinaria, aunque es considerado de baja intensidad.

Con respecto a la fauna, el ruido provocado por dicha maquinaria al no superar los niveles establecidos no afectará su salud ni comportamiento.

Por otro lado la fauna acuática, sobre todo los individuos bentónicos, se verán afectados de manera temporal por la colocación de los pilotes aunque a largo plazo será positivo porque propiciará nuevos lugares para asentarse, cabe aclarar que al ser estructuras de tipo "transparente" no afectará la libre circulación ni el flujo de agua.

Impactos específicos en la etapa constructiva:

Durante la realización de las tareas de instalación de las estructuras del muelle es posible que se genere la incorporación de material de obra, como cemento utilizado por ejemplo para el pilotaje, a la columna de agua superficial. Además estas tareas producirán una resuspensión, aunque muy localizada, de material particulado en los sectores donde se realice el pilotaje. Este impacto sobre el agua superficial ha sido considerado de **baja intensidad y de extensión puntual**, ya que el efecto se limitará a las inmediaciones de la zona de trabajo. **La duración del impacto será fugaz** ya que rápidamente se diluirá y con una baja probabilidad de ocurrencia, ya que se procurará minimizar la incorporación de estas sustancias a la columna de agua.

Por otro lado durante esta etapa habrá afectación sobre las pesquerías por presencia física de las obras de construcción del muelle y el viaducto (interferencias a la navegación en sitios de pesca artesanal), así como también la navegación recreativa y el paisaje.

Con respecto a la fauna habrá una afectación de peces, aves, reptiles y mamíferos por operación de embarcaciones, máquinas y equipos durante las tareas constructivas del muelle de combustibles y el viaducto relacionados a la generación de ruidos.

IV. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA POSIBLES IMPACTOS OCASIONADOS EN CADA ETAPA DEL PROYECTO:

Etapa constructiva:

A continuación se presentan las medidas de mitigación asociadas a posibles impactos durante la etapa constructiva.

1- Comunicación de las obras:

Las restricciones a la navegación vinculadas a la presencia de las obras requerirán de la notificación previa a los afectados directos: pescadores; usuarios de embarcaciones que naveguen por el área y/o embarquen en Puerto Rosales o Club Náutico Puerto Rosales; usuarios de los balnearios Arroyo Pareja y Punta Ancla. De esta manera, los mismos podrán planificar sus actividades y minimizar así las potenciales afectaciones sobre sus actividades. La comunicación se hará a través de PNA y el Municipio de Coronel de Marina Leonardo Rosales.

Por otra parte, la ejecución del proyecto traerá asociada una serie de efectos potenciales de relevancia para la población. Así, resulta conveniente ofrecer a la población toda la información sobre el proyecto para que la misma tenga conocimiento no sólo de los impactos sino también de los beneficios asociados y así cuente con todas las herramientas para formar una opinión clara sobre el mismo.

2- Control sobre las tareas constructivas:

Se procurará evitar la incorporación al cuerpo de agua de sustancias utilizadas para la instalación de estructuras del muelle de combustibles y el viaducto, como por ejemplo cemento. Se minimizará lo máximo posible la franja de trabajo del tramo sobre la planicie intermareal y el tramo terrestre de la traza del viaducto para reducir la afectación sobre el lecho/suelo, los organismos bentónicos y la vegetación costera. La operación de máquinas y equipos y la circulación de embarcaciones desde y hacia la zona de obra deben ser debidamente planificadas e informadas a la PNA. Así, la habilitación o la restricción de actividades y operaciones para cada frente de obra serán debidamente señalizadas. Con el fin de minimizar las probabilidades de accidentes e interferencias a la navegación, se deberán planificar las etapas y áreas de acción, brindando aviso con suficiente anticipación a la PNA.

3- Diseño y funcionamiento del obrador:

En relación al espacio ocupado por el obrador, el mismo será construido dentro de los límites de la Terminal Puerto Rosales OTE. Será conveniente realizar su instalación lo suficientemente lejos de la costa para evitar que un derrame accidental de sustancias peligrosas pueda alcanzar el agua del estuario, y lo suficientemente cerca del embarcadero para minimizar el traslado terrestre de máquinas y equipos de construcción. Asimismo, será conveniente localizar el obrador en una zona sin vegetación.

En toda la zona de obra se encontrará prohibido el enterramiento y/o la quema de basura, cualquiera sea su clasificación. Los efluentes cloacales deberán ser tratados de forma adecuada. Se recomienda la utilización de instalaciones temporarias como baños químicos. El movimiento del personal desde y hacia el obrador deberá realizarse por caminos existentes. Está prohibida la caza de cualquier animal presente en la zona.

4- Control de vehículos, embarcaciones, equipos y maquinaria:

La operación y la circulación de los vehículos y las maquinarias desde y hacia la zona de obra deben ser debidamente planificadas por la Contratista, y la habilitación o la restricción de actividades y operaciones dentro de cada sector serán debidamente señalizadas. Asimismo, los medios de señalización en los sectores de ingreso, egreso y circulación de

vehículos y maquinarias afectados a la obra, deben ser completos, actualizados dinámicamente en función a las acciones en desarrollo. Será necesario reforzar la prohibición de pesca sobre el puente que conecta con la Terminal OTE para evitar accidentes.

5- Control de aspectos de seguridad e higiene:

En el marco de las obras se deberán instrumentar las acciones necesarias y suficientes para que la prevención, la higiene y la seguridad sean actividades integradas a las tareas de cada trabajador en cada puesto de trabajo y línea de mando.

6- Prevención y control de contingencias durante la construcción:

Durante la etapa de construcción de las obras previstas, se deben considerar ciertas situaciones por su potencialidad de ocasionar daño físico sobre personas y/o impactos ambientales sobre el medio receptor. Se han identificado las siguientes situaciones de emergencia frente a las cuales será necesario disponer de un procedimiento de tratamiento adecuado, oportuno y eficiente a fin de prevenir y mitigar la ocurrencia de las mismas:

- Accidentes vehiculares
- Hombre al agua
- Accidentes laborales
- Incendios
- Derrames de hidrocarburos

Etapa operativa:

A continuación se presentan las medidas de mitigación de los potenciales impactos ambientales asociados a la etapa operativa del proyecto.

1- Plan de gestión ambiental de muelle:

De conformidad con lo dispuesto por la Resolución 263/19 del actual MAP será necesario presentar ante esta autoridad el Plan de Gestión Ambiental del Muelle con los contenidos mínimos del Anexo III de la mencionada normativa:

- a) Información general de la unidad portuaria y sus actividades.
- b) Información específica sobre programas y obras de dragado.
- c) Plan de gestión y monitoreo ambiental.
- d) Programa de contingencias, remediación y recomposición.

2- Prevención de interferencias a la navegación y control de colisiones:

Todas las embarcaciones deberán cumplir con las exigencias de la Ley de la Navegación (Ley 20.094) y las reglamentaciones marítimas y fluviales dictadas en su consecuencia cuya fiscalización se encuentra bajo la órbita de PNA. En este contexto, tanto los buques de matrícula mercante nacional como los buques de bandera extranjera, que naveguen aguas jurisdiccionales argentinas, deberán cumplir con lo establecido en el REGINAVE y con las ordenanzas sancionadas por PNA.

3- Prevención y control de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas:

Durante las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos entre los buques tanque y el Muelle de combustibles se deberá cumplir con las normas operativas y sistemas y medios preventivos para el control de la contaminación establecidas por PNA. En este sentido, la PNA ha dictaminado la Ordenanza 02/14 mediante la cual se reglamenta el uso de barreras flotantes para contención de derrames durante las operaciones de carga y descarga a granel de hidrocarburos.

4- Prevención y control de incendios:

El muelle de combustibles se diseña considerando las recomendaciones internacionales y contará con un sistema de lucha contra incendios acorde.

V. LINEAMIENTOS DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL:

A continuación, se presenta la estructura de los distintos programas y subprogramas de gestión ambiental, cuyos lineamientos se desarrollarán posteriormente.

Etapa constructiva:

1- Programa de seguimiento y control ambiental:

Los objetivos son:

- Asignar responsabilidades en la gestión ambiental
- Adaptar los lineamientos del PGA aquí establecidos a los procedimientos de gestión ambiental de las empresas involucradas.
- Ajustar los lineamientos del PGA aquí establecidos en función del organigrama general de la obra y su cronograma ajustado.
- Definir una estrategia para verificar la aplicación de las medidas de mitigación definidas en el EIA

Estará compuesto por los siguientes subprogramas:

- a) Subprograma de Verificación de la Aplicación de las Medidas de Mitigación Propuestas
- b) Subprograma de Gestión de Permisos y Habilitaciones
- c) Subprograma de Capacitación del Personal Afectado a la Obra

2- Programa de monitoreo:

El Programa de Monitoreo tiene por objeto verificar que las medidas de mitigación adoptadas sean suficientes para controlar cada uno de los impactos ambientales identificados y se compone de los siguientes subprogramas:

- a) Subprograma de Monitoreo y Control de Ruidos
- b) Subprograma de Monitoreo de Suelo
- c) Subprograma de Monitoreo de Calidad de Aire

3- Programa de contingencias ambientales:

El objetivo principal deberá ser prevenir la ocurrencia de sucesos no planificados pero previsible, y definir las acciones de respuesta inmediata para controlar tales sucesos de manera oportuna y eficaz. El propósito es promover la seguridad de todo el personal asociado a las actividades constructivas del Muelle de combustibles, así como de la población local, y la protección del medio antrópico y natural adyacente.

Se han identificado las siguientes situaciones de emergencia frente a las cuales será necesario disponer de un procedimiento de tratamiento adecuado, oportuno y eficiente a fin de prevenir y mitigar la ocurrencia de las mismas.

- a) Accidentes vehiculares
- b) Hombre al agua
- c) Accidentes laborales
- d) Incendios
- e) Derrames de hidrocarburos

4- Programa de difusión:

El objetivo principal del presente Programa es que la población involucrada alcance un alto grado de conocimiento acerca del proyecto y las consecuencias de su implementación en el territorio, pudiendo así ejercer su derecho a la información. El mismo tendrá, según el tipo de tareas, dos grupos objetivos: por un lado la comunidad en general y, por el otro, actores particulares sobre los que se considera oportuno ofrecer de una manera más directa cierta información asociada al proyecto

5- Programa de minimización de impactos ambientales:

El objetivo de este programa es definir las condiciones básicas para la instalación y el funcionamiento del obrador. Estará compuesto por un Subprograma de gestión de fin de obra

6- Programa de manejo de residuos sólidos y efluentes:

El objetivo es una adecuada segregación, manejo diferencial y disposición final de residuos y contratación de prestadores del servicio para residuos especiales.

- a) Subprograma de Manejo y Disposición Final de los Residuos Sólidos y Semisólidos
- b) Subprograma de gestión de los efluentes líquidos

Etapa operativa:

1- Programa de Gestión de Residuos y Efluentes en el Muelle de combustibles:

El objetivo de este subprograma será gestionar adecuadamente la generación, el acopio transitorio, el transporte y la disposición final de los residuos y los efluentes generados durante la operación del muelle de combustibles, independientemente de los residuos y efluentes generados durante la operación de los buques.

2- Programa de prevención y control de colisiones:

El objetivo de este programa es minimizar la probabilidad de accidentes e interferencias durante las operaciones de las embarcaciones en el muelle de combustibles. Se incluyen dentro de este programa los aspectos de seguridad para la navegación de buques de gran tamaño y destinados al transporte de carga peligrosa, como es el caso de los buques tanque.

3- Programa de manejo de riesgos y control de contingencias:

Las acciones asociadas a la circulación de los buques y las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos en el muelle de combustibles conllevan a considerar distintos riesgos. Si bien se deberán adoptar todas las medidas para minimizar los mismos, ante eventuales accidentes resulta necesario plantear un plan de contingencias que permita atender adecuadamente esas situaciones y cumplir con las disposiciones vigentes en la materia. En este sentido, la Ordenanza 8/98 de Prefectura Naval Argentina establece el marco para los planes de contingencia a nivel nacional. El operador del muelle de combustibles y los operadores de las embarcaciones deberán elaborar un Plan de Contingencia para su aprobación por PNA. Los objetivos del presente programa son los siguientes:

- a) Optimizar las acciones de control de las emergencias, a fin de proteger la vida de personas, de los recursos naturales afectados y de bienes propios y de terceros.
- b) Evitar o minimizar los efectos adversos derivados de las emergencias que se pudieran producir como consecuencia de la ejecución de las operaciones marítimas.
- c) Establecer un procedimiento ordenado de las principales acciones a seguir en caso de emergencias y promover en la totalidad del personal el desarrollo de aptitudes y capacidades para afrontar rápidamente dichas situaciones.
- d) Constituir un organismo idóneo, eficiente y permanentemente adiestrado que permita lograr el correcto uso de los recursos humanos y materiales disponibles a dicho efecto.
- e) Cumplir con las disposiciones vigentes.

VI. OBSERVACIONES REALIZADAS POR DLAIyA, DE ESTE MINISTERIO:

1. **Diagnóstico de agua superficial y sedimentos.** En las aguas superficiales sólo se observa la presencia de nitritos en concentraciones levemente por encima del nivel guía de calidad de agua establecido en Tabla 8 del Decreto 831/93, el resto de las mediciones obtenidas no son de destacar.

Teniendo en cuenta lo establecido en el Art 20° Cap III Anexo I de la Res. 263/2019, el sedimento evaluado se corresponde con la **CATEGORIA B**, es decir, son materiales que pueden verterse en aguas abiertas en forma controlada.

2. Identificación de áreas sensibles bióticas y/o antrópicas Se informa que NO hay tomas de agua cercanas y la Reserva de Uso Múltiple Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde se encuentra del otro lado Canal de Acceso al Puerto Bahía Blanca, es decir, expuesta a alteraciones por otras actividades antrópicas y no por la obra considerando la dimensión de esta y sus características (obra de pilotaje, etc.). Se establece como zona sensible Antrópica: A. sector costero cercano a la obra (actividad recreativa). Se debe agregar: B. Área Natural Arroyo Pareja-Isla Cantarelli (Delegación Portuaria, Municipalidad Coronel Rosales) y C. Humedales de Villa del Mar (Dirección de Turismo, Municipalidad de Coronel Rosales).

3. Valores críticos y alerta de parámetros de seguimiento ambiental, en agua superficial: ZONA DE OBRA: Para los analitos turbidez y sólidos suspendidos totales se adopta como VALOR CRÍTICO en zona de obra a la concentración máxima registrada en esta etapa previa a la ejecución de las mismas incrementada en un 50%, y como VALOR DE ALERTA, a la concentración mencionada incrementada en un 25%. Los valores alerta y crítico de SST y turbidez que serán tenidos en cuenta para implementar los controles ambientales durante la obra son:

Valores Alerta ZONA DE OBRA ACTIVA	$C_{max,i} + 25\%$
TURBIEDAD	44.5 NTU
SOLIDOS SUSPENDIDOS TOTALES	45 mg/L

Valores Crítico ZONA DE OBRA ACTIVA	$C_{max,i} + 50\%$
TURBIEDAD	53.4 NTU
SOLIDOS SUSPENDIDOS TOTALES	54 mg/L

En zonas sensibles se establece que:

Valor crítico: no deberá superar el 20% del valor cuantificado en etapa previa a la obra. Dado que no se establece, esta DLAIYA procede a su cálculo:

- Turbiedad: 42.72 NTU
- SST: 43.2 mg/l

4. Subprograma de Monitoreo y Control de Ruidos del PGA:

- Se deben evaluar los niveles de presión sonora (Ruido) en las inmediaciones del proyecto teniendo en cuenta todo lo establecido en la norma IRAM 4062:2021 Parte 1 y 2.
- Se evaluará no menos de tres sitios receptores.
- Frecuencia trimestral

5. Subprograma de Monitoreo de Calidad de Aire

- Los estudios de calidad de aire se realizan según lo establecido en el Decreto 1074/18 Res 559/19.
- Se realizará una línea de base de calidad del aire de la zona de obra desde no menos de tres sitios estratégicos de muestreo.
- Cada estación de muestreo se programará para la determinación de los siguientes parámetros:
 - Parámetros a investigar – tiempo de muestreo:

Monóxido de carbono (CO) – 1 y 8 hs ; Dióxido de Nitrógeno (NO₂) – 1 hs ; Dióxido de Azufre (SO₂) – 1 y 24 hs ; Material Particulado 10 (PM₁₀) - 24 hs ; Material Particulado 2.5 (PM_{2.5}) - 24 hs

ii. Condiciones meteorológicas del evento de muestreo: Temperatura; Presión; Dirección y velocidad del viento

d. Se utilizará el Decreto 1074/18 Anexo III Tabla A 3º Etapa para realizar el diagnóstico atmosférico.

e. Frecuencia: trimestral

6. Monitoreo de agua superficial (PGA)

a. Frecuencia de monitoreo: Antes y concluida la obra se implementarán estudios quimiométricos completos en los sitios aguas arriba y debajo de la obra.

b. En las zonas sensibles (antrópica (sector costero cercano a la obra), bióticas (Área Natural Arroyo Pareja-Isla Cantarelli y Humedales de Villa del Mar)), se analizarán los analitos pH, conductividad/SDT, turbidez/SST antes de iniciar la obra y durante la obra (pilotaje).

c. Medidas en caso de superación del valor crítico en zona sensible:

i. Se deben suspender momentáneamente las obras y repetir el muestreo a las 4 hs. para ver si se puede concluir que está vinculado a las obras o se produjo la alteración por otras causas.

ii. En caso de que pueda vincularse a la obra se deberá ajustar el volumen de descargas para evitar la alteración a valores críticos.

VII. OBSERVACIONES REALIZADAS POR DIRECCIÓN DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS, DE ESTE MINISTERIO:

El monumento natural Delfin Franciscana está presente tanto en la Reserva Natural Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde a escasos metros de la obra, además habita en toda la zona comprendida por el canal ppal a ambos márgenes. En esa zona ha sido observado por personal del área protegida toninas, orcas y la ballena franca austral aunque con menor frecuencia. Cabe destacar que la ocurrencia del delfín franciscana en la zona se da durante todo el año y no en una época particular. Para la operatoria y sus contingencias asociadas se deberá tener en cuenta también a la Vulnerable Gaviota Cangrejera y sus colonias reproductivas en el área de la Golfada Chica.

Por lo descrito en el EslA el mayor riesgo de impacto estaría determinado por la operatoria futura del muelle y el incremento previsto de barcos petroleros que esperan operar en los próximos años. Es decir se deberán contemplar medidas de seguridad adicionales y de respuesta rápida para que los fluidos contaminantes no lleguen a afectar a las reservas naturales ni a su biodiversidad. Para esto se deberá tener especial atención en las zonas más sensibles de las mencionadas reservas como en las desembocaduras de los canales secundarios hacia el canal ppal (Embudo, Golfada Chica y Laborde), ya que estas zonas presentan sitios de alimentación para el delfín franciscana y una alta concentración de colonias reproductivas de aves acuáticas y cuevas de cangrejo cavador (ppal alimento de la gaviota cangrejera). Este sector ha sido definido como ZONA INTANGIBLE del área protegida (Res 04/2011 DANP).

Por lo tanto se hace imprescindible proteger de cualquier tipo de impacto a estos intermareales que rodean las colonias de la golfada chica.

Por lo arriba expuesto se recomienda la incorporación al Plan de Gestión Ambiental de un protocolo de monitoreo y acción por eventos de fuga y derrame de hidrocarburos provenientes de los buques de transporte, del Muelle de Combustibles y de los viaductos de conexión Muelle - Terminal OTE, que pudieran impactar negativamente tanto la fauna

marina (en particular mamíferos, aves y tortugas) como la costa, playas, zonas intermareales y ambientes insulares del estuario.

En este sentido, se debe garantizar la disponibilidad de equipos y recursos adecuados y de personal idóneo y capacitado, así como el apoyo logístico a las autoridades competentes y a los centros de rescate habilitados intervinientes durante las maniobras de avistaje, asistencia y rescate de la fauna afectada por este tipo de contingencias.

Del mismo modo, se debe disponer de un plan de acción que garantice el control, la contención efectiva y la adecuada disposición final del derrame, así como la remediación y recuperación de los ambientes y su biota impactada por dicha contingencia durante las etapas de construcción y operación de la obra, de todas aquellas Reservas Naturales mencionadas en el EsIA y pertenecientes al Sistema de Áreas Naturales Protegidas de la Provincia de Buenos Aires (Ley N° 10.907).

Asimismo se aconseja en las medidas consideradas en el punto 2.2.3 Programa (3) de Manejo de Riesgos y Control de Contingencias del Plan de Gestión Ambiental, incorporar el aviso a este ministerio ante derrames en agua por su potencial dispersión hacia la costa de la reserva o afectación a monumento natural como el delfín franciscana, así como la incorporación en el listado de contactos de la Comisión Técnica Asesora que puede convocar el Comité de Crisis los datos del personal a cargo de la Reserva Natural Bahía Blanca.

VIII. LA FIRMA DEBERÁ DAR CUMPLIMIENTO A LOS SIGUIENTES CONDICIONAMIENTOS:

1. Deberá contar, previo al inicio de la ejecución de las obras, con todas las autorizaciones y permisos correspondientes a nivel municipal, provincial y/o nacional.
2. Deberá constar en obra con procedimientos escritos ante eventuales interferencias con infraestructura de servicios preexistentes, así como también con los avisos y/o autorizaciones pertinentes, indicando puntos críticos de cruce de servicios. Dar intervención inmediata a las Empresas y Organismos competentes, en caso de detectar instalaciones enterradas, que no han sido identificadas e interfieran en el desarrollo de la obra.
3. Coordinar las operaciones conjuntamente con Prefectura Naval Argentina y demás Organismos competentes a fin de evitar interferencias con el tránsito fluvial de embarcaciones.
4. Deberá coordinar con el Municipio de Coronel de Marina Leonardo Rosales la utilización de las vías de acceso, designando una zona estacionamiento de camiones en espera y estableciendo horarios de ingreso y egreso, a efectos de minimizar perturbaciones en el tránsito y funcionamiento normal de las actividades desarrolladas.
5. Deberá desarrollar e implementar el Plan de Gestión Ambiental, el Programa de Monitoreo Ambiental y de Contingencias específico para este proyecto, según los lineamientos del ítem V y las observaciones del ítem VI y VII, y 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 Ministerio, además de estar disponibles en obra y ser de estricto conocimiento por parte de todos los empleados, a partir del otorgamiento de la resolución del proyecto analizado, por este Ministerio de Ambiente.
6. El Plan de Contingencias deberá indicar tipo de contingencias (eventos climáticos, resultados de indicadores de suelos fuera de parámetros, incendio, derrames, etc.), niveles de alerta, detección y ubicación de la misma, tecnología disponible, procedimientos, responsabilidades, etc., considerando las observaciones del ítem VI y VII, debiendo dar aviso a este Ministerio ante derrames en agua por su potencial



dispersión hacia la costa de la reserva o afectación a monumento natural como el delfín franciscana, así como la incorporar los datos del personal a cargo de la Reserva Natural Bahía Blanca en el listado de contactos de la Comisión Técnica Asesora que puede convocar el Comité de Crisis.

7. Teniendo en cuenta lo establecido en el Art 20° Cap III Anexo I de la Res. 263/2019, el sedimento evaluado se corresponde con la CATEGORIA B, es decir, son materiales que pueden verterse en aguas abiertas en forma controlada, motivo por lo cual se establecieron en el ítem VI los Valores críticos y alerta de parámetros de seguimiento ambiental, en agua superficial dando las siguientes medidas a implementar en caso de superación de los mismos: a) Se deben suspender momentáneamente las obras y repetir el muestreo a las 4 hs. para ver si se puede concluir que está vinculado a las obras o se produjo la alteración por otras causas. y b) En caso de que pueda vincularse a la obra se deberá ajustar el volumen de descargas para evitar la alteración a valores críticos.
8. En relación a la construcción de pilotes se deberán hacer estudios de sedimentos en profundidad y definir la gestión ambiental adecuada, clasificando los mismos según la Res 263/19, calcular el volumen total a excavar o remover, contemplar medidas de mitigación asociadas generando un programa específico dentro del PGA delineado en ítem V.
9. Se deberá informar con 72 hs de anticipación la fecha de los muestreos en las diferentes etapas. Asimismo se dará intervención durante los eventos de muestreo a la Dirección de Laboratorio de Análisis Industriales y Ambientales de este Ministerio de Ambiente a los fines de validar los sitios de extracción de muestras seleccionados, consensuar los criterios de identificación, fiscalizar las procedimientos de extracción, acondicionamiento y transporte de muestras realizado por el laboratorio de análisis industriales contratado a tal fin. En los casos que sean necesarios, extraer contramuestras.
10. Desarrollar el Programa de Difusión mencionado en el ítem V considerando especialmente las zonas habitadas por Municipio de Coronel Rosales, especialmente a pescadores; usuarios de embarcaciones que naveguen por el área y/o embarquen en Puerto Rosales o Club Náutico Puerto Rosales; usuarios de los balnearios Arroyo Pareja y Punta Ancla. El mismo deberá contener un programa de comunicación integral y permanente a lo largo de las distintas etapas del Proyecto. Asimismo, la población afectada por las obras debe alcanzar un alto grado de información acerca del proyecto, tanto sobre sus beneficios como por las molestias pasibles de generarse durante su realización, y se deberá acreditar las acciones de divulgación implementadas al respecto, ya sean consultas, realización de encuentros etc.
11. Acreditar ante este Ministerio de Ambiente las acciones de divulgación, en los medios de comunicación local de mayor alcance, a la población del área de influencia (superficial, organismos y empresas pertinentes), como así también la realización de encuentros, consultas y/o reuniones de información a la población, previo al inicio de las obras.
12. Previo al inicio de las obras, para la instalación de obradores se deberá indicar ubicación definitiva y confeccionar una memoria descriptiva de las actividades a desarrollar en los mismos, lugar de almacenamiento de combustibles, aceites y otros insumos, incluyendo su cuantificación y manual de procedimientos operativos para mantenimiento de maquinarias y equipos afectados a la obra. Se deberá planificar adecuadamente el obrador garantizando la provisión de agua potable y la segregación adecuada de efluentes sanitarios y domésticos, asegurando el tratamiento adecuado. Colocar baños químicos con frecuencia adecuada de limpieza o instalar cámara séptica y dispositivos apropiados para cloración del efluente, previo a su vuelco.
13. 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 en la terminal ante cualquier requerimiento de este Ministerio, a partir del inicio de las obras.
14. Las plantas de elaboración de hormigón para el desarrollo de este proyecto, deberán



- cumplimentar todas las normas de seguridad, obtener los permisos correspondientes y contar con una memoria descriptiva de sus instalaciones con indicación en croquis y gestión integral de la misma.
15. No se deberán promover impactos ambientales al estrato atmosférico que pongan en compromiso el cumplimiento de los Niveles Guía de Calidad de Aire Ambiente Anexo III, Tabla A del Decreto 1074/18, Ley Provincial N° 5965.
 16. Deberá **informar a este Ministerio con 15 días de anticipación el inicio de las obras**, adjuntando 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
 17. Deberán ser presentados ante este Ministerio los informes de Auditorías al comienzo, al 50% de obra realizada deberán estar disponibles en Obra. El Informe de Auditoría Final deberá indicar concretamente el estado de los predios una vez finalizadas las obras.
 18. Deberá comunicar a este Ministerio y a la Municipalidad de Coronel de Marina Leonardo Rosales sobre 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.
 19. En caso de surgir cambios relevantes en el diseño del proyecto deberá adjuntarse un informe con la descripción de los mismos con anexo gráfico.
 20. Deberá presentar, previo al inicio de las actividades o dentro de los 30 días de emitida la Declaración de Impacto Ambiental la memoria descriptiva y planos del proyecto ejecutivo definitivo, así como sus instalaciones de servicios asociadas (infraestructura de desagües pluviales, red de agua contra incendio y demás instalaciones de seguridad, red agua potable, etc.) discriminando los impactos y medidas de mitigaciones no contempladas previamente que surjan del mismo.
 21. Se deberá informar a este Ministerio de Ambiente, **con 15 días de anticipación, el inicio de la etapa de operación**, adjuntar la memoria descriptiva y plano del proyecto ejecutivo final de la obra.
 22. Una vez completado el proceso de verificación de capacidad de la Nuevas Instalaciones del presente proyecto, y de resultar de dicho análisis la que se puede prescindir de la operativa la monoboya, se solicita presentar ante el Ministerio los planes de desafectación y/o abandono que corresponda de la misma, para ser anexada a expediente correspondiente al proyecto (EX-2019-13458584-GDEBA-DGAOPDS) ya evaluado por el Área con DIA otorgada Resol-2019-292-GDEBA-SSFYEAOPDS.
 23. En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la Declaración de Impacto Ambiental, la firma deberá informar ante este Ministerio de Ambiente. Asimismo, se deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, y Social, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revalorización de impactos, etc. o indicar que no hubo modificaciones o fue desestimado.

Observaciones:

1. Se deja constancia que el presente informe ha sido basado en los datos consignados en la documentación presentada por la firma Oiltanking Ebytem S.A. 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. El presente informe, se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem II
3. El informe no exime a la firma ni al contratista de las obligaciones que pudieran corresponderle por disposiciones de orden nacional, provincial y/o municipal.



4. 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.
5. La Firma deberá coordinar con el Municipio de Coronel de Marina Leonardo Rosales la utilización de las vías de acceso, designando una zona estacionamiento de camiones en espera y estableciendo horarios de ingreso y egreso, a efectos de minimizar perturbaciones en el tránsito y funcionamiento normal de las actividades desarrolladas.
6. Las medidas mitigatorias a implementarse durante la etapa de construcción como de operación y las observaciones que pudieran surgir de los condicionamientos, con motivo de las fiscalizaciones que, de ser necesario, se efectuarán; podrán ser modificadas por este Ministerio.
7. La empresa deberá informar a este Ministerio y al municipio de Coronel de Marina Leonardo Rosales, sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.
8. Se deberá comunicar y acreditar ante este Ministerio la cumplimentación de la totalidad de los requerimientos formulados en la presente dentro de los plazos estipulados y bajo apercibimiento de las sanciones que correspondan, en su defecto argumentar motivos y/o presentar cronograma para su cumplimiento.
9. Se deja constancia que la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes informa que: se constata que el área del proyecto no se encuentra afectada al Ordenamiento Territorial de los Bosques Nativos vigente, aprobado por Ley N° 14.888. No hay situación bloqueante. Por otro lado la Dirección de Áreas protegidas informa que: “ En virtud de la necesidad de implementar estrategias para la conservación de la biodiversidad del Estuario de Bahía Blanca y de asegurar la utilización de buenas prácticas ambientales durante las etapas constructiva y operativa de la presente obra, se solicita tenga a bien considerar las recomendaciones vertidas en el informe elaborado por el personal de la citada Reserva Natural perteneciente a esta Dirección vertidas en el item VII.
10. En el marco de la Resolución 557/2019, la cual establece que los procedimientos de participación ciudadana dentro del proceso de evaluación de impacto ambiental para la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) prevista en la Ley N° 11.723 y del primer otorgamiento del Certificado de Aptitud Ambiental (CAA) – Fase 2, establecido en la Ley N° 11.459, deberán informarse públicamente y sustanciarse por medio de la página web de este Ministerio (www.ambiente.gba.gob.ar), se informa lo siguiente: Desde el día 19/08/22 hasta el día 17/09/22 se ha publicado EIA del proyecto: “MUELLE DE COMBUSTIBLES PARA LA TERMINAL PUERTO ROSALES DE OILTANKING EBYTEM S.A”, no habiéndose recibido opiniones ni observaciones en el correo electrónico: participacionciudadana@ambiente.gba.gob.ar, el cual se encuentra publicado a tales efectos.



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
2023 - Año de la democracia Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I - “Muelle de Combustibles Terminal Puerto Rosales Oiltanking Ebytem S.A.”

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 17 pagina/s.

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.09.19 11:17:25 -03'00'

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,
serialNumber=CUIT 30715471511
Date: 2023.09.19 11:17:22 -03'00'