

BOTNIA

Capítulo 3: Ubicación y descripción del área de la construcción del proyecto

3. Ubicación y descripción del área y de la construcción del proyecto

3.1 Ubicación del área del proyecto

Se han evaluado diversas áreas en Uruguay para encontrar el sitio óptimo para la planta de pulpa desde puntos de vista económicos y ecológicos. Los sitios evaluados incluyen la región costera cerca de La Paloma y regiones cercanas a Nueva Palmira, Fray Bentos y Paso de los Toros. La Paloma fue excluida en etapas iniciales.

Los principales temas ambientales evaluados fueron: abastecimiento de agua, logística de transporte, dilución de efluentes en el punto de salida, posibles conflictos con otros usuarios del agua, áreas sensibles naturales o culturales, problemas con áreas residenciales o recreativas, problemas con la aceptación de la industria y otros asuntos de cada sitio.

Fray Bentos fue identificado como el área más aceptable para la planta de pulpa. Fray Bentos está ubicado sobre el Río Uruguay, que es un río fronterizo y como tal, está bajo los reglamentos de la Comisión Administradora del Río Uruguay C.A.R.U. La comisión ha establecido pautas para la calidad del agua de río y la calidad de la descarga de efluentes. Las mismas pautas garantizan la calidad del agua cruda que se usa para la planta.

Los fundamentos para determinar a Fray Bentos como el mejor sitio son los siguientes:

- Distancia al Río Uruguay: el Río Uruguay será la fuente del agua cruda y también el punto de desecho de los efluentes tratados de la planta, por lo que habría dos líneas de bombeo entre el sitio y el río. El Río Uruguay también será una importante ruta de transporte.
- Elevación del Sitio: Fray Bentos está por encima del nivel máximo del río.
- Condiciones del Suelo: Formación Fray bentos, limo calcáreo
- Abastecimiento eléctrico: hay una línea de 150 kV que corre cerca del sitio.
- Abastecimiento de gas: hay un gasoducto de alta presión que corre a 40 Km en territorio argentino.
- Proximidad a la ciudad: hay mano de obra y existe una infraestructura social en Fray Bentos.
- Proximidad de caminos y carreteras: el sitio está ubicado aguas abajo del puente Gral. San Martín, el primer puente entre Uruguay y Argentina al acceder desde el Océano Atlántico. Hay conexiones desde el cruce hacia el norte con Paysandú, Trinidad y Mercedes y hacia el sur con Nueva Palmira.
- Aspectos ambientales: los aspectos ambientales serán abordados en forma exhaustiva en este Informe de Impacto Ambiental (IIA). Sin embargo, los análisis preliminares concluyeron, al tomar en cuenta aspectos ambientales normales relacionados con plantas de pulpa, que el sitio de Fray Bentos

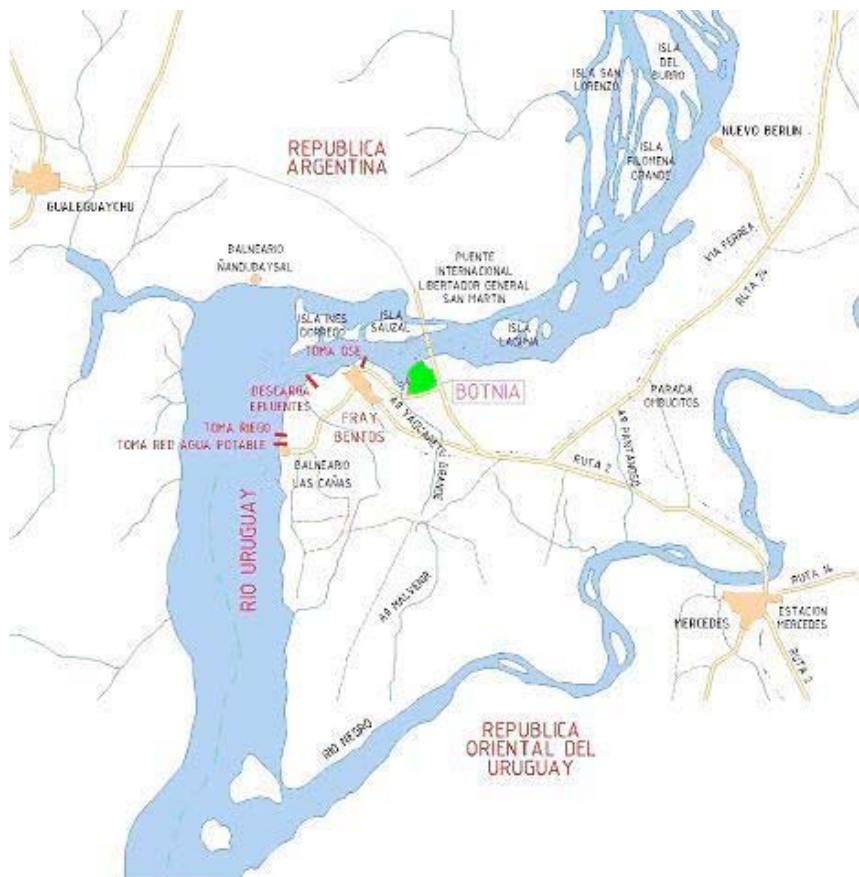
BOTNIA

- el río tiene un gran caudal y las descargas propuestas serán relativamente tan bajas que la planta de pulpa no debería de ser medible después de mezclarse con el caudal del río en términos de DBO, DQO, nitrógeno y fósforo;
- no se identificaron áreas ecológicamente sensibles en las cercanías;
- las áreas principales de abastecimiento de madera están relativamente cerca, para mitigar los impactos del transporte;
- se puede usar el río como medio de transporte.

Como consecuencia, el sitio de Fray Bentos fue determinado como el mejor de los considerados.

La ubicación del sitio está indicada en la figura 3/1.

FIGURA 3/1. Ubicación del sitio



3.2 Descripción del sitio y cercanías inmediatas

El sitio está ubicado en Fray Bentos, aguas abajo del Puente Gral. San Martín, como se muestra en la Figura 3/1.

La ciudad de Fray Bentos, ubicada sobre la margen izquierda del río Uruguay, es la capital del departamento de Río Negro. Su distancia a Montevideo es de 317 km y a Nueva Palmira es de 92 km.

Su excelente ubicación geográfica es favorecida aún más por la accesibilidad vial con que cuenta. Tiene acceso carretero a través de la ruta 2, hacia el sur del país, la cual conecta a su vez con la ruta 24 y ésta con la 20 y la 25, espinas dorsales del movimiento maderero. Dos ramales ferroviarios, que transitan por las zonas de producción forestal, llegan hasta el extremo de ambos muelles. El aeródromo dista 14 km del Fray Bentos. La ciudad cuenta además con servicios regulares de transporte carretero de pasajeros.

La ciudad está próxima al puente internacional Fray Bentos - Puerto Unzué, inaugurado en 1976, que permite la conexión vial más corta entre Montevideo y Buenos Aires y facilita la interconexión de cargas entre Uruguay y la zona agrícola e industrial del litoral argentino, hacia el oeste con Chile y hacia el este con Río Grande del Sur en Brasil.

Fray Bentos, capital de Río Negro y sede de la Intendencia Municipal, fue establecida en abril de 1859 con la denominación de Villa Independencia, en la zona de "Fray Bentos", junto al puerto natural y los saladeros que crecían en su entorno. Una circunstancia muy especial brindó la geografía a la hoy ciudad de Fray Bentos: su ubicación estratégica sobre el río Uruguay y en una región donde el extremo oeste de las colinas y ondulaciones de la Cuchilla de Haedo ha significado una terminación abrupta del terreno sobre el mismo río, generando zonas de profundidad en las aguas muy cercanas a la costa.

La villa se desarrolló gracias al comercio, al trabajo de los saladeros y la explotación agrícola y ganadera en su entorno. Las necesidades de esas labores, particularmente la creación del Frigorífico Liebig en 1862, que serviría de abastecimiento al ejército de los Aliados en la segunda guerra mundial, determinaron el desarrollo de servicios.

La colectividad inglesa dejó su marca en múltiples aspectos de la vida de Fray Bentos y del departamento de Río Negro. Un ejemplo es el quiosco de la plaza Constitución, de la capital departamental, réplica del construido para la reina Victoria en el Palacio de Cristal de Londres que se incendió en 1939.

La ciudad de Fray Bentos tiene, para su población y el turista en general, los atractivos propios de una ciudad costera. Su rambla, sobre el río Uruguay, brinda oportunidad para el descanso y el disfrute de una puesta de sol y sus playas son excelentes para las actividades acuáticas.

Al sur de la ciudad de Fray Bentos se destaca el balneario Las Cañas que con sus playas sobre el río Uruguay es un sitio ideal, durante la época estival, para los deportes náuticos y el descanso, donde uruguayos y argentinos han construido sus casas de veraneo.

A mitad de camino, entre la ciudad y el sitio del proyecto, la playa Ubici, a la que se llega directamente por la calle Florida, ofrece una espectacular vista del arco del puente y de las barrancas que la circundan a la vez que permite a los visitantes la posibilidad de hacer camping, picnic o bien practicar la pesca.

BOTNIA

Mercedes, capital del departamento de Soriano fundada en 1788 – uno de los seis primeros creados en 1816 por el gobierno de José Artigas en el territorio de la Provincia Oriental – es otra ciudad que mira al río, en este caso el río Negro, y que ofrece también la posibilidad de actividades acuáticas. Uno de los principales atractivos es la navegación y la visita de las islas, especialmente en verano, que con sus playas son ideales para tomar sol, practicar deportes, pescar o bien hacer camping o picnic. Si desde el río la vista de la ciudad es excelente, no menos impactante es observar desde la rambla costanera una puesta de sol o los remeros practicando el deporte por el río.

Esta ciudad se destaca también por sus sitios de interés histórico como la Catedral de Nuestra Señora de las Mercedes, inaugurada en 1868, con un altar revestido con láminas de oro que se encuentra frente a la plaza principal donde se ubica el monumento al gaucho. A dos leguas al sudoeste de la ciudad, a orillas del arroyo Asencio, se encuentra el sitio histórico donde los caudillos Pedro Viera y Venancio Benavidez proclamaron el inicio de la guerra por la independencia en el territorio de la entonces Banda Oriental

En el Parque Mauá, a 5 Km de la ciudad se encuentra un castillo construido entre 1857 y 1862 que alojó a Irineu Evangelista de Souza, Barón de Mauá en sus viajes a Mercedes desde Londres, donde residía. La estancia tenía originalmente una superficie de 16000 ha de las cuales quedan en la actualidad 3 ha donde funciona la Bodega Mauá, una escuela y el Museo Paleontológico “Alejandro Berro”.

Así como el frigorífico Anglo ha sido y es un emblema de la ciudad de Fray Bentos, en la capital del departamento de Soriano, la Papelera Mercedes (PAMER), fundada en 1937, constituye un símbolo para la ciudad en virtud de ser una de las principales fuentes de trabajo para sus habitantes. Ubicada sobre el Río Negro, aproximadamente 2 Km aguas arriba de la ciudad de Mercedes, actualmente ocupa alrededor de 250 empleados. Comenzó con la fabricación de papel en el año 1941 y desde 1961 produce pasta de celulosa. Hasta el año 1981 la capital departamental fue también sede de un ingenio azucarero (ARINSA) ubicado aguas debajo de la ciudad, en las cercanías del Parque Mauá, una industria muy ligada a la historia citadina.

Otra atracción es Villa Soriano a 14 Km de Mercedes, muy cerca de la desembocadura del Río Negro en el Río Uruguay, primer centro poblado creado por los españoles en el actual territorio uruguayo. Este pueblo fundado en 1624 conserva aún los vestigios del pasado. Su puerto natural, la iglesia con un Cristo articulado de madera que fuera elaborado por lo indios, y la Casa de Marfetán, una de las construcciones más antiguas que data de 1805 son fieles testigo de nuestra historia.

El curso inferior del río Negro, aguas abajo de Portones de Haedo, tiene muy poca pendiente y se caracteriza por la profusión de islas pequeñas (Sauzal, Tropas, Pichón, Barrientos, Infante, Naranjo, Redonda, del Medio, etc.) hasta culminar con la mayor de ellas (Vizcaíno) en su desembocadura en el río Uruguay. La costa de este tramo del río estuvo bordeada por montes bastante extensos que fueron luego fuertemente talados por carboneros, hasta que las normas de protección del monte indígena impusieron limitaciones a esta explotación depredatoria.

Las tierras de los alrededores de las ciudades de Fray Bentos y Mercedes han estado dedicadas por largo tiempo a la producción agrícola y ganadera en virtud de su aptitud para los cultivos cerealeros, oleaginosos y forrajeros y de la calidad de las pasturas naturales, aunque en años recientes la forestación ha cobrado una importancia creciente, sobre todo en los suelos más arenosos. De todas maneras, los departamentos de Soriano y Río Negro, junto al de Colonia, siguen concentrando las mayores extensiones de la agricultura de secano del país.

3.3 Proyecto de construcción

Las actividades durante la etapa de construcción, comprenden la preparación del sitio, incluyendo la construcción del puerto, el mejoramiento y/o construcción de caminería, la construcción de la planta, dragado, operaciones de atrincherado y tapado, tránsito relacionado con los trabajadores y el traslado de materiales de construcción y material no usado, la construcción de conjuntos habitacionales, etc.

Por ende, los impactos potenciales pre-operativos que pudieran surgir incluyen la dispersión de polvo y ruidos fuertes de las actividades de construcción; tránsito; contaminación debido a filtraciones hacia recursos de aguas subterráneas por pozos negros de los conjuntos habitacionales mal diseñados y/o mal construidos; aumento en el volumen del tránsito y accidentes; crecimiento de la economía local debido a generación de empleos en la zona; comercio minorista (alimentos y bienes de consumo) y otros negocios de servicios; seguridad y salud ocupacional.

3.3.1 Preparación del sitio y construcción del puerto

Este sitio está compuesto principalmente por pasturas usados para lechería. Los temas del suelo están descritos en Capítulo 5.2.5 y los temas de aguas subterráneas en Capítulo 5.2.6. Los temas de vegetación están en el Capítulo 5.3.1

Durante las obras de construcción el llenado debajo de los cimientos será nivelado suficientemente por encima del nivel de drenaje. Todo el suelo superficial que no se pueda usar como material de relleno será desechado cerca del sitio de la planta.

Los impactos potenciales del proyecto de construcción y operación en terreno y suelos incluyen:

- corte y desbronce
- excavación y eventuales actividades de explosión
- drenaje de aguas pluviales

Los suelos de texturas finas como las limosas y las arcillosas tienen el potencial de impactar a los hábitats de peces.

Durante la preparación del sitio, los suelos serán cortados en fajas y apilados en lugares predeterminados en la periferia del sitio para su uso posterior o para ser desechados. Los subsuelos minerales serán excavados del sitio y podrían ser usados como relleno o retirados del sitio. Si es necesario retirarlos, se requerirá obtener previamente los permisos para su transporte y desecho.

La preparación del sitio no necesitará muy probablemente utilizar explosivos. Sin embargo, si ello fuera necesario, antes de utilizarlos el contratista le presentará un plan al ingeniero para que éste lo examine. El plan de explosiones asegurará la protección de las estructuras existentes y subterráneas mediante una cuidadosa preparación y ejecución de la obra. El plan incluirá criterios para limitar al máximo la velocidad de las partículas provenientes de la explosión y una adecuada metodología que evite eyecciones de rocas.

BOTNIA

Después de la etapa de construcción, el sitio propuesto para la planta será tapado con asfalto, concreto o material de relleno granular durante la duración del proyecto, protegiendo así a los suelos de la erosión. Los suelos expuestos ubicados en áreas cercanas al sitio serán revegetados para evitar que la erosión alcance áreas en cotas más bajas. Un buen manejo del agua pluvial durante la etapa constructiva asegurará que la erosión de los suelos sea minimizada en el área de construcción.

El control post construcción del desagüe de aguas pluviales tiene una gran importancia en cuanto a la pérdida de suelo del sitio del proyecto. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, el alcance limitado del suelo y lapendiente moderada del sitio reducen significativamente el potencial de erosión post construcción.

El plan de manejo de aguas pluviales delineará los requerimientos para retener y eliminar el drenaje del agua de lluvia antes de su descarga del sitio. El área a cubrir por el sistema temporario de drenaje será de menos de 100 ha, lo que resultaría en un máximo de 1.200.000 m³ de drenaje anual del sitio (con una precipitación anual de 1.200 mm).

FIGURA 3/2. Predio de Botnia

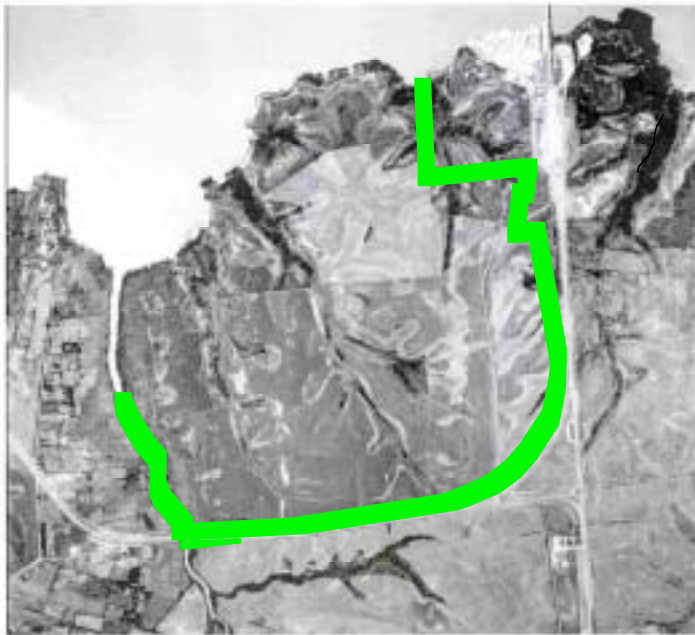


FIGURA 3/3. Fábrica en el Predio



Construcción del puerto

Existen tres alternativas para recibir los materiales de construcción durante la etapa de construcción y para recibir las sustancias químicas y exportar la pulpa durante la etapa de producción: mediante el puerto de Fray Bentos, el puerto de M'Bopicua o mediante un nuevo puerto a construirse en el sitio de la planta, sólo para uso de la misma. En el tercer caso, todos los temas relacionados con aduanas serán manejados por las autoridades portuarias.

Aunque se usen los puertos de Fray Bentos o de M'Bopicua, las rutas locales tendrían tránsito adicional, con sus riesgos ambientales y de seguridad. Para mitigar esos riesgos se proyecta la construcción de un puerto, lo que permitirá cargar la pulpa en el sitio y descargar las sustancias químicas al sitio en forma directa de las barcazas/barcos y los barcos que las contengan. Los temas de transporte para los diversos materiales están descritos en los respectivos puntos del IIA (madera, sustancias químicas, pulpa).

El puerto está en uno de los departamentos de la planta.

El nuevo puerto debería estar acondicionado para recibir grandes barcos oceánicos que lleven los cargamentos de exportación. El calado mínimo requerido del puerto debería ser de más de 28 pies, preferentemente de 32 pies. El largo total del muelle sería de 500 m y 50m de ancho, si se incluyen los dos atracaderos.

Los depósitos de pulpa en el puerto serían parte de las instalaciones de almacenaje de pulpa de la planta. También los equipos de manejo del cargamento en el puerto y los depósitos serían de propiedad y operados por la planta de pulpa. En forma similar, los depósitos de sustancias químicas en el puerto serían operados por la planta de pulpa (o por un sub-contratista).

La principal actividad de construcción involucraría uno o dos de los atracaderos (200 m de largo). Deberían construirse instalaciones de dársena para poder manejar barcos en el rango de los 45.000 dwt. La estructura de la dársena debería ser similar a las construidas anteriormente en el Río Uruguay.

BOTNIA

Por ejemplo: consistiría en un sistema celular con grandes secciones de pilas de hojas de acero con arcos que se conecten. Las pilas de hojas serían llevadas 10 m al fondo del río y así se formarían las celdas que se llenarían con material granular después de remover el material blando. Una pared baja de retención de concreto reforzado, que también contendrá una trinchera de servicios, estaría ubicada encima de las celdas y formaría la superficie del dársena del muelle. Dos estructuras de pilas de hojas de celdas de acero adicionales formarían lugares de atraque a los que se podría acceder por veredas, alineadas con el muelle, una corriente arriba y otra corriente abajo.

El área encerrada por el muelle, los muros de retorno y la ribera serían rellenados con material granular para proporcionar la base del área pavimentado. El relleno necesitaría aproximadamente de una combinación de material sub-producto de grano fino y arena (producido como resultado del lavado del material de canteras) para rellenar las celdas de soporte, y los materiales de fuentes del lecho del río para llenar detrás de las celdas (para permitir la compactación).

Para mitigar los potenciales impactos ambientales durante la construcción de la dársena, el trabajo se realizará con el menor impacto posible y la calidad del agua, especialmente la turbidez, será monitoreada.

3.3.2 Secuencia de la construcción de objetos de infraestructura

La siguiente tabla muestra la infraestructura de los objetos. La secuencia indica la secuencia preliminar de la construcción de los ítems.

TABLA 3-2. Objetos de Infraestructura

		Uso temporal	Uso a largo plazo
1	Calles de acceso	Se construirán calles que se conectan con la planta	Según el diseño final de la planta
2.	Entrada de agua	Del río	Del río
	Estructuras portuarias		Según el diseño final de la planta
	Tratamiento de efluentes	A transportarse, por ejemplo, a una planta comunal de tratamiento de efluentes (alternativamente un tratamiento portátil de aguas residuales)	Se construirá para uso de la planta
	Viviendas	Viviendas temporales para 3.000 a 4.000 personas	
	Piscina de asentamiento	Durante el período de construcción	Se cambiará a una piscina de seguridad/ ecualizadora
	Conexiones de energía		Según el diseño final de la planta
	Vertedero de desechos		Según el diseño final de la planta
3.	Entrada de agua - agua procesada - agua potable	Abastecimiento de la ciudad de Fray Bentos	Del Río Uruguay por 1000 l/s del abastecimiento de Fray Bentos
	Salida de aguas pluviales	De la piscina de asentamiento	Según el diseño final de la planta
	Conexiones a la grilla		Según el diseño final de la planta

BOTNIA

Las calles serán niveladas lo más cercano posible a la superficie del suelo existente. Se retirará la capa húmeda debajo de las estructuras de pavimento.

Para mantener la calidad del agua en el curso receptor durante la construcción, Botnia hará lo siguiente:

- Controlará y desviará el agua sucia del área de construcción mediante zanjas a una piscina de detención para permitir que se asiente el agua antes de ser enviada al río;
- Controlará el movimiento del agua en el sitio para minimizar la erosión en el mismo y la movilización de sedimentos;
- Instalará y controlará barreras de aceite en las entradas y salidas de las estructuras;
- El agua evacuada de la piscina de asentamiento durante la construcción, y de la piscina de detención durante la operación será monitoreada por medio de pruebas y revisiones visuales para confirmar que las piscinas estén funcionando en forma efectiva y que el agua evacuada esté cumpliendo los criterios de las agencias de reglamentación sobre las descargas de agua pluvial.

Los detalles de la construcción dependerán del programa de construcciones, que se realizará en la etapa de ingeniería básica antes de la decisión final de implementación.

3.3.3 Caracterización de las emisiones de aire y agua durante la construcción

Aire

Las emisiones aéreas durante la etapa de construcción serán principalmente debidas a la dispersión de partículas de materia suspendidas que son generadas por la actividad de la construcción. Los principales componentes de las mismas consisten en partículas grandes y pesadas.

El uso de equipos diesel (o a gasolina) que tendrán como resultado emisiones aéreas respectivas al consumo de combustible, serán especificados en la etapa de la ingeniería básica.

Agua

Las principales actividades que podrían generar efectos dañinos en la calidad del agua superficial incluyen, la construcción de las estructuras del proyecto y los edificios, y también la nivelación y la compactación de la tierra. Luego del compactado, se requerirá excavación para la construcción de los cimientos de la mayoría de las estructuras y durante esa etapa se requerirá el bombeo de agua. Las principales estructuras y edificios en el sitio incluirán la planta, instalaciones para el tratamiento de aguas residuales, talleres y depósitos.

No se prevé que las actividades de la construcción en el sitio, a pesar de ser un área considerablemente grande, generen impactos en el Río Uruguay.

A esta altura de la construcción de las estructuras portuarias, habrá un impacto breve y local en la calidad del agua del río, como resultado de las sustancias suspendidas en el fondo del mismo. Se espera que el impacto sea similar a los impactos identificados durante la construcción de otros puertos en el Río Uruguay.



Otros efectos perjudiciales de la construcción en la calidad del agua superficial es el agua residual y los desechos sólidos generados por los trabajadores y el personal que trabaja y vive en el área del proyecto. Se espera que haya entre 3.000 – 4.000 trabajadores y personal trabajando en este proyecto durante el período de construcción. Las cantidades respectivas de aguas residuales y de residuos sólidos serán generadas a diario.

Las aguas residuales se transportarán a la planta de tratamiento de efluentes de Fray Bentos o se usará un tratamiento portátil de aguas residuales para mitigar el impacto.

Residuos sólidos durante el período de construcción

Durante la construcción de la planta, se minimizarán los residuos generados, se reutilizarán y se reciclarán si es factible. Se espera que los residuos de construcción sean fragmentos de acero, madera limpia, material reciclable como el aluminio, y residuos sólidos como el plástico, el cartón y otros. Los residuos de la demolición de construcciones de madera serán transportados fuera del sitio por contratistas con licencia en manejo de residuos. Los metales reciclables, el cartón, el yeso y los plásticos serán separados en el lugar y serán enviados fuera del sitio para ser reciclados.

Cada proveedor es responsable de solucionar el manejo y el retiro de sus propios residuos como una de las condiciones contractuales. Las estimaciones de la cantidad de residuos y de su manejo se incluirán en los contratos.

También habrá un área de separación y manejo de residuos en el sitio de la planta.

Ruido

Pautas para el ruido en la construcción del proyecto

Se implementarán pautas para la etapa constructiva para mitigar los efectos del ruido de la maquinaria y las actividades de construcción. Antes de comenzar la misma, se considerarán los métodos y técnicas alternativos de construcción menos ruidosos. Las pautas de ruidos de construcción de Botnia son las siguientes:

El contratista ejecutará el trabajo y operará los equipos y las herramientas de gran potencia de manera que cumplan con las reglamentaciones y leyes nacionales, departamentales y locales municipales. El ruido de construcción en el sitio será controlado de acuerdo a las reglamentaciones de Botnia y las reglamentaciones locales.

Se usará el pre-fabricado fuera del sitio donde sea practicable y efectivo para controlar los ruidos de construcción que puedan resultar molestos a los residentes de áreas cercanas.

Todos los equipos a gasolina o diesel, como los compresores de aire, los mezcladores de concreto y equipos móviles serán silenciados para limitar las emisiones de ruido durante la construcción. Los equipos ruidosos serán operados con paneles cerrados de silenciamiento de ruido y los equipos serán apagados cuando no estén en uso por períodos prolongados.

Cuando el uso de equipos inherentemente ruidosos como el martillo neumático sea inevitable, su uso estará limitado a ciertos horarios y deben contar con la aprobación del representante de Botnia. Si es necesario el uso de martinets, las horas de manejo serán entre las 7 y las 22.

Será responsabilidad del contratista o del subcontratista el realizar su trabajo cumpliendo con las reglamentaciones sobre ruido de la municipalidad local.



Se establecerá un proceso de relaciones públicas y de educación para informarle a la comunidad sobre los potenciales impactos de ruido y los esfuerzos de mitigación realizados por el contratista de la construcción. Habrá un número telefónico público establecido por el contratista para que los residentes puedan hacer preguntas o expresar sus preocupaciones acerca del ruido u otros temas. Una comunicación efectiva entre todas las partes ayudará a aliviar la reacción negativa hacia las obras.

Durante el período de construcción habrá 30 viajes adicionales de camiones pesados por día por razones de transporte de material de construcción desde y hacia el sitio. Una parte menor de los equipos de transporte (algunas de las grandes partes del equipo) será de ancho o altura anormal y podrán requerir algún arreglo especial de horario e itinerario.

3.3.4 Posibles accidentes durante la construcción

Los posibles accidentes con potenciales consecuencias ambientales durante la etapa de construcción incluyen:

- accidentes de tránsito
- incendios
- derrames de tanques de combustible, etc.

Se aplicarán medidas de seguridad para mitigar los efectos de accidentes de tránsito y de construcción.

Habrà una instalación, correctamente pavimentada, fuera del portón de la planta para almacenar los combustibles. El proveedor de fuel oil será elegido en base a negociaciones.

Se requerirá a los contratistas que establezcan un plan de seguridad para sus actividades.