

PERFIL DE COOPERACION TECNICA (RS-T1275)

I. DATOS BASICOS DEL PROYECTO

País:	Perú		
Nombre del proyecto:	Navegabilidad del Río Napo		
Equipo de Proyecto:	Jefe: Carlos Tamayo (VPS/IIRSA); otros miembros: Pablo Guerrero (INE/TSP) y Martín Kunik (Consultor).		
Beneficiarios:	Ministerio de Transportes y Obras Públicas del Ecuador (MOP) Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC)		
Unidad ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)		
Plan de financiamiento:	Fondo de Integración:		US\$800,000
	Aporte de los Países:	Perú	US\$ 80,000
		Ecuador	<u>US\$ 80,000</u>
		Total	US\$960,000
Fechas tentativas:	Abril 2008		

II. ANTECEDENTES Y EXPLICACIONES DEL PROBLEMA

A. Integración fluvial suramericana

- 2.1 El volumen de agua de los ríos suramericanos representa el 47 % de todos los cursos de agua en el mundo, dentro de los cuales destaca el sistema suramericano de navegación fluvial compuesto por 50,000 km. de ríos navegables la mayor parte del año (25.5% del total mundial), incluyendo sus tres cuencas hidrográficas principales, la del Río Amazonas, la del Río Orinoco y la del Río de La Plata. Tanto Brasil como los países andinos comparten un 75 % de las coberturas ecológicas (trópico húmedo, llanos, cerrados y pie de monte andino) de la gran cuenca amazónica; siendo el transporte fluvial un importante elemento de integración física para estos países y en general para Suramérica.

B. La iniciativa IIRSA y el Eje de integración y desarrollo del Amazonas

- 2.2 La Séptima Reunión del CDE de IIRSA (diciembre 2005) definió los objetivos estratégicos para los años 2006 – 2010. Las delegaciones destacaron la importancia de resolver los principales obstáculos a la integración física, considerando todos los modos de transporte e impulsando con “especial énfasis los sistemas fluviales de los Ejes Multimodales”.
- 2.3 La Planificación IIRSA considera dentro del Eje Multimodal del Amazonas, el Grupo de Proyectos N°6: “Red de Hidrovías Amazónicas”, buscando mejorar la navegabilidad de los ríos Amazonas, Solimoes, Ica, Putumayo, Huallaga, Marañon,

Ucayali, Napo y Morona, en una longitud estimada de 8,500 km. La inversión en infraestructura para navegabilidad y puertos estimada en US\$ 167 millones y el Fondo de Integración del BID esta dirigido a preparación de proyectos que hagan viable este tipo de inversiones.

- 2.4 La Red Hidroviaria Comercial Principal del Perú y del Ecuador (RHCPE) comprende 3,744 km. de ríos navegables durante todo el año, lo que representa el 44% de la longitud total navegable de los ríos del Grupo de Proyectos N°6: “Red de Hidrovías Amazónicas” del Eje Amazonas de IIRSA (3,744 de 8,500 km.), por lo que la mejora de las condiciones de navegabilidad en la RHCPE generaría impactos significativos en la integración fluvial amazónica. Esto es consistente con la estrategia de integración IIRSA para Brasil, Colombia, Ecuador y Perú.

C. Ventajas del transporte fluvial

- 2.5 La capacidad de carga comercial del transporte fluvial es ampliamente superior a la de otros modos de transporte. Por cada HP de potencia, el modo fluvial es capaz de movilizar 5 ton-km., mientras que el modo ferroviario y rodoviario movilizarían tan solo 1 ton-km. y 0.2 ton-km. respectivamente. Por otro lado, el transporte fluvial es menos contaminante y posee menores índices de siniestralidad. El modo ferroviario y rodoviario producen respectivamente 3 veces y 9 veces más monóxido de carbono que en el caso del modo fluvial. Asimismo, los accidentes fatales respecto del modo fluvial, son de 2 y 45 veces más para los modos ferroviario y rodoviario respectivamente.

D. Avances y retos de la navegabilidad fluvial en el Ecuador y el Perú

- 2.6 Los Ministros de Obras Públicas del Ecuador y de Transportes del Perú, se reunieron en Lima, el 9 de junio de 2006, con la finalidad de tomar acuerdos que impulsen la navegabilidad del Río Napo como hidrovía de integración binacional. En aquella ocasión, se acordó llevar a cabo el Estudio de Navegabilidad Binacional del Río Napo, desde el Puerto Francisco Orellana (en Ecuador) hasta la confluencia con el Río Amazonas (en el Perú), contando para ello con una posible cooperación técnica del BID.
- 2.7 La Agenda de Implementación Consensuada (AIC de IIRSA), considera como proyecto prioritario el Puerto Francisco Orellana. Este puerto, en los orígenes del Río Napo, es el proyecto ancla del Grupo N°2 de proyectos del Eje del Amazonas IIRSA y su ejecución ha sido priorizada por el gobierno del Ecuador para los próximos años. En este contexto, es imperioso avanzar cuanto antes en el desarrollo de la navegabilidad del Río Napo como continuación viaria de las interconexiones multimodales entre los Puertos de Manta/Esmeraldas y el Puerto Francisco Orellana.
- 2.8 Considerando la importancia del transporte fluvial, el Perú ha estudiado la navegabilidad de 1,130 km. en los Ríos Ucayali y Huallaga, lo cual representa 30% de la Red Hidroviaria Comercial Principal del Perú y Ecuador. Asimismo, se encuentra en proceso el estudio de navegabilidad de 1,227 km. en los Ríos Marañón y Amazonas, con lo cual se completarían estudios para el 63% de la red (2,357 km. de un total de 3,744 km.); a esto se sumaría el Estudio Binacional de Navegabilidad a realizar para el Río Napo (861 km.), lo cual completaría los estudios para el 86% de la RHCPE, es decir, un total de 3,218 km.

- 2.9 El BID viene impulsando la cooperación técnica RG-T1131 con el fin de desarrollar un Plan Estratégico de Transporte Fluvial para Colombia, Ecuador y Perú. Esta cooperación tiene un componente de diagnóstico (estudios hidrológicos, batimétricos, inventario de zonas críticas, señalización, etc.) y otro para realizar una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE). A este respecto, los estudios de navegabilidad del Río Napo a ser realizados mediante la presente CT, considerarían los resultados de la EAE.

III. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

- 3.1 Esta cooperación técnica es la primera fase de un programa de desarrollo hidroviario en el Ecuador y el Perú compuesto de dos grandes etapas, la Etapa I relacionada con la “Infraestructura y Navegabilidad Fluvial”; y la Etapa II relacionada con la “Implementación de Proyectos de desarrollo Hidroviario”.
- 3.2 **El objetivo general** de la cooperación técnica (CT) es contribuir con el desarrollo integral y sostenible de la navegabilidad en los Ríos Amazónicos, cuya navegabilidad ha sido priorizada en IIRSA. Esto posibilitará la navegación fluvial durante todo el año en condiciones de eficiencia, seguridad y adecuada protección del medio ambiente; propiciando la integración comercial del Brasil, Colombia, Ecuador y el Perú.
- 3.3 **El objetivo específico** es: (i) realizar el Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo en los segmentos Ecuatoriano (240 km.) y Peruano (621 km.), cuyo resultado incluye la identificación de obstáculos a la navegación (malos pasos), aspectos de hidrología, hidráulica, batimetría, necesidades remoción de obstáculos a la navegación, temas socio-ambientales, necesidades de señalización (balizaje), análisis de la flota y costos de transporte fluvial.
- 3.4 Esta cooperación técnica incluye los siguientes componentes: (1) Desarrollo de la infraestructura y navegabilidad fluvial; (2) Supervisión.
- 3.5 **Componente 1: Desarrollo del Estudio de Navegabilidad.** Comprende el Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo en el segmento Ecuatoriano (240 km.) y en el segmento Peruano (621 km.) y la supervisión del Estudio.

IV. COSTOS Y FINANCIAMIENTO

Componente / Sub-componente	Duración (meses)	Fondo de Integración (US\$)	Aporte Local (US\$)	Total (US\$)
1. Desarrollo del Estudio de Navegabilidad:	15	800,000	160,000	960,000
1.1. Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo	15	780,000	140,000	920,000
1.2. Supervisión	15	20,000	20,000	40,000
TOTAL:		800,000	160,000	960,000

V. UNIDAD EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 **La unidad ejecutora.** Será el Banco Interamericano de Desarrollo el área encargada de su ejecución será INE/TSP. Con la colaboración de (VPC/IIRSA).

VI. TEMAS RELEVANTES

- 6.1 Durante los últimos años los usuarios de los puertos y vías fluviales navegables en el Ecuador y el Perú, vienen demandando soluciones para mejorar la navegación fluvial y eliminar los obstáculos a esta. Sin embargo, este gran interés aún no ha resultado en acciones concretas, por lo cual se espera que esta CT produzca un claro avance hacia la ejecución de proyectos de mejora en la eficiencia del transporte fluvial como instrumento integrador de las economías regionales amazónicas.

VII. PLAN DE ACCION

- 7.1 El desarrollo hidroviario en el Ecuador y el Perú se encuentra en fase de estudios y diagnóstico. Esta CT permitirá en un lapso de 18 meses contar con los estudios y diagnóstico de la navegabilidad del Río Napo, y así dar paso a la fase de preparación de proyectos de inversión y luego a la ejecución de proyectos para mejorar la navegabilidad del Río Napo con carácter binacional y en beneficio del desarrollo de la red hidroviaria comercial del Ecuador y del Perú.

VIII. ESTRATEGIA MEDIOAMBIENTAL Y SOCIAL

- 8.1 Esta cooperación técnica no tendrá impactos ambientales y sociales directos. La CT tiene como objeto contribuir con el desarrollo coherente, integral y sostenible de la navegabilidad en el Río Napo entre Ecuador, Perú La CT financiará la realización de un Análisis Ambiental y Social (AAS), orientado hacia el Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo. Además el AAS identificará los riesgos y los impactos ambientales y sociales, directos, indirectos y acumulativos del Plan de Inversiones (PI), se propondrá un Plan de Manejo Ambiental y Social, se realizaran procesos de información y consulta pública, y se identificaran las facilidades asociadas al programa de navegación del Río Napo. El AAS analizará los siguientes aspectos: la caracterización ambiental y socio-cultural actual y el marco legal e institucional vinculado a la navegabilidad del Río Napo, temas transfronterizos (incorporando la identificación de los tratados y convenios internacionales aplicables vigentes y ratificados); áreas de importancia ecológica, caracterización fisicoquímica de los lodos del Río en las áreas susceptibles a ser intervenidas (pasos malos), pasivos ambientales críticos, población indígena, aspectos socio-culturales, y condiciones socio económicas del área de influencia del proyecto. Como resultado del AAS, se generará un Plan de Manejo Ambiental y Social (PMAS) indicativo, que incorporará una estimación de costos, actividades y cronogramas, orientados hacia el proceso de conformación del PI. Los resultados del PMAS serán incorporados en los estudios de factibilidad económica de los programas específicos del PI. El AAS y el PMAS será desarrollado en base a las legislaciones nacionales, y las políticas aplicables¹ del Banco.

¹ Política Ambiental y de Salvaguardias (OP-703), Pueblos Indígenas (OP-765), Política de Desastres Naturales Inesperados, (OP- 704), Reasentamiento Involuntario (OP-710).

- 8.2 El PMAS propondrá e incorporará medidas y recomendaciones sobre la mitigación de impactos directos, indirectos y acumulativos esperados de la implementación del PI. Además se diseñarán medidas y procedimientos de compensación y protección de áreas ecológicamente sensibles, áreas de valor arqueológico, poblaciones vulnerables, Plan de Desarrollo Indígena (de ser aplicable), Plan de Reasentamiento (de ser aplicable), plan de manejo de sustancias peligrosas, medidas de manejo para los temas transfronterizos, actividades hacia la prevención de la contaminación y, recomendaciones sobre los arreglos institucionales y recursos financieros necesarios para la implementación del PI de una forma tal que se incorporen los requerimientos del PMAS. Adicionalmente el AAS producirá unos Términos de Referencia modelos, con lo cual se busca estandarizar los Estudios de Impacto Ambiental específicos requeridos para la implementación del PI. Estos TDR incorporarán buenas prácticas y los principios de las políticas ambientales y sociales vigentes en los países.
- 8.3 Teniendo en cuenta los principios y requerimientos de la política ambiental y de Salvaguardias del Banco (OP-703), esta operación es Categoría “C”.

VoBo: _____(Original firmado)_____
Agustin Aguerre, INE/TSP

_____ (Original firmado)_____
Roberto Vellutini, INE/INE

APROBADO: _____(Original firmado)_____
Alicia Ritchie, CAN/CAN