

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REGIONAL

PROGRAMA DE ESTRUCTURACIÓN DEL TÚNEL INTERNACIONAL PASO DE AGUA NEGRA (PETAN)

(RG-L1074)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Esteban Diez Roux, Jefe de Equipo (INE/TSP); Andrés Pereyra, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); René Cortes, Ernesto Monter, Virginia Navas y Borja Castro Lancharro (INE/TSP); Juan Manuel Leaña (TSP/CAR); Patricio Mansilla (TSP/CCH); Mikael Larsson y Sandra Corcuera (INT/TIN); María Eugenia Roca (VPC/FMP); Brenda Álvarez Junco y Teodoro Noel (FMP/CAR); David Salazar y Francisco Lois (FMP/CCH); y Krysia Avila (LEG/SGO).

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

PERFIL DE PROYECTO

REGIONAL

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del proyecto:	Programa de Estructuración del Túnel Internacional Paso de Agua Negra (PETAN)
Número de proyecto:	RG-L1074
Equipo de proyecto:	Esteban Diez Roux, Jefe de Equipo (INE/TSP); Andrés Pereyra, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); René Cortes, Ernesto Monter, Virginia Navas y Borja Castro Lancharro (INE/TSP); Juan Manuel Leaño (TSP/CAR); Patricio Mansilla (TSP/CCH); Mikael Larsson y Sandra Corcuera (INT/TIN); María Eugenia Roca (VPC/FMP); Brenda Álvarez Junco y Teodoro Noel (FMP/CAR); David Salazar y Francisco Lois (FMP/CCH); y Krysia Avila (LEG/SGO).
Prestatarios:	República Argentina y República de Chile
Organismos ejecutores:	República Argentina, por medio del Ministerio de Transporte (MT); República de Chile, por medio del Ministerio de Obras Públicas (MOP); y Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) ¹
Plan financiero:	BID a Argentina (CO): US\$20 millones Local: US\$0 BID a Chile (CO): US\$20 millones Local: US\$0 Total: US\$40 millones
Salvaguardias:	Políticas activadas: OP-703 - B.1, B.2, B.3 y B.17 Clasificación: C

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general.** 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. Esta integración plantea el acceso de los países de la cuenca atlántica a puertos sobre el océano Pacífico y el acceso de Chile a los puertos atlánticos, incentivando el comercio con mercados de gran crecimiento económico de Asia.
- 2.2 **Contexto específico.** En la actualidad hay varios pasos internacionales entre Chile y Argentina (Cristo Redentor, Jama, Cardenal Samoré y San Francisco), muchos de los cuales han sido mejorados recientemente², dentro de un marco de progresiva reducción de las restricciones comerciales entre ambos países, junto con una consecuente coordinación de los controles migratorios y aduaneros, lo cual facilita el crecimiento del comercio y del turismo. Este flujo transfronterizo de

¹ Para este proyecto en particular y en el marco del Tratado de Maipú de Integración y Cooperación firmado entre la República Argentina y la República de Chile, se creó la EBITAN, entidad con personalidad jurídica internacional.

² El BID apoya con recursos de Cooperación Técnica (RG-T2561) el diseño del Sistema de Control de Gestión del Paso Frontera Cristo Redentor.

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.

- 2.3 **Problema y justificación.** La transitabilidad del principal paso actual entre Argentina y Chile, la conexión entre Mendoza-Valparaíso a través del Paso Cristo Redentor, se ve frecuentemente afectada por el clima que obliga a cerrar el paso entre 30 y 40 días al año. Para mitigar este problema se han venido realizado estudios de viabilidad de nuevos túneles transfronterizos en la región. De todos los pasos analizados, el Paso de Agua Negra ocupa un lugar relevante por el hecho de formar parte de un corredor bioceánico de gran potencial, como nuevo vínculo logístico entre Porto Alegre (en el Atlántico) y Coquimbo (en el Pacífico).
- 2.4 El paso actual de Agua Negra, ubicado a 4.765 m s. n. m., une a las ciudades de San José de Jáchal en Argentina con Coquimbo en Chile. Desde el 2005 hubo un crecimiento del flujo de vehículos que utilizan el paso hasta estabilizarse entre los 8.000 y 10.500 vehículos anuales. Este flujo corresponde a la época estival, ya que entre mayo y octubre el paso permanece cerrado por nieve. El flujo es principalmente para demanda turística dado que el paso no reúne las condiciones para el transporte de carga. Para mejorar la transitabilidad y habilitar el transporte de carga se propone la construcción de un túnel de 13,9 km y una altitud entre 4.085 y 3.620 m. s. n. m. Este túnel permitirá la circulación de camiones de carga y reducirá la longitud del paso actual en 40 km, aumentando la seguridad y mejorando los tiempos de viaje.
- 2.5 Una de las ventajas del túnel propuesto en Agua Negra respecto al cruce existente en Cristo Redentor, radica en la cantidad inferior de nieve. Teniendo en cuenta que un día de cierre del Paso Cristo Redentor equivale a una pérdida estimada de US\$1.500.000³, la disponibilidad del Túnel Internacional de Agua Negra brinda la posibilidad de reducir significativamente dichas pérdidas, aportando una vía alternativa transitable durante todo el año. Adicionalmente, facilitará un nuevo vínculo entre Porto Alegre y Coquimbo.
- 2.6 **Alineación estratégica.** El programa se alinea con la Estrategia de País del Banco (EPB) con Argentina 2012-2015 (GN-2687)⁴ en tanto aporta a aliviar las restricciones al crecimiento, mejorando las condiciones de movilidad de cargas y personas por la vía de mejorar la infraestructura vial, ampliando su capacidad y reduciendo puntos críticos. En relación a la EPB con Chile 2014-2018 (GN-2785), se inscribe en el área de diálogo de transporte y logística, dónde se prevé apoyar los temas específicos de integración, así como la infraestructura de transporte de cargas.

³ Según información aportada por el Estudio de Prefactibilidad Técnica.

⁴ Sigue vigente hasta la aprobación de la nueva EPB con Argentina (2016-2020), de todos modos el proyecto está alineado con las prioridades de la nueva administración que serán reflejadas en la estrategia en preparación.

- 2.7 Además, se alinea con las prioridades de infraestructura para la competitividad y el bienestar social e integración internacional competitiva, establecidas en el Noveno Aumento de Capital del Banco (GCI-9). Asimismo, es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con los desafíos de desarrollo de productividad e innovación e integración, a través de mejoras en la infraestructura vial que conecta los países. Además, contribuye al indicador del Marco de Resultados Corporativo (CRF) de carreteras construidas o mejoradas. Por otra parte, el programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en particular con 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-2740-3), que identifica la necesidad de mejorar la calidad, cobertura y capacidad de la red vial, y prioriza el apoyo al desarrollo de corredores de integración. El programa está también en línea con el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-2), que tiene entre sus objetivos el mejoramiento de la infraestructura de transporte, sus servicios conexos y la modernización aduanera como herramientas de facilitación del comercio tendientes a la reducción de los costos logísticos.
- 2.8 El Túnel Internacional Agua Negra se encuentra incluido en la cartera de proyectos de IIRSA/COSIPLAN. De acuerdo a la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4) la operación se define como: (i) focalización multinacional, ya que fomenta una mayor inserción en el comercio internacional de Argentina y Chile; (ii) subsidiaridad nacional, ya que contribuye con inversiones de ambos países para el corredor de transporte internacional y su zona fronteriza; y (iii) adicionalidad regional, pues genera valor añadido mediante la cooperación regional.
- 2.9 **Objetivo general.** El objetivo general del PETAN es asistir a Argentina y Chile en desarrollar el proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra. El PETAN sería el primer programa de apoyo del Banco en preparación a una serie de operaciones de préstamos relacionadas, ya que la construcción del túnel en sí probablemente incurrirá en costos estimados en US\$1.500 millones en un plazo de ejecución de ocho años y medio. El objetivo del túnel es mejorar la conectividad transfronteriza ente Chile y Argentina, ampliando el acceso de la región a los mercados internacionales a través del corredor bioceánico Coquimbo - Porto Alegre, mejorando la eficiencia de la red logística de la región. Este objetivo se logrará mediante la construcción de un túnel de alta montaña que mejorará sustancialmente el cruce existente en Agua Negra, y la construcción de las infraestructuras para el control y la facilitación del flujo de mercancías y de pasajeros.
- 2.10 **Objetivos específicos.** El PETAN tiene como objetivo específico asistir a los Prestatarios a estructurar el proyecto de construcción del Túnel de Agua Negra, y las infraestructuras de control fronterizo a través de estudios técnicos, asistencia técnica especializada y fortalecimiento institucional. Esta asistencia les permitirá preparar la documentación necesaria para llevar a cabo el proceso

de licitación de los proyectos de construcción del túnel y les asistirá en la ejecución del proceso de evaluación de ofertas y adjudicación.

- 2.11 El PETAN consiste en dos préstamos de cooperación técnica simultáneos, uno para cada país (Argentina y Chile), ambos con un período de ejecución de dos años, estructurados en los siguientes componentes:
- 2.12 **Componente 1. Apoyo a actividades de estructuración y preparación del proyecto a realizarse conjuntamente por ambos países.** Incluye la financiación y contratación de una consultoría de estructuración, análisis legal y gerenciamiento técnico del PETAN, y de actividades relacionadas con el proceso de precalificación de empresas contratistas, la preparación de los pliegos de licitación, la recepción y evaluación de ofertas. Asimismo se financiarían gastos relacionados con el funcionamiento del Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN).
- 2.13 **Componente 2. Apoyo a actividades específicas de asistencia a las autoridades de cada país,** incluyendo asesorías legales, técnicas, ambientales y de fortalecimiento institucional.
- 2.14 **Componente 3. Diseños de ingeniería finales.** Incluye la financiación de la primera etapa del contrato de diseño/construcción del túnel hasta la entrega de los diseños de ingeniería finales.
- 2.15 **Resultados esperados.** Los resultados específicos esperados del PETAN comprenden: (i) licitación y adjudicación del proyecto diseño/construcción del Túnel del Paso Internacional de Agua Negra; (ii) diseños finales de ingeniería del túnel; y (iii) estructura binacional de gobernanza y ejecución del programa en funcionamiento con adecuada capacidad técnica.
- 2.16 Los resultados generales esperados una vez concluido el túnel incluyen: (i) mejorar la transitabilidad del corredor bioceánico Porto Alegre – Coquimbo; (ii) reducir los costos de transporte y tiempos de viaje; (iii) disminuir los días de tránsito interrumpido debido al clima; y (iv) beneficiar a toda la franja poblacional geográficamente vinculada al corredor bioceánico.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El Banco ha financiado múltiples proyectos viales tanto en Argentina como en Chile. Desde el 2000, ha financiado 25 operaciones de transporte en Argentina por más de US\$2.000 millones y en los últimos 15 años ha desarrollado proyectos de transporte en Chile por más de US\$1.000 millones. Actualmente, está en preparación un proyecto vial en la Ruta Nacional 19 en la provincia de Córdoba⁵, la cual forma parte del corredor bioceánico en el que se encuentra el paso de Agua Negra. Esta operación está preparada de manera conjunta por la División de Transporte (INE/TSP) y por la

⁵ El proyecto AR-L1199 consiste en un programa de ampliación de capacidad y seguridad en corredores viales para la integración por un monto superior a los US\$500 millones.

División de Comercio e Integración (INT/TIN). Tanto INE/TSP como INT/TIN han liderado el diseño y ejecución de operaciones de pasos de frontera en Ecuador, Guatemala, Nicaragua, Costa Rica y Panamá⁶.

- 3.2 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como dos préstamos de cooperación técnica simultáneos, uno con cada país; ambos con un período de ejecución de dos años.
- 3.3 **Esquema de ejecución.** Los prestatarios serán la República Argentina y la República de Chile. Los organismos coejecutores serán la República Argentina, por medio del Ministerio de Transporte; y la República de Chile, por medio del Ministerio de Obras Públicas y la EBITAN. Durante las próximas misiones se analizará el impacto del esquema de ejecución a definirse en los temas de gestión financiera y adquisiciones.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Salvaguardas ambientales y sociales.** El PETAN financiará actividades de estructuración y preparación del proyecto del Túnel de Agua Negra, incluyendo asesorías legales, técnicas, ambientales y de fortalecimiento institucional, así como los diseños de ingeniería. Estos estudios no generarán impactos ambientales y sociales negativos por lo que el PETAN ha sido clasificado como de Categoría "C" de conformidad con lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703). En cualquier caso, un especialista de la Unidad de Salvaguardias Ambientales del Banco (ESG) apoyará la preparación de los productos del PETAN relacionados a temas ambientales y sociales.
- 4.2 El PETAN apoyará a fortalecer la capacidad de EBITAN para la gestión de los aspectos ambientales, sociales, de seguridad ocupacional y laborales que le permitan diseñar, construir, operar y mantener el Túnel de Agua Negra en cumplimiento con las políticas ambientales y sociales del Banco, así como la normatividad de ambos países. Entre los productos del PETAN se preparará un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) que integrará y complementará un EIA preparado por EBITAN en diciembre de 2014 en ciertos aspectos, como impactos acumulativos, impactos transfronterizos, acceso y requerimientos de la normatividad en Chile, y se propondrá un marco de gestión para el manejo del proyecto. El EIA a prepararse por el PETAN será un insumo crítico para la preparación de los préstamos futuros para la construcción del túnel.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** En materia de adquisiciones se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco (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 sean requeridas, se definirán acciones de fortalecimiento, que incluyan el uso de los documentos estándar de licitación y consultoría del Banco. En materia financiera se considerarán los principios y criterios de gestión financiera

⁶ EC-L1116, NI-L1083, CR-L1066, PN-L1107, RG-T2367 y RG-T2561.

previstos en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el Banco (OP-273-6), lo establecido en el II Protocolo Complementario al Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República de Chile y la República de Argentina relativo al Túnel Internacional Paso de Agua Negra, en el cual se enmarca el proyecto, y la legislación de cada país, en lo pertinente. Como resultado del análisis de la legislación aplicable al proyecto y la evaluación de la capacidad institucional del EBITAN, en las próximas misiones se definirán los requisitos y acuerdos fiduciarios para la ejecución.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El cronograma de aprobación prevé el envío del Borrador de Propuesta de Préstamo a OPC el 14 de octubre de 2016 y la aprobación por el Directorio Ejecutivo está prevista para el 16 de noviembre de 2016. Los recursos necesarios para la preparación de esta operación se estiman en US\$198.000, US\$78.000 para misiones y US\$120.000 para consultorías. En el Anexo V se detallan los recursos y el cronograma de preparación.

CONFIDENCIAL

¹ 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		
RG-L1074 Paso de Agua Negra International Tunnel		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
C	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
REGIONAL	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Integration/Regional Prog Dept	BORDER CROSSINGS AND INFRASTRUCTURE, EQUIPMENT FOR BORDER CROSSINGS.	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
ESTEBAN DIEZ ROUX	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
3 Jun 2016	ernestomf Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	14 Jun 2016	
QRR (Estimated)	2 Sep 2016	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		



Safeguard Policy Filter Report

Safeguard Policy Items Identified

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

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

[B.17. Procurement](#)

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

[B.2 Country Laws and Regulations](#)

The operation is 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.

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

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		
RG-L1074 Paso de Agua Negra International Tunnel		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
C	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
REGIONAL	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Integration/Regional Prog Dept	BORDER CROSSINGS AND INFRASTRUCTURE, EQUIPMENT FOR BORDER CROSSINGS.	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
ESTEBAN DIEZ ROUX	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
3 Jun 2016	ernestomf Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	14 Jun 2016	
QRR (Estimated)	2 Sep 2016	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

Operation Classification Summary



Safeguard Screening Form

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	

Conditions / Recommendations

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

Disaster / Recommendations

Disaster Summary

Details

Actions

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 1.1 **Objetivo.** El objetivo específico del Programa de Estructuración del Túnel Internacional Paso de Agua Negra (PETAN) es asistir a los Gobiernos de Argentina y Chile a estructurar el proyecto de construcción del Túnel de Agua Negra, y las infraestructuras de control fronterizo a través de estudios técnicos, asistencia técnica especializada y de fortalecimiento institucional. Esta asistencia permitirá a los países preparar toda la documentación necesaria para llevar a cabo el proceso de licitación de los proyectos de construcción del túnel y de las infraestructuras de control fronterizo, y asistirá a los gobiernos en la ejecución del proceso de evaluación de ofertas y adjudicación. Asimismo fortalecerá la capacidad técnica e institucional de los organismos involucrados y financiará la primera etapa del contrato diseño/construcción que abarca la preparación de los diseños finales de ingeniería del túnel y las infraestructuras de control.
- 1.2 El programa consistiría en dos préstamos simultáneos, uno para cada país y se estructura en los siguientes componentes principales:
- (i) **Componente 1.** Apoyo a actividades de estructuración y preparación del proyecto a realizarse conjuntamente por ambos países. Incluye la financiación de: (a) una consultoría de estructuración y gerenciamiento técnico del proyecto y de actividades relacionadas con el proceso de precalificación de empresas contratistas, la preparación de los pliegos de licitación, la recepción y evaluación de ofertas; y (b) la contratación de una consultoría para la definición del proceso de control de las infraestructuras y del equipamiento necesario al uso para el control y la facilitación de mercancías y pasajeros. Asimismo se financiarían gastos relacionados con el funcionamiento del Ente Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) establecido como ente ejecutor del proyecto.
 - (ii) **Componente 2.** Apoyo a actividades específicas de asistencia a las autoridades de cada país, incluyendo asesorías legales, técnicas, ambientales y de fortalecimiento institucional.
 - (iii) **Componente 3.** Diseños de ingeniería finales. Se financiaría la primera etapa del contrato de diseño construcción del túnel hasta la entrega de los diseños de ingeniería finales.
- 1.3 **Resultados específicos.** Los resultados específicos esperados del PETAN comprenden: (i) licitación y adjudicación exitosa del proyecto diseño/construcción del Túnel del Paso Internacional de Agua Negra; (ii) diseños finales de ingeniería del túnel; (iii) proceso de control y diseños finales de ingeniería de las infraestructuras de control; y (iv) estructura binacional de gobernanza y ejecución del proyecto en funcionamiento con adecuada capacidad técnica.
- 1.4 **Marco legal e institucional.** El análisis de los aspectos ambientales y sociales del proyecto del túnel se encuentra en diferentes etapas en Argentina comparado con Chile.
- 1.5 En Argentina, el EBITAN ha avanzado con la preparación de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), concluido en diciembre del 2014 y aprobado el 23 de septiembre de 2015 por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia de San Juan. El desarrollo del proyecto en Chile requiere de la preparación de un EIA que cumpla con el proceso y requerimientos de la legislación chilena, incluyendo la Ley 19.300, sobre bases generales del medio ambiente y el Decreto 40. Este proceso se apoyará con el presente programa.

- 1.6 **Categoría de impacto ambiental y social.** Dado que el PETAN financiará actividades de estructuración y preparación del proyecto del Túnel de Agua Negra, incluyendo asesorías legales, técnicas, ambientales y de fortalecimiento institucional, así como los diseños de ingeniería, el presente programa de estructuración ha sido clasificado como de Categoría “C” de conformidad con lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703) ya que estos estudios no generarán impactos ambientales y sociales negativos. En cualquier caso, dado que estos estudios definirán al túnel, proyecto de infraestructura con el potencial de generar impactos ambientales y sociales, el equipo contará con un especialista de la Unidad de Salvaguardias Ambientales del Banco (ESG) el cual apoyará a preparación de los productos del PETAN relacionados a temas ambientales y sociales.
- 1.7 **Estrategia ambiental y social.** El PETAN apoyará a fortalecer la capacidad de EBITAN para la gestión de los aspectos ambientales, sociales, de seguridad ocupacional y laborales que le permitan diseñar, construir, operar y mantener el Túnel de Agua Negra en cumplimiento con las políticas ambientales y sociales del Banco, y la normatividad de ambos países. El análisis de los aspectos ambientales y sociales del proyecto incluirá los tramos viales vinculados al túnel. La sección de la ruta 150 que termina en el portal en Argentina se encuentra actualmente en proceso de rehabilitación. Estas obras cuentan con un EIA y planes de manejo. El acceso en la parte en Chile requiere asfaltar 11 km hasta el portal.
- 1.8 Entre los productos del PETAN en temas ambientales y sociales se incluyen:
- (i) El EIA que integrará y complementará un EIA preparado por el EBITAN en diciembre del 2014 en ciertos aspectos, como impactos acumulativos, impactos transfronterizos, acceso y requerimientos de la normatividad en Chile, y se propondrá un marco de gestión para el manejo del proyecto. El EIA a prepararse por el PETAN será un insumo crítico para la preparación de los préstamos futuros para la construcción del túnel.
 - (ii) Actualizar los planes de manejo y otros instrumentos con base al análisis complementario al EIA para asegurar que los requerimientos ambientales y sociales estén definidos con mayor detalle, en particular para contratistas y subcontratistas.
 - (iii) Preparar una estrategia para elaborar el EIA, consultas públicas, divulgación del proyecto y los respectivos planes de manejo ambiental y social requerido por la legislación en Chile, incluyendo responsables, procesos, costos y plazos.
 - (iv) Revisar los pliegos para incorporar además del cumplimiento de la legislación local en cada país, el cumplimiento de las políticas ambientales y sociales del Banco, el cumplimiento de estándares y prácticas internacionales como los requeridos por la banca multilateral con el fin de homologar aspectos ambientales y sociales entre los países, así como especificaciones ambientales y sociales para contratistas, y temas de salud ocupacional y laborales.
 - (v) Definir un esquema de manejo integral de los temas ambientales y sociales entre ambos países para la ejecución del proyecto (coordinación, supervisión, reporte, atención de reclamos, etc.) incluyendo responsables, roles, entrenamiento, recursos, y actividades de fortalecimiento de EBITAN, la Dirección de Vialidad y el Ministerio de Obras Públicas (MOP).
- 1.9 Los resultados del análisis se documentarán brevemente en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).

ÍNDICE DE TRABAJO COMPLETADO Y PROPUESTO

Estudios	Descripción	Información esperada	Referencias electrónicas
Evaluación económica	Consolidación de los estudios de evaluación económica de Chile y Argentina	En proceso	En preparación
Evaluación legal e institucional	Apoyo al análisis de la estructura institucional y legal para la ejecución del Programa de Estructuración del Túnel Internacional Paso de Agua Negra (PETAN)	En proceso	En preparación
Estudio estocástico de costos	Análisis de posibles sobrecostos del proyecto de Túnel de Agua Negra	En proceso	En preparación
Análisis técnico	Evaluación técnica de proyecto del túnel, así como de los documentos de licitación	En proceso	En preparación

CONFIDENCIAL

¹ 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).