

Clasificación y Estrategia Ambiental y Social (ESS) Ruta al Sur - COLOMBIA

Idioma original del documento: español
Fecha de emisión: abril de 2022

1. Alcance y objetivo del proyecto y participación del BID Invest

El corredor Santana – Mocoa – Neiva (el “Proyecto”) hace parte del programa de concesiones de cuarta generación (“4G”) que lidera el Gobierno de Colombia a través de su Agencia Nacional de Infraestructura (“ANI”). El Proyecto contempla el financiamiento, la construcción, el mejoramiento, la rehabilitación y el mantenimiento de una vía de 456 km de longitud que conecta las poblaciones de Santana y Mocoa, ubicadas en el suroeste del Departamento de Putumayo, con la ciudad de Neiva, localizada en el Departamento del Huila, Colombia.

El contrato de concesión original fue adjudicado en el año 2015 a la sociedad Concesionaria Aliadas para el Progreso SAS, persona jurídica conformada por las firmas Controladora de Operaciones de Infraestructura S.A de CV (35%), Cass Constructores y Cía. (20%), Carlos Alberto Solarte Solarte (20%), Estyma (10%), Latinoamericana de Construcciones (10%) y Alca Ingeniería (5%). Sin embargo, por diversos problemas que impidieron que la sociedad pudiera ejecutar el alcance del contrato, la concesión fue cedida a mediados de 2021 al vehículo Concesionaria Ruta al Sur S.A.S. (el “Concesionario”), de propiedad en un 70% de Rodovias Colombia S.A.S. (afiliada de Patria Investments) y 30% de MC Victorias Tempranas S.A.S (propiedad de Mercantil Colpatria). La cesión del contrato contempla un período de normalización de 12 meses antes de la fecha de inicio de la construcción fijada para julio de 2022. Vale la pena resaltar que el contrato contempla una duración de 25 años con una potencial prórroga de 4 años.

Para fines constructivos, el Proyecto ha sido dividido en siete tramos o unidades funcionales (“UF”) cada una con un plazo de construcción de 36 meses: UF1 Neiva – Campoalegre, de 21,9 km de longitud, que comprende la construcción de una segunda calzada y la rehabilitación de la vía existente; UF2 Campoalegre – Gigante, de 65,0 km de longitud, que contempla la rehabilitación y el mejoramiento de la vía actual y la construcción de dos variantes; UF3 Gigante – Garzón, de 35,6 km de longitud, que incluye la rehabilitación de la carretera actual y la construcción de la variante Gigante; UF4 Garzón - Pitalito - San Agustín, de 109,2 km de longitud, que comprende la rehabilitación y el mejoramiento de la vía actual y la construcción de la variante Timaná; UF5 Pitalito - San Juan de Villalobos, que comprende la rehabilitación de los 60,7 km de la vía actual; UF6 San Juan de Villalobos – Mocoa de 76,1 km de longitud, que contempla la rehabilitación de la vía actual y la construcción de la variante Mocoa; y UF7 Mocoa – Santana, de 78,5 km de longitud, que prevé la rehabilitación y el mejoramiento de la vía actual, la construcción de dos variantes, y la rehabilitación del tramo Santana – Puerto Asís, de 9,2 km de longitud (Factor de calidad). Así, en su totalidad, el Proyecto contempla la rehabilitación de 357 km de vía existente, el mejoramiento de 37 km de carretera actual, y la construcción de 57 km de vía nueva.

2. Clasificación y Estrategia Ambiental y Social

El Proyecto ha sido clasificado preliminarmente en la Categoría A, de conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest ("PSAS") debido a que podrá generar los siguientes impactos y riesgos ambientales y sociales: i) generación de polvo y gases; ii) incremento de los niveles de ruido por el uso de maquinaria pesada y el aumento del tráfico vehicular; iii) producción residuales, domésticas e industriales; iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; v) posible contaminación del suelo; vi) generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnado con grasas, etc.); vii) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; viii) afectaciones a los recursos hídricos; ix) remoción de la cobertura vegetal; x) desplazamiento físico o económico de la población por la liberación o conformación del derecho de vía; y xi) generación de expectativas en torno a las oportunidades de empleo que las actividades previstas puedan brindar. Estos impactos se prevén serán de mediana-alta a alta intensidad.

A la fecha, el Concesionario ha conseguido de las autoridades ambientales competentes los debidos permisos, autorizaciones y licencias exigidos por la legislación colombiana. Para esto preparó Planes de Adaptación de La Guía Ambiental ("PAGA") para los tramos que contemplan tareas de rehabilitación y mejoramiento de todas las UF; y Estudios de Impacto Ambiental ("EIA") que para los siguientes tramos del corredor: segunda calzada de la UF1; variante Campoalegre (UF2); variante Hobo (UF2); Betania Sur (UF2); y variante Gigante (UF3). Adicionalmente se encuentra adelantando los trámites para la obtención de las licencias ambientales de las vías nuevas ubicadas en las UF6 y UF7.

El proceso de Diligencia Debida Ambiental y Social ("DDAS"), que será apoyado por un Consultor Ambiental Independiente, incluirá entrevistas con ejecutivos de las áreas clave del Concesionario (medio ambiente, social, salud y seguridad ocupacional); analizará su Sistema de Gestión Ambiental y Social ("SGAS"), incluidos los planes y procedimientos conexos; y evaluará cualquier información de base social y laboral relacionada con el Proyecto, entre otros aspectos. Como resultado de la DDAS, IDB Invest confirmará la categorización del Proyecto, identificará cualquier brecha potencial de cumplimiento respecto de su las PSAS, y definirá un Plan de Acción Ambiental y Social ("PAAS" o "ESAP", por sus siglas en inglés) para cerrar tales brechas.

Sobre la base de la información recibida y revisada a la fecha, las Normas de Desempeño ("ND") que el Proyecto estaría activando son: ND1: Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales; ND2: Trabajo y condiciones laborales; ND3: Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación; ND4: Salud y seguridad de la comunidad; ND5: Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario; ND6: Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos; ND7: Pueblos indígenas; y ND8: Patrimonio cultural. La determinación final de las ND que el Proyecto activaría será efectuada al término del proceso de DDAS.

Una vez concluido el proceso de DDAS, un Resumen de la Revisión Ambiental y Social ("RRAS" o "ESRS", por sus siglas en inglés) junto con el PAAS correspondiente serán preparados y publicados en este sitio web.

3. Información Adicional

Para preguntas acerca del Proyecto favor contactar a Concesionaria Ruta al Sur S.A.S:

Nombre:	Natalia Escobar Gómez
Título:	Gerente Financiera y Administrativa
Número de teléfono:	+57 60 1 317 4720
Correo electrónico:	natalia.escobar@rutaalsur.co

Para preguntas y comentarios a BID Invest, contactar:

Nombre:	Grupo de Comunicación de BID Invest
Correo electrónico:	requestforinformation@idbinvest.otg

Adicionalmente y como último recurso, las comunidades afectadas pueden acceder al Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI) de BID Invest de la siguiente forma:

Número de teléfono:	+1 (202) 623-3952
Número de fax:	+1 (202) 312-4057
Dirección:	1300 New York Ave. NW Washington, DC. USA. 20577
Correo electrónico:	mecanismo@iadb.org o mailto:MICI@iadb.org