

PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA
Apoyo a la Preparación del Programa de Modernización del Puerto de Montevideo
UR-T1016

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

País: Uruguay

Nombre del Programa/Número: Apoyo a la Preparación del Programa de Modernización del Puerto de Montevideo
UR-T1016

Equipo de Proyecto: Esteban Diez Roux (RE1/FI1), Jefe de Equipo; Emilio Sawada (RE1/FI1); Rafael Acevedo Daunas (RE1/FI1); Luis Uechi (RE1/FI1); Rosina De Souza (LEG/OPR); Sergio Deambrosi (COF/CUR); y Camilo López (RE1/FI1).

Fecha de la Solicitud: 21 de febrero de 2006

Beneficiario: Uruguay

Organismo Ejecutor: Administración Nacional de Puertos (ANP) de Uruguay

Financiamiento: Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII)

	US\$: 900.000
Local (ANP)	US\$: 220.000
Total	US\$: 1.120.000

Responsabilidad Básica y Técnica: RE1/FI1 y COF/CUR

Fechas tentativas Comité de Préstamo/EVP: Mayo 2006 y Directorio: Julio 2006

II. OBJETIVOS

- 2.1 La República Oriental del Uruguay busca mejorar sus instalaciones portuarias, anticipándose al incremento de la demanda por servicios portuarios. A esos efectos, la Administración Nacional de Puertos (ANP), entidad autónoma adscrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), ha solicitado al Banco un préstamo para la modernización del Puerto de Montevideo (UR-L1004), para mejorar sus operaciones y su posicionamiento en la competencia regional.
- 2.2 Montevideo es el principal puerto del Uruguay; por su ubicación goza de una posición céntrica para el Eje de Integración y Desarrollo MERCOSUR - Chile de la Iniciativa de Integración Regional de Sur América (IIRSA), y busca consolidarse como centro logístico de distribución regional. El Puerto ha mostrado un crecimiento sostenido en su actividad en los últimos años pasando de movilizar 64.000 TEUs en 1990 a 454.507 TEUs en 2005, un acelerado ritmo de crecimiento a una tasa promedio anual del 15%. Entre los puertos de la región ocupa el cuarto puesto en términos de contenedores (después de Santos, Buenos Aires y Río

Grande), y cuenta con una Terminal de Contenedores que es considerada como una de las más eficientes de Sudamérica. El puerto es el principal centro de concentración regional de contenedores refrigerados, y tiene un fuerte impacto transnacional, ya que más de la mitad de los movimientos (54%) corresponde a los contenedores de trasbordo de los países vecinos (Argentina, Brasil, Paraguay y la Costa Oeste de Sudamérica).

- 2.3 En este contexto, el Puerto debe encarar nuevas obras para mantener y mejorar su posicionamiento en la competencia regional. El Puerto dispone actualmente de una profundidad que permite operar a buques de 11 metros de calado, en tanto que el Puerto de Río Grande dispone de una profundidad de 13 metros y el de Buenos Aires cuenta con una de prácticamente 10 metros. En virtud del incremento de fletes en el mercado mundial, y la tendencia de las empresas navieras a utilizar buques mayores en las líneas principales, el Puerto requiere mejorar su infraestructura y aumentar su profundidad para posibilitar la operación de buques de 12 metros de calado en el corto plazo y 13 metros de calado en el medio plazo.
- 2.4 Esta postura estratégica proactiva de mantener y desarrollar más infraestructura de servicios, responde no sólo al objetivo de incrementar los beneficios a los usuarios del mismo, sino que, la opción contraria de mantener el "status quo" actual haría peligrar su posición de "hub" regional. Sin embargo, la escasa profundidad del Río de la Plata hace necesario el dragado continuo del canal de acceso para permitir el ingreso de buques de gran calado. El dragado a su vez, tiene efectos sobre la calidad del agua, los recursos y ecosistemas marinos, la geomorfología marina, la operación actual del Puerto, el tráfico marítimo y terrestre, entre otros, por lo que se hace necesario determinar adecuadamente el impacto del mismo.
- 2.5 Así, en línea con lo requerido por el Banco para una operación específica de préstamo, la ANP ha solicitado un apoyo financiero no reembolsable para completar los diseños de ingeniería del nuevo muelle multipropósito, así como la realización del EIA de su construcción y operación, y del correspondiente a la ejecución de las obras de dragado de las dársenas y canal de acceso al Puerto.

III. OBJETIVOS DEL PROGRAMA Y DESCRIPCIÓN

- 3.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT), consiste en complementar las actividades de preparación del préstamo UR-L1004, Programa de Modernización del Puerto de Montevideo¹, a través del financiamiento de los estudios técnicos para el diseño de ingeniería de un nuevo Muelle Multipropósito que permita la operación de buques de hasta 14 mts. de calado, así como la realización del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del nuevo muelle y del dragado de las Dársenas y Canal de Acceso al Puerto de aproximadamente 50 km. de longitud, incluyendo los respectivos planes de mitigación de los impactos sociales y ambientales que resulten de la implantación de las intervenciones propuestas a financiar mediante la operación de préstamo UR-L1004.

¹ La Modernización del Puerto de Montevideo es uno de los proyectos con alto impacto transnacional identificados bajo la Iniciativa IIRSA en el Eje de Integración y Desarrollo MERCOSUR-Chile.

1. Anteproyecto Avanzado del Muelle "C" del Puerto de Montevideo

- 3.2 Para el Anteproyecto Avanzado para la construcción del Muelle "C" se deberán estudiar diferentes alternativas de emplazamiento, tipo de estructura, método constructivo, etc., de manera que se optimice tanto su funcionamiento como su costo y que provoque el menor impacto desde el punto de vista ambiental. Las tareas a realizarse incluyen la preparación del Anteproyecto Avanzado de Ingeniería, un estimado de costos y la preparación de la documentación necesaria para el proceso licitatorio de obras.

2. Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la Construcción y Operación del Muelle "C" y del Dragado del Recinto Portuario y del Canal de Acceso

- 3.3 Para los EIA's tanto de la Construcción y Operación del Muelle "C" y del Dragado del Recinto Portuario y Canal de Acceso, la consultora deberá realizar las tareas técnicas destinadas a identificar las consecuencias ambientales del Proyecto, evaluar los efectos sobre el medio ambiente en forma cualitativa y/o cuantitativa y formular las acciones necesarias para la mitigación de los impactos negativos y la optimización de los impactos positivos. A esos fines: i) identificará y caracterizará en las diferentes etapas de la implementación, los efectos positivos y negativos sobre el ambiente; ii) para el del Muelle "C" estudiará alternativas de diseño y de construcción que minimicen los impactos negativos y que permitan lograr el mejor manejo y gestión de los dragados (el EIA deberá servir de "input" para el proyecto del muelle, retroalimentándolo de manera que, al definir la alternativa de proyecto más viable, esté incluido el componente ambiental); iii) identificará y proyectará las características del medio ambiente con especial énfasis en la calidad del material a ser dragado, las características oceanográficas y sedimentológicas de la bahía, áreas de importancia ecológica o cultural y demás factores que permitan proponer metodologías y lugares apropiados para el tratamiento y disposición final de los lodos; iv) incorporará al análisis ambiental los riesgos principales relacionados con este tipo de operaciones como son el riesgo de accidentes por manejo de productos peligrosos, riesgos relacionados con el manejo de desechos sanitarios y riesgos relacionados con el dragado del recinto portuario y canal de acceso, entre otros; v) evaluará cualitativa y/o cuantitativamente mediante el uso de indicadores y matrices de impacto la calidad, intensidad, duración y extensión territorial de los impactos y les asignará prioridades según sea su importancia; vi) formulará las acciones alternativas o complementarias para la mitigación de los impactos negativos y la optimización de los beneficios del Proyecto; como así también, elaborará un Plan de Gestión Ambiental y su Plan de Monitoreo.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

4.1 El presupuesto estimado en US\$ del Programa propuesto es el siguiente:

TIPO DE GASTO	CANTIDAD		COSTO UNITARIO (US\$)	FIRII (US\$)	CONTRAPARTE LOCAL (US\$)	TOTAL (US\$)
	Nº MESES	Nº CONSULTORES				
Firma Consultora (Anteproyecto Avanzado Muelle “C”)						
Honorarios	5 meses	9	10.000/mes	450.000	--	450.000
Viajes y otros			Global	50.000	--	50.000
Sub-Total:				500.000	--	500.000
Firma Consultora (EIA’s construcción del Muelle “C” y dragado Dársenas y Canal de Acceso)						
Honorarios	4 meses	9	10.000/mes	360.000	--	360.000
Viajes y otros			Global	40.000	--	40.000
Sub-Total:				400.000	--	400.000
Otros						
Logística			Global	--	220.000	220.000
Sub-Total:				--	220.000	220.000
TOTAL GENERAL				900.000	220.000	1.120.000

4.2 La contrapartida local, que será en especie, corresponde a los costos del personal de contraparte y los gastos de logística asociados, tales como oficina de soporte, transporte marítimo y otros, para atender los requerimientos de las distintas especialidades que intervienen en el estudio. La ANP cuenta con los recursos de equipamiento técnico y profesionales para hacer frente a esta tarea.

V. AGENCIA EJECUTORA Y PLAN DE EJECUCIÓN

5.1 La ANP será el Organismo Ejecutor de la CT. Como tal, será responsable de la coordinación de los servicios de consultoría mediante un Coordinador de Proyecto asignado directamente a este Programa. También será la encargada de la supervisión del trabajo que realicen las firmas consultoras contratadas para llevar a cabo las actividades previstas en esta operación, así como de colaborar y proveer el apoyo logístico requerido por los consultores a todo lo largo de los estudios y asignar el personal y recursos de contrapartida, que para los efectos de financiamiento se estiman en US\$220.000. La representación del Banco en Uruguay (COF/CUR), en coordinación con la División de Finanzas e Infraestructura Básica de la Región 1 (RE1/FI1), llevarán a cabo la administración del Programa.

VI. PRINCIPALES TEMAS

6.1. No se anticipan mayores problemas para la preparación del plan de operaciones, dado la alta prioridad que el Programa de Modernización del Puerto de Montevideo (UR-L1004) tiene tanto para ANP como para el Gobierno de Uruguay.

VII. PLAN DE ACCIÓN

7.1. Una vez que el Perfil sea aprobado, se desarrollará un plan de operaciones que podría ser presentado para aprobación durante el segundo trimestre de 2006.

VIII. ESTRATEGIA SOCIAL Y AMBIENTAL

- 8.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios. Sin embargo, dichos estudios tomarán en consideración los beneficios previstos y los posibles impactos negativos asociados con la ejecución de las obras específicas y operación del Proyecto, lo que permitirá la oportuna formulación y dimensionamiento de las medidas mitigadoras requeridas.

Aprobado por:


Manuel Rapoport, REI/MGR

Fecha: 15 de marzo de 2006