



B 0 RESUMEN EJECUTIVO

Datos generales del proyecto:

Proyecto: Construcción de Muelle multipropósito "C"

Emprendatario: Administración Nacional de Puertos (ANP)

Domicilio legal: Rambla 25 de Agosto de 1825 N°160 – Montevideo

Telefax: 1901 -

Ubicación según coordenadas SGM: 56.12 W – 34,54 S

Responsable del proyecto: HYTSA - Ing. Mario Chaneton

Tel. 005491157257541

mchaneton@hytsa.com.ar

Responsable del estudio ambiental: Dra. Ing. Alice Elizabeth González

Av. Rivera 2221 Ap.404 – Montevideo

Telefax 408 8737

Contraparte del estudio ambiental: UTGA - ANP

Lic. Ricardo Vallejo

Rambla 25 de Agosto de 1825 N°160 Of.501

Telefax 1901 – 864

Presentación:

La Administración Nacional de Puertos, en ejecución de su Plan Maestro de Desarrollo, se plantea la construcción de un nuevo muelle multipropósito en la rinconada de la Dársena II, el que en adelante será designado como Muelle "C". El mismo se relacionaría a futuro con el Muelle "D", cuya construcción no tiene asignado un horizonte temporal en este momento. A su vez, requiere de una profundización de la Dársena II para posibilitar el acceso de los buques de diseño, que en esta etapa está prevista a cota -10,50m.

El nuevo muelle tendrá una longitud útil de 300m y un ancho de plataforma de 33m. Se fundará sobre pilotes. Limitará un área de relleno a generar en la rinconada, que constituirá el área de servicio del muelle. Esta área que se ganará a la bahía en una zona ambiental y comercialmente deprimida por refulado de materiales limpios a dragar en la profundización de la Dársena II tiene una superficie próxima a las 3,0 há.

Las obras incluyen el dragado de 3.685.000 m³ de materiales (considerando el sobredragado técnico necesario para obtener los volúmenes teóricos), de los que aproximadamente 250.000 m³ se refularán hacia el relleno. Del volumen total, unos 325.000 m³ (el 8,8% aproximadamente) tienen concentraciones moderadas de metales pesados, lo que los sitúa en la Categoría II de acuerdo con las directivas españolas; el diseño de las operaciones de dragado y vertido se ha realizado atendiendo a minimizar los posibles impactos adversos derivados de la remoción y posterior vertido de los mismos.

Este Estudio de Impacto Ambiental está estructurado en 12 capítulos, seguidos de las correspondientes fuentes bibliográficas y de información consultadas. En los primeros capítulos se presenta la situación actual de funcionamiento del puerto, y a partir de su franco proceso de crecimiento se presenta en el capítulo 2 la justificación del proyecto. El proyecto en sí mismo se presenta en el capítulo 3. En el capítulo 4 se define el área de influencia de las obras, y es esa área la que se estudia en los capítulos siguientes: en el capítulo 6 se analiza el medio físico; en el capítulo 7 se desarrollan los estudios de medio biótico, que incluyen estudios bibliográficos y resultados de campañas realizadas por Serman en 2007; y en los capítulos 8 y 9 se desarrollan las principales características del medio antrópico, primero desde una visión histórica y patrimonial y luego desde el punto de vista urbano y territorial de la situación actual. Previamente, el capítulo 5 presenta una revisión del marco legal vigente que atañe a la ejecución de este proyecto. En el capítulo 10 se identifican y analizan los diferentes efectos e impactos ambientales esperables, los que luego se valoran, según diferentes criterios y siguiendo una técnica de matrices, en el capítulo 11. El capítulo 12 desarrolla el plan de gestión ambiental del emprendimiento, incluyendo una serie de programas tanto para fase constructiva como operativa, a saber: programa de medidas de mitigación de impactos negativos; programa de coordinación institucional; programa de difusión de actividades; programas de control de las operaciones de dragado; plan de contingencias; Programa de monitoreo y seguimiento de variables ambientales; programa de rescate de material arqueológico; programa de educación ambiental y conducta para el personal de obra; programa de salud ocupacional y seguridad industrial; programas operativos vinculados esencialmente a la gestión de residuos sólidos y líquidos.

El área de influencia se determinó por aplicación de diferentes criterios. Se asumió que el área terrestre de influencia directa de las obras es de un radio de 300m en las proximidades de los ingresos Colombia y Maciel y en las cercanías del emplazamiento directo de las obras. Especial atención merecieron los edificios patrimoniales que se encuentran dentro del recinto portuario y dentro de esa área de influencia; fueron objeto de un relevamiento detallado además de la Comunicación de rigor ante la Comisión Honoraria de Patrimonio Histórico y Cultural del la Nación. Por otra parte, el área de influencia incluyó, a los efectos de analizarlos efectos del dragado y vertido de materiales, toda la franja costera del Departamento de Montevideo.

La empresa Serman realizó una serie de trabajos de campo específicos para este proyecto, que incluyeron seguimiento de descargas en tiempo real, análisis de calidad de sedimentos, y desarrollo de un modelo hidrosedimentológico específico para este estudio, entre otros. El mismo se presenta en Anexos, junto con la totalidad de la información de las corridas realizadas para definir la mejor técnica de dragado y el mejor sitio de vertido; esto se definió considerando los resultados para una multiplicidad de situaciones hidrometeorológicas diferentes, en aras de minimizar los posibles impactos adversos. Los resultados principales de la modelación resultan ser la prohibición del uso de rebalse durante las operaciones de dragado, de modo de minimizar las posibles consecuencias adversas de la pluma de turbidez; la posibilidad de vertido de los materiales Categoría I (es decir, con bajas concentraciones de contaminantes) en cualquiera de las áreas admitidas por la Administración para ese fin; y la necesidad de realizar el vertido de los materiales Categoría II en la Zona II, de modo de poder realizar con continuidad el vertido en cualesquiera condiciones sin necesidad de depender de pronóstico en tiempo real y modificaciones sobre la marcha de las indicaciones asumidas por el personal de a bordo.

Los principales impactos de fase constructiva resultaron ser, como impacto positivo, la generación de un relleno de 3,0 há que amplía la superficie territorial nacional por medios pacíficos aprovechando parte del material dragado por refulado; y como impacto negativo, la descarga de lodos dragados contaminados, que es objeto de planes específicos de acción para minimizar potenciales consecuencias adversas. En fase operativa, los impactos son en general positivos, y el más destacable es la ampliación de posibilidades de movimiento de cargas con sus repercusiones en la economía nacional.

El proyecto en su conjunto no presentará efectos adversos de magnitud si se siguen los planes desarrollados específicamente con ese objeto, y por el contrario permitirá un crecimiento significativo a la economía nacional en el mediano y largo plazo, transformando una zona hoy deprimida ambiental y comercialmente, en un espacio ambientalmente mejorado y económicamente en desarrollo.