

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**ARGENTINA**

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN  
(CCLIP): PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y MEJORAS DE  
SEGURIDAD EN EL CORREDOR SISTEMA CRISTO REDENTOR**

**(AR-O0006)**

**PRIMERA ETAPA DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y MEJORAS DE  
SEGURIDAD EN LOS ACCESOS AL PASO CRISTO REDENTOR**

**(AR-L1279)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Juan Manuel Leaño (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Julieta Abad y Carolina Benítez (TSP/CAR); Alejandro Taddia y Agustina Cocha (INE/TSP); Sandra Corcuera (INT/TIN); Krysia Avila (LEG/SGO); Brenda Álvarez y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); y Steven Collins y Julio Rojas (VPS/ESG)

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

## PERFIL DE PROYECTO

### ARGENTINA

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del proyecto:</b>	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP): Programa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en el Corredor Sistema Cristo Redentor y Primera etapa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los accesos al Paso Cristo Redentor		
<b>Número de proyecto:</b>	AR-O0006 y AR-L1279		
<b>Equipo de proyecto:</b>	Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Juan Manuel Leaño (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Julieta Abad y Carolina Benítez (TSP/CAR); Alejandro Taddia y Agustina Cocha (INE/TSP); Sandra Corcuera (INT/TIN); Krysia Avila (LEG/SGO); Brenda Álvarez y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); y Steven Collins y Julio Rojas (VPS/ESG)		
<b>Prestatario:</b>	República Argentina		
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio de Transporte (MT) a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)		
<b>Plan financiero:</b>		<b>Primer préstamo (US\$)</b>	<b>CCLIP (US\$)</b>
	BID (CO):	150.000.000	524.300.000
	Local:	65.000.000	222.600.000
	Total:	215.000.000	746.900.000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas activadas: OP-102; OP-704; OP-710; OP-761; OP-765; y OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11, B.13, y B.17)		
	Clasificación:	B	

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto.** Los países del Cono Sur vienen desarrollando estrategias de integración regional para planificar e integrar su infraestructura y para optimizar procesos de control fronterizo, con el objetivo de potenciar y facilitar el comercio y la logística regional. Entre estos esfuerzos, la integración económica Mercosur-Chile, presenta una de las mayores perspectivas de crecimiento económico. Esta integración plantea el acceso de los países de la cuenca atlántica a puertos del océano Pacífico y el acceso de Chile a puertos atlánticos.
- 2.2 Actualmente, hay varios pasos internacionales entre Argentina y Chile, en algunos de los cuales se están elaborando proyectos de mejora de conectividad. El Paso Cristo Redentor (PCR) es el paso de vinculación entre Argentina y Chile que registra el mayor volumen de tránsito pesado con 40% de camiones (797 camiones/ día) y conecta la provincia de Mendoza, Argentina, con la V Región de Valparaíso, Chile. La carga transportada por el PCR alcanza 5,26 millones de toneladas y representa el 77% del total del comercio carretero por

paso de frontera con Chile<sup>1</sup>. El 70% del volumen de carga que atraviesa el PCR es de origen argentino, 15% chileno y 15% proviene de otros países del Mercosur, destacando el papel clave del PCR en la integración regional e internacional.

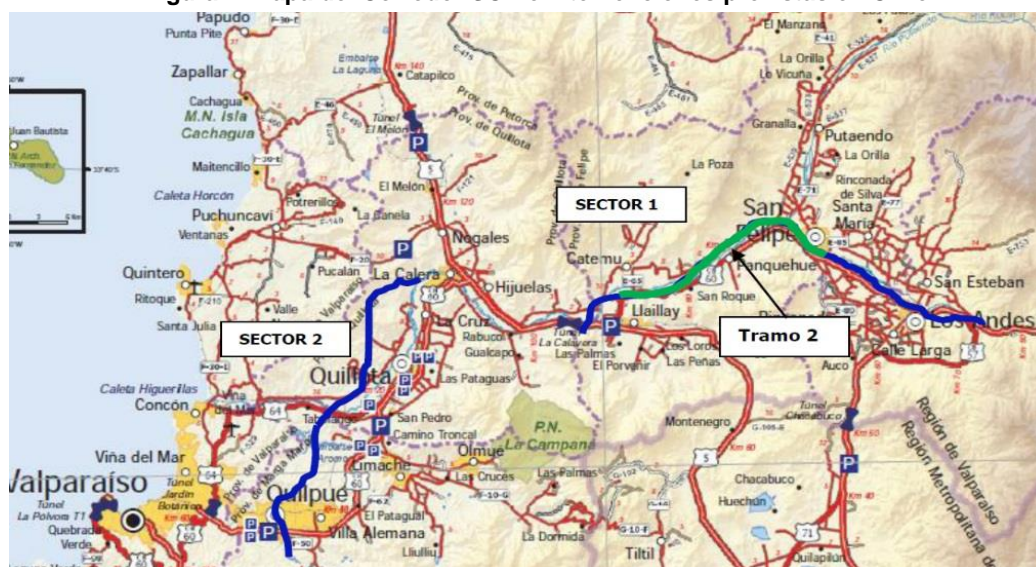
- 2.3 El PCR está ubicado a 3.300 metros de altura y está conformado por el Túnel Libertadores y el Túnel Caracoles. El acceso del lado argentino se da por la Ruta Nacional (RN) N°7 atravesando 208 km por relieve montañoso en la región de Cuyo (Figura 1). Por el lado chileno, el acceso se da por la RN N°60 que atraviesa transversalmente a la altura de la V Región de Valparaíso, cruzando 13 comunas (Figura 2). A ese corredor formado por las vías de acceso en ambos países y los túneles se denomina el Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR).

**Figura 1. Mapa del Corredor SCR e intervenciones previstas en Argentina**



Fuente: Dirección de Vialidad Nacional de Argentina.

**Figura 2. Mapa del Corredor SCR e intervenciones previstas en Chile**



Fuente: Ministerio de Obras Públicas de Chile.

<sup>1</sup> Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) 2007.

- 2.4 Los gobiernos de Argentina y Chile, buscando mejorar la conectividad física del CSCR, establecieron en enero de 2016 el “Comité de Integración para el Paso Sistema Cristo Redentor” (Comité CSCR), formado bajo directriz de los presidentes de ambos países y ratificado por acto de las cancillerías, para priorizar y coordinar inversiones en el CSCR<sup>2</sup>. El Banco apoya este esfuerzo por medio de Cooperaciones Técnicas (CTs) para estudios de ampliación de capacidad de los túneles y para la optimización de los sistemas de control del PCR<sup>3</sup>. Las intervenciones previstas por el lado chileno, serán financiadas con recursos propios del Gobierno de Chile, mientras que el Gobierno de Argentina (GdA) solicitó financiamiento del Banco por medio de la presente operación.
- 2.5 **Diagnóstico del problema.** La calidad del servicio en el CSCR se ve afectada por frecuentes interrupciones causadas por el clima<sup>4</sup> y la alta congestión, afectando la eficiencia del transporte de carga y de pasajeros. Adicionalmente, se registra una importante cantidad de siniestros viales, con accidentes fatales<sup>5</sup>. Entre las causas que contribuyen a estos problemas se destacan: (i) incremento de demanda y alta proporción de vehículos pesados<sup>6</sup>; (ii) excesiva cantidad de curvas peligrosas; (iii) falta de cobertizos para evitar desprendimiento de rocas que interrumpen las vías; (iv) el Túnel Libertadores cuenta con un solo carril por sentido sin galerías y el Túnel Caracoles, paralelo al Libertadores, data del año 1900 no se encuentra operativo y solo mide cinco metros de ancho; (v) ondulaciones y deformaciones en las calzadas de los túneles y de tramos viales; y (vi) debilidades de procesos de control fronterizo.
- 2.6 **Justificación del CCLIP.** El PCR es la principal infraestructura de integración fronteriza del Eje Mercosur-Chile (§2.2), y su relevancia como articulador de los flujos comerciales del Cono Sur fue reconocido y priorizado a nivel regional<sup>7</sup>; no obstante, el incremento de la demanda conlleva a crecientes problemas de calidad de servicio y de seguridad vial (§2.4), por lo que se requiere planificar y ejecutar nuevas inversiones en el corto y mediano plazo en el CSCR.
- 2.7 El programa está estructurado como un CCLIP (“el programa” o “la línea de crédito”) para financiar inicialmente las intervenciones a lo largo del CSCR del lado argentino, incluyendo: (i) construcción de variantes; (ii) ampliación de capacidad de vías y de los túneles; (iii) rectificación de curvas; y (iv) obras de seguridad. La primera operación (“la operación”) se estructura como un préstamo de obras múltiples para financiar intervenciones en tramos de la RN N°7.
- 2.8 **Estrategia del Banco con el país.** La operación se alinea con la Estrategia de País del BID con Argentina 2016-2019 (GN-2870-1), a través del objetivo estratégico de mejora de la infraestructura para la inversión e inclusión.

---

<sup>2</sup> El Comité CSCR define lineamientos de coordinación en las áreas de infraestructura, comunicación, producción, educación, salud, etc.

<sup>3</sup> RG-T2878; RG-T1264; y RG-T2561.

<sup>4</sup> Entre 30 y 40 días al año por la acumulación de nieve.

<sup>5</sup> Sobre la RN N°7 desde la RPN 41 hasta el límite con Chile, se registraron 65 accidentes en 2015, con siete muertes y 32 heridos graves.

<sup>6</sup> A nivel nacional, el crecimiento anual del tránsito es del 3% aproximadamente. El crecimiento registrado en el PCR fue del 5,3% durante los últimos siete años, siendo que en 2014-2015 el tráfico creció un 9,3%.

<sup>7</sup> El proyecto es de la Cartera de Proyectos del Consejo de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN) [www.iirsa.org/proyectos](http://www.iirsa.org/proyectos) (Proyecto API29).

- 2.9 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008), y está alineada estratégicamente con los desafíos de desarrollo de: (i) integración económica, al contribuir a mejorar la infraestructura regional y conectividad internacional; y (ii) productividad e innovación, contribuyendo a la provisión de infraestructura de transporte que mejora la eficiencia logística. El programa también se alinea con el área transversal de Cambio Climático (CC) y sostenibilidad ambiental, al incorporar obras de adaptación al CC. El programa contribuye al indicador del Marco de Resultados Corporativo: 2016-2019 (GN-2727-4) de carreteras construidas o mejoradas.
- 2.10 Asimismo, la operación es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo. El programa se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), por contribuir a la dimensión de la calidad de la infraestructura de transporte y servicios. Finalmente, el programa está en línea con el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), al mejorar la infraestructura de transporte buscando la reducción de los costos logísticos y la facilitación del comercio.
- 2.11 Esta operación está preparada de manera conjunta, por la División de Transporte (INE/TSP) y por la División de Comercio e Integración (INT/TIN), al encontrarse evaluando la inclusión de componentes del Sistema de Gestión de Control Fronterizo en el programa en base a resultados de los estudios financiados con CTs.
- 2.12 **Objetivo.** El objetivo general de la línea de crédito es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina y la productividad en el CSCR mediante la provisión de infraestructura de transporte que facilite la conectividad a nivel regional.
- 2.13 **Objetivos de la operación.** El objetivo general de la operación es coadyuvar a los objetivos generales de la línea de crédito, específicamente a: (i) incrementar la capacidad; y (ii) mejorar la seguridad de transporte, en las vías de acceso a los túneles que componen el CSCR, mediante la construcción de variantes en áreas urbanas y la rectificación de curvas del lado argentino. La operación también contribuye a la adaptación al CC a través de la mejora de la resiliencia en las intervenciones.
- 2.14 **Resultados e impactos esperados.** Como resultados de la operación se prevé: (i) disminuir los tiempos de recorrido y aumentar la velocidad de circulación media de los usuarios; y (ii) reducir los costos de operación de vehículos.
- 2.15 **Componente 1. Obras civiles (US\$210 millones).** El componente incluye la construcción y supervisión de obras, mitigación de aspectos socioambientales y

adquisición de predios<sup>8</sup>. Las obras comprenden construcción de variantes, ampliación de capacidad, rectificación de curvas y obras de seguridad. La obra elegida como muestra representativa es la construcción de la Variante Palmira-Lujan de Cuyo<sup>9</sup>, representando aproximadamente el 70% de la operación.

- 2.16 **Componente 2. Desarrollo de capacidades y preinversión (US\$5 millones).** Este componente incluye el fortalecimiento de la DNV en los aspectos relacionados a los objetivos del proyecto, estudios de preinversión, administración, gerenciamiento y auditoría.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** Actualmente, en Argentina hay nueve préstamos en la cartera de transporte, por un monto total de US\$2.850 millones. En 2016, el Banco aprobó un proyecto vial en la RN N°19 en la provincia de Córdoba<sup>10</sup>, la cual forma parte del corredor bioceánico en el que se encuentra el CSCR. En complemento con el presente programa, el Banco está apoyando a ambos países en el proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra (RG-L1074), aprobado en diciembre de 2016 y RG-L1116 (preparación), tendientes a mejorar la eficiencia logística en el corredor bioceánico Coquimbo-Porto Alegre.
- 3.2 **Modalidad.** Para financiar la optimización del CSCR se propone la utilización del instrumento del CCLIP por un monto de hasta US\$746,9 millones (US\$524,3 millones del Banco y US\$222,6 millones de contrapartida del GdA), con un plazo de ejecución de 10 años. La primera operación se estructura como un préstamo de obras múltiples para apoyo a la construcción de variantes y obras viales en la RN N°7 por un monto de hasta US\$215 millones (US\$150 millones del Banco y US\$65 millones de contrapartida) y será ejecutada en un plazo de cuatro años. En siguientes operaciones se incluirá el financiamiento de los túneles y se evaluará la inclusión de elementos funcionales del Sistema de Control de Gestión del PCR. En la primera operación, se estima que se realizará un reconocimiento retroactivo de financiamiento de hasta US\$20 millones (US\$15 millones del BID y US\$5 millones de contrapartida).
- 3.3 **Esquema de ejecución.** El prestatario del CCLIP y de la operación será la República Argentina, y el ejecutor será el MT a través de la DNV. La DNV ejecutará la operación por medio de sus áreas funcionales, y será asignado un coordinador de programa. La DNV se considera elegible como unidad ejecutora del CCLIP ya que cumple con los requisitos establecidos en la Propuesta de Modificaciones a la CCLIP (GN-2246-9), habiendo trabajado en los últimos años de manera conjunta con el BID para preparar y ejecutar operaciones con resultados satisfactorios previstos<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> La adquisición de predios se financia 100% con recursos de contrapartida.

<sup>9</sup> El proyecto de la muestra se ubica en la región de Mendoza y fue priorizada por el gobierno con el objetivo reducir el flujo de tráfico por las áreas urbanas. No se prevé obras en los túneles en la primera operación.

<sup>10</sup> Programa de ampliación de capacidad y seguridad en corredores viales por un monto superior a los US\$500 millones (AR-L1199).

<sup>11</sup> Dentro de las operaciones, se destaca el proyecto AR-L1045, completado en marzo de 2017 con desempeño y resultados satisfactorios.

- 3.4 **Riesgos.** Se destacan los siguientes riesgos clasificados como medios: (i) el esquema de ejecución en el cual las diversas actividades están a cargo de áreas funcionales de la DNV y no bajo una unidad ejecutora independiente, para el cual se prevé la incorporación de medidas de fortalecimiento institucional; (ii) riesgos socioambientales por la localización de la Variante Palmira, para lo cual se prevé la realización de consulta complementaria y plan de reasentamiento detallado; y (iii) consideraciones de coordinación entre ambos países para que se creará un grupo de trabajo técnico bilateral, vinculado al grupo de infraestructura del Comité CSCR (¶2.4), y que contará con un coordinador de cada país para gestionar el cronograma de estudios, las contrataciones de consultorías, validar las soluciones técnicas para los túneles y coordinar el cronograma de las obras en el corredor.

#### **IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS**

- 4.1 **Salvaguardas ambientales y sociales.** Los impactos ambientales principales son: al hábitat natural, a la calidad de agua en ríos y cruces, al Río Mendoza en las zonas a usarse como canteras, la generación de polvo y ruido y los cambios en el paisaje. Los impactos sociales incluyen: reasentamiento de aproximadamente cuatro viviendas y expropiación de propiedades incluyendo personas que no cuentan con títulos de propiedad.
- 4.2 Durante la preparación de la operación se elaborará y publicará una Evaluación Socioambiental Estratégica para el CSCR. Se actualizará el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la muestra (Variante Palmira-Lujan de Cuyo). Se preparará un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de la obra de la muestra, con las medidas correspondientes de mitigación de los posibles impactos que puedan tener ocurrencia sobre el medio ambiente, tanto en la etapa de construcción como de operación de la obra, incluyendo la mitigación de riesgos sísmicos y de desastres naturales. Se realizará de conformidad con lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703). Un especialista de la Unidad de Salvaguardias Ambientales del Banco apoyará la preparación del programa.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** En materia de adquisiciones se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-9). Como resultado de la evaluación de la capacidad fiduciaria, y en caso de que sean requeridas, se definirán acciones de fortalecimiento.

#### **V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN**

- 5.1 El cronograma de aprobación prevé el envío del Borrador de Propuesta de Préstamo (DLP) a OPC el 31 de octubre de 2017 dependiendo de la evolución del programa. Los recursos necesarios para la preparación de esta operación se estiman en US\$74.250 para misiones y US\$140.000 para consultorías.

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).





## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
AR-O0006 Conditional Credit Line for Investment Projects (CCLIP): Capacity Building Program and Safety Improvements in the Cristo Redentor System Corridor		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	{Not Set}	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
REINALDO DANIEL FIORAVANTI	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Container	\$524,300,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
5 Jul 2017	JROJASLARA	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	21 Jul 2017	
QRR (Estimated)	31 Aug 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

### Safeguard Policy Items Identified

[B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)



## Safeguard Policy Filter Report

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation has the potential to exacerbate risk to human life, property, the environment or cause economic disruption ([Type 2 Disaster Risk Scenario](#)).

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

### B.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy)

### B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

### B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

### B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

### B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

### B.16. In-country Systems

In-country systems will be used based on results from equivalency and acceptability analyses.



## Safeguard Policy Filter Report

### B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

### Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

### Additional Comments

[No additional comments]



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>AR-O0006</b> Conditional Credit Line for Investment Projects (CCLIP): Capacity Building Program and Safety Improvements in the Cristo Redentor System Corridor		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	{Not Set}	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
REINALDO DANIEL FIORAVANTI	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Container	\$524,300,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
5 Jul 2017	JROJASLARA	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	21 Jul 2017	
QRR (Estimated)	31 Aug 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Operation Classification Summary

Overridden Rating	Overridden Justification
Comments	



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

A major [earthquake](#) may occur in the project area and the likely severity of impacts to the project is [significant or extreme](#).

A Disaster Risk Assessment that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) must be prepared. The DRMP should focus on the specific risks a major earthquake poses to the project, and propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations. For details see the DRM policy guidelines.

The project is located in an area prone to [landslides](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.



## Safeguard Screening Form

The project is located in an area prone to [earthquakes](#) and the likely severity of impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations.

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor](#) to [moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

**Develop Resettlement Plan (RP):** The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

## Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**High**

Disaster / Recommendations



## Safeguard Screening Form

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e. of the Safeguards Policy and the Safeguard Classification Filters) constitute the Disaster Risk Profile to be summarized in and annexed to the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower should consider including disaster risk expertise in the organization of project oversight, e.g. in the project's panel of experts. For the Bank's requirements, the Borrower addresses the screened disaster risks in a Disaster Risk Management Summary reviewing disaster and climate change risks associated with the project on the basis of a Disaster Risk Assessment (DRA). Based on the specified hazards and the exposure of the project area, it demonstrates the potential impact of the rapid onset events and/or slow onset changes for the project and its area including exacerbated risks for people and environment, given local vulnerability levels and coping capacities. Furthermore the DRM Summary presents proposed measures to manage or mitigate these risks in a Disaster Risk Management Plan (DRMP). The DRA /DRMP to which the DRM Summary refers may be a stand-alone DRA document (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) or included in other project documents, such as feasibility studies, engineering studies, environmental impact assessments, or specific natural disaster and climate change risk assessments, prepared for the project. These documents should be accessible for the Project Team.

The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options for climate change, and consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

## Disaster Summary

### Details

The project has been classified initially as high disaster risk because the likely severity of impacts from at least one of the natural hazards is significant or extreme. During the disaster risk assessment the project may be reclassified. Please contact ESG or a Disaster Risk Management Specialist for guidance.

### Actions



## Safeguard Screening Form

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s).  
Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and  
Safeguard Screening Form to ESR.





## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
AR-L1279 First Stage Expansion of Capacity and Safety Improvements in the Cristo Redentor System Corridor		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Southern Cone	TRANSPORT	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
REINALDO DANIEL FIORAVANTI	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$150,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
5 Jul 2017	JROJASLARA	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	21 Jul 2017	
QRR (Estimated)	31 Aug 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

### Safeguard Policy Items Identified

[B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)



## Safeguard Policy Filter Report

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

### B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

### B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

### B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

### B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

### B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

## Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>AR-L1279</b> First Stage Expansion of Capacity and Safety Improvements in the Cristo Redentor System Corridor		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Southern Cone	TRANSPORT	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
REINALDO DANIEL FIORAVANTI	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$150,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
5 Jul 2017	JROJASLARA	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	21 Jul 2017	
QRR (Estimated)	31 Aug 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Operation Classification Summary

Overridden Rating	Overridden Justification
Comments	



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

A major [earthquake](#) may occur in the project area and the likely severity of impacts to the project is [significant or extreme](#).

A Disaster Risk Assessment that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) must be prepared. The DRMP should focus on the specific risks a major earthquake poses to the project, and propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations. For details see the DRM policy guidelines.

The project is located in an area prone to [earthquakes](#) and the likely severity of impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations.



## Safeguard Screening Form

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor to moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

**Develop Resettlement Plan (RP):** The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

### Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**High**

Disaster / Recommendations



## Safeguard Screening Form

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e. of the Safeguards Policy and the Safeguard Classification Filters) constitute the Disaster Risk Profile to be summarized in and annexed to the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower should consider including disaster risk expertise in the organization of project oversight, e.g. in the project's panel of experts. For the Bank's requirements, the Borrower addresses the screened disaster risks in a Disaster Risk Management Summary reviewing disaster and climate change risks associated with the project on the basis of a Disaster Risk Assessment (DRA). Based on the specified hazards and the exposure of the project area, it demonstrates the potential impact of the rapid onset events and/or slow onset changes for the project and its area including exacerbated risks for people and environment, given local vulnerability levels and coping capacities. Furthermore the DRM Summary presents proposed measures to manage or mitigate these risks in a Disaster Risk Management Plan (DRMP). The DRA /DRMP to which the DRM Summary refers may be a stand-alone DRA document (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) or included in other project documents, such as feasibility studies, engineering studies, environmental impact assessments, or specific natural disaster and climate change risk assessments, prepared for the project. These documents should be accessible for the Project Team.

The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options for climate change, and consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

## Disaster Summary

### Details

The project has been classified initially as high disaster risk because the likely severity of impacts from at least one of the natural hazards is significant or extreme. During the disaster risk assessment the project may be reclassified. Please contact ESG or a Disaster Risk Management Specialist for guidance.

### Actions



## Safeguard Screening Form

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s).  
Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and  
Safeguard Screening Form to ESR.

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL		
Nombre de la Operación	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP): Programa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en el Corredor Sistema Cristo Redentor y Primera etapa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los accesos al Paso Cristo Redentor	
Número de la Operación	AR-O0006 y AR-L1279	
DETALLES DE LA OPERACIÓN		
Sector del BID	INE/TSP	
Tipo de Operación	CCLIP	
Clasificación de Impacto	Categoría B	
Calificación de Riesgo de Desastres	High Risk	
Prestatario	República Argentina	
Agencia Ejecutora	Ministerio de Transporte (MT) a través de la Dirección de Vialidad Nacional (DNV)	
	Primer Préstamo (en millones)	CCLIP (en millones)
BID a Argentina (CO):	US\$150	US\$524,3
Local:	US\$65	US\$222,6
Total:	US\$215	US\$746,9
Políticas/Normas Asociadas	OP-102; OP-704; OP-710; OP-761; OP-765; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11, B.13, y B.17)	
DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN		
<p>Los países del Cono Sur vienen desarrollando estrategias de integración regional para planificar e integrar su infraestructura. Dichos esfuerzos tienen como objetivo principal potenciar y facilitar los flujos comerciales entre los países contribuyendo al crecimiento económico regional. Entre estos esfuerzos, la integración económica Mercosur-Chile presenta una de las mayores perspectivas de crecimiento económico.</p> <p>En la actualidad hay varios pasos internacionales entre Chile y Argentina (Paso Pehuenche en Neuquén, Paso Cristo Redentor (PCR) en Mendoza, Agua Negra en San Juan, Pircas Negras en La Rioja, San Francisco en Catamarca, Socompa y Sico en Salta y Jama en Jujuy), en algunos de los cuales se están elaborando proyectos de mejora de la conectividad.</p> <p>El PCR es el paso de vinculación con Chile que registra el mayor volumen de tránsito pesado con el 40% de camiones (797 camiones por día) sobre un total de tránsito por el paso del túnel del PCR de 2.200 vehículos por día (vpd)<sup>1</sup>. Este flujo transfronterizo de bienes y personas se ha visto incrementado principalmente por el empuje de los mercados de Asia, que están requiriendo volúmenes cada vez mayores de materias primas y el crecimiento del tráfico de turistas entre ambos países. No obstante, el incremento de la demanda supera la capacidad de estas vías terrestres y requiere que se planifiquen y ejecuten nuevas inversiones en el corto y mediano plazo.</p>		

<sup>1</sup> En el Paso de Agua Negra (hacia el norte) y en el Paso Pehuenche (al sur), transitan diariamente 120 y 20 camiones, respectivamente.



El PCR conecta la provincia de Mendoza, República Argentina, con la V Región de Valparaíso en Chile, está ubicado a 3.300 metros de altura sobre el nivel del mar, y se lo accede por las Rutas Nacionales (RN) N°7 y 115Ch, respectivamente. Además de los accesos por dichas rutas nacionales, el PCR está compuesto por el Túnel Cristo Redentor, también llamado Libertadores por el nombre del Paso y el Túnel Caracoles a 300 metros (m) en promedio respecto del primero.

El PCR, es el único cruce entre Argentina y Chile que cuenta con un túnel. El túnel tiene 3.080 m de largo, de los cuales 1.564 corresponden a territorio chileno y 1.516 al argentino. Fue abierto en 1980 y corre al costado de un túnel similar, hecho a principios del siglo XX para el desafectado Ferrocarril Trasandino Los Andes - Mendoza. El túnel se encuentra excavado bajo el cerro Caracoles de 4.238 msnm y el cerro Santa Elena de 4.131 msnm.<sup>2</sup>, El PCR atraviesa 208 km por relieve montañoso que obligan a desarrollar infraestructura y medidas de organización y operación que respondan a estos desafíos y mitiguen sus condiciones adversas.

En cuanto al volumen comercial de mercaderías que transitan por la RN N°7, el 84,7% del volumen de carga que atraviesa el PCR es de origen argentino. El 37,2% de la carga que cruza el Paso proviene de la Región de Cuyo, en tanto el 14% es del MERCOSUR. Este último dato revela la importancia que tiene esta ruta como conexión internacional a nivel regional, y medio de salida de las exportaciones argentinas. En cuanto al volumen de carga que transita por el tramo de El Corredor 5,26 millones de toneladas de mercaderías tienen como destino la Provincia de Mendoza, mientras que 2,79 millones de toneladas se originan en esa misma provincia.

La transitabilidad del principal paso actual entre Argentina y Chile, la conexión entre Mendoza-Valparaíso a través del PCR, se ve frecuentemente afectada por los siguientes factores: (i) el clima que obliga a cerrar el paso entre 30 y 40 días al año, lo cual no solo pospone el cruce principalmente de los camiones, sino que además congestiona el tránsito una vez abierto el cruce, debido a que la espera genera un significativo y desproporcionado volumen vehicular, que no puede ser satisfecho por la capacidad del Paso; (ii) alta congestión vehicular, principalmente en la localidad de San Martín, Uspallata y Lujan de Cuyo en Mendoza. Los conteos revelan que el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) es, en estos sitios, muy superior a otros tramos, sin embargo la ruta solo tiene una trocha por sentido (1+1), y la capacidad del servicio se torna insuficiente para permitir un circular fluido y seguro; y (iii) Seguridad Vial: el área de influencia directa del Corredor cuenta con excesiva cantidad de curvas peligrosas, con problemas de diseño geométrico y puntos con más de diez puntos críticos detectados.

En cuanto al túnel a lo largo de sus 3.800 m, cuenta con un solo carril por sentido y no posee galerías. Además, si bien el Túnel Libertadores posee 10,5 m de ancho, el Túnel Caracoles, que atraviesa el cordón montañoso paralelamente al Túnel Libertadores, y data del año 1900 solo mide 5 m de ancho. Esta longitud de paso constituye un riesgo de siniestralidad, debido a que cualquier posible desvío de un vehículo puede desencadenar un choque en cadena con efecto explosivo. En tanto, en el Túnel Libertadores la calzada se encuentra inflada debido a la formación de anhidrita, un tipo de yeso que se hincha en condiciones de humedad, estas ondulaciones sobre el pavimento generan un roce peligroso y perjudicial entre la bóveda del túnel y los vehículos. También se registran deformaciones de calzada en 4 tramos diferentes, de entre 20 y 30 m cada uno.

En los tramos del proyecto, se registran deterioros en el pavimento que requieren inmediata intervención con condición “mala” evaluada con el Índice de Estado, lo cual evidencia un estado de deterioro avanzado y un servicio de tránsito vehicular deficiente y riesgoso.

## RIESGOS E IMPACTOS ESHS POTENCIALES

El Programa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en el Corredor del Sistema Cristo Redentor está estructurada como una Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) e incluirá una serie de operaciones para financiar las siguientes obras de acceso a los túneles y la ampliación y rehabilitación de los mismos en el Corredor:

- Construcción de variante al paso urbano Mendoza, denominada “Variante Palmira-Luján de Cuyo” (en adelante denominada “La Variante Palmira”).
- Ampliación de capacidad y seguridad en el tramo Luján de Cuyo – Potrerillos y obras de seguridad varias a lo largo del tramo.
- Rectificación de curvas peligrosas en cercanías da Guido y obras de seguridad varias a lo largo del tramo.
- Construcción de la Variante Uspallata.
- Construcción de la Variante La Soberanía y obras de seguridad varias a lo largo del tramo.
- Reparación del Túnel Libertadores, ensanche del Túnel Caracoles y construcción de galerías de vinculación.

**La Variante Palmira será la primera operación del CCLIP.** La variante evitará el paso de vehículos pesados por la ciudad de Mendoza, reduciendo el riesgo de accidentes, y la exposición a emisiones vehiculares y ruido a los habitantes de esta ciudad. Existe un Estudio de Impacto Social y Ambiental (EIA) que ha sido preparado por la empresa Ruiz & Asociados.

El EIA necesita ser completado a fin de dar cumplimiento a las políticas socio ambientales del BID. Dentro de los aspectos que necesitan ser analizados tenemos:

- La línea de base social está incompleta por lo que deberá complementarse para tener una línea de base social detallada que permita identificar los casos de reasentamiento involuntario, afectados en estado de vulnerabilidad, así como el estado de sus condiciones de vida a la fecha.
- La información de la consulta pública no está adecuadamente documentada. Si bien se puede entender que la misma se ha dado, no se puede identificar el nivel ni el contenido de la consulta pública.

Respecto a **El Corredor** (Túnel Libertador - Variante Palmira) deberá realizarse una **Evaluación Socio Ambiental Estratégica** a fin de:

- Identificar el Riesgo de Desastres en la medida que El Corredor o parte de éste está localizado en zonas sísmicas y de derrumbes.
- Desarrollar una línea de base socio ambiental.
- Analizar impactos acumulativos e indirectos.
- Analizar si existe una afectación negativa a pueblos indígenas.
- En el caso de la ampliación del túnel, durante el proceso de construcción y operación se tendrá en cuenta los temas de incremento de tráfico, polvo, y ruido.
- Realizar rondas de consultas públicas.
- Analizar impactos y riesgos, tales como:

- Impactos en ambientes naturales, tales como zonas de acopio, botaderos. Como ello puede impactar con drenaje de ácidos, dependiendo del tipo de roca que se vaya a excavar y el impacto que dicha roca pueda tener respecto al agua superficial.
- Salud y Seguridad Ocupacional referidos a los procesos de excavación, incluyendo el uso de *Tunnel Boring Machines* (TBM), o actividades de voladuras, entre otros.
- Salud y Seguridad Comunitaria, debido sobre todo al mayor tráfico en las vías que existen a la fecha, así como la influencia de trabajadores foráneos.
- Impactos potenciales en zonas arqueológicas y sitios culturales en el área del Corredor.
- Potencial impacto en comunidades indígenas.
- Conflictos potenciales con comunidades que viven cerca de las zonas de El Corredor debido al incremento de tráfico pesado.
- Potenciales conflictos con derechos mineros en la zona de influencia de El Corredor.

#### VACÍOS DE INFORMACIÓN Y ESTRATEGIA DE ANÁLISIS

Como se ha indicado anteriormente, se cuenta con un EIA para **La Variante Palmira**, el mismo que presenta algunas carencias, y por tal motivo, el Banco ha encargado estudios socio ambientales a fin de completar dicho EIA.

- Los estudios estarán enfocados sobre todo a los impactos indirectos y acumulativos, reasentamiento, evaluación de condiciones de vida de los afectados por la construcción de La Variante y Consulta pública.

Asimismo, para todo El Corredor (Túnel Libertador – Variante Palmira) resulta necesario realizar una Evaluación Socio Ambiental Estratégica que incluya:

- Procesos de Consulta Pública.
- Procesos de Relacionamento Comunitario, con un estudio y análisis inicial de mapeo de grupos de interés.
- Mecanismos de atención de quejas y reclamos.
- Evaluación socio económica y análisis si **existen poblaciones indígenas** afectadas por las actividades a desarrollar en El Corredor.
- Evaluación de Riesgo de Desastres, sobre todo referido a terremotos y deslizamientos.
- Análisis de los impactos acumulativos e indirectos tanto ambiental como social durante la etapa de construcción y todas sus fases.
- Siguiendo las políticas del BID se necesita también un análisis de genero relacionado a el Corredor a fin de promover el acceso de las mujeres y prevenir exclusiones basadas en género.
- Analizar el impacto en los glaciales.

Como insumo para la Evaluación Socio Ambiental Estratégica, los estudios de ampliación y rehabilitación de los túneles, se encuentran ya en preparación.

El proyecto tiene como calendario su presentación ante el Directorio del BID a finales del 2017.

La culminación de los Estudio Socio Ambientales resulta un tema crítico a considerar. Cualquier retraso referido al EIA y al ESAE tendrá como consecuencia el retraso de presentación del Directorio.

El Contratista aún no ha sido seleccionado para el proyecto. Los temas referidos a Salud y Seguridad Ocupacional, Salud y Seguridad comunitaria están vinculados sobre todo a sus labores. En tal sentido, dichas condiciones deberán incluirse dentro del ESMR y Contrato de Prestamos (*Loan Agreement* (LA) a efectos de asegurar el manejo adecuado por parte del Contratista de los temas de medio ambiente, seguridad y salud ocupaciones y social.

#### OPORTUNIDADES PARA ADICIONALIDAD DEL BID

ESG ha preparado TdR (Términos de Referencia) para contratar consultores que analicen y mejoren en EIA existente por la parte de **La Variante Palmira** y hagan un **Estudio Socio Ambiental Estratégico** de **El Corredor**, conforme se ha indicado anteriormente.

Se van a llevar a cabo procesos de consultas públicas con los grupos de interés afectados (siguiendo la Política OP-703 para proyectos Categoría (B) y especialmente, de ser el caso, los procesos de consulta con pueblos indígenas.

En caso de que existan poblaciones indígenas, afectadas con el proyecto, se establecerá la oportunidad para mejorar las condiciones de vida de dichos pueblos indígenas de acuerdo al lineamiento de desarrollo y de identidad correspondiente.

Asimismo, durante el proceso de debida diligencia, el Banco buscará oportunidades de mejora para las mujeres a fin que las mismas puedan tener igual acceso a los beneficios y oportunidades del proyecto.

#### CUADRO ANEXO: OPERACIÓN BAJO CUMPLIMIENTO DE POLÍTICAS DE SALVAGUARDIAS DEL BID

Ver tabla.

#### ANEXOS ADICIONALES (DE EXISTIR)

Se acompañan mapas de la zona en la cual se desarrollará el proyecto.

Tabla: Cumplimientos Operativos con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>				
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Leyes nacionales	Sí	Leyes nacionales aplicables	El Corredor cumplirá las normas nacionales argentinas, así como los requerimientos de las licencias socio ambientales
B.3 Preevaluación y Clasificación	Preevaluación	Sí	El proyecto ha sido analizado como Clase B	N/A
B.4 Otros Factores de Riesgo	Desastres Naturales	Sí	El proyecto está localizado en una zona de potenciales desastres siendo de riesgo alto	Un Análisis de Riesgo de Desastres deberá prepararse en paralelo con el EIA
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Se requiere EIA	Sí	Existe un EIA preparado para el tramo de La Variante y por ellos se requieren mayores estudios a fin de tener el complemento a ese EIA y el estudio estratégico por la parte socio ambiental de El Corredor	TdR ha sido preparados a fin de llevar estudios adicionales  La empresa consultora realizará los estudios adicionales entre ellos los impactos indirectos y acumulativos
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales	Se requieren 1 ronda de consultas	Sí	Por lo menos se deben realizar 1 proceso de consulta a las partes interesadas y afectados	Las Consulta Públicas están incluidas en los TdR de los estudios para complementar el EIA, así como del Estudio Socio Ambiental Estratégico a ser ejecutados por la Agencias Ejecutoras del proyecto con el apoyo de la firma consultora.  Estas consultas, estarán incluidas dentro del <i>Stakeholders Engagement Plan</i> (acordado entre las unidades ejecutoras y el BID) y

				deberá incluir previamente el Análisis y Mapeo de Grupos de Interés a fin de reforzar la inclusión del este proceso participativo
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Monitoreo	Sí	El BID y la Agencia Ejecutora monitorearán supervisarán al proyecto	ESG monitoreará el proyecto durante su implementación. La Agencia Ejecutante deberá proveer el equipo técnico de supervisor el proyecto durante el proceso de ejecución
B.8 Impactos Transfronterizos	Proyecto Nacional	Sí	El proyecto corresponde a una mejora en la parte de Argentina	N/A
B.9 Hábitats Naturales	Hábitats naturales – Glaciares	Sí	Parte del proyecto, tienen como área de influencia Glaciares Andinos (que son hábitats naturales críticos)	El EIA deberá analizar los potenciales impactos en los hábitats naturales y en los hábitats naturales críticos a fin de proponer medidas de mitigación
B.9 Especies invasivas		No	El proyecto no introducirá especies invasoras	N/A
B.9 Sitios culturales	Sitios Culturales	Sí	Zonas de estudio arqueológico han sido encontradas en La Variante <i>An Archaeological Study has identified cultural sites within the project area</i>	Los Sitios Culturales identificados deberán ser protegidos de acuerdo a lo indicado en los estudios y el procedimiento ( <i>Chance Find Procedure</i> ) que debe ser implementado durante la construcción. La Evaluación socio cultural también recolectará y analizará los sitios de la zona del proyecto que los pueblos indígenas identifiquen y los comentarios y propuestas de los mismos sean manejados de manera adecuada

B.10 Materiales Peligrosos	Materiales Peligrosos	Sí	Materiales peligrosos (explosivo, combustible, lubricantes, etc.) serán usados durante el proceso de construcción	El EIA incluirá un ESMP definiendo los procedimientos apropiados a fin de implementarlos para el uso, manejo y desecho seguro de los materiales peligrosos.
B.11 Prevención y reducción de la contaminación	Prevención de contaminación	Sí	El proyecto tiene potencial de contaminar el medio ambiente	El ESIA incluirá un ESMP con medidas específicas para prevenir contaminación
B.12 Provento en Construcción		No	El proyecto no ha iniciado aun construcción	N/A
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo		Sí	El proyecto será financiado a través de un CCLIP	El proyecto será financiado bajo un CCLIP; sin embargo, se aplicarán al proyecto los estándares de <i>Due Dilligence</i> Socio Ambiental
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos		No	No es un préstamo multifase	N/A
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento		No	No se prevé cofinanciamiento	N/A
B.16 Sistemas Nacionales		No	Las leyes argentinas son de aplicación, así como las Políticas Operativas del BID	N/A
B.17 Adquisiciones	Contratación de Servicios	Sí	Consultores y Contratistas serán contratados localmente	El proyecto deberá cumplir con las regulaciones nacionales y del BID respecto a compras de bienes y servicios locales
<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>				
Evaluación del Riesgo de Desastres ( <i>Disaster Risk Analysis</i> (DRA))	Desastres Naturales	Sí	El proyecto ha sido identificado con de Alto Riesgo. Se requiere un Evaluación de Riesgo de Desastres	TdR serán preparados para analizar el DRA

Plan de Acción del Riesgo de Desastres (DRMP)	Desastres Naturales	Sí	Un DRMP será requerido como parte del DRA	Basados en los resultados del DRA, un Plan de Manejo de Riesgo de Desastres (DRMP) será requerido
<b>OP-710 Política operativa: Reasentamiento involuntarios</b>				
Minimización del Reasentamiento	Reasentamiento	Se requiere mayor información	Reasentamiento se prevé	El EIA indicará los reasentamientos involuntarios tanto permanentes como temporales y deberá contener medidas de mitigación, compensación (i.e. RAP, LRP) a fin de dar cumplimiento a la OP-710 del BID
Consultas del Plan de Reasentamiento	Reasentamiento	Se requiere mayor información	Reasentamiento está previsto	Para los casos de reasentamiento, el Prestatario deberá realizar las adecuadas consultas con todas las partes afectadas de acuerdo a la OP-710 del BID
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	Reasentamiento	Se requiere mayor información	Los grupos afectados deben estar presentes o próximos a la zona del proyecto	El prestatario deberá realizar un Análisis de Riesgo de Empobrecimiento y la acciones para manejar y mitigar dicho riesgo en cumplimiento de la OP-710 del BID
Plan de Reasentamiento o Marco de Reasentamiento (Previo a la Misión de Análisis / Aprobación del Directorio)	Reasentamiento	Se requiere mayor información	Se anticipa procesos de Reasentamiento	Para los procesos de Reasentamiento, el Prestatario deberá tener Plan de Acción de Reasentamiento Involuntario (RAP) y un Plan d Restablecimiento de Condiciones de Vida (LRP) para el proyecto
Programa de Restablecimiento de Condiciones de Vida	Reasentamiento	Se requiere mayor información	Se debe analizar especialmente los riesgos de Reasentamiento temporal o permanente y los impactos económicos negativos a las actividades localizadas en las	Se evalúa si el Reasentamiento tendrá un impacto negativo. El Prestatario desarrollará un RAP y/o LRP específicos



			áreas alrededor de las zonas de construcción	El RAP/LRP compensará, mitigará y pondrá especial atención a los grupos vulnerables.
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	Reasentamiento	Se requiere mayor información	Una evaluación Socio-Cultural será realizada a fin de conocer si existen poblaciones indígenas afectas de manera temporal o permanente por reasentamiento o potencial pérdida en sus condiciones de vida	Poblaciones indígenas no serán reasentadas
<b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>				
Evaluación Sociocultural	Poblaciones indígenas	Sí	Se requiere analizar los impactos directos, indirectos y acumulativos	La evaluación Sociocultural será realizada en el marco del EIA
Negociaciones de Buena Fe	Poblaciones indígenas	Sí	Consultas especiales se necesitarán en caso de tener Población indígena	Consultas socio culturalmente apropiadas en caso de tener que realizarla con comunidades indígenas y los convenios por escritos se requerirán un cumplimiento de las normas nacionales y del BID
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	Poblaciones Indígenas	Sí	Se necesitan convenios escritos en caso para el caso de Poblaciones Indígenas	Siguiendo los temas de consulta con poblaciones indígenas, los convenios escritos son requisitos
Plan o Marco de Protección, Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas previo a Aprobación del Directorio	Poblaciones indígenas	Se requiere mayor información	La Evaluación Socio Cultural analizará la severidad de los impactos adversos a poblaciones indígenas de El proyecto (mínimo, moderado o significativo).  De ser ese el caso, se deberá implementar un Plan de	Con los resultados de la evaluación socio cultural y de las consultas a los pueblos indígenas, se podrá definir si el proyecto impacta de manera mínima, moderada o significativa los Pueblos Indígenas  Con ello, acciones y planes deberán establecerse para poder mitigar los

			Compensación y Desarrollo para Poblaciones Indígenas	impactos adversos en las Poblaciones Indígenas
Evaluación y Tratamiento de Cuestiones Discriminatorias	Poblaciones Indígenas	Sí	La discriminación no se prevé y será proscrita	<i>To be assessed in the Socio-Cultural Evaluations of the ESIA, and mitigation measures will be applied if required</i>
Impactos Transfronterizos Afrontados	Poblaciones indígenas	Se requiere mayor información	No se prevén impactos transfronterizos	Las evaluaciones socio cultural analizará la posibilidad de impactos transfronterizos a poblaciones indígenas y sus medidas de manejos
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	Poblaciones Indígenas	No	El área del proyecto no incluye poblaciones indígenas en estado de aislamiento	N/A
<b>OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo</b>				
Acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación		Sí	Se requiere analizar las oportunidades de promover el acceso equitativo y prevenir la exclusión de los beneficios del proyecto sobre la base de consideraciones de género	De ser necesario, el análisis de género será efectuado dentro del EIA y contendrá las provisiones que aseguren igual acceso a las compensaciones tanto a hombres como a mujeres
Introducción desigual de trabajo no remunerado		Se requiere mayor información	El Análisis de Género analizará los riesgos del proyecto respecto al acceso desigual a actividades remuneradas y no remuneradas	El Análisis de Género se asegurará que el proyecto no incluya ningún acceso desigual respecto las actividades remuneradas y no remuneradas
Aumento del riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, trata de personas y enfermedades de transmisión sexual		Sí	Se anticipa significativa afluencia de nuevas personas e inmigración con el proceso de construcción de campamentos temporales	El Análisis de Género, el EIA y los ESMP verificaran dichos riesgos y las medidas de minimización de los mismos

Desglose de Información de Impacto por Género		Sí	El EIA y el ESMP deberá incluir indicadores de impactos desagregados por género a fin de monitorear los reales beneficios del proyecto para mujeres a nivel local	La línea de base social del EIA y de las actividades de monitoreo de ESMP incluirán información de impactos desagregados por género
Consulta	Consulta	Sí	Las mujeres deberán tener las mismas oportunidades y será promovido su participación en las consultas públicas	Los grupos de mujeres serán invitadas a todas las reuniones de consultas públicas
<b>OP-102 Política de Acceso a la Información</b>				
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales <sup>2</sup> Previo a la Misión de Análisis, QRR y envío de los documentos al Directorio <sup>3</sup>	Divulgación de información	Sí	Deberá realizarse una adecuada divulgación al público del EIA previa a la misión de análisis <i>A fit-for-disclosure</i>	EL EIA será publicado en la página web del Prestatario y del Banco antes de la misión de análisis
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del proyecto	Divulgación de Información	Sí	Todo documento adicional relevante de al ESHS será hecho de acceso al público	El prestatario hará público toda la información relevante nueva de los temas de ESHS que sean desarrollados durante la implementación del proyecto

<sup>2</sup> Evaluaciones Ambientales y Sociales incluyen los EIAS, PGAS, PRI, MRI y MGAS.

<sup>3</sup> Por favor referirse a los Protocolos para la Documentación y Divulgación de Información ambiental, social y de higiene y seguridad para más detalles sobre el momento de divulgación de las diferentes Evaluaciones Ambientales y Sociales.

Figura 1. Mapa del Corredor Bioceánico

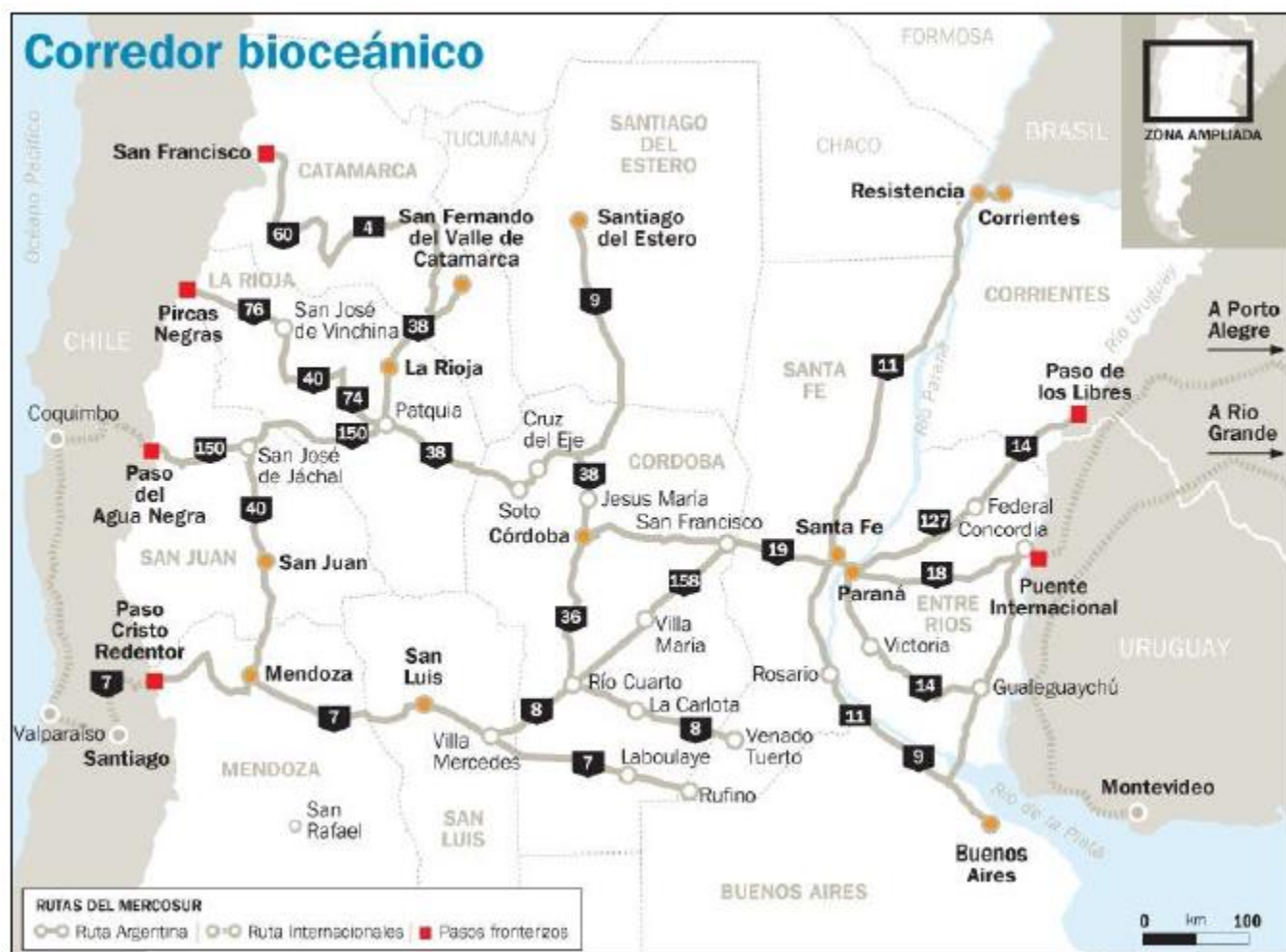
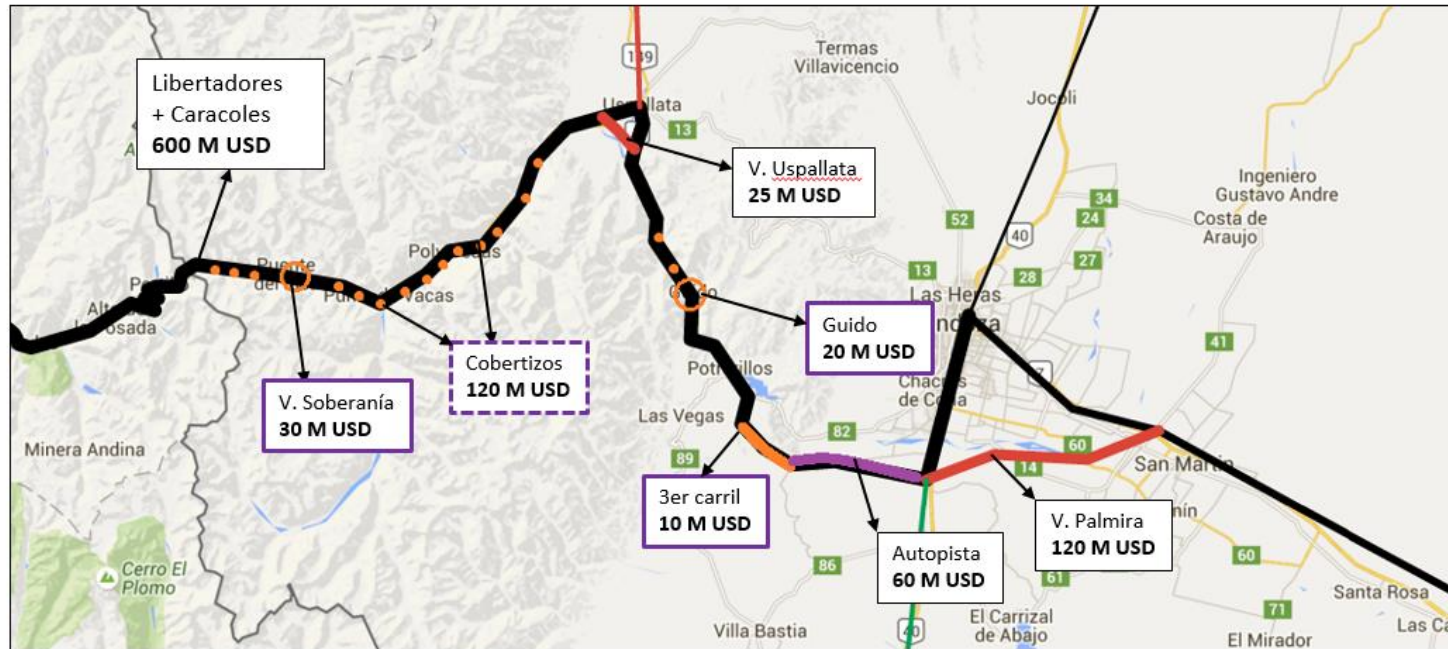


Figura 2. Mapa del Área del Proyecto

## Alternativa: Mejoras en Cristo Redentor

RN 149 y 153  
115 M USD



## ÍNDICE DE TRABAJO COMPLETADO Y PROPUESTO

Estudios	Descripción	Situación / Fecha estimada	Referencias electrónicas
Estudios de Ingeniería de la Variante Palmira	Los estudios incluyen: proyecto ejecutivo, especificaciones técnicas generales e informe de ingeniería (2011)	En revisión y elaboración (mayo, 2017)	<a href="#">Link al documento #1</a> <a href="#">Link al documento #2</a>
Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la Variante Palmira	El estudio incluye: diagnóstico socioambiental del área de influencia del proyecto, impacto ambiental y medidas de mitigación	En revisión y elaboración (julio, 2017)	<a href="#">Link al documento</a>
Estudio estratégico ambiental del Corredor Cristo Redentor	Análisis ambiental estratégico de los posibles impactos en el corredor	En elaboración (julio, 2017)	A ser incluido en el POD
Evaluación económica de la Variante Palmira	Los estudios incluyen: análisis de costo beneficio, estudio de tránsito, estudio de alternativas de asfalto y hormigón (2013)	En revisión (junio, 2017)	<a href="#">Link al documento</a>
Estudio de Capacidad Institucional, Secretaría de Comercio Interior (SECI), Dirección Nacional de Vialidad (DNV)	Análisis de Capacidad Institucional de la DNV	Finalizado en 2016	A ser incluido en el POD
Estudio de Ingeniería Túnel Caracoles y galerías de interconexión con Túnel Cristo Redentor	Estudio a través de una cooperación técnica binacional no reembolsable (RG-T2878): Estudio de Refuncionalización Integral del Paso Sistema Cristo Redentor Fase 1. Firma Geocontrol	En elaboración (septiembre, 2017)	<a href="#">Link al documento</a>
Estudio de Ingeniería de ventilación del Túnel Cristo Redentor	Estudio del Sistema de Ventilación Longitudinal del Túnel Cristo Redentor	Finalizado en 2006	A ser incluido en el POD
Estudio de Ingeniería del Túnel Caracoles	Estudio preliminar de refuncionalización del Túnel Ferroviario Internacional Caracoles	Informe preliminar terminado	A ser incluido en el POD
Estudio de Ingeniería Galerías de Interconexión	Estudio de Ingeniería Construcción Salidas de Emergencia Túneles Cristo Redentor y Caracoles, Región de Valparaíso. Ministerio de Obras Públicas de Chile (2014)	Finalizado en 2014	A ser incluido en el POD

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).