**Documento del Banco Interamericano de Desarrollo**



**CHILE / ARGENTINA**

**PRIMERA OPERACIÓN DEL PROGRAMA DE CONSTRUCCION DEL TUNEL INTERNACIONAL DEL PASO DE AGUA NEGRA (PETAN)**

**RG-L1116**

**Informe de gestión ambiental y social**

**(IGAS)**

29 de setimbre de 2017

Este documento fue preparado por:

Steven Collins y Julio Rojas (VPS/ESG)

|  |  |
| --- | --- |
| **INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (IGAS)** | |
| **Nombre de la Operación** | Primera Operación del Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra |
| **Número de la Operación** | RG-L1116 |
| **1. Detalles de la Operación** | |
| **Sector del BID** | TSP |
| **Tipo de Operación** | Prestamo especifico, |
| **Clasificación de Impacto[[1]](#footnote-1)** | Cat A, |
| **Indicador de Riesgo Ambiental y Social** | Alto |
| **Indicador del Riesgo de Desastres[[2]](#footnote-2)** | Alto |
| **Prestatarios** | República Argentina y República de Chile |
| **Organismos Ejecutores** | República Argentina, por medio del Ministerio de Transporte (MT) a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV); República de Chile, por medio de la Dirección de Vialidad (DV) del Ministerio de Obras Públicas (MOP); y  Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) |
| **Préstamos BID US$ (y costo total del proyecto)** | BID a Argentina US$ 130 millones  BID a Chile US$ 150 millones  Total US$ 280 millones  Total Project Cost US$ 1,400 millones |
| **Políticas/Directrices Pertinentes** | OP-102; OP-704; OP-761; 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, B.17) |
| **2. Resumen Ejecutivo** | |
| El Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra (el Proyecto) consiste en la construcción de un túnel para reemplazar al paso actual de Agua Negra, ubicado a 4.765 msnm, que une las ciudades de San José de Jáchal en Argentina con la ciudad chilena de Coquimbo, ubicada en la IV Región de Chile.    **Perspectiva del camino internacional actual por el paso de Agua Negra**  El Proyecto consistirá en dos túneles con circulación unidireccional de dos carriles y de aproximadamente 13,9 km cada uno, separados entre 40 y 50 metros entre sí, de los cuales un 72% de la longitud de los túneles corresponderían al sector argentino y 28% al sector chileno. El Proyecto contará con edificaciones por ejemplo aduanas, oficinas de control de migraciones a ambos lados del túnel. También se construirá infraestructura para estacionamientos y otras obras de apoyo como una línea de transmisión y servicios higiénicos en ambos lados del túnel. Existe un Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto entero pero todavía falta el diseño de toda la infraestructura adicional al túnel.    **Recorrido actual del camino internacional por el Paso de Agua Negra, en comparación con el recorrido una vez construido el Túnel proyectado**  Existen dos fallas geológicas en el área del túnel, una de las cuales corre paralela al túnel en el lado argentino. Un Estudio de Riesgo de Disastres Naturales está siendo finalizado a la fecha de elaboración del presente IGAS a fin de identificar los riesgos de las fallas y otras áreas de riesgo por avalancha o deslizamiento. | |
| **3. Descripción de la Operación** | |
| El Proyecto permitirá la conexión de la Provincia de San Juan en Argentina con la Región de Coquimbo en Chile, como parte del corredor bioceánico que une el Puerto de Coquimbo ubicado en el Océano Pacífico con el Puerto de Porto Alegre en Brasil.  El objetivo general del Proyecto es mejorar la conectividad fronteriza entre Chile y Argentina, y en ese sentido expandir el acceso de ambos países a mercados internacionales. El área de influencia directa del Proyecto está localizado en la zona de frontera de Argentina y Chile donde se encontrará ubicado el tunel. El área de influencia indirecta comprenden las localidades cercanas a las rutas que sirven para conectar dicho paso de frontera como son la ruta 41 en el caso de Chile y la ruta 150 en Argentina.  En la actualidad ambas regiones están conectadas por una camino sin pavimentación el cual resulta inaccesible durante la temporada de invierno.  Para el desarrollo del Proyecto, se ha creado la Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN), integrada por el Ministerio de Transporte de la Nación Argentina y el Ministerio de Obras Publicas de Chile, el Gobierno Regional de Coquimbo y el Gobierno de la Provincia de San Juan y un representante por cada parte del Ministerio de Relaciones Exteriores.  El programa se ejecutará mediante una modalidad de contratación “diseño-construcción” bajo la cual se licitan bajo un solo contrato tanto el diseño como la construcción de la obra[[3]](#footnote-3). Una vez adjuducado el contrato de diseño-construcción, se definirá si la construcción de los túneles se hará mediante el uso de tuneladoras (TBM) o mediante perforación y voladura, asi como en general los componentes del proyecto, los cuales serán definidos por el contratista. Cabe indicar que el punto central del Túnel se encontrará ubicado a aproximadamente 1,680 metros bajo de la superficie de la montaña. Asimismo, se construirán varios túneles de ventilación y evacuación que conectarán ambos túneles.    Diversas áreas de estacionamiento y otras edificaciones como zona de puesto fronterizo (migraciones) y aduanas serán construidas cerca de las entradas de cada país al túnel. Asimismo, varios buzones (zona de almacenamiento del material excavado) se realizarán cerca de las proximidades del túnel. Se prevé construir diversas facilidades temporales tales como una planta de concreto y de asfalto, así como una planta de tratamiento de agua y campamentos.  Dentro de las facilidades asociadas también se incluyen la construcción de 2 líneas de trasmisión eléctrica de 110 kV con sistema de cables de fibra óptica y 2 subestaciones. Estas facilidades serán construidas por los gobiernos de Chile y Argentina, pero no serán financiadas como parte del Proyecto. Otras facilidades asociadas en el lado chileno como los edificios de apoyo ni la ruta entre el túnel y Coquimbo se diseñaran y aprobarán a medida que avance el diseño y la construcción del túnel..  Un Estudio de Impacto Ambiental y Social para el proyecto entero será elaborado por EBITAN una vez concluido el diseño final por el ganador de la licitiación.  Se ha identificado un riesgo social con la comunidad de Vicuña localizada en la Ruta 41 de Chile (entre Coquimbo y el sitio del túnel). La comunidad de Vicuña ha expresado preocupación por el aumento de trafico que pasará por la comunidad cuando el túnel esté construido y ha soilicitado analizar alternativas para una variante (by pass). La Direccion Regional de Vialidad, región de Coquimbo del Ministerio de Obras Publicas de Chile se ha comprometido a realizar un Estudio de pre-factibilidad para una interconexion vial en la Ruta 41, preliminarmente en el Sector de Chapilca (localidad ubicada aguas arriba de la comuna de Vicuña) y el borde Costero de la Región de Coquimbo, preferencialmente en la provincia del Valle del Elqui. Actualmente se tienen identificadas dos alternativas; La Alternativa Norte de By Pass del Valle del Elqui hacia la comuna de la Higuera, tiene una longitud de trazado aproximada de 145,67 kilometros, mientras que la Alternativa Sur de By-Pass del valle del Elqui hacia la comuna de Coquimbo, tiene una longitud de trazado aproximada de 136.41 km.  Estas alternativa se presentarán en consultas publicas con la comunidad de Vicuna para discutir otras posibilidades como medidas de compensación y mitigación por el uso de la Ruta 41. | |
| **4. Impactos, Riesgos y Medidas de Mitigación Principales** | |
| **Requisitos de Evaluación[[4]](#footnote-4)**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.3 (Preevaluación y Clasificación), B.4 (Otros Factores de Riesgo), B.5 (Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales) y requisitos de Evaluación de OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario), OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas), OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo), y OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) de resultar aplicables. | |
| El Proyecto generará impactos ambientales y sociales potenciales de magnitud moderada a alta durante la excavación del túnel, principalmente afectación a la calidad de agua subterránea y superficial, a glaciares cercanos al proyecto, y a la flora y fauna por la modificación morfológica del relieve y la pérdida de hábitat tanto por la implantación del túnel como de las obras conexas como campamentos, talleres, canteras y centros de acopio y disposición de materiales.  Estos impactos serán temporales y localizados en las inmediaciones del sitio del Proyecto y pueden ser controlados por medidas de mitigación comunes y con la implementación de buenas prácticas constructivas.  El principal impacto del Proyecto es indirecto, al potenciar el túnel un aumento de tráfico, principalmente de camiones de carga, lo que resultará en un impacto visual, un deterioro de la calidad del aire por emisiones vehiculares, aumento de ruido y la posibilidad de accidentes de tránsito lo cual incrementará la congestión en la vía y afectará la calidad de vida de los habitantes del área de influencia del túnel, tanto en la Ruta Nacional 150 que atraviesa la Provincia de San Juan en Argentina, como en la Ruta 41 que atraviesa el Valle del Elqui hasta el puerto de Coquimbo en el lado Chileno.  El Proyecto cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) aprobado por la autoridad ambiental de la provincia de San Juan, Argentina. Si bien el marco normativo en Chile no requiere que este tipo de proyectos sea sometido al proceso de evaluación ambiental, con apoyo del BID el EIA se ha complementado para incluir un análisis de temas principalmente en el lado Chileno, tales como impactos a glaciares, poblaciones indígenas, e impactos indirectos y acumulativos, y consultas publicas, entre otros. En esa línea el BID encargó a la firma ERM Chile SA. (en adelante ERM) elaborar estudios complementarios al EIA, obteniéndose el documento: Estudios Complementarios de Impacto Ambiental para el Túnel Internacional Paso Agua Negra.  El Banco solicitará que el consorcio ganador de la licitación para la construcción del Proyecto ajuste el EIA con la información de los diseños definitivos y realice una nueva serie de consultas antes del inicio de las actividades de construcción, que se anticipa ocurrirá en aproximadamente dos o tres años.  Estas actividades ajustarán y complementarán los Planes de Manejo Ambiental y Social que el constructor deberá presentar a satisfacción del Banco una vez concluido el diseño definitivo y antes del inicio de la construcción.  Finalmente, el Proyecto ha sido categorizado como de riesgo alto de acuerdo con la Política de Desastres Naturales (OP-704) debido que la región es susceptible a sismos y deslizamiento de tierras, los cuales pueden exacerbarse con el cambio climático. Con apoyo del Banco, se realizó un Análisis de Desastres Naturales en el cual de manera sistemática se analizaron estos y otros riesgos y se identifican medidas de mitigación, las cuales se considerarán en la preparación del diseño final, y en el futuro ajuste del EIA, particularmente para reducir los riesgos por sismos. | |
| **Consultas**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.6 (Consultas); y Requisitos de Consulta de OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario), OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas), OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo), y OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) de resultar aplicables. | |
| En Argentina se realizó el proceso de Consulta Pública en el marco de la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental con fecha 08 de enero del 2015, en el local de la Municipalidad de Iglesias ubicado en la ruta nacional 150 s/s Las Flores, Iglesia, San Juan habiendo estado presente la Secretaría de Desarrollo Sustentable, los representantes de los Municipios, la Defensoría del Pueblo y diversos interesados.  Como resultado de la consulta pública se registraron preguntas con relación a las oportunidades que el Proyecto generaría, así como consultas en materia ambiental y de temas sísmicos. También se presentó información sobre los puestos de trabajo directo e indirecto y el tiempo de ejecución de la obra que puede ser de aproxiamadamente 8 años. Respecto a los temas sísmicos se indicó que los mismos se han analizado, y que los estudios podrán ser ampliados, entre otros temas.  En el marco del proceso de consulta pública para Proyectos de Categoría A, se ha identificado que con fecha abril de 2015 en el marco del Programa Territorial de Integración (PTI) se han realizaron reuniones en las localidades de San Juan y Conquimbo. Dichas reuniones fueron parte del proceso de participación y consulta temática desarrolladas como parte de la Etapa 2 – Consulta y Análisis Estratégico según el Plan de Trabajo acordado para la formulación Del Programa Territorial de Integración del Túnel Binacional Agua Negra y su Plan de Implementación, con lo que se ha cumplido las 2 rondas de consulta púóblica en Argentina.  Cabe indicar que esta consulta efecutada en abril de 2015 en la localidad de San Juan, contó con la participación de diferentes actores de la sociedad a fin de tratar las principales oportunidades del Proyecto, las restricciones actuales y potenciales de las licalidades. Dentro de los aspecto sociales resaltaron la necesidad de formentar la licencia social de los Proyectos. De manera general en la provincia de San Juan, Argentina existe aceptación del Proyecto ya que prevén muchas oportunidades para cuando el túnel funcione y permita el acceso hacia y desde Chile todo el año.  Respecto al proceso de Consulta Pública para el Proyecto en Chile, este incluyó la realización de una reunión de participación ciudadana en el área de influencia bajo el formato de casa abierta, con el objeto de presentar los aspectos relevantes del Proyecto, sus antecedentes y los alcances del mismo. La misma se realizó en las ciudades de Vicuña con fecha 03 de mayo y La Serena el 24 de junio de 2017.  Durante esta misma instancia se realizaron encuestas para conocer la percepción que tiene la población y las comunidades sobre el proyecto. El diseño, desarrollo y organización de este proceso contó con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y las Municipalidades de Vicuña y La Serena.  Asistieron a dichas consultas más de 200 personas, y se logró obtener y registrar aquellos comentarios, percepciones, inquietudes, dudas y sugerencias de parte de la comunidad en relación al Proyecto, así como determinar la sensibilidad y la respuesta preliminar de la comunidad a la potencial construcción del mismo.  El 2 de setiembre de 2017 se realizó una segunda ronda de consulta publica en la localidad de Vicuña, a fin de presentar a las personas interesadas y afectadas por el Proyecto el análisis de impacto por el aumento del tráfico, alternativas y medidas de mitigación para cada caso.  Dicho proceso de consulta pública se ha dado dentro del marco de la política operativa 703 del BID y se ha cumplido con los requerimiento para que la misma sea considerada significativa por lo cual da cumplimiento a las políticas operativa del BID, no solo durante la ejecución de la reunión sino también sobre el involucramiento en la planificación, convocatoria e informe documentado del proceso de consulta pública. Es importante descatar que la reunión sostenida con las partes afectadas/interesadas que organizó el MOP el día 2 de septiembre, contó con la participación de aproximadamente 70 personas que fueron invitadas a través de invitaciones por escrito vía correo electrónico, invitaciones por la radio y visitas domiciliarias. En términos generales los participantes solicitaron más información sobre el Proyecto y las consecuencias de los impactos que se van a generar por las actividades de construcción y operación del túnel; sin esa información; ellos no están en posición de apoyar o rechazar el proyecto del túnel. Asimismo existe un grupo de pobladores del Valle del Elqui, que no están de acuerdo con la construcción del túnel por los impactos que pueden generar el aumento de tráfico.  En ese orden de ideas , la consulta también ha hehco notar que existe la necedidad de implementar planes de actividades continuas para informar a los afectados sobre el Proyecto de la obra, para poner a disposición del público información ambiental y social relativa al Proyecto, así como ofrecer acceso e implementar efectivamente un sistema integrado de quejas y reclamos, tanto en Chile como en Argentina.  Especial atención deberá realizar el Gobierno de Chile  (MOP) a fin de iniciar un proceso para la construcción de una plataforma comunicación social y de participación con las localidades – relacionamiento comunicativo - que se encuentran cercanas a la ruta 41 (Valle del Elqui), a fin de poder clarificar expectativas y crear la relación de confianza entre el MOP y los Gobiernos Locales con los diferentes grupos organizados de dichas localidades. | |
| **Divulgación de Información**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.5 (Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales), OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas), OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo), y OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) de resultar aplicables;  OP-102 (Política de Acceso a la Información) | |
| El Estudio de Impacto Ambiental y los Estudio Complementarios de Impacto Ambiental del Túnel Internacional Paso Agua Negra elaborado por ERM Chile han sido puestos a disposición del público en la página web del Banco con fecha 31 de julio de 2017, de acuerdo con la Política OP-102. \  Estudio de Impacto Ambiental: <http://www.iadb.org/Document.cfm?id=EZSHARE-61974806-2>  Estudio Complementario <http://www.iadb.org/document.cfm?id=EZSHARE-1683576236-19> | |
| **Impactos y Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.5 (Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales), B.8 (Impactos Transfronterizos), B.9 (Hábitats Naturales y Sitios Culturales), B.10 (Materiales Peligrosos), B.11 (Prevención y Reducción de la Contaminación), y B.12 (Proyectos en Construcción)  OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario)  OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas)  OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales)  OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo) | |
| **Aspectos ambientales**  Para la realización del Proyecto se han tomado en cuenta diversos criterios a fin de reducir los impactos negativos minimizando el impacto ambiental desde la concepción inicial al diseño final del Proyecto.  Por ejemplo, que en la etapa de diseño se han minimizando la longitud de los piques de ventilación, la altura y la presencia de curvas en comparación con la traza actual, se está evitando en lo posible las sendas de avalanchas, se ha ubicado la traza y el portal de modo que se eviten impactos a áreas naturales protegidas o lugares que constituyan patrimonio cultural y arqueológico, así como mantener distancia de seguridad con los curso de agua y minimizar la afección a los entornos de los núcleos de población.  Asimismo, están previstas medidas de mitigación en las fases de tareas preliminares, fase de ejecución y fase de operación en temas de atmósfera, relieve, suelos, recursos hídricos, vegetación, fauna silvestre. Todo ello se contempla en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por el gobierno argentino.  Para el análisis del lado chileno de Chile, el informe preparado por ERM: Estudios Complementarios al Estudio de Impacto Ambiental del Túnel Internacional Paso Agua Negra, elaborado en Argentina, entre otras medidas se recomienda:  Con relación a temas de Biodiversidad y en específico a los ecosistemas terrestres se asegure tomar las medidas relacionadas al ecosistema Herbazal tropical andino de *Chaetanthera sphaeroidalis*, el cual se presenta en categoría de vulnerable y que además está inserto dentro del área de influencia del Proyecto.  Con relación a las especies vegetales, se recomienda que la empresa adjudicataria del Proyecto, considere en sus planes de gestión ambiental, elaborar programas específicos para 17 especies con categorías de conservación a fin de evitar posibles impactos sobre estas.  Con relación a las especies de fauna, se identifica que uno de los principales impactos a los que se verían afectados corresponden a la interrupción de corredores de fauna recomendándose implementar diversas soluciones para evitar la fragmentación total de los ecosistemas y con esto permitir la existencia de corredores de fauna para las distintas especies insertas en el área de influencia del proyecto.  Asimismo, el área de influencia del Proyecto podrían contener al menos 75 especies de vertebrados terrestres, de las cuales 28 especies (37%) son endémicas para Chile, y 19 especies (25%) están amenazadas (categorías En Peligro y Vulnerable) según los documentos legales de clasificación establecidos para Chile, se recomienda elaborar planes de gestión de ambiental de manera tal de evitar posibles impactos sobre estas especies.  Respecto a los sitios prioritarios para la conservación, se identifican cuatro áreas correspondientes a iniciativas privadas de protección. Una de estas áreas es el Predio Estero Derecho con una superficie de 31.680 ha, declarado recientemente Santuario de la Naturaleza. Una fracción del área de este Santuario de la Naturaleza estaría incluida al interior del área de influencia del Proyecto. Se recomienda que la empresa adjudicataria implemente las medidas de protección necesarias para evitar impactos sobe el Santuario. Estas medidas deberán considerar la totalidad de los posibles impactos generados por el Proyecto y que pudiesen afectar directa o indirectamente al Predio Estero Derecho. Se recomienda que una vez se cuente con el diseño definitivo del proyecto, se repita el análisis de sitios prioritarios, de manera tal de tener certeza de que el único dentro del área de influencia del proyecto es el Santuario antes nombrado.  Con relación a la disponibilidad de agua del proyecto, se presentan alternativas, evaluadas mediante la disponibilidad de derechos de aprovechamiento disponibles pero hasta ahora una alternativa fue selecionada.  Con relación a los peligros en remoción en masa se identificar tres condiciones, peligro alto, medio y bajo con sus correspondientes recomendaciones.  En relación al tema de glaciares, el Proyecto puede tener impactos por ruido o vibraciones por la voladura y excavacion o por los TBMs que pueden usar durante la obra. Se recomienda implementar un programa de monitoreo del balance físico y del balance de masa del glaciar tapado, utilizando datos meteorológicos y validándolo con mediciones de sublimación. Se sugiere además obtener testigos de hielo de manera de medir la tasa de acumulación de hielo promedio y medir la ablación del glaciar.  Además, durante la construcción y operación del proyecto y posteriormente durante la operación de éste, deberá implementarse un programa de monitoreo de material particulado. Dado que la mayoría de las fluctuaciones de los glaciares en Chile son generados por aumentos de la temperatura se requiere implementar un programa de monitoreo de esta variable. También han influido significativamente en las variaciones de los glaciares los niveles de precipitación, por lo que debe agregarse variable ya que ambas han experimentado variaciones importantes debido al Fenómeno El Niño/Oscilación del Sur (ENOS) y consecuentemente han impactado el comportamiento de los glaciares.  En el EIA aprobado no hay información detallada respecto a como será el manejo con el tema de glaciares que resultan críticos para el proceso de construcción y operación del túnel y las rutas que conectaran la mayor carga de tránsito. Resulta recomendable hacer un estudio de los impactos específicos del aumento de tráfico y su impactos en los glaciares, así como las medidas de mitigación que deberán realizarse para minimizar el impacto negativo en los mismos.  **Aspectos sociales**  No existe población que viva permanente en las zonas donde se instalarán los portales del túnel, debido a las condiciones de altitud y climáticas sobretodo durante la estación de invierno.  Sin embargo, debido al aumento del tráfico, el mayor impacto se dará en la zona de la ruta 41 en Chile, sobretodo en la localidad de Vicuña. Los pobladores han indicado que les preocupa el incremento del tránsito ya que la ruta de acceso pasa por su localidad.  El Estudio de Impacto Ambiental aprobado con las autoridades argentinas no cuenta con información con relación al impacto negativo en incremento de tráfico por localidades impactadas por la ruta que conectará el túnel con la ciudad de Coquimbo. El gobierno de Chile está realizando los estudios de pre factibilidad para que el tránsito pesado evite pasar por las localidades que se encuentran en la ruta 41. Dichos estudios permitirán analizar las posibilidades de evitar impactos Asimismo, al estar aún indefenida la situación de la ruta de conexión no se ha podido compartir con los grupos de interés dicha información ni poder indicar las medidas de mitigación o compensación al respecto. Esa informacion será investigada y presentada con el estudio de alternativas que acciona el gobernó de Chile.  El Banco apoyara el establecimiento de un sistema efectivo de comunicación con la comunidad, con el objeto de informar sobre los alcances y actividades del Proyecto, sugiriendo la implementación un plan de relacionamiento comunitario que incluya un mecanismo para aclarar, atender y resolver preocupaciones, quejas y/o reclamos, así como un plan de comunicación y consulta que permita reducir la incertidumbre y ejecutar acciones para el manejo efectivo de los impactos sociales, manejo de la contratación de mano de obra local, plan de compensación, entre otros.  Una vez adjudicada la obra y obtenidos los diseños finales EBITAN deberá realizar un estudio socio ambiental actualizado (referencial), que incorpore los temas referidos a impactos indirectos, que deberá ser aprobado por el BID antes del primer desembolso del componente de construcción. | |
| **Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.13 (Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo) | |
| Este es la primera operacion de un CCLIP. El túnel de Agua Negra es el único proyecto identificado en el CCLIP en este operación o futuras operaciones. | |
| **Modo de Vida y Reasentamiento**  OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario) | |
| No se han identificado personas viviendo en la zona de construcción del túnel, y en ese sentido no se prevee que se active la política operativa sobre reasentamiento involuntario.  La ausencia de vivienda se debe entre otros a las condiciones climáticas de la zona que se encuentra localizada a 4000 metros sobre el nivel del mar. | |
| **Pueblos Indígenas**  OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas) | |
| No se ha identificado pueblas indígenas en las zona de influencia directa de los portales de los túneles.  Para el caso de Chile Los Estudios Complementarios de Impacto Ambiental del Túnel Internacional Paso de Agua Negra no identifica pueblos indígenas afectados por la construcción del túnel.  Del mismo modo para el caso argentino, se ha revisado la información que tiene el Instituto Nacional de Asuntos Indígenas en donde se indica que las pobalciones indígenas más cercanas se encuentran a una distancia de 150 kilómetros del portal del túnel. | |
| **Igualdad de Género**  OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo) | |
| Se propone incorporar un enfoque de género que incluya medidas específicas aplicables principalmente en el manejo del empleo local con igualdad de oportunidades. | |
| **Gestión del Riesgo de Desastres**  OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) | |
| Los sitios de Proyecto se encuentran lejanos a los centros poblados. Las zona a intervenir presenta riesgos de desastres naturales, particularmente asociado a sismos, avalanchas, y deslizamientos. Mas, hay dos fallas geologicos al lado del túnel que presenten riesgos potenciales a la infrastructura.  Se ha desarrollado un Análisis de Desastres Naturales que contempla recomendaciones que deben incorporarse en el diseño final de el Proyecto.  Dentro de las principales recomendaciones :   * Realizar un estudio específico de los riesgos geológicos en la ubicación de cada uno de los portales de los túneles. * Establecer estudios detallados de riesgos de avalancha en los tuneles de ventilacion y los accesos a dichos tuneles. * Implementar un adecuado monitoreo de las zonas de derrumbes. * Implementar acciones de mitigación y técnicas de construcción en caso de terremotos que puedan ocurrir en la fase de construcción y/o operación. | |
| **Supervisión**  OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias): B.5 (Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales) y B.7 (Supervisión y Cumplimiento)  OP-710 (Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario)  OP-765 (Política Operativa sobre Pueblos Indígenas)  OP-704 (Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales)  OP-761 (Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo) | |
| Se llevarán a cabo misiones de supervisión semestrales específicamente enfocadas en verificar el cumplimiento de las acciones para cumplimiento de las salvaguardias incluidas en el PGAS.  Así mismo, EBITAN deberá presentar en los Informes trimestrales un reporte de desempeño ambiental y social de las obras del Proyecto. | |
| **5. Requisitos Ambientales y Sociales** *(se recomienda no exceder de 1 página)* | |
| A la luz de lo señalado en el presente documento, y como hitos y requerimientos especiales de ejecución del Proyecto, se deberá presentar evidencia a satisfacción del Banco de las siguientes medidas   1. **Previo a la licitación de las obras**   El OE deberá poner en conocimiento a los postores para el diseño definitivo y construcción los informes preparados por ERM Chile y TetraTech a fin que se tomen en cuenta los requerimientos de cumplimientos en las políticas operativas del BID.   1. **Previo al primer desembolso del financiamiento**   El OE deberá presentar Analisis de Alternativas para reducir el impacto del incremento de tráfico en los punots críticos de la Ruta 41 (entre el túnel al puerto de Coquimbo).  El OE deberá presentar los Estudios de Impacto Socio Ambiental ajustados y que contemplen los impactos indirectos y acumulativos de el Proyecto, así como los planes socio ambientales que contengan las medidas de mitigación y compensación, incluyendo el análisis de los impactos ambientales y sociales de la ruta selecionada en el análisis de alternatives de trafico.  Haber realizado las procesos de consulta pública en las localidades que se impactarán durante el proceso de construcción y operación incluyendo detalles de los impactos ambientales y sociales por el aumento de trafico en Vicuna e información sobre las rutas alternativas o medidas de mitigación y/o compensacion.     1. **Durante la ejecución del Proyecto**   El BID requerirá que la Republica de Argentina, la Republica de Chile y los OE estén en cumplimiento con los siguientes requerimientos durante la duración de los préstamos:   * La Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703). La Política de Acceso a la Información (OP-102), la Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765), la Política de Gestión de Desastres Naturales (OP-704), Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario (OP-710) y la Política Operativa sobre Igualdad de Género (OP-761). * Requerimientos legales ambientales sociales y de salud ocupacional y seguridad de Chile y Argentina. * Provisión de información al BID incluyendo:  1. Notificaciones de cualquier incumplimiento con los requisitos ambientales, sociales de salud y seguridad y labores, de cualquier accidente u otro riesgo ambiental, social, de salud y seguridad relacionado al Proyecto y las acciones correctivas propuestas. 2. Información del Desempeño Ambiental y Social del Proyecto en informes semestrales.   Con el fin de cumplir con los requisitos de las Políticas de Salvaguardias Ambientales y Sociales del Banco, estos hitos arriba serán incorporados en el Reglamento Operativo del Programa, y los contratos de préstamo incorporarán condiciones especiales que deberán ser cumplidas por los Prestatarios y por los OE a plena satisfacción del Banco, las cuales se incluyen en el Anexo B. Estos términos y condiciones sólo podrán ser modificados mediante consentimiento previo por escrito del Banco, incluyendo el visto bueno de ESG. | |
| **6. Resumen de Cumplimiento con Políticas de Salvaguardias del BID** | |

**Anexo A: Resumen de Cumplimiento con las Políticas de Salvaguardias del BID[[5]](#footnote-5)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Políticas / Directrices** | **Aspectos Pertinentes de Políticas / Directrices** | **Estado de Cumplimiento de Requisitos de Políticas / Directrices y Justificación** | **Requisitos / Acciones / Planes** |
| **OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias** | | | |
| B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales | Permiso Ambiental | Cumplimiento a nivel de Estudios de Factibilidad. | Estudio de Impacto Ambiental Ajustado con el Diseño Definitivo del Proyecto |
| B.3 Preevaluación y Clasificación | Preevaluación y clasificación de la operación | Cumplimiento logrado.  El Proyecto se ha clasificado como de Categoría A. | N/A |
| B.4 Otros Factores de Riesgo | Vulnerabilidad ante desastres. | Cumplimiento logrado. | Se incorporará en los pliegos de licitación los requerimientos y recomendaciones indicados en el Análisis de Desastres Naturales. |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales | Análisis ambientales | Cumplimiento logrado. Se cuenta con un EIA aprobado, así como un estudio complementario socio ambiental por la parte chilena y un Análisis de Desastres Naturales. | Se deberán actualizar y complementar el EIA cuando se terminen los diseños finales |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales | Planes Sociales | Cumplimiento logrado  Se han podido identificar los impactos producto del incremento de tráfico en la rutas que conectarán el túnel al puerto de Coquimbo. | El Proyecto deberá implementar mecanismos de comunicación y consulta, atención de quejas y reclamos, contratación de mano de obra local, código de conducta |
| B.6 Consultas | Consultas con las partes afectadas. | Cumplimiento logrado con las consultas públicas realizadas en Chile y Argentina. | El Proyecto deberá implementar mecanismos de comunicación y consulta |
| Información durante la ejecución de las obras. | Cumplimiento esperado durante la implementación del programa.  Para tal efecto se deberá contar con un Plan de Comunicación con los grupos de interés del Proyecto. |  |
| B.7 Supervisión y Cumplimiento | Requerimientos de salvaguardas ambientales y sociales incluidos en contrato de préstamo. | Cumplimiento esperado durante la implementación del Proyecto.  El presente IGAS incluye una sección de requerimientos legales. | El organismo ejecutor remitirá reportes de seguimiento de los aspectos ambientales y sociales como parte del Informe semestral, y designará una persona responsable del seguimiento de los mismos. El Banco realizará visitas de supervisión durante la ejecución de las obras. |
| B.8 Impactos Transfronterizos | Es una Proyecto Binacional | Cumplimiento logrado. Se espera que la operación genere impactos transfronterizos. Hay cooperación total entre los gobiernos de Chile y Argentina entre el proceso entero. | N/A |
| B.9 Hábitats Naturales | El proyecto se localiza cerca de glaciares, los cuales son hábitats naturales críticos | Cumplimiento esperado durante la implementación del programa. | Se deberá contar con Planes de Manejo Social y Ambiental |
| B.9 Especies Invasivas | N/A | No se contempla el uso de especies invasivas | N/A |
| B.9 Sitios Culturales | N/A | N/A | N/A |
| B.10 Materiales Peligrosos | Uso y disposición de materiales peligrosos | Cumplimiento esperable durante la implementación del Proyecto.  Las construcción implicará el uso y disposición final de materiales peligrosos. | Los planes de manejo de materiales peligros y manuales de higiene y seguridad elaborados deberán ser desarrollado e implementados por el contratista constructor |
| B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación | Inclusión de medidas destinadas a disminuir o eliminar la contaminación | Cumplimiento esperado durante la implementación del programa | Implementar adecuadamente los Programas de Gestión Ambiental y Social durante la etapa de construcción y operación del Proyecto. |
| Emisiones de GHG | Cumplimiento logrado. No se considera que la operación producira emisiones significativas de GHG | N/A |
| B.12 Proyectos en Construcción | N/A | N/A | N/A |
| B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo | N/A | N/A | N/A |
| B.14 Préstamos Multifase o Repetidos | N/A | N/A | N/A |
| B.15 Operaciones de Cofinanciamiento | N/A | La operación no es de cofinanciamiento | N/A |
| B.16 Sistemas Nacionales | N/A | La operación no contempla usar sistemas nacionales. | N/A |
| B.17 Adquisiciones | Proceso de adquisiciones ambiental y socialmente  Responsable. | Cumplimiento esperable durante la implementación del programa. | Requisitos ambientales, sociales y de salud y seguridad deben ser incluidos en los contratos de las empresas constructoras y operadoras. |
| **OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales** | | | |
| Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo | Identificación y evaluación de riesgos de desastres naturales | Cumplimiento esperable durante la implementación del Proyecto.    Se ha incluido una identificación y evaluación de riesgos de desastres naturales en los Análisis Ambientales. | Se incorporará en los pliegos de licitación la necesidad de contar con planes de que incorporen en el diseño y en la construcción las recomendaciones establecidas en el Análisis de Riesgo de Desastres. |
| Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional). | Planes de contingencia | Cumplimiento esperable durante la implementación del Proyecto.  función de los riesgos identificados. | Se incorporará en los pliegos de licitación la necesidad de contar con planes de contingencia durante la construcción. |
| **OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario** | | | |
| Minimización del Reasentamiento | N/A | No se prevé la necesidad de reasentamiento físico de población | N/A |
| Consultas del Plan de Reasentamiento | N/A | No se prevé la necesidad de reasentamiento físico de población | N/A |
| Análisis del Riesgo de Empobrecimiento | N/A | N/A | N/A |
| Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento | N/A | N/A | N/A |
| Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida | N/A | N/A | N/A |
| Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales) | N/A | N/A | N/A |
| **OP-765 Política Operativa sobre de Pueblos Indígenas** | | | |
| Requerimiento de Evaluación Sociocultural | Análisis de poblaciones indígenas en el Área de Influencia del Proyecto | N/A | N/A |
| Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada | N/A | N/A | N/A |
| Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados | N/A | N/A | N/A |
| Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas | N/A | N/A | N/A |
| Cuestiones Relacionadas con la Discriminación | N/A | N/A | N/A |
| Impactos Transfronterizos | N/A | N/A | N/A |
| Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados | N/A | N/A | N/A |
| **OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo** | | | |
| Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres | Consulta y participación efectiva de las mujeres y los hombres | Cumplimiento logrado durante la preparación y esperable durante la implementación del proyecto.  El proceso de consulta para la elaboración del EIA incluyó hombres y mujeres) | El proyecto deberia asegurar la participación de mujeres en los próximas etapas del proyecto incluyendo consultas publicas y participación ciudana |
| Aplicación del análisis de riesgo[[6]](#footnote-6) y salvaguardias. | Riesgo de exclusión por razones de género | Cumplimiento logrado durante la preparación y esperable durante la implementación del proyecto. | N/A |
| **OP-102 Política de Acceso a la Información** | | | |
| Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales[[7]](#footnote-7) Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio[[8]](#footnote-8) | Divulgación de Análisis Ambientales y Sociales | Cumplimiento logrado. El EIA y el Análisis complementario se encuentran publicados en la página web del Banco | N/A |
| Disposiciones de Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto | Disposición de Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la implementación del Proyecto | Cumplimiento esperado durante la implementación del Proyecto | Si durante la ejecución se generaran nuevos documentos ambientales y sociales éstos serán publicados |

|  |
| --- |
|  |

**Anexo B. Requisitos Legales ESHS (Ambientales, Sociales, de Salud y Seguridad)**

|  |
| --- |
|  |
| “Las siguientes condiciones ESHS deben cumplirse a satisfacción del Banco y deberán ser incluidas como parte de los Contratos de Préstamo a fin de cumplir con las Políticas de Salvaguardias ambientales y sociales del Banco:” |
| **1. Condiciones Especiales Previas al Primer Desembolso del Componente 3 (Construcción) del Préstamo**  a ) Los OE presentarán una actualización del Estudio de Impacto Ambiental (2015) y su Informe complementario (2017) y un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que deberá incluir las obras del túnel en ambos países tomando en cuenta la información del diseño final, así como los impactos indirectos en la ruta de acceso, desde Coquimbo a San Juan.  b) Los OE presentarán evidencia de su capacidad tanto de recursos, personal y experiencia para cumplir y hacer cumplir el EIA y el PGAS actualizado de conformidad con los respectivos cronogramas, obligaciones y esquemas de ejecución. |
| **2. Condiciones Especiales de Ejecución.**  a) El Prestatario asegurará que el Organismo Ejecutor y cualquier otro contratista, operador u otra persona que realice actividades relacionadas con las obras, diseñen, construyan, mantengan y monitoreen las obras de conformidad con los requisitos de ESHS establecidos en el IGAS del Proyecto, PGAS y todas las actualizaciones acordadas por el Banco, así como cualquier plan específico de ESHS acordado con el Banco.  b) En adelante, todo cambio sustancial a las disposiciones ESHS o Planes ESHS deberá quedar asentado por escrito y ser aprobado por el Banco de manera consistente con las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del Banco.  c) EBITAN implementará los procesos de participación con las partes interesadas en la Operación para garantizar que aquellas comunidades que puedan resultar afectadas sean informadas y consultadas acerca del progreso del trabajo y la gestión ESHS de la Operación, y tengan acceso a mecanismos de resolución de conflictos”  d) Con respecto a la Operación e Instalaciones Asociadas, la EBITAN deberá notificar al Banco por escrito en un plazo no mayor a diez (10) días ante cualquier (1) incumplimiento material potencial o real de requisitos ambientales y sociales; (2) accidente, incidente u otro evento significativo por ejemplo, derrame, incendio, vertido de sustancias peligrosas; (3) conflicto social actual o inminente; (4) acción ESHS normativa por ejemplo, cambios significativos, reclamos judiciales y/o arbitrales, etc.; o (5) cualquier nuevo riesgo o impacto ambiental o social identificado, que pueda afectar los aspectos ambientales y sociales de la Operación y sus Instalaciones Asociadas; en cada caso, dicha notificación deberá incluir acciones implementadas o propuestas en relación a tales eventos.  e) En caso de que el Banco determine que es necesario un Plan de Acciones Correctivas (PAC), la EBITAN entregará un PAC, que incluya los correspondientes cronograma y presupuesto, satisfactorio para el Banco, en un plazo no mayor a treinta días a partir de la solicitud del Banco.  f) Seis (6) meses previo al inicio de las operaciones del Proyecto, la EBITAN deberá presentar los Planes ESHS de la fase operativa, como así también evidencia de su implementación, incluyendo toda consulta requerida con las partes interesadas”.  g) El Banco requerirá a 90 días de la aprobación del préstamo por el Directorio del Banco, el establecimiento de un mecanismo, acordado con el Banco, para la divulgación de información, diálogo, consulta con los grupos de interés afectados o interesados en el Programa y atención de quejas y reclamos |
| **“3. Monitoreo, Reporte y Supervisión”.**  a) “Con el fin de monitorear y supervisar el cumplimiento ESHS, se aplicarán los siguientes requisitos:”   1. “La EBITAN deberá preparar y presentar, a satisfacción del Banco, un Informe de Cumplimiento ESHS (ESCR), de forma y contenido acordados con el Banco, como parte del informe de progreso semestral en un plazo no mayor a 30 días tras la culminación de cada período calendario respectivo, hasta cinco años tras finalizar la construcción;”   Normalmente, los ESCR deben incluir: (i) el desempeño ESHS del Proyecto, de conformidad con los requisitos ambientales y sociales; (ii) el presupuesto y recursos humanos asignados a la gestión ESHS del Proyecto durante el período precedente, así como aquellos estimados y comprometidos para el período subsiguiente; (iii) dificultades enfrentadas y acciones correctivas adoptadas; y (iv) en caso de que correspondiere, los resultados de los mecanismos participativos de monitoreo y gestión de reclamos.   1. “La EBITAN y los Organismos Ejecutores cooperarán plenamente con el Banco, y un Consultor ESHS que lo represente, para llevar a cabo la supervisión de la Operación y preparar informes de supervisión con el objetivo de (i) verificar el cumplimiento de la implementación de los requisitos ESHS y (ii) abordar todo impacto u obligación ESHS que no haya sido adecuadamente mitigada o compensada. A tal fin, permitirán y colaborarán con el Banco y todo Consultor ESHS.” |

1. Si la clasificación es B.13, favor indicar el nivel de riesgo (FI1, FI2, o FI3). [↑](#footnote-ref-1)
2. La Clasificación de Riesgo de Desastres se aplica al Escenario de Riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica). [↑](#footnote-ref-2)
3. Actualmente, la licitación se encuentra en estado de precalificación. Está siendo llevada a cabo coordinadamente por la DV, la DNV y la EBITAN y consiste en una única licitación desarrollada bajo las normas del Banco, con un único contratista y un contrato único con la EBITAN. Se realizará una única supervisión que será coordinada por la EBITAN. Los gobiernos mantienen la fecha de la licitación a finales de octubre. [↑](#footnote-ref-3)
4. Si se trata de B.14 (Préstamos Multifase o Repetidos), se ruega incluir la evaluación/auditoría necesaria. [↑](#footnote-ref-4)
5. Favor notar que la ESG está elaborando una lista de control de conformidad. [↑](#footnote-ref-5)
6. Los riesgos pueden incluir: i) acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación, ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género, iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres, iv) El riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual, y v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres. [↑](#footnote-ref-6)
7. Evaluaciones Ambientales y Sociales incluyen los EIAS, PGAS, PRI, MRI y MGAS [↑](#footnote-ref-7)
8. 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. [↑](#footnote-ref-8)