



**GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**  
2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad universitaria en la República Argentina

**Resolución**

**Número:**

**Referencia:** EX-2021-13965181- -GDEBA-DGAOPDS - DIA- RESO - “REVAMPING DE LAS POSTAS DE INFLAMABLES 1 Y 2” - PUERTO GALVÁN – BAHÍA BLANCA

---

**VISTO** el EX-2021-13965181-GDEBA-DGAOPDS, la Ley Nacional N° 25.675, las Leyes Provinciales N° 11.723 y N° 15.477, el Decreto N° 89/22 y la Resolución OPDS N° 492/19, y,

**CONSIDERANDO:**

Que el CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “REVAMPING DE LAS POSTAS DE INFLAMABLES 1 Y 2”, a ejecutarse en el Puerto Galván, partido de Bahía Blanca, de la Provincia de Buenos Aires, a cuyos fines acompaña el proyecto y la documentación requeridos por el artículo 11 de la Ley N° 11.723;

Que el proyecto en estudio consiste en la renovación y reparación de postas de inflamables Nro. 1 y 2 del Puerto Galván, en el partido de Bahía Blanca;

Que el profesional que suscribe el estudio de impacto ambiental, Ing. RODOLFO LAURENT se encuentran debidamente inscripto en el Registro Único de Profesionales Ambientales y Administrador de Relaciones (RUPAYAR), con el número RUP- 000500, de acuerdo a las previsiones de la Resolución N° RESOL-2019-489-GDEBADGAOPDS;

Que en orden 2, se presenta la planilla de cómputo y presupuesto de la obra;

Que en órdenes 9 y 11 la Dirección Provincial de Recursos Naturales y Ordenamiento Ambiental informa que no surgen situaciones ambientales bloqueantes ni condicionantes en el marco de la Resolución N° 492/19;

Que en orden 13, se ha realizado el procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19no habiéndose recibido opiniones ni observaciones en el correo electrónico:

[participacionciudadana@opds.gba.gov.ar](mailto:participacionciudadana@opds.gba.gov.ar);

Que en órdenes 25 y 26 y consta la liquidación de la tasa y el boleto electrónico para el pago;

Que en órdenes 34 (IF-2022-28781875-GDEBA-DLAIYAMAMGP), 42 (IF-2022-39657846-GDEBADLAIYAMAMGP) y 54 (IF-2023-32752989 GDEBADLAIYAMAMGP) obran las intervenciones de la Dirección de Laboratorio de Análisis Industriales y Ambientales;

Que en orden 59 obra el Informe Técnico Final (IF-2023-50968725-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, sujeta al cumplimiento de los condicionamientos establecidos en el referido informe;

Que en orden 62 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por el CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA, de acuerdo a lo establecido por la Ley Nº 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidos por el Anexo I (IF-2023-51615137-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución;

Que la Declaración de Impacto Ambiental no sufre 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 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 Nº 11.723, el artículo 20 de la Ley Nº 15.477, el Decreto Nº 89/22 y la Resolución OPDS 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 “REVAMPING DE LAS POSTAS DE INFLAMABLES 1 Y 2” a ejecutarse en el Puerto Galván, partido de Bahía Blanca, de la Provincia de Buenos Aires, presentado por el CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA, descripto en el Anexo I (IF-2023-51615137-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, en el marco de la Ley Nº 11.723 y la

**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-2023-51615137-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: 2024.03.19 16:26:27 ART  
Location: Provincia de Buenos Aires

## ANEXO I

El presente analiza las obras del proyecto “**REVAMPING DE LAS POSTAS DE INFLAMABLES 1 Y 2**” a ejecutarse Puerto Galván en el Partido de Bahía Blanca, 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 el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, en el marco del EX-2021-13965181- -GDEBA-DGAOPDS.

### I. **DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO y JUSTIFICACIÓN:**

Las postas de inflamables existentes N°1 y 2 de Puerto Galván, Bahía Blanca, poseen signos de evidente deterioro debido al paso del tiempo y cumplimiento de su vida útil, siendo la alternativa viable su reparación.



*Posta de Inflamables 1 y 2*

El CGPBB ha iniciado el proceso de reparación y renovación (Revamping) de las estructuras buscando soluciones factibles de ser ejecutadas con la menor interrupción posible en la operatoria portuaria la cual deberá seguir funcionando mientras se ejecuten las obras. Las postas se encuentran concesionadas a la empresa Energen S.A. estando sus operaciones destinadas a la recepción y/o embarque de productos químicos y combustibles líquidos y gaseosos.

Las postas 1 y 2 son muelles de estructuras independientes que permiten el atraque, amarre y operación de los buques, cuentan con 4 dolfinos o torres de atraque, 3 torres de amarre y una plataforma central de operaciones que se conecta con tierra a través de un viaducto compartido por ambas. En el medio de las dos postas existe una torre de amarre que se comparte cuando se encuentran dos buques grandes operando en forma simultánea. Todas las estructuras se conectan por medio de pasarelas metálicas sobre las cuales también se dispone la red de incendio.

De acuerdo a los relevamientos y estudios realizados el CGPBB, las estructuras presentan distintos grados de deterioro y por lo tanto se proponen diferentes intervenciones para las mismas:

- Las estructuras de atraque presentan deterioros significativos, fisuración excesiva, bloques sueltos y desplazamientos relativos, razón por la que se ha decidido reemplazar en su totalidad dichas estructuras.
- Las torres de amarre también presentan deterioros, pero con menor grado de avance debido seguramente a que no reciben impactos directos por encontrarse retiradas del frente de

**Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

ataque, por lo cual se decidió su reparación excepto para el dolpin de amarre N°8, intermedio a las dos postas, donde se construirá una torre de amarre nueva.

- El sistema de defensa será reemplazado por uno más adecuado compuesto por elementos elásticos con buena absorción de energía y un sistema de amarre compuesto por ganchos de soldado rápido.

Todas estas modificaciones permitirán realizar la renovación integral de las postas, buscando no solo prolongar la vida útil de los muelles, sino generar condiciones más seguras y confortables para la operación.

La zona donde se realizará el proyecto es una zona con un importante desarrollo portuario, la misma es lindera a una zona natural muy bien conservada, por lo que entremezclado con las actividades portuarias se observa la presencia de un gran número de aves, haciendo uso de las zonas intermareales durante las mareas bajas cuando las mismas quedan descubiertas.

## II. DESCRIPCIÓN ESPECÍFICA DEL PROYECTO:

Las postas 1 y 2 son muelles de estructuras independientes que permiten el atraque, amarre y operación de los buques, cuentan con 4 dolfinos o torres de atraque, 3 torres de amarre y una plataforma central de operaciones que se conecta con tierra a través de un viaducto compartido por ambas. Las torres de atraque y amarre que se encuentran al este y oeste de las respectivas plataformas de operaciones se encuentran vinculadas mediante pasarelas metálicas que tienen apoyos intermedios, compuestos por un macizo de hormigón armado fundado sobre pilotes metálicos inclinados.

Las torres de atraque se componen por un macizo rectangular de hormigón armado de 5,50 m de ancho por 8,50 m de largo y 3 m de altura fundado sobre 14 pilotes inclinados metálicos de 400 mm de diámetro. En estas últimas estructuras se dispone el sistema de defensa principal y bolardos de 100 t que forman parte del sistema de amarre

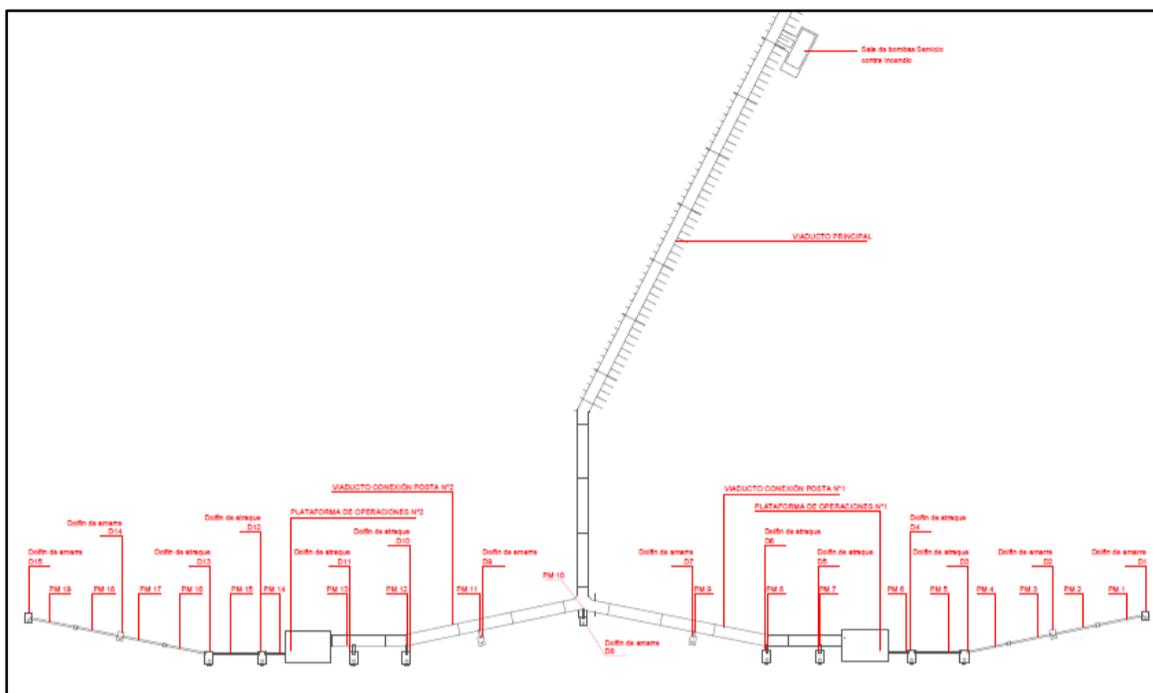
La plataforma de operaciones de 30,80 m de ancho por 20,80 m de largo cuenta con una superestructura compuesta por una losa de hormigón armado apoyada sobre vigas de pequeña altura que la vinculan a la infraestructura, que consiste en 56 pilotes metálicos inclinados y verticales. Sobre la plataforma se disponen los brazos de carga para la transferencia de los productos y demás equipamiento. Sobre la parte frontal de la plataforma se disponen defensas de tipo trapezoidal y también defensas flotantes para el posible atraque de embarcaciones menores.

En cuanto al viaducto de acceso, el mismo se desarrolla en un sector de acceso común y luego se bifurca hacia las plataformas de operaciones de las postas 1 y 2. Cuenta con una calzada vehicular de 7,50 m de ancho y sobre el mismo se disponen todas las cañerías para la transferencia de los productos.

### **Descripción de los trabajos a realizar:**

#### **Estudios Previos**

Previo al inicio de los trabajos, se llevó a cabo una inspección completa de la totalidad de las instalaciones a intervenir, con equipos tanto por tierra como por agua. Se realizó un relevamiento subacuático de todos los pilotes existentes de las torres de amarre en la totalidad de la longitud sumergida con el objeto de detectar la presencia de oquedades, fisuras, abolladuras, deformaciones y cualquier otro defecto que puedan llegar a tener los mismos y ubicación de la misma. Se realizaron además estudios de suelos en lo que respecta a las características geotécnicas del emplazamiento de la terminal y un relevamiento planialtimétrico completo de todos los elementos de las Postas de Inflamables N°1 y N°2, plataformas de operaciones, viaductos de acceso y ductos.



Layout general postas 1 y 2 existentes

## DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURAS EXISTENTES:

### Dolfines de atraque

Comprende la demolición de las torres de atraque existentes N° 3 a 6 de la Posta de Inflamables N°1, y los dolfines 10, 12 y 13 de la Posta de Inflamables N°2.

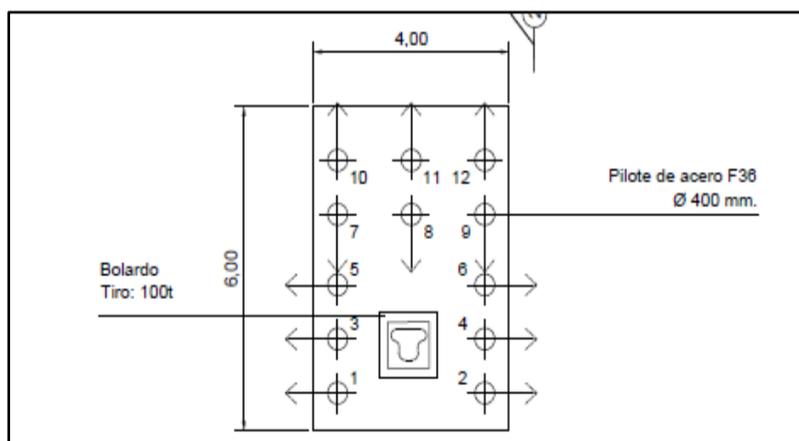
Demolición del macizo: Una vez verificada la resistencia mínima necesaria del hormigón de todas las estructuras que componen el nuevo dolfin, se procederá a realizar el desmontaje de los elementos accesorios contenidos en los macizos de atraque a reemplazar.

Retiro de pilotes: Se procederá a la extracción de los pilotes de acero dispuestos en forma de caballete, los cuales se entregarán en un depósito del CGPBB que la Inspección designe. La remoción de los pilotes se realizará en su totalidad, incluyendo el tramo de empotramiento en el lecho.

Limpieza de obra: Una vez finalizadas las tareas de construcción del nuevo dolfin y la demolición, deberá efectuar un rastreo de inspección en toda la zona de trabajo (aproximadamente 300 m<sup>2</sup>) a efectos de verificar que ningún objeto metálico, de hormigón o de madera haya quedado sobre el fondo marino o enterrado total o parcialmente en el mismo e incluirá también la remoción de la totalidad del barro existente en la zona periférica de la estructura de macizo removido hasta la cota del lecho marino circundante, abarcando la totalidad de la zona de rastreo.

### Torre de amarre 8

Una vez puesta en funcionamiento la nueva torre de amarre 8, se procederá a la demolición de la actual torre de amarre de dimensiones 4m x 6m y especificaciones que se detallan en el plano 20001-P-PV002-R.0



Torre de amarre existente plano 20001-P-PV002-R.0

Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

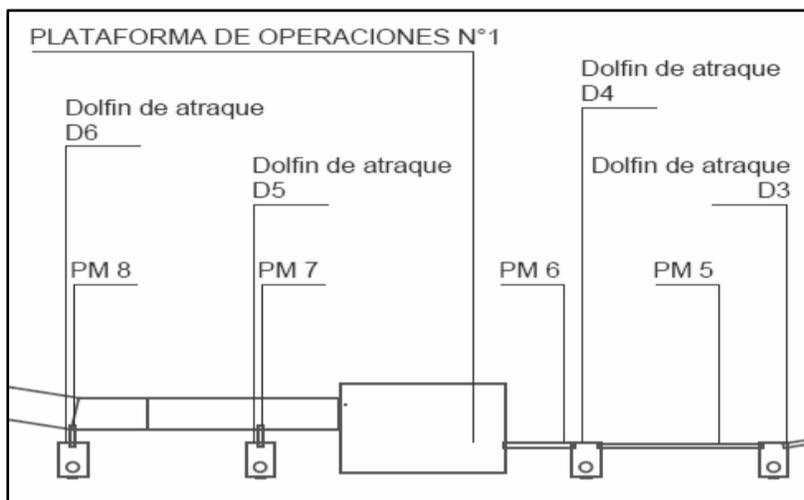
MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
BUENOS  
AIRES

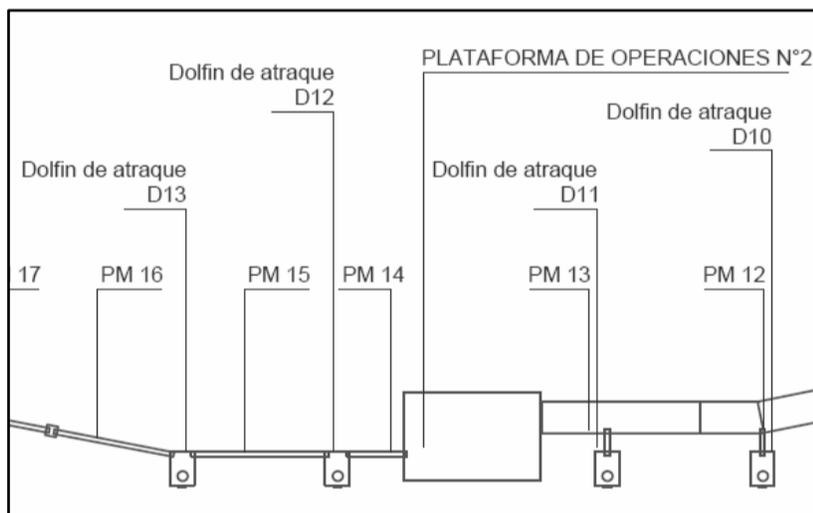
### NUEVAS ESTRUCTURAS:

Incluye la intervención de la totalidad de las estructuras, identificadas en la planimetría anexa como D3 a D6 y D10 a D13, exceptuando de todas ellas el Delfin de Atrache D11 cuya intervención ya se encuentra definida y en curso y deberá encontrarse perfectamente alineada y en armonía con la estructura incorporada recientemente en reemplazo de D11, tanto en lo que respecta al sistema de defensas, configuración de amarras, etc.



*Croquis de ubicación de los D3 a D6*

Dadas las limitaciones físicas impuestas por las estructuras existentes, se ha definido realizar los delfines internos con dimensiones diferentes a los externos. Para los delfines externos (D3, D6, D10, D13), se realizarán estructuras compuestas por un macizo de hormigón armado de 6,70 m por 7 m y 2 m de altura, apoyado sobre 4 pilotes verticales de hormigón armado de Ø1600 mm con camisa perdida de acero. Para los delfines internos se deberá considerar el proyecto del recinto Delfin 11, el cual se compone por un macizo apoyado sobre pilotes verticales de hormigón armado con camisa perdida de acero. Para alcanzar el frente de atraque se deberá incluir un suplemento en el cual se anclará la defensa elástica



*Croquis de ubicación de los D10 a D13*

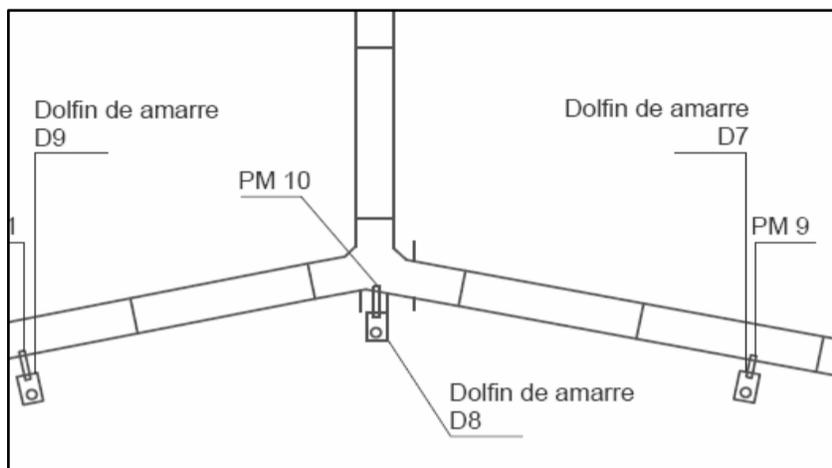
La Ejecución de pilotes comprende pilotes de tipo perforados, de hormigón armado colado "in situ", con encamisado parcial o total metálico, con camisa perdida, es decir no considerada como colaborante en el cálculo estructural. Deberá tenerse en cuenta un nivel de lecho definido por futuras obras de dragado a ejecutar. Las soldaduras de unión se verificarán mediante radiografiado.

Se usarán lodos bentoníticos para la estabilización de las paredes de la perforación por debajo de la cota de punta de las camisas, no permitiéndose, bajo ningún aspecto, el volcado de los lodos en el mar, como así tampoco en ningún otro sector de la zona portuaria, por lo que los mismos deberán ser recuperados y dispuestos fuera de la jurisdicción del puerto de Bahía Blanca.

La hinca de las camisas se realizará por percusión, mediante el uso de martillos hidráulicos, debiendo penetrar hasta la cota de punta indicada en los correspondientes.

### Dolphin de Amarre 8

El mismo es de uso común a las dos postas para el amarre en simultáneo de dos buques de 235m de eslora máxima. Sobre el mismo, se instalará un gancho de soltado rápido cuádruple de 60t de capacidad por cada uña.



Croquis de ubicación del Dolphin de amarre 8

La ubicación de la estructura, como así también del gancho de soltado rápido deberá ser tal que se cumplan las recomendaciones internacionales en la materia, en lo referente a ángulos verticales y horizontales máximos de las líneas de amarre, el mismo comprende:

- Ejecución de pilotes comprende pilotes de 1,50 m de diámetro, de tipo perforados, de hormigón armado colado "in situ", con encamisado parcial o total metálico, con camisa perdida. El pilote deberá penetrar un mínimo de 10 diámetros en suelo resistente, siendo este último aquel que alcance un SPT mínimo de 30 golpes. La camisa será de un espesor mínimo de 9,52 mm (3/8"), con refuerzos en ambos extremos para evitar deformaciones durante el proceso de hinca. Dicha hinca se realizará por percusión y/o vibración, con excavado interior, no siendo necesario llevar la camisa hasta la cota de punta de diseño del pilote. El recubrimiento mínimo de la armadura deberá ser en todos los casos de 7 cm.
- Ejecución de macizo La solución básica consiste en un macizo de hormigón armado de 7 m de ancho por 7 m de largo y 3 m de altura, con una cuantía mínima de armadura de 80kg/m<sup>3</sup>. La cota de coronamiento se tomará coincidente con el resto de las estructuras existentes.
- Gancho de disparo rápido/ Barandas, escaleras, pasarelas/ Cantoneras / Pintura de cabezal / Pintura de pilotes / Protección para barandas, escaleras, cantoneras y otros elementos metálicos expuestos. Aplican las especificaciones técnicas antes mencionada

### Sistema de Defensas

Se reemplazará totalmente del actual sistema de defensas compuesto por defensas tipo trapezoidal modelo A-800. El sistema de defensas a implementar estará compuesto por defensas de tipo cónicas, cuyas alturas serán en cada caso:

- Dolfin de atraque internos: 1.400 mm.
- Dolfin de atraque externos: 1.400/1.500 mm

Como criterio básico de diseño se deberá adoptar un coeficiente para atraques excepcionales mínimo de 1,50 y una velocidad de atraque mínima de 0,15 m/s para los buques de mayor porte e incrementada según corresponda por norma para los buques menores. Los dolfin de atraque interiores, por razones de interferencias con las fundaciones aledañas, contendrán un suplemento de hormigón ubicado en una posición intermedia entre el macizo a ejecutar y el elemento de defensa. El mismo, será de iguales características al ya existente para el caso del Dolphin de atraque N°11.

### Ganchos de Disparo Rápido

En lo que respecta a la configuración del sistema de amarre, se deberá proceder al reemplazo de los bolardos existentes por nuevos ganchos de disparo rápido, incluido el Dolphin de Atraque N°11 ya intervenido. Los ganchos de disparo rápido serán dobles. Las torres de amarre son existentes

### Barandas y Escaleras

En el perímetro por fuera del sector en planta ocupado por la configuración de amarras, los dolfin contarán con barandas perimetrales galvanizadas en caliente protegidas, así como también con una escalera de acceso a los mismos vinculada a la estructura del cabezal.

## Cantoneras

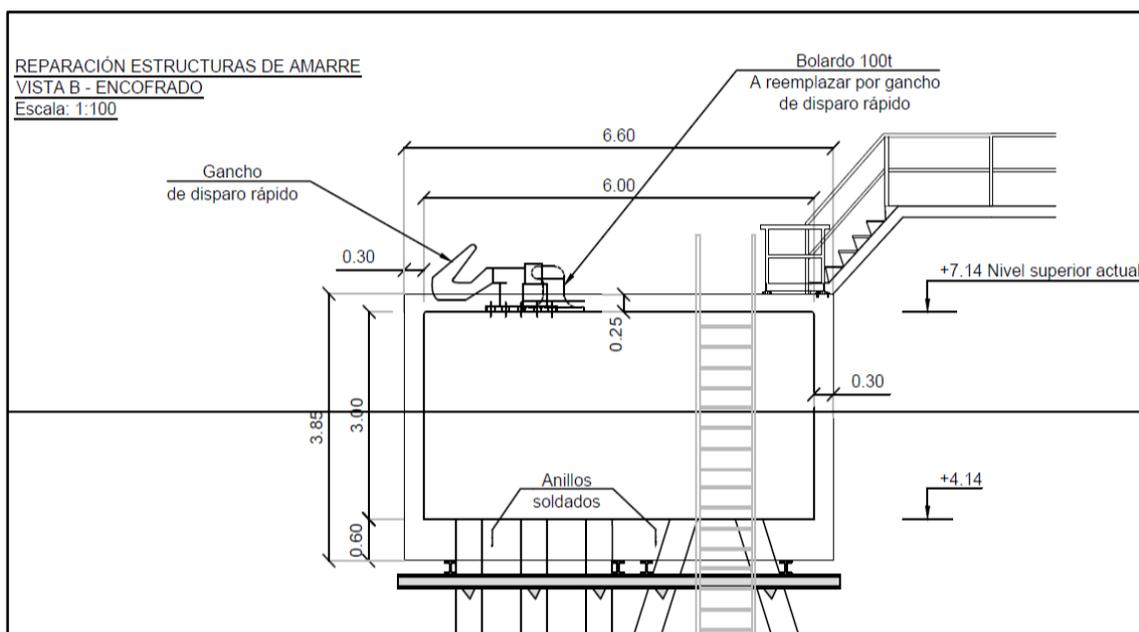
En el perímetro del macizo se deberá disponer un sistema de protección del hormigón para evitar su desgaste producto del roce con los cabos. Esta protección será materializada por un lomo macizo de PVC, ignífugo con filtro UV de tipo reductor de velocidad (uso vial).

## REPARACIÓN Y REACONDICIONAMIENTO DE ESTRUCTURAS EXISTENTES:

### Estructuras de Amarre D1, D2, D7, D9, D14 y D15

Las torres de amarre consisten en estructuras conformadas por un macizo de hormigón armado de planta rectangular, de dimensiones 4 m x 6 m, y una altura de 3 m entre cotas de coronamiento cercanas a +7,15 m.

Este macizo apoya sobre 12 pilotes huecos de acero F36 de sección anular de diámetro externo de 0,40 m y un espesor aproximado de 10 mm. Los pilotes inclinados con pendiente 1:3 en dos direcciones ortogonales, paralelas a las caras del macizo, anclan en el mismo y alcanzan las cotas -17,67 m y -16,72 m, penetrando en el suelo desde el nivel aproximado de -12,20 m. Esta estructura está diseñada para soportar las cargas propias del amarre de los buques.



Croquis de la estructura de amarre tipo y del gancho de disparo rápido.

El proceso constructivo es el siguiente:

- 1) Limpieza de las superficies. Retiro de materiales sueltos, agrietados, adheridos. Incluye paredes, fondo y cara superior del macizo.
- 2) Colocación de anillos de adherencia en pilotes, al menos seis por pilote.
- 3) Colocación de anclajes químicos en el perímetro del macizo.
- 4) Construcción de solera inferior de hormigón armado de 60cm de espesor, con cuantía mínima de acero de 170 kg/m<sup>3</sup>.
- 5) Construcción de las paredes de revestimiento perimetral de hormigón armado de 30cm de espesor, con una cuantía mínima de 150 Kg/m<sup>3</sup>.
- 6) Construcción de la carpeta superior de hormigón armado, con una cuantía de acero mínima de 150 kg/m<sup>3</sup>, de 25cm de espesor anclada y de los anclajes para los ganchos de soldado rápido, barandas, escaleras.
- 7) Colocación de pintura de protección de pilotes y macizo reparado.

En el caso de proceder con demoliciones no se podrá alterar la armadura del macizo existente. Eventualmente deberá preverse armadura de refuerzo. Este caso aplica especialmente para los dolfinos de amarre 9 y 11.

Se realizará una limpieza profunda de toda la superficie de los macizos a reforzar, en el caso de dejar armaduras expuestas se deberá remover todo el óxido presente y aplicar un tratamiento de inhibición de corrosión.

Se realizará una limpieza profunda mediante medios mecánicos de los pilotes metálicos en el área de salpicadura. Se deberá verificar que no existan fisuras y oquedades en cuyo caso deberán repararse mediante la reposición del material. No se permitirá la limpieza de los pilotes metálicos con la técnica de arenado.

### Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

La pintura Pilotes Metálicos se realizará de acuerdo a especificaciones. En las caras laterales y cara superior se vinculará a la estructura nueva con la estructura existente. Esta vinculación se realizará por medio de anclajes químicos cuya disposición y características básicas es la indicada en los planos adjuntos. Las dimensiones y disposición final de los anclajes deberán surgir de la Ingeniería de Detalle. Los anclajes serán de tipo comercial y consistirán en barras para hormigón armado unidas mediante resina epoxídica al hormigón existente. Se practicará un orificio en la masa de hormigón existente en la ubicación indicada para cada anclaje.

Todos los trabajos realizados con hormigón respetarán las Especificaciones Generales de Hormigón Armado. La colocación y vibrado se realizarán con el cuidado necesario para evitar que las armaduras e insertos resulten perjudicadas o desplazadas de los lugares asignados. El Contratista deberá usar hormigón elaborado proveniente de plantas dosificadoras

Retiro del Bolardo: la extracción se realizará mediante un corte paralelo a la placa de anclaje y se entregarán en un depósito del CGPBB para comenzar posteriormente con la demolición del macizo. Los insertos metálicos en el hormigón existente serán dejados perdidos en la masa de hormigón, sin proceder a la demolición del hormigón existente.

Losa de cubierta y carpeta de rodamiento: se construirá sobre la cara superior del macizo existente una losa debidamente armada y anclada al hormigón existente para evitar fisuras. La superficie de los macizos será antideslizante y con pendiente hacia el perímetro externo a efectos de evitar acumulación de agua.

#### **Reacondicionamiento de Estructuras Existentes:**

Las intervenciones buscarán restablecer las perfectas condiciones de las mismas, relevamientos, toma de muestras y ensayos tanto destructivos como no destructivos, que se consideren necesarios para poder asegurar esa carga.

Procedimiento de Rehabilitación de Estructuras: se analizará la estructura a intervenir a los fines de determinar el procedimiento a seguir para la rehabilitación conforme se requiera en cada sector, que podrá contemplar: 1) REPARACIÓN 2) REFUERZO 3) COMBINACIÓN DE REPARACIÓN Y REFUERZO.

#### *De Plataformas de Operaciones*

Sobre las Plataformas de Operaciones, se llevará a cabo una intervención tanto estructural como de las instalaciones existentes sobre las mismas y sus elementos accesorios. Las intervenciones se centrarán en vigas, cabezales y losas, no considerándose acción alguna sobre las estructuras de fundaciones.

#### *De Viaductos De Acceso*

La terminal de inflamables cuenta con un viaducto de ingreso común a ambos Sitios que luego se bifurca en dos viaductos que conectan cada una de las Plataformas. La intervención a realizar sobre este elemento resulta tanto a nivel estructural como de elementos de menores dimensiones y accesorios, todo ello con el objetivo de revalorizar completamente la terminal para las nuevas exigencias proyectadas. El Viaducto de Uso Común está constituido por una calzada construida con losas postensadas de hormigón armado, apoyadas sobre viguetas y cabezales del mismo material, fundados sobre pilotes prefabricados e hincados en el terreno mediante percusión. Estas viguetas sirven de apoyo a la calzada vehicular del viaducto y para el apoyo de las cañerías de conducción de productos. El sistema de juntas de dilatación existente entre los elementos estructurales del viaducto será reemplazado en su totalidad. Se garantizará el correcto funcionamiento de las juntas y la perfecta nivelación de los elementos y la carpeta de rodamiento del viaducto. No se podrán ejecutar soldaduras en el sitio de trabajo.

#### *De La Sala de Bombas Contra Incendio*

Se realizará la readecuación de las estructuras de soporte sobre la cual se encuentra emplazada la Sala de bombas del Servicio de Lucha Contra Incendio que abastece las Postas de Inflamables N°1, N°2 y N°3. No incluirá el equipamiento instalado dentro de la mencionada sala y sus alrededores, solo considerará la estructura de hormigón de soporte tales como fundaciones, vigas, losas, etc.

#### *De Estructuras Intermedias de Pasarelas*

Los bloques de hormigón armado se encuentran fundados sobre pilotes metálicos inclinados de iguales características que los descritos para los dolines de atraque y amarre. Estas estructuras presentan descascamientos con armadura expuesta, lo que pone en riesgo su

durabilidad, aun considerando que se encuentran sometidas a esfuerzos muy bajos en comparación con las torres de amarre y de atraque.

Se verificará el empotramiento de los pilotes en el macizo de hormigón. De verificarse que el estado del mismo es bueno, tal que se asegure la transmisión de los esfuerzos a la fundación, se procederá a picar un pequeño espesor del hormigón fisurado hasta descubrir la armadura. Se realiza la limpieza de la superficie conseguida mediante chorro de agua a presión, y se aplica sobre la armadura un producto inhibidor de la corrosión. El espesor mínimo a remover será de 3 cm. Posteriormente, se aplicará un puente de adherencia, con un tejido de fibra de carbono y se restituye la superficie erosionada mediante la aplicación de un mortero de reparación de fraguado rápido y alta resistencia, el cual puede ser mortero de reparación de alta resistencia mecánica, gran adherencia y baja retracción.

### **Intervención de Elementos Accesorios**

Las perfilera a adoptar serán de tipo abierta, sin secciones huecas que puedan favorecer el proceso de corrosión. La disposición de los perfiles será tal que permita el rápido escurrimiento de agua y evite la acumulación de suciedad que acelere el proceso corrosivo. Las uniones serán dimensionadas de tipo abulonadas en su totalidad, no considerándose la ejecución de soldaduras in-situ posterior al proceso de galvanizado en caliente.

#### *Pasarelas de Vinculación:*

La intervención será de tipo ÍNTEGRA, es decir, el reemplazo de la totalidad de las pasarelas de circulación que vinculan los macizos de amarre, atraque y plataformas de operaciones de las Postas de Inflamables N°1 y 2, así como también, aquellas de vinculación entre viaductos y macizos. Los materiales a emplear en todos los casos, será acero galvanizado en caliente.

#### *Barandas:*

Se realizará la intervención de la totalidad de las barandas perimetrales existentes, tanto en viaductos como plataformas y nuevas a disponer en macizos. Las mismas serán reemplazadas en su totalidad por nuevas ídem pasarelas.

#### *Escaleras de Acceso:*

Se incluye la intervención de la totalidad de las escaleras de acceso desde agua existentes dispuestas para el acceso a macizos de amarre y duques de alba. Las mismas serán reemplazadas en su totalidad ídem pasarelas.

### **INNOVACIÓN TECNOLÓGICA**

Se incluirá en la presente obra de revamping los siguientes elementos tecnológicos:

- Monitoreo de atraque y zarpada: Para cada una de las postas.
- Monitoreo de tensión en amarras.

*Cabrestante de gancho de escape rápido y Control de liberación remota de ganchos de disparo rápido:* Deberá considerarse la instalación en zonas peligrosas. La velocidad de línea requerida y la tracción nominal

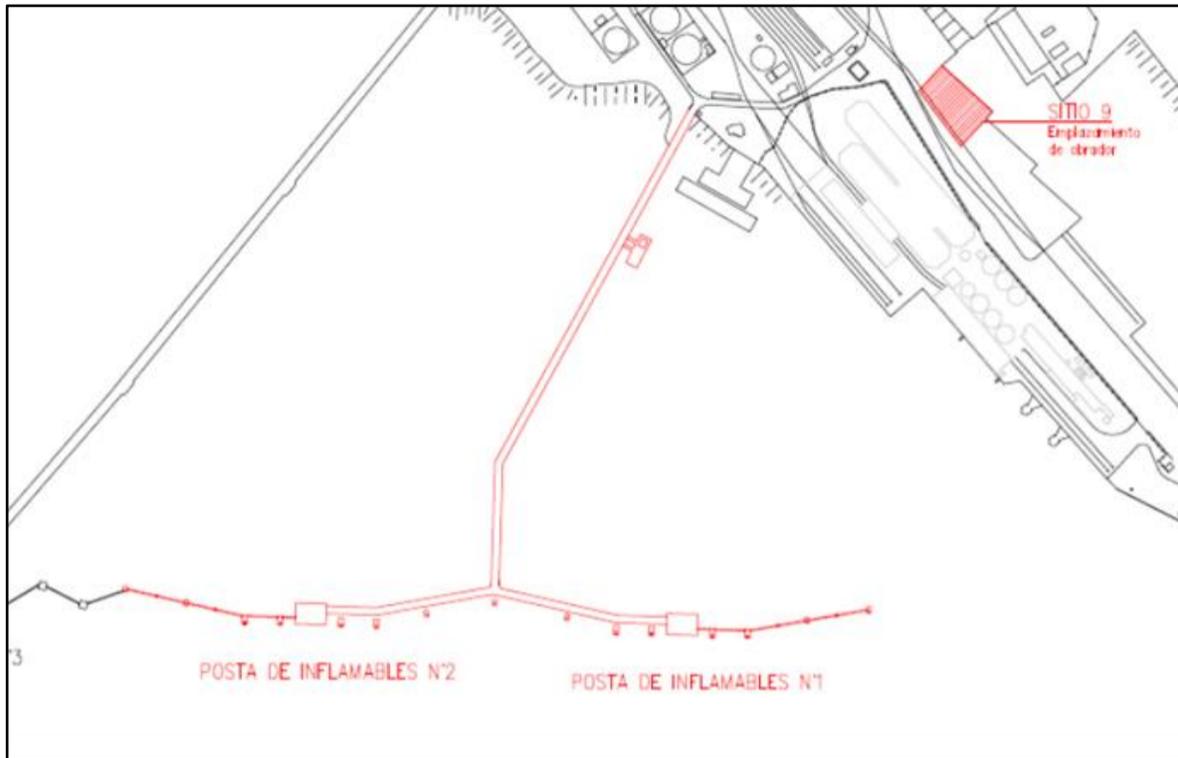
*Monitoreo de condiciones medioambientales:* medición de la velocidad y dirección del viento, temperatura, humedad, presión, sensor de dirección y velocidad de corriente, sensor para medición de marea.

### **OBRADOR**

Contará con oficina, depósito, vestuario y locales sanitarios, pudiendo ser reemplazado por obrador rodante, con las mismas comodidades detalladas. Se indica en la figura el lugar destinado a obrador y sector marítimo para operaciones vinculadas a la obra.

El Jefe de Obra será responsable de programar sus movilizaciones de acuerdo con el cronograma de trabajo y necesidades de la obra. Dentro de las tareas complementarias de movilización y desmovilización de equipos, armado de pontones o equipos flotantes, grúas, etc. Se incluyen las que sean necesarias tanto en forma preliminar a la ejecución de los trabajos como en forma simultánea y posteriormente a los mismos.

La firma Contratista realizará la tramitación de todo tipo de permisos que sea requerido a los fines de efectuar las tareas necesarias en el lugar de emplazamiento del proyecto.



*Croquis de ubicación del obrador en el Sitio 9*

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

Las acciones consideradas para la etapa de Construcción y operación son las siguientes:

Etapa de Construcción

- Instalación y Operación de Obrador
- Construcción de Nuevos Dolfinos de atraque D8 y Torre de amarre
- Restauración de los dolfinos de amarre D1, D2, D7, D9, D14, D15
- Riesgo de accidentes y contingencias durante la actividad
- Restauración de pasarelas, plataformas de operaciones, viaductos de acceso y sala de bombas
- Retiro de residuos y limpieza (retiro de material, limpieza de escombros, retiro de barros).
- Movimiento de vehículos y embarcaciones
- Riesgo de accidentes y contingencias durante la obra

Etapa de Funcionamiento

- Generación de empleo y servicios
- Generación de empleos tareas de mantenimiento
- Mejora de la actividad portuaria
- Evento accidental de una embarcación puede afectar la calidad del agua, (estuario de Bahía Blanca)

Impactos del proyecto:

- Generación de Efluentes de tipo domiciliario y sanitario, desperdicios sólidos peligrosos y no peligrosos comunes a este tipo de obras, generación de ruidos en el sector.
- Ahuyentamiento de fauna silvestre, y propiciará la presencia de animales oportunistas asociados a la actividad humana (ratas, perros).
- Afectación de la biota (peces, aves y mamíferos), debido a las tareas de obra para la construcción de los nuevos dolfinos, fundamentalmente como consecuencia de la generación de ruido. Se considera que la afectación por el ruido generado en la zona de obras sobre las aves y los peces será limitada.
- Incorporación de material de obra y eventual uso de lodos bentoníticos a la columna de agua superficial, esta acción producirá una resuspensión, aunque muy localizada, de material particulado, aumento la turbidez del agua, en una zona muy localizada.
- Interferencia para el resto de las actividades que se desarrollen debido al movimiento generado por los vehículos y mayor afluencia de embarcaciones de obra destinadas a la construcción y/o asistencia de tareas constructivas.

- Generación de barros de excavaciones desde agua o desde tierra, o bien en modo combinado, el material proveniente del retiro de sedimentos del lecho marino, será retirado de la Zona Portuaria y enviado a una zona definida. Los barros se sacan y se llevarán a lugares de deposición final, dentro o fuera del puerto. La embarcación se retirará y se depositará en zona portuaria. Estas tareas generarán una resuspensión de material particulado, localizada puntualmente en el área de trabajos. Dichos restos deberán ser retirados de la zona portuaria a medida que se vayan produciendo, estas tareas se relacionan con generación de ruido y resuspensión de material particulado por extracción de materiales y lodos.
- Riesgo de Accidentes y Contingencias durante las obras relacionadas con fugas y derrames de sustancias contaminantes (hidrocarburos, aceites, lubricante) afectará particularmente el movimiento de un vehículo/embarcaciones desde o hacia la zona de trabajo, en el obrador (localizado dentro de la zona portuaria) y en la zona de postas.
- En cuanto al obrador, en este lugar es posible que se generen eventos de mayor importancia, lo cual puede afectar el suelo y el agua. En la zona de trabajo es posible que se generen derrames al utilizar maquinaria pesada, afectando fundamentalmente el agua superficial, la fuga o el derrame de aceites, lubricantes o hidrocarburos sobre los cuerpos de agua o tierras adyacentes podrían ocurrir durante la operación de alguno de los equipos de construcción, embarcación y/o de los tanques de almacenamiento (obrador). En relación al ambiente acuático, el impacto más importante se daría en caso que la contingencia se diera sobre el estuario, al derramarse hidrocarburos en agua.

#### **IV. Las principales medidas mitigadoras propuestas por la firma para los impactos negativos indicados precedentemente se encuentran representadas por:**

- El obrador principal se ubicará dentro de la zona portuaria. Los tanques o depósitos deben estar sobre una pileta impermeable que asegure la contención del combustible almacenado. Se debe contar con absorbentes de hidrocarburos y absorbentes de tipo orgánico biodegradable, para eventuales derrames. En caso de producirse derrames o pérdidas de sustancias peligrosas o residuos especiales, los suelos afectados por contaminación serán considerados residuos especiales. Los mismos deberán ser extraídos y aislados adecuadamente y enviados a tratamiento con operadores habilitados. El acopio de materiales debe realizarse en un sitio claro cercano. El lavado de los equipos de construcción se realizará, fuera de las instalaciones de la obra y en talleres adecuados. El lavado de camiones de hormigón se realizará en sitios adecuados y bateas y contenedores. Los residuos serán segregados y almacenados transitoriamente según su clasificación en Procedimiento de Residuos en Obra. Utilización de instalaciones temporarias como baños químicos
- Las vibraciones de los equipos y maquinarias pesadas y la contaminación sonora por el ruido de los mismos, durante su operación, se minimizará al máximo controlando los motores y el estado de los silenciadores. Mediante la implementación de medidas preventivas se procurará evitar y recuperar la incorporación al cuerpo de agua de materiales producto de la demolición, la incorporación al cuerpo de agua de sustancias utilizadas para la construcción del muelle, lodos bentoníticos
- Las tareas que produzcan altos niveles de ruidos, como el movimiento de camiones, residuos de demolición, movimiento y equipos; ya sea por la elevada emisión de la fuente o suma de efectos de diversas fuentes, deberán estar planeadas adecuadamente para mitigar la emisión total lo máximo posible, de acuerdo al cronograma de la obra.
- Los barros se sacarán y se llevarán a lugares de deposición final, dentro o fuera del puerto. Se retirarán todos los elementos extraños que puedan estar depositados en el fondo.
- La operación de limpieza y la circulación de los vehículos y las maquinarias desde y hacia la zona de obra deben ser debidamente planificadas, y la habilitación o la restricción de actividades y operaciones dentro de cada sector serán debidamente señalizadas. Los materiales retirados durante la limpieza serán dispuestos en zonas definidas fuera del área de obra. Se reducirá al mínimo posible el tráfico durante los fines de semana, a fin de salvaguardar el descanso nocturno de la población y el disfrute semanal. Esto incluye, programar las entregas rutinarias de equipos y provisiones durante las horas diurnas de la semana laboral. Todos los vehículos asociados a las obras deberán estar en buen estado de mantenimiento y deberán contar con el certificado vigente de la VTV. Las fuentes de productos de combustión, tales como la maquinaria pesada y los vehículos, serán mantenidas bien afinadas a fin de proveer un uso eficiente y óptimo en la combustión del combustible.
- 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: Accidentes vehiculares, Accidentes laborales, Incendios, Derrames de

**Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14

Buenos Aires, La Plata

Tel. 429 - 5579

ambiente.gba.gob.ar

hidrocarburos y otras sustancias peligrosas. En este marco, se cumplirá con el Procedimiento de Derrames en Obra y el PLANACON que define las acciones de respuesta para las emergencias identificadas.

- Se deberá disponer los medios necesarios para lograr una correcta gestión de residuos durante todo el desarrollo de la obra. Los residuos generados en la demolición de estructuras existentes y retiro de materiales serán gestionados adecuadamente. Serán enviados a predio destinado para tal por el CGPBB y no permanecerán en zona de obra. En caso de verificar desvíos a los procedimientos estipulados, el Responsable Ambiental deberá documentar la situación dando un tiempo acotado para la solución de las no conformidades. Realizar una adecuada y frecuente limpieza de obra retirando los sobrantes de embalajes, hormigón, maderas y plásticos y disponerlos en lugares adecuados para su posterior retiro. Los residuos y sobrantes de material que se producirán en el obrador y el campamento, y durante la demolición de las estructuras existentes y la construcción de las obras civiles (locales, edificios, etc.) deberán ser controlados y determinarse su disposición final de acuerdo con lo estipulado en el Procedimiento de Residuos en Obra. Se deberá contar con recipientes adecuados y en cantidad suficiente para el almacenamiento seguro de los residuos producidos. Se deberá capacitar adecuadamente al personal para la correcta gestión de los residuos de la obra.
- Implementación de cursos de capacitación a todas las personas que participan directa o indirectamente de las tareas de construcción. Estos cursos deben ser realizados antes del inicio de las obras e incluir obligatoriamente las siguientes temáticas: higiene y seguridad en el trabajo, seguridad industrial, gestión de residuos, contingencias y emergencias, técnicas de protección y manejo ambiental, y reglamentaciones legales vigentes.
- Por otra parte, la ejecución del proyecto traerá asociada una serie de efectos potenciales de relevancia para la actividad, resulta conveniente ofrecerle a la población toda la información sobre el proyecto para que la misma tenga conocimiento.
- Los materiales y lodos serán acopiados en lugar destinados a tal fin. No quedarán en el área de la obra.

## V. LINEAMIENTOS DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL:

El Plan de Gestión Ambiental tiene como objetivo la gestión e implementación adecuada, de las medidas ambientales definidas para el control de los impactos significativos identificados y evaluados, especialmente para aquellos susceptibles de ser generados durante la etapa de construcción.

En el Plan de Gestión Ambiental, todos los planes, programas y auditorías son desarrollados e implementados en el marco del sistema de gestión y procedimientos existentes, propios de CGPBB, presentándose como parte de este punto los lineamientos generales que deberán ser tomados en consideración.

### **PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL**

El Programa de Seguimiento Ambiental incluye la implementación de una serie de medidas ambientales definidas, con el fin de prevenir, mitigar y/o controlar y compensar los impactos asociados en la etapa constructiva. Consta de los siguientes subprogramas:

#### **Subprograma de residuos**

Objetivo y Alcance: Se define una metodología para la clasificación, cuantificación, tratamiento y disposición final de los residuos y subproductos, evitando accidentes / incidentes a personas y/o bienes propios de la empresa y/o de terceros y contribuir al cuidado del Medio Ambiente durante las actividades de construcción. Documentos Relacionados Estudio de Impacto Ambiental Plan de Gestión Ambiental Registro

#### **Subprograma de limpieza**

Estas instrucciones se redactan para garantizar que todos los Contratistas, Subcontratistas y empleados comprendan los requisitos de orden y limpieza del Proyecto.

#### **Subprograma de capacitación**

El objetivo es detallar los contenidos mínimos de la instancia de inducción al personal, que deben recibir los trabajadores - Inducción de Seguridad Higiene y Medio Ambiente - Riesgo, Prevención de Incendios. - Gestión de Residuos en Obra - Contingencias, PLANACON

### **PROGRAMA DE MONITOREO**

Objetivo y Alcance: Definir metodología para desarrollar los Monitoreos Ambientales a seguir por la Contratista durante las actividades de construcción del revamping de postas de inflamables 1 y 2

### PROGRAMA DE CONTINGENCIAS AMBIENTALES

Se identificarán las contingencias o accidentes potenciales y se confrontarán con las estrategias planteadas para evitarlos y/o controlarlos. Se asignará en el mismo las funciones y responsabilidades de los individuos, según las actividades previstas y el equipamiento necesario para ejecutarlo.

### PROGRAMA DE DIFUSIÓN LOCAL

Se describirán las acciones comunicacionales previstas, con carácter previo, concomitante o posterior a la ejecución de la obra o actividad, según su tipo y naturaleza, y las normas legales y reglamentarias que resulten de aplicación.

### VI. LINEAMIENTOS DEL PROGRAMA DE MONITOREO PROPUESTO EN EL ESIA:

	Parámetros	Frecuencia	zona	Número de puntos	Marco Legal
Nivel Sonoro	Ruido	Previo al inicio de obra (Ruido de fondo) y mensual durante la obra	Obrador y muelle	2 puntos en cada sitio	Norma IRAM 4062/16 Ruidos Molestos al Vecindario
Agua Superficial	pH, HTP, BTEX, PAH, Pb, Cd, Cr, Zn, Fenoles SS Totales, Conductividad, Turbidez, Oxígeno disuelto, DQO, DBO, Compuestos nitrogenados, CN, Sulfuro, P	Previo inicio de Obra (Línea de Base) y Final de Obra	Muelle	2 puntos en el sitio de obra. Mismas coordenadas previo al inicio y al final de obra	Metodología de Extracción, manipulación: norma ISO 5667. Determinación Analítica de acuerdo a cada analito específico. Bajo protocolo y cadena de custodia de acuerdo a Res. N°41 Ministerio Medio Ambiente de Prov. Bs. As. – Se seguirán los criterios establecidos en la Resolución 263/19 para definir los estudios de agua a implementarse
Barros Sedimentos	pH, HTP, BTEX, PAH, Pb, Cr, Cd, Zn, Ni, As, Fenoles, DBO, DQO, Grasas y Aceites, Pesticidas Organoclorados, PCB's	Previo inicio de Obra (Línea de Base), Final de Obra y cada vez que se realice una extracción de sedimentos	Muelle	2 puntos en el sitio de obra. Mismas coordenadas previo al inicio y al final de obra. Y cada vez que se extraigan Barros/Sedimentos	Metodología de Extracción, manipulación: norma ISO 5667. Determinación Analítica de acuerdo a cada analito específico. Bajo protocolo y cadena de custodia de acuerdo a Res. N°41 Ministerio Medio Ambiente de Prov. Bs. As. – Se seguirán los criterios establecidos en la Resolución 263/19 para definir los estudios de barros y sedimentos a implementarse.

### VII. OBSERVACIONES DESTACADAS DEL INFORME DE LA DIRECCIÓN DE LABORATORIO Y ANÁLISIS INDUSTRIALES Y AMBIENTALES (DLAIYA) DE ESTE MINISTERIO DE AMBIENTE:

1) Los sedimentos evaluados a nivel superficial, realizados por IADO y el propio CGPBB, en sitios de diagnóstico cercanos a la obra, concluyen que no habría compromiso ambiental del estrato por la presencia de metales, HTP y PAHs; como resultado de las muestras extraídas en el marco de la Res 263/19; el material encontrando corresponde a CATEGORÍA A.

2) Se debe remitir diagnóstico de calidad de aguas y sedimentos de la zona de obra con un muestreo representativo. Incluir diagnóstico de material profundo involucrado en el hincado de pilotes, debido a que no se analiza el material en profundidad.

Al respecto del diagnóstico de sedimentos en profundidad, se expone que "...Del material profundo a analizar y caracterizar, se realizará la toma de muestra el día de la intervención del primer pilote a extraer de los 144 previstos. Esta tarea de extracción programada con anticipación permitirá coordinar con el laboratorio habilitado estar presente en el momento de dicha intervención para la toma de muestra a diferentes profundidades, estimamos poder tomar muestras de sedimento al primer y segundo metro de profundidad en la zona de obra. Por lo que **debería condicionarse** el avance del pilotaje a los resultados de los análisis quimiométricos de sedimentos profundos en el marco del procedimiento propuesto por el CGPBB. Se deben hacer estudios caracterizando el material que será movilizado durante la remoción de las estructuras preexistentes, así como también aquel involucrado en la perforación de los pilotes, abordando la investigación a nivel superficial y profundo (hasta -2.5 m, una muestra por columna de sedimento de 0.5 m). Se sugiere deberán realizarse muestreos profundos de sedimentos durante la ejecución del primer pilote, y sólo AVANZAR CON EL RESTO DE LOS PILOTES SI EL MATERIAL EVALUADO EN PROFUNDIDAD ENCUADRA EN CATEGORÍA A Y/O B; en caso de producirse el cambio de categoría de A a B, deberán preverse controles ambientales adicionales más estrictos y modificar el Programa de Monitoreo - Etapa de seguimiento ambiental de obra - del PGA

3) PGA: Plan de Monitoreo:

a. Ruido: CONTROL NIVEL SONORO: aplicación de la nueva norma IRAM 4062:2021 Parte 1 y 2., Se debe encomendar a la Contratista, que en el marco del PGA deberá: (1) implementar un estudio de ruidos en sitios estratégicos (no menos de 4) teniendo en cuenta los siguientes criterios de representatividad: (a) 1° receptor cercano a la obra. (b) 2° espacio exterior no lindero con la vía pública (c) 3° sitio con mínima interferencia a la recepción del ruido (d) 4° lugar alejado de ruidos propios del entorno cercano (2) Asimismo, se debe tener en cuenta todo lo establecido en la norma IRAM 4062:2021. Las mediciones en el exterior se realizarán a una altura entre 1,2 m y 1,5 m respecto del nivel de piso, y si es posible, a una distancia mínima de 3,5 m de las paredes o cualquier estructura reflectante del sonido.

b. Barros/sedimentos: Incluir 4 (cuatro) sitios de diagnóstico, antes y después de la obra.

#### **VIII. OBSERVACIONES DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE ORDENAMIENTO AMBIENTAL DEL TERRITORIO Y BIENES COMUNES DE ESTE MINISTERIO DE AMBIENTE:**

Puerto Galván se halla ubicado en forma lindera al estuario de Bahía Blanca, por lo tanto cualquier obra que se inicie allí influirá de manera directa en el mismo. El Estuario de Bahía Blanca en su totalidad presenta una rica composición de especies. Al igual que el resto de las costas argentinas, esta zona constituye una importante zona de alimentación, descanso y asentamiento para gran cantidad de especies, y además, es escogida por muchas de ellas como áreas de reproducción y cría. Así, la riqueza y las características de este ecosistema favorecen la presencia de importantes zonas de concentración de especies marinas de atractivo turístico como el lobo marino de un pelo, aves marinas y playeras y delfines, entre otros. A su vez, muchas de las 28 especies que se distribuyen en la zona constituyen importantes recursos económicos. Estas características hacen que el área sea de gran interés para la conservación.

Por lo anteriormente expuesto la Dirección Provincial recomienda cumplir estrictamente con el Plan de Gestión Ambiental y Social, ya que toda la zona circundante se encuentra dentro del estuario.

#### **IX. SE DEBERÁ DAR CUMPLIMIENTO A LOS SIGUIENTES CONDICIONAMIENTOS:**

1. 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 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 al VIII, 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 deberán 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.
5. El Plan de Contingencias indicar tipo de contingencias (eventos climáticos, resultados de indicadores de sedimentos o 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 V y VI.
6. Desarrollar el Programa de Difusión mencionado en el ítem V considerando las zonas habitadas por Municipio de Bahía Blanca, los usuarios y grupos de interés vinculados a las actividades portuarias, turísticas y de conservación, así como a las autoridades, organismos en sus distintos niveles y medios de comunicación
7. 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 (superficiales, 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.
8. Se deberá presentar el Programa de Monitoreo de la obra (monitoreo específico del proyecto) de acuerdo a los lineamientos en el ítem VI y VII para su aprobación por la DLAIyA de este Ministerio.
9. En caso de que durante la excavación se encuentre suelo contaminado, se deben coordinar los trabajos de contención, caracterización, remediación, almacenamiento transitorio (indicar las características de seguridad implementadas respecto a los mismos) y tratamiento con disposición final, asimismo deberá informarse a este Ministerio de Ambiente.
10. La totalidad de los análisis de calidad de agua y sedimentos solicitados en el Plan de Monitoreo, deberán realizarse bajo protocolos oficiales con certificados de cadena de custodia, por laboratorios habilitados según Resolución 41/14.
11. **Durante la ejecución del primer pilote se deberán realizar análisis de sedimentos profundos** de forma tal de confirmar/rectificar el diagnóstico exploratorio presentado abordando la investigación a nivel superficial y profundo (hasta -2.5 m, una muestra por columna de sedimento de 0.50 m). Si del análisis de los sedimentos profundos no resulta concluyente su encuadre en categoría A o B, no se podrá avanzar en la ejecución de nuevos pilotes, hasta tanto se defina su disposición según la categoría específica, debiéndose prever controles ambientales adicionales más estrictos y modificar el Programa de Monitoreo -Etapa de seguimiento ambiental de obra - del PGA.
12. 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.
13. Se deberán desalentar acciones generadoras de 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.
14. De corresponder suministrar, colocar y mantener las boyas, amarres, cabos, fondeos, etc., que sean necesarios para asegurar los equipos flotantes que operan en la obra, e iluminarlos y señalizarlos de acuerdo a lo que indiquen las reglamentaciones vigentes. Se deberá comunicar a la Prefectura Naval Argentina los campos de anclas de esos equipos, la ubicación de fondeos, períodos de operación etc., con la debida antelación. Asimismo se deberá contar con balizamiento nocturno.
15. Deberá comunicar a este Ministerio de Ambiente y al CGPBB, cualquier tipo de contingencia ocurrida, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, dentro de las 24 horas de ocurrido el evento y las medidas adoptadas para evitar la reiteración del mismo
16. Informar a este Ministerio de Ambiente, **con 15 días de anticipación, el inicio de la obra** presentando el cronograma de tareas a desarrollarse pudiéndose realizar inspecciones en cualquier momento, bajo estricto cumplimiento de lo establecido en la presente y en el marco de la Ley 11.723.
17. En relación a la ejecución de nuevos pilotes/estructuras, deberá tenerse en cuenta un nivel de lecho definido por futuras obras de dragado a ejecutar, asimismo está terminantemente prohibido para el reacondicionamiento de estructuras existentes y la limpieza de los pilotes metálicos con la técnica de arenado.
18. Respecto de la demolición de Dolfines de atraque y específicamente del retiro de los

pilotes, se deberá informar con 15 días de antelación dónde y cómo se depositaran los mismos

19. En relación a la factibilidad de uso de lodos bentoníticos para la estabilización de las paredes de la perforación por debajo de la cota de punta de las camisas, los mismos deben ser recuperados y dispuestos acorde a su caracterización (tipología de residuo), informando a este Ministerio de Ambiente el destino final de los mismos

20. De surgir cambios relevantes en el diseño del proyecto deberá adjuntarse un informe con la descripción de los mismos, anexo gráfico y firmado por el responsable del proyecto.

21. Informar a este Ministerio, **con 15 días de anticipación, la fecha de inicio de la etapa operativa.**

22. 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 el **Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca**, 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. La presente declaración se circunscribe solamente a las obras descritas en el ítem II
3. La presente declaración no exime a la firma ni al contratista de las obligaciones que pudieren corresponderle por disposiciones de orden nacional, provincial y/o municipal.
4. Coordinar con el **Municipio** 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. El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y/o la contratista de la obra serán responsables 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.
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 efectuaren; podrán ser modificadas por este Ministerio de Ambiente.
7. Se deberá comunicar y acreditar ante este Ministerio de Ambiente de 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.
8. El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca deberá informar a este Ministerio de Ambiente, 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.
9. La Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes, informa que del análisis realizado no surgen situaciones ambientales en los términos de la Res. OPDS N° 492/19, ANEXO I, punto 6.3, inc. i).
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 Organismo ([www.opds.gba.gov.ar](http://www.opds.gba.gov.ar)), se informa lo siguiente: Desde el día 08/07/2021 hasta el día 27/07/2021 se ha publicado el EIA de la obra: "REVAMPING DE LAS POSTAS DE INFLAMABLES 1 Y 2 del Puerto Galván, presentado por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, no habiéndose recibido opiniones ni observaciones en el correo electrónico: [participacionciudadana@opds.gba.gov.ar](mailto:participacionciudadana@opds.gba.gov.ar), el cual se encuentra publicado a tales efectos.

11. 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.
12. Se deberá arbitrar los medios para que tanto la firma como la contratista de la obra atiendan la totalidad de la normativa ambiental vigente.



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

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** ANEXO I - REVAMPING DE LAS POSTAS DE INFLAMABLES 1 Y 2

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 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: 2023.12.18 12:27:54 -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: 2023.12.18 12:27:54 -03'00'