

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**REGIONAL
(ARGENTINA Y CHILE)**

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN
(CCLIP)
(RG-O1655)**

**PRIMERA OPERACIÓN DEL PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL
INTERNACIONAL DE AGUA NEGRA
(RG-L1116)**

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Esteban Diez Roux, Jefe de Equipo (INE/TSP); Juan Manuel Leño, Jefe de Equipo Alterno (TSP/CAR); Ernesto Monter, Borja Castro, Olga Mayoral y Agustina Cocha (INE/TSP); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Carolina Benítez (TSP/CAR); Steven Collins y Julio Rojas (VPS/ESG); Mikael Larsson y Sandra Corcuera (INT/TIN); María Eugenia Roca (VPC/FMP); Brenda Álvarez y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); David Salazar y Francisco Lois (FMP/CCH); y Krysia Avila (LEG/SGO).

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	8
C. Indicadores Claves de Resultados.....	10
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	11
A. Instrumentos de Financiamiento	11
B. Riesgos Ambientales y Sociales	13
C. Riesgos Fiduciarios	15
D. Otros Riesgos del Proyecto	15
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	16
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	16
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	18

ANEXOS

- Anexo I Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
- Anexo II Matriz de Resultados
- Anexo III Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS

REQUERIDOS

1. [Plan de Ejecución Plurianual \(PEP\) y Plan Operativo Anual \(POA\)](#)
2. [Plan de Monitoreo y Evaluación](#)
3. [Informe de Gestión Ambiental y Social \(IGAS\)](#)
4. [Plan de Adquisiciones](#)

OPCIONALES

1. [Evaluación Socioeconómica de Proyectos de Infraestructura Multinacionales con Efectos sobre Integración Regional](#)
2. [Anexo de Integración Económica](#)
3. [Programa Territorial de Integración](#)
4. [Tramos de Construcción del TAN](#)
5. [Estudio de Factibilidad Económica del TAN](#)
6. [Revisión y Actualización del Estudio de Factibilidad Económica](#)
7. [Evaluación de Capacidad Institucional de la Dirección Nacional de Vialidad](#)
8. [Estudio de Impacto Ambiental](#)

ABREVIATURAS	
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CC	Cambio Climático
CCLIP	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión
CE	Comité Ejecutivo
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
CA	Comité Administrativo
CT	Cooperación Técnica
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
DV	Dirección de Vialidad
EBITAN	Entidad Binacional Túnel de Agua Negra
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EPB	Estrategia de País del Grupo BID
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
GCF	Gestión Coordinada de Fronteras
IIRSA	Iniciativa de Integración Regional de Suramérica
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MOP	Ministerio de Obras Públicas
MT	Ministerio de Transporte de la Nación Argentina
OE	Organismo Ejecutor
PA	Plan de Adquisiciones
PAN	Paso de Agua Negra
PCR	Paso Cristo Redentor
PETAN	Programa de Estructuración del Túnel Internacional de Agua Negra
PTI	Programa Territorial de Integración
ROP	Reglamento Operativo del Programa
TAN	Túnel Internacional de Agua Negra
TMDA	Tránsito Medio Diario Anual
UNSJ	Universidad de San Juan
VAN	Valor Actual Neto

**RESUMEN DEL PROYECTO
REGIONAL
LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP)
(RG-O1655)**

**PRIMERA OPERACIÓN DEL PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL INTERNACIONAL DE AGUA NEGRA
(RG-L1116)**

Términos y Condiciones Financieras						
Prestatarios: República Argentina y República de Chile				Facilidad de Financiamiento Flexible^(a)		
					Argentina	Chile
				Plazo de amortización:	25 años	15-Oct-2028
Organismos Ejecutores: Préstamo Argentina: Ministerio de Transporte de la Nación Argentina (MT), por intermedio de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV); y Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) Préstamo Chile: Dirección de Vialidad (DV) del Ministerio de Obras Públicas (MOP) de Chile; y EBITAN				VPP original:	14,75 años	9,95 años ^(b)
				Período de desembolso:	3 años	3 años
Fuente	CCLIP (US\$)	Primera Operación (US\$)	%	Período de gracia:	4,5 años	15-Abr-2027 ^(c)
BID a Argentina (CO):	1.080.000.000	130.000.000	72	Comisión de inspección y vigilancia:	(d)	(d)
BID a Chile (CO):	420.000.000	150.000.000	28	Tasa de interés:	Basada en LIBOR	
Total:	1.500.000.000	280.000.000	100	Comisión de crédito:	(d)	
				Moneda de aprobación:	Dólares de EE. UU. con cargo al Capital Ordinario (CO)	
Esquema del Proyecto						
Objetivo del proyecto: El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, ampliando el acceso de la región a los mercados internacionales a través del eje de integración Coquimbo – San Juan - Porto Alegre. Los objetivos específicos son mejorar la conectividad y la eficiencia de la red logística de la región, mediante la construcción de un túnel de alta montaña, que resultará en una mejora sustancial del cruce existente en el Paso de Agua Negra (PAN). Los resultados de esta mejora incluyen una reducción en tiempos de viaje, incremento de la resiliencia del cruce a efectos de Cambio Climático (CC), e incremento de los pasajeros y comercio que utilizan el PAN. El objetivo de la primera operación individual es avanzar en la construcción de los primeros tramos del Túnel Internacional de Agua Negra (TAN).						
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso de cada préstamo: (i) la aprobación y entrada en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (ROP) de cada país, en los términos acordados con el Banco (¶3.6); (ii) evidencia de que el proyecto de diseño y construcción del TAN esté licitado, adjudicado y su contrato firmado (¶3.7); y (iii) las condiciones especiales del Anexo III.						
Condiciones contractuales especiales de ejecución: Ver condiciones ambientales y sociales en el capítulo V del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (EER#3).						
Excepciones a las Políticas del Banco: Se solicita una excepción parcial al requisito del párrafo 1.19 de la GN-2246-9 respecto a la EBITAN, que no posee experiencia previa dado que fue creada exclusivamente para gestionar y ejecutar la construcción del TAN (¶2.3).						
Alineación Estratégica						
Desafíos^(e):	SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>			
Temas Transversales^(f):	GD <input type="checkbox"/>	CC <input type="checkbox"/>	IC <input type="checkbox"/>			

^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF) (FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

^(b) La Vida Promedio Ponderada (VPP) original podrá ser menor de acuerdo a la fecha efectiva de la firma de Contrato de Préstamo.

^(c) Bajo las opciones de reembolso flexible de la FFF, cambios en el período de gracia son posibles siempre que la VPP original del préstamo y la última fecha de pago, documentados en el Contrato de Préstamo, no sean excedidas.

^(d) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(e) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

^(f) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

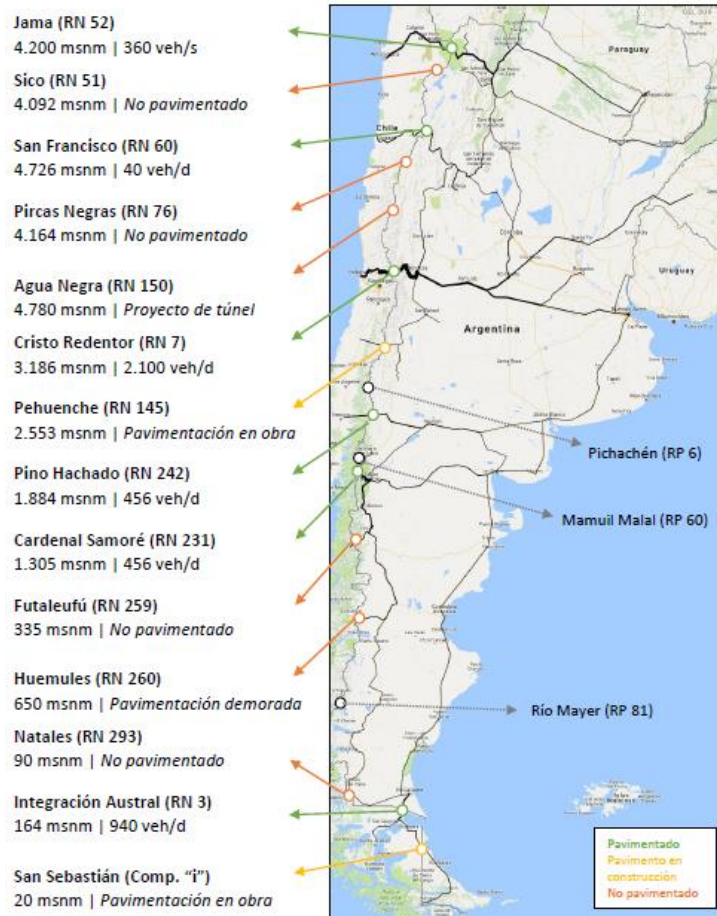
- 1.1 **Contexto general.** Argentina y Chile comparten la frontera terrestre internacional más extensa de América del Sur, condicionada en gran parte por sus 5.150 km de la cordillera de Los Andes. Ambos países son conscientes de que su desarrollo y bienestar en un mundo globalizado requiere cada vez más de una integración física y una coordinación de la gestión fronteriza satisfactoria que elimine cuellos de botella en los flujos de viajeros y mercancías, prestando atención a los proyectos de mejora de sus vínculos fronterizos.
- 1.2 En los últimos años, Chile y Argentina han desarrollado estrategias de integración regional para planificar y fortalecer su infraestructura con el fin de optimizar y coordinar los procesos de control fronterizo. Estas estrategias tienen como objetivo principal potenciar y facilitar los flujos comerciales entre ambos para contribuir al crecimiento económico regional. Dicha integración permite: (i) el acceso de los países de la cuenca atlántica a puertos al océano Pacífico; y (ii) el acceso de Chile a puertos atlánticos, con el consiguiente incentivo para el comercio regional para una mayor participación en las cadenas de valor globales a través del acceso a mercados de gran crecimiento económico de Asia.
- 1.3 **Contexto específico.** En la actualidad hay 26 pasos internacionales entre Chile y Argentina (Figura 1). De estos, el Paso de Agua Negra (PAN), inaugurado en 1965, entre la Región de Coquimbo (Chile) y la Provincia de San Juan (Argentina), es hoy el de mayor altitud (4.780 msnm). Por sus condiciones climatológicas y orográficas, el paso es intransitable al menos seis meses al año (de mayo a octubre). Esto limita notablemente sus volúmenes de tráfico (prácticamente inexistente en transporte de mercancías).
- 1.4 El PAN fue definido por el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración como un paso fronterizo prioritario dentro del Corredor Bioceánico Mercosur-Chile¹ ([EEO#2](#)). En los últimos años, Chile y Argentina han comenzado a estructurar la construcción del Túnel Internacional de Agua Negra (TAN) mediante la creación de la Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN)² y han iniciado actividades en la estructuración del proyecto del túnel junto con el BID, a través del Programa de Estructuración del Túnel Internacional Paso de Agua Negra (PETAN) (3867/OC-RG y 3868/OC-RG)³ aprobado en 2016.

¹ El TAN está incluido en la cartera de proyectos de la Iniciativa de Integración Regional de Suramérica IIRSA/COSIPLAN, y en el Programa Territorial de Integración (PTI) ([EEO#3](#)) con un análisis estratégico de actores, objetivos y planes para dinamizar y potenciar los efectos de la construcción del TAN. Las acciones concretas del PTI incluyen una metodología de evaluación ambiental y social, de integración productiva y logística y de gestión de riesgos de desastres.

² Creada por el Protocolo Complementario al Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre Argentina y Chile el 30 de octubre de 2009, aprobado por el Decreto 01/2010 de Chile y la Ley No. 26.561 de Argentina.

³ El PETAN comenzará a ejecutarse el cuarto trimestre de 2017.

Figura 1. Principales pasos fronterizos entre Argentina y Chile (2017)



Fuente: Dirección Nacional de Vialidad de Argentina (DNV)

- 1.5 **Diagnóstico del problema.** En las últimas décadas, el flujo vehicular entre ambos países ha aumentado de manera casi constante, un 6% anual desde 2007. Esto, unido a una deficiente infraestructura y una baja calidad de los pasos viales actuales, a debilidades funcionales asociadas a los procesos de control fronterizo y a condiciones meteorológicas adversas, hace que los pasos existentes no sean suficientes para atender el volumen de carga y tráfico vehicular, lo que afecta directamente la accesibilidad, conectividad y la integración.
- 1.6 La transitabilidad del principal corredor vial entre Argentina y Chile es a través del Paso Cristo Redentor (PCR) con un Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) de aproximadamente 2.100 vehículos. Esta transitabilidad se ve frecuentemente afectada por las condiciones climáticas que obligan a cerrar el paso entre 30 y 40 días al año, generando importantes retrasos en los servicios de transporte, que se agravan por el congestionamiento causado por la limitada capacidad de la infraestructura y por las deficiencias en los procesos y sistemas de control. Uno de los pasos alternativos más cercanos al PCR es el PAN, a 500 km al norte por territorio argentino y 700 km al norte por carretera en Chile. Pese a la precaria infraestructura actual del PAN, desde 2005 el flujo de vehículos que utiliza el paso

existente ha crecido hasta alcanzar entre 8.000 y 10.500 vehículos anuales, lo cual implica un TMDA de entre 22 y 29 vehículos.

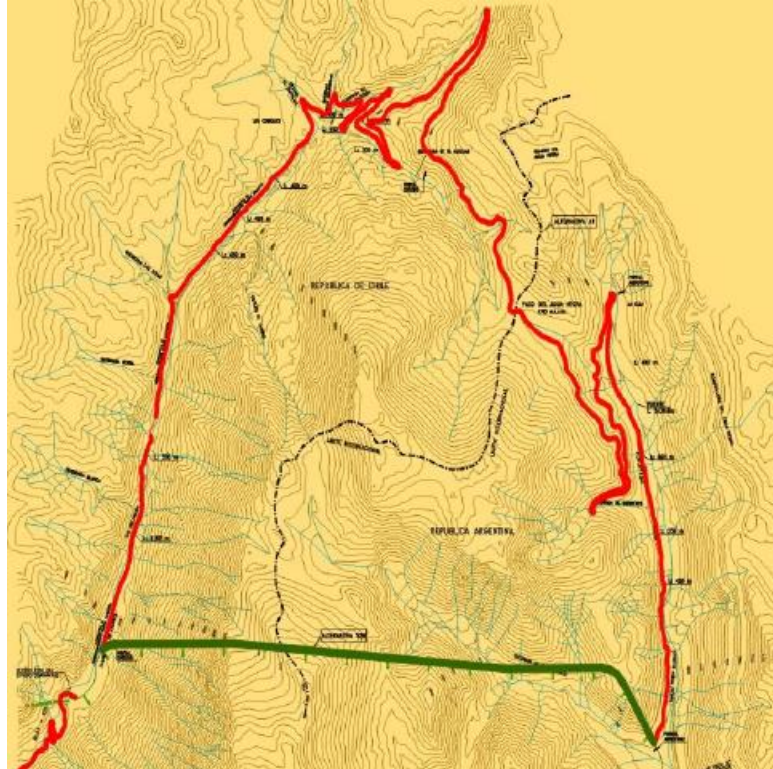
- 1.7 **Intervenciones propuestas.** Para mitigar el problema de la falta de conectividad durante la época invernal y facilitar un vínculo logístico estable que permita el servicio continuado del transporte de carga y turistas, es imprescindible mejorar la infraestructura de integración dotándola de pasos fronterizos transitables durante todo el año. Para ello se realizaron estudios de viabilidad de nuevos túneles transfronterizos en la región ([EEO#1](#)). De los pasos analizados, el PAN ocupa un lugar relevante por: (i) formar parte de un corredor bioceánico de gran potencial, como nuevo vínculo logístico entre Porto Alegre (Atlántico) y Coquimbo (Pacífico); y (ii) tener mejores condiciones climatológicas que los pasos existentes (se estima que la precipitación en forma de nieve en el PAN es aproximadamente un tercio de la observada actualmente en el PCR, lo que supondría cierres del PAN menores a 10 días anuales, en comparación con los hasta 40 días del PCR⁴). En base a estos estudios, ambos gobiernos escogieron el PAN como la solución óptima para fortalecer y aumentar los vínculos fronterizos alternativos entre los dos países.
- 1.8 Para contribuir a la mejora del desempeño logístico de Chile y Argentina, mejorar la transitabilidad y fomentar la integración regional, a través de la presente primera operación a ser financiada bajo la CCLIP, se mejorará la infraestructura del paso de frontera a través de la construcción de un túnel de 13,9 km de largo de dos ductos, uno en cada sentido de circulación (Figura 2). Este túnel reducirá la longitud del paso actual en 40 km, disminuirá la sinuosidad del mismo y reducirá las pendientes máximas del paso permitiendo el tránsito de camiones de carga. Asimismo, permitirá la utilización del paso durante todo el año. En las subsiguientes operaciones individuales se incluirán los elementos necesarios para la optimización de la gestión fronteriza⁵. Estas mejoras resultarán en una importante reducción de los tiempos de paso de personas y mercancías, y disminuirán significativamente los tiempos de espera por cierres debido a condiciones climatológicas. Además, para el análisis técnico del túnel se tuvo en cuenta la accesibilidad al mismo a través de la infraestructura existente (Ruta 41 del lado chileno y Ruta 150 del lado argentino) y la capacidad de transporte a lo largo del año. La Ruta 150 se encuentra en condiciones óptimas de accesibilidad, habiéndose reformado y mejorado prácticamente la totalidad de los tramos de la misma con una fuerte inversión económica, faltando un sector de aproximadamente 50 km situado en las cercanías hasta el punto de conexión de la ruta con el TAN, mientras que la Ruta 41 requerirá la construcción completa de los últimos tramos hasta el punto de conexión con el TAN. Por eso, los ministerios de ambos países están trabajando con los municipios afectados para evaluar la gestión del tráfico inducido por la obra. El modelo económico de BID-IIRSA ([EEO#6](#)) muestra que el TAN absorbería el 10% del tráfico del PCR en caso de

⁴ El BID ha trabajado en la mejora del PCR a través de varias operaciones para: (i) mejorar el modelo del Sistema de Control de Gestión (ATN/OC-14926-RG); (ii) mejorar la conectividad (ATN/OC-15803-RG); y (iii) ampliar la capacidad y la seguridad del paso (AR-L1279, por un monto de US\$215 millones (US\$150 millones BID y US\$65 millones local), que está en preparación del préstamo para su aprobación en diciembre de 2017).

⁵ Dichos elementos consistirían en la construcción de la infraestructura edilicia y la optimización de los sistemas de gestión fronterizos.

saturación. El modelo económico elaborado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y Dirección de Planeamiento de Chile en 2013 indica que el TAN movilizaría las exportaciones de uva y cal desde San Juan y de insumos a la minería desde Coquimbo. El mismo modelo indica que habría una inducción del tráfico en el sector turístico por menor distancia al litoral chileno.

Figura 2. Proyecto del túnel



Fuente: Universidad de San Juan (UNSJ) (2014)

- 1.9 Por último, la justificación del TAN se apoya en la integración regional entre Argentina y Chile, concretamente entre San Juan y Coquimbo y por la mejora de la red vial del eje Mercosur-Chile. Este proyecto tiene una gran importancia estratégica debido al esfuerzo de integración entre dos países, por lo que el proyecto binacional supone un ámbito de trabajo común, permitiendo la creación de la institucionalidad binacional necesaria.
- 1.10 **Justificación de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP).** En 2015, Chile y Argentina solicitaron apoyo al BID para estructurar el proyecto de inversión del TAN. Dada la magnitud, complejidad y larga duración del proyecto, se trabajó: (i) en una operación de preparación, en la que se realiza la capacitación de los organismos responsables, se diseña el proyecto de construcción y se define la coordinación entre los países (PETAN); y (ii) en la construcción del TAN que se realizará por medio de operaciones individuales bajo

la CCLIP⁶, siendo que la primera de ellas incluye los primeros tramos (uno del lado argentino y otro del lado chileno) ([EEO#4](#)).

- 1.11 El programa de construcción del TAN financiará la obra de construcción del túnel y los servicios de inspección de obra y actividades complementarias de fortalecimiento institucional (§1.24). Las razones de mayor relevancia con base en las cuales Argentina y Chile definieron que la construcción del TAN sea a través de una CCLIP son la magnitud y largo período de ejecución de la obra que necesita un calendario prolongado con inversiones que requieren de la disponibilidad oportuna de recursos para financiar los distintos tramos de la construcción. En este sentido, la financiación de la construcción mediante una CCLIP permite: (i) mejorar la eficiencia del proyecto y proporcionar a los prestatarios recursos oportunos para la continuidad del programa; (ii) cada una de las operaciones individuales permitirá identificar las actividades que resulten necesarias en la medida que se vaya avanzando en la construcción; y (iii) siendo que cada una de las operaciones individuales son procesadas y aprobadas de manera independiente, se reducen los costos financieros y se agiliza el procesamiento interno de preparación y aprobación de las operaciones por parte del Banco, así como brindar apoyo técnico y presencia continua durante el largo plazo de ejecución de las obras (§2.1). Cabe destacar que el carácter regional de la CCLIP fomenta la coordinación y responsabilidad conjunta entre ambos países y su identificación⁷ con la estrategia de desarrollo del programa al enmarcar los proyectos individuales dentro de los alcances y objetivos regionales contemplados en la CCLIP.
- 1.12 La razón por la cual se presenta en este momento la CCLIP y la primera operación bajo la misma, obedece a la gran importancia e impacto positivo que las mismas tendrán en el proceso licitatorio para la construcción del TAN al establecer los criterios técnicos y los montos de recursos para llevar a cabo la construcción del túnel. Con esto se dará una clara señal al mercado sobre la disponibilidad de financiación para la construcción del TAN durante el proceso licitatorio. Asimismo, se espera que el apoyo del Banco a un proyecto de carácter regional amplíe potencialmente el número de empresas o consorcios dispuestos a presentar ofertas y mejore la competitividad y calidad de las mismas (aproximadamente diez consorcios serán precalificados y podrán presentarse a la licitación).
- 1.13 **Evidencia sobre la efectividad de la intervención.** La evidencia internacional indica que los retrasos afectan el comercio internacional con efectos significativos sobre costos y tiempos. Cada día adicional que un producto se retrasa, se reduce el comercio en más de 1%, equivalente a una distancia bilateral de sus socios comerciales, por cerca de 70 km como media⁸. De manera general, se estima que, para los países centroamericanos, deficiencias en la infraestructura de transporte y en particular de los pasos de frontera, incrementan los costos de transporte de

⁶ Actualmente, se está evaluando la posibilidad de incorporar en el pliego que, una vez acabado el túnel, el contratista opere y mantenga el túnel por un plazo de tres años. Los países decidirán el modelo antes de aprobar la licitación en el cuarto trimestre del 2017.

⁷ La eficiencia, coordinación y responsabilidad conjunta e identificación se establecen como principios para el uso de CLIPPs en las Directrices Operativas para CCLIPs (GN-2246-11).

⁸ Djankov, S., 2006. *Trading on Time. World Bank Policy Research Working Paper.*

mercancías entre 4% y 12%⁹, restando competitividad a sus economías¹⁰. De manera similar, después de la implementación de un proyecto de rehabilitación vial en una carretera regional que conecta Kazajistán y Kirguistán, el volumen de tráfico creció en 25% y las exportaciones de Kirguistán a Kazajistán un 160% entre 1998-2007¹¹.

- 1.14 **Experiencia del Banco en el apoyo a proyectos regionales de integración en transporte.** El Banco desarrolló una amplia experiencia en el apoyo a países en el diseño e implementación de proyectos regionales. Tan solo en Suramérica, a través del Fondo para el Financiamiento de Operaciones para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), se han financiado nueve Cooperaciones Técnicas (CT)¹² que incluyen estudios fronterizos y de corredores multimodales regionales. En este contexto, el Banco fue reconocido por su labor de facilitador de diálogo a través de la coordinación de comités multinacionales de acompañamiento. Este mecanismo facilitó una mejor apropiación de los resultados, y estableció las bases para la futura implementación coordinada de los proyectos. Además, el apoyo regional a nivel de preinversión se ha materializado en préstamos coordinados, como es el caso de las operaciones fronterizas entre Costa Rica y Nicaragua (3488/OC-CR y 3577/BL-NI) aprobadas por el Directorio en 2015. Por último, cabe mencionar la experiencia en integración eléctrica, tanto en SIEPAC como en la Alianza Pacífico como antecedentes de armonización institucional y de políticas regionales.
- 1.15 **Conocimiento del Banco en el sector vial.** El Banco financió múltiples proyectos viales en Argentina y Chile. Desde el 2000, ha aprobado 25 operaciones de transporte en Argentina por más de US\$2.000 millones. Actualmente ejecuta el proyecto vial de la Ruta 19 (3836/OC-AR), en la provincia de Córdoba que forma parte del corredor bioceánico donde está el TAN y la operación del programa de estructuración del TAN entre Argentina y Chile (3867/OC-RG). También se encuentra preparando el proyecto de mejora del PCR entre ambos países (AR-L1279), y lideró el diseño y ejecución de operaciones de pasos de frontera en Ecuador-Colombia, Guatemala, Nicaragua, Argentina-Chile, Costa Rica y Panamá¹³.
- 1.16 **Lecciones aprendidas (¶1.14; ¶1.15).** Las principales lecciones aprendidas en proyectos de integración regional y proyectos de gran envergadura incluyen: (i) el liderazgo a nivel político más alto de ambos países; (ii) la coordinación binacional, tanto a nivel de gerenciamiento de proyecto como a nivel técnico; (iii) la necesidad de tener documentos completos de licitación, incluyendo diseños de ingeniería de alta calidad técnica; y (iv) contar con reglas claras y responsabilidades asignadas para la operación y mantenimiento de la infraestructura de integración regional. El Banco ha aplicado dichas lecciones a través del diseño e implementación de un

⁹ *Competitive Advantage: Moving Ahead of the Global Competition*. BID, 2013.

¹⁰ Cada día en tránsito de la mercancía constituye entre el 0,6% y el 2% de su valor. Hummels, 2012. https://www.researchgate.net/publication/5081736_Time_as_a_Trade_Barrier.

¹¹ Banco Asiático de Desarrollo, *Kyrgyz Republic: Road Rehabilitation Project Second Road Rehabilitation Project, and Third Road Rehabilitation Project*. 2010.

¹² ATN/OC-10620-RG, ATN/OC-10847-RG, ATN/OC-11400-RG, ATN/OC-10774-RG, ATN/OC-13350-RG, ATN/OC-13632-RG, ATN/OC-13872-RG, ATN/OC-13289-RG y ATN/FG-15606-RG.

¹³ 3324/OC-EC, 3484/BL-NI, 3488/OC-CR, PN-L1107, ATN/JF-14202-RG y ATN/OC-14926-RG.

modelo de Gestión Coordinada de Fronteras (GCF)¹⁴, que comprende unos parámetros mundialmente aceptados como buenas prácticas para la gestión integrada y eficiente de fronteras; y la constante coordinación entre ambos países y la EBITAN¹⁵.

- 1.17 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y está alineado estratégicamente con los desafíos de desarrollo de: (i) integración económica bajo los criterios¹⁶ de: (a) focalización multinacional por apoyar acciones nacionales orientadas a la facilitación del acceso a mercados internacionales (¶1.28); (b) subsidiaridad nacional, por apoyar la implementación de un proyecto reconocido como prioritario por la COSIPLAN/IIRSA (¶1.4); y (c) adicionalidad regional, ya que la construcción del TAN requiere una acción coordinada a nivel regional, estableciendo un marco institucional regional (EBITAN) ([EEO#2](#)); y (ii) con el desafío de productividad e innovación al introducir mejoras en la red logística de la región.
- 1.18 Adicionalmente, el programa es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), por contribuir a la mejora de la calidad de la infraestructura de transporte y fomentar el involucramiento del sector privado en la construcción y operación del proyecto; (ii) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) por contribuir con mejoras en cobertura, capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura, y los servicios de transporte conexos; y (iii) el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), al priorizar el apoyo al desarrollo de corredores de integración.
- 1.19 **Estrategia del Banco con los países.** En la Estrategia de País del Grupo BID (EPB) con Argentina 2016-2019 (GN-2870-1), el programa se alinea con el objetivo estratégico de mejora de la infraestructura vial y reducción de costos de logística (dentro del área de mejora del ambiente de negocios) y con la reducción de costo y tiempo de exportación (dentro de fortalecimiento de la integración). En la EPB con Chile 2014-2018 (GN-2785), la operación se inscribe en las áreas estratégicas prioritarias de diálogo de transporte y logística, y de integración regional, ya que prevé apoyar aspectos específicos de integración e infraestructura de transporte de cargas.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.20 **Objetivo general.** El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, ampliando el acceso de la región a los mercados internacionales a través del eje de integración Coquimbo-San Juan-Porto Alegre.

¹⁴ La GCF incluye: (i) adopción de estándares internacionales; (ii) establecimiento de sistemas de información anticipada interoperable; (iii) implantación de gestión del riesgo; (iv) certificación de operadores económicos autorizados; (v) implantación de procesos operativos entre agencias fronterizas, sistemas de control de gestión fronteriza y de inspección conjunta; (vi) implantación de infraestructura, y equipamiento tecnológico de control; y (vi) atención a aspectos socioeconómicos y ambientales.

¹⁵ El GFC será implementado por los ejecutores.

¹⁶ Criterios de clasificación establecidos en la Estrategia de Apoyo a la Competitividad Global e Integración Regional (GN-2526-4).

- 1.21 **Objetivo específico.** Los objetivos específicos son mejorar la conectividad y la eficiencia de la red logística de la región, mediante la construcción de un túnel de alta montaña, que resultará en una mejora sustancial del cruce existente en el PAN. Los resultados de esta mejora incluyen una reducción en tiempos de viaje, incremento de la resiliencia del cruce a efectos de Cambio Climático (CC), e incremento de los pasajeros y comercio que utilizan el PAN. El objetivo de la primera operación individual es avanzar en la construcción de los primeros tramos del TAN.
- 1.22 Para alcanzar el objetivo propuesto, el programa se estructura en los siguientes componentes:
- 1.23 **Componente 1. Soporte técnico y de gestión de la EBITAN (US\$8.100.000).** Incluye asistencia técnica para la EBITAN que consiste en un conjunto de técnicos altamente especializados complementados por un *back office* de apoyo, que aportarán criterios técnicos para la toma de decisiones y evaluarán las problemáticas que se presenten durante el desarrollo de la primera fase de construcción. Asimismo, brindará apoyo al Comité Ejecutivo (CE) de la EBITAN, al trabajo de las auditorías y a las acciones de gestión ambiental, social y de comunicación del proyecto. Este componente será ejecutado por la EBITAN y adicionalmente podrá financiar, entre otros, costos de administración y productos identificados que no fueron definidos en el PETAN, que aporten una mejora en la calidad y el control del proyecto¹⁷.
- 1.24 **Componente 2. Apoyo a las unidades técnicas nacionales y regionales del proyecto (US\$15.000.000).** Este componente será ejecutado respectivamente por el Ministerio de Transporte de la Nación Argentina (MT) a través de la DNV y la Dirección de Vialidad (DV) del MOP de Chile. Financiará actividades¹⁸ de formación y contratación de personal calificado, orientadas a reforzar la capacidad técnica en materia de túneles, obras subterráneas, gestión de riesgos específicos, gestión de grandes contratos y demás disciplinas que puedan ayudar a optimizar la gestión de los fondos del programa, así como limitar los riesgos de desviaciones económicas y temporales a mediano y largo plazo. Entre las actividades se contemplan cursos de capacitación técnica del personal impartidos por paneles de expertos, la incorporación de personal altamente especializado procedente del sector privado, y la transferencia de tecnología a partir de las obras existentes y ejecutadas tanto en las naciones implicadas como en otros países.
- 1.25 **Componente 3. Construcción y supervisión (US\$256.900.000).** Este componente financiará la construcción y la supervisión de los primeros tramos de construcción del TAN. Para Argentina, incluye, entre otros, las obras civiles, instalación del obrador, accesos provisorios, la excavación y sostenimiento de portales, el acceso al obrador, perforaciones y sondeos. Para Chile, incluye, entre

¹⁷ El PETAN incluye un componente de fortalecimiento institucional para la EBITAN complementario al de esta operación. Dado el largo período de ejecución del proyecto, financiado a través de varios préstamos, este componente entrará en ejecución una vez finalizada la ejecución del PETAN dándole continuidad a las actividades previamente comenzadas.

¹⁸ En el caso del préstamo a la República de Chile, financiará las actividades de la DV y del Gobierno Regional de Coquimbo en apoyo a la labor de la EBITAN.

otros, la estación de transformación, la instalación del obrador y sus accesos, la excavación, sostenimiento de portales, y los accesos provisorios.

1.26 **Costo.** El presupuesto consolidado por componentes se muestra en la Tabla 1:

Tabla 1. Presupuesto (US\$)⁽ⁱ⁾

Componente / Actividades	Argentina	Chile	Total
Componente 1. Soporte técnico y de gestión de la EBITAN	4.050.000	4.050.000	8.100.000
Asistencia técnica	2.250.000	2.250.000	4.500.000
Formación del CE	1.000.000	1.000.000	2.000.000
Auditorías: interna y externa	400.000	400.000	800.000
Gestión ambiental, social y comunicación	250.000	250.000	500.000
Administración del programa	150.000	150.000	300.000
Componente 2. Apoyo a las unidades técnicas nacionales y regionales del proyecto	8.000.000	7.000.000	15.000.000
Consultorías para el fortalecimiento de las unidades técnicas nacionales y regionales	8.000.000	7.000.000	15.000.000
Componente 3. Construcción y supervisión	117.950.000	138.950.000	256.900.000
Obras de construcción de túnel	110.950.000	131.950.000	242.900.000
Supervisión y monitoreo	7.000.000	7.000.000	14.000.000
Total	130.000.000	150.000.000	280.000.000

⁽ⁱ⁾ Los montos son por la estimación de los costos en cada territorio en los dos primeros tramos de construcción donde se espera avances similares en los dos frentes de construcción, con costos un poco más elevados en el lado chileno por las condiciones geológicas existentes ya que incluye el inicio de construcción de la galería de ventilación.

C. Indicadores Claves de Resultados

1.27 El principal impacto de la CCLIP, una vez construido el túnel, será la facilitación del comercio internacional a través de la optimización de pasos de frontera entre Argentina y Chile a producirse con el aumento de resiliencia de los pasos fronterizos de alta capacidad (pasos con túneles) entre los países. Este impacto se verá reflejado en la disminución de los días anuales que los países se encuentran sin pasos de alta capacidad operativos. La facilitación del comercio internacional se espera que sea acompañada de un aumento de actividad económica, y una diversificación y ampliación productiva de la zona aledaña al túnel.

1.28 **Resultados esperados.** El resultado final de la CCLIP es la disminución de los días anuales en los cuales los pasos fronterizos de alta capacidad entre Argentina y Chile (túneles) estén cerrados. Asimismo, la compleción del proyecto resultará en ahorro de tiempo para los viajeros que usan el PAN y aumento de toneladas de carga y pasajeros que utilizan el paso de frontera. Los productos específicos esperados de la primera operación son los portales mineros del túnel, las estaciones de transformación y los kilómetros de túnel construidos correspondientes al primer y segundo tramo de construcción (Anexo II). Los principales resultados y productos esperados de la operación serán evaluados con base a los indicadores propuestos en la Matriz de Resultados. Los indicadores de resultado serán medidos directa o indirectamente de acuerdo a las metodologías establecidas en el Plan de Seguimiento y Evaluación ([EER#2](#)).

- 1.29 **Viabilidad económica.** La principal justificación del proyecto radica en su importancia estratégica para ambos países, principalmente por la resiliencia que le da al sistema de cruces fronterizos actuales. Debido a las características del proyecto, alto costo de inversión inicial, largo periodo de ejecución y larga vida útil, las metodologías clásicas de evaluación económica de proyectos no son necesariamente las herramientas más adecuadas para evaluar el proyecto, dado que suelen limitar el conteo de beneficios a un plazo generalmente menor a la larga vida útil del proyecto. Asimismo, los beneficios del proyecto, al depender de estimaciones futuras de demanda a largo plazo, son de difícil estimación con un grado alto de variabilidad. No obstante, los análisis realizados muestran la dependencia del éxito del proyecto a su capacidad de generar flujos nuevos de transporte regional (tráfico generado). La evaluación socioeconómica de proyectos de infraestructura multinacional ([EEO#1](#)), analiza el impacto sobre los usuarios, productores y contribuyentes. Este estudio muestra un Valor Actual Neto (VAN) negativo con una tasa de descuento del 12% pero limita su análisis a flujos de transporte del corredor San Juan-Coquimbo. Otras evaluaciones económicas que amplían su análisis a flujos regionales que abarcan el corredor bioceánico Porto Alegre-Coquimbo muestran resultados más favorables, como la de la UNSJ ([EEO#5](#)), con un VAN de aproximadamente US\$38 millones¹⁹ (tasa de descuento de 12%) y una Tasa Interna de Retorno del 12,37%.
- 1.30 **Beneficiarios del programa.** Por un lado, el estudio del proyecto de inversión ([EEO#1](#)) contabiliza la población del área regional aledaña al Corredor Bioceánico Central como beneficiarios directos e indirectos, alcanzando los 20 millones de habitantes. Más concretamente, si se considera la población de San Juan y Coquimbo el total asciende a 1.510.044 habitantes (opción más realista en el estudio de factibilidad ([EEO#6](#))). Al segregar la población que depende de los sectores directamente beneficiados de la construcción del TAN, principalmente agricultura, minería y turismo (¶1.6), la población total beneficiada alcanza los 1.151.545 habitantes. Además, la evaluación socioeconómica señala a los usuarios del túnel como principales beneficiarios por delante de productores y contribuyentes. Por otro lado, también son beneficiarios los organismos estatales responsables de cada país (DNV y DV), ya que se ven fortalecidos con las actividades del programa y la EBITAN, lo cual mejorará su capacidad para gestionar el proyecto. Las restantes entidades de frontera también se verán beneficiadas por la existencia de un paso de última generación con instalaciones de control transfronterizo y centros de control automatizados, lo que incrementará su capacidad de gestión del tránsito binacional, reduciendo tiempos y esfuerzo humano.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** La construcción del TAN estará financiada mediante una CCLIP de US\$1.500 millones con período de desembolso de 12 años. La primera operación se estructura por un total de US\$280 millones que engloba dos préstamos: uno

¹⁹ Ver comparación realizada por las tres evaluaciones económicas de BID/IIRSA, MOP y UNSJ ([EEO#6](#)).

de US\$130 millones para Argentina y otro de US\$150 millones para Chile, y su período de desembolso es de tres años, sin contrapartida local. La primera operación se ejecutará mediante una modalidad de contratación “diseño-construcción” bajo la cual el diseño y la construcción de la obra se licitan bajo un solo contrato²⁰. Se prevé que esta licitación ocurra en octubre 2017. El PETAN cubre los costos asociados a los diseños y la primera operación de la CCLIP cubrirá los costos asociados a los primeros tramos de construcción²¹, y se estima que la construcción del túnel iniciará una vez finalizados los diseños, aproximadamente en 2020 (¶1.12).

Tabla 2. Plan de desembolsos de la primera operación de la CCLIP

Fuente	2020	2021	2022	Total
BID	84.160.000	84.160.000	111.680.000	280.000.000
%	30%	30%	40%	100%

- 2.2 **Criterios de elegibilidad de la CCLIP.** De acuerdo a la Propuesta de Modificaciones a la CCLIP (GN-2246-9), en su sección D.1.a, el Organismo Ejecutor (OE) debe haber completado una operación similar en los cinco años anteriores, con cumplimiento y previsión de desempeño satisfactorios. Esta operación cumple con este requisito parcialmente ya que: (i) la DV (¶3.3) y la DNV (¶3.2) en los últimos años han trabajado de manera conjunta con el BID para preparar el PETAN, así como en otras operaciones de transporte ya completas²²; (ii) la DV, la DNV y la EBITAN como coejecutores han coordinado la estructuración del PETAN con una trayectoria adecuada; (iii) la DNV cuenta con una experiencia amplia ejecutando otros préstamos del BID (AR-X1016 de US\$2.500 millones y 2185/OC-AR de US\$150 millones); y (iv) los análisis institucionales ([EEO#7](#))²³ correspondientes realizados durante la preparación del PETAN demostraron la capacidad institucional de todos los ejecutores. Asimismo, los ámbitos que se financiarán al amparo de la CCLIP están contemplados en las prioridades definidas en las Estrategias de País vigentes con Argentina y con Chile.
- 2.3 **Excepción parcial.** Se solicita una excepción parcial al requisito mencionado anteriormente, específicamente en la sección 1.19 del documento GN-2246-9 respecto al coejecutor EBITAN, que no posee experiencia previa comparable, dado que la entidad fue creada exclusivamente para gestionar y ejecutar la construcción del TAN. Es importante destacar que la EBITAN está vinculada y tendrá apoyo constante de los otros ejecutores (DNV y DV) que

²⁰ Actualmente, la licitación se encuentra en precalificación. Está siendo coordinada por la DV, la DNV y la EBITAN y es 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 coordinada por la EBITAN.

²¹ La construcción será única, sin embargo, se discrimina un tramo por cada país.

²² En los últimos cinco años la DNV ha finalizado entre las obras más relevantes con organismos internacionales de crédito: (i) el Proyecto Provincial de Infraestructura de Caminos (BIRF 7301 y 7833/AR); y (ii) el Programa de Infraestructura Vial Productivo I (BID 2185 OC/AR). Por otra parte, la inversión lograda en los últimos cinco años por la DV alcanza los US\$7.300 millones, asignados a inversiones de pasos fronterizos, conectividad vial urbana, planes de reconstrucción, conservación y proyectos específicos de caminos y puentes. Se ha pavimentado y puesto en servicio 2.502 km de nuevos pavimentos y dobles calzadas a la red nacional chilena entre otras intervenciones.

²³ Dado que la operación 3836/OC-AR se ejecuta por la DNV, se hace referencia a la evaluación institucional que se realizó para este proyecto.

poseen la experiencia requerida y tendrá amplio apoyo a su fortalecimiento institucional a través del PETAN.

- 2.4 **Criterios de elegibilidad de la primera operación individual.** La primera operación individual cumple con los requerimientos de elegibilidad establecidos en el documento GN-2246-9 en su sección D.1.b, en la medida en que: (i) está contemplada en el sector y componentes de la CCLIP; y (ii) fue incluida en las Ayudas Memorias de Actualización de Programación de ambos países²⁴. Las operaciones individuales subsecuentes deberán observar los criterios de elegibilidad de la referida sección D.1.b del documento GN-2246-9.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.5 **Salvaguardias ambientales y sociales.** El proyecto se clasifica como categoría “A” de conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) debido a su potencial para generar impactos ambientales y sociales de magnitud moderada a alta, principalmente la afectación a la calidad de agua subterránea y superficial, a glaciales 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 y buenas prácticas constructivas. El principal impacto es indirecto por naturaleza, al potenciar el túnel un aumento de tráfico, incluyendo camiones de carga, que resultará en un deterioro de la calidad del aire por emisiones vehiculares, aumento de ruido, impactos sociales y la posibilidad de accidentes de tránsito afectando la calidad de vida de los habitantes del área de influencia tanto en la Ruta 150, como en la Ruta 41 que atraviesa el Valle del Elqui en el lado chileno. Ambos gobiernos son conscientes de estos efectos, así como de las oportunidades de potencializar los efectos positivos por lo que los efectos del túnel se incorporan en el PTI ([EEO#3](#)) promovido por ambos gobiernos con ayuda del Banco. Adicionalmente, el MOP realizará estudios para analizar dos opciones de interconexiones viales en la Ruta 41 para evitar el paso de vehículos de carga de la comunidad de Vicuña y parte de esta ruta.
- 2.6 El proyecto cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) ([EEO#8](#)) aprobado por la autoridad ambiental de San Juan, Argentina, el cual no fue sometido al proceso de evaluación ambiental en Chile debido a cambios normativos durante el proceso de preparación del EIA y porque las autoridades de transporte prevén que el proceso para obtener autorizaciones y permisos ambientales lo inicie el consorcio ganador de la licitación para la construcción del proyecto, quien será quien ajuste el EIA a los requerimientos de la normativa de Chile. Para cumplir con los requerimientos del Banco (OP-703, B.5), el EIA se ha complementado con un análisis de temas en el lado chileno, tales como impactos a glaciares, ruido y vibraciones, poblaciones indígenas, e impactos indirectos y acumulativos, entre otros. El Banco, en coordinación con la EBITAN definió el alcance de las actividades y contrato a una firma consultora internacional especializada para

²⁴ Actualización Ayuda Memoria de Programación de Argentina del 2 de mayo, 2017 y Ayuda Memoria de Acuerdo de Programación de Chile del 9 de marzo, 2017.

complementar el EIA, actualizar las medidas de mitigación y monitoreo y el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) ([EER#3](#)). Con la preparación del EIA complementario y la ejecución de las consultas públicas el proyecto cumple con las políticas ambientales y sociales del Banco.

- 2.7 **Resultado de las consultas.** La firma consultora especializada también fue contratada para ayudar al MOP a divulgar la información al público sobre el EIA complementario y para planear y asistir al MOP en la ejecución de las consultas públicas, y verificar la calidad de las consultas públicas en Chile. Se realizaron consultas públicas en La Serena el 24 de junio y en Vicuña el 6 de mayo y el 2 de septiembre, en las cuales participaron aproximadamente 300 personas. En la consulta de septiembre, se han identificado aspectos que preocupan a la población, y oposición de algunos grupos al proyecto por los impactos que el aumento de tráfico, en particular de vehículos de carga, pueden generar en el Valle del Elqui. Para atender estas preocupaciones y buscar soluciones con grupos de interés afectados o interesados en el programa, el Banco requerirá dentro de los 90 días siguientes a la aprobación del préstamo por el Directorio, que los OEs evidencien 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. El funcionamiento de dicho mecanismo también deberá ser evidenciado por los prestatarios, por intermedio de los OEs, a la fecha de firma de los contratos de préstamo para monitoreo por el Banco ([EER#3](#)). Dicho proceso de relacionamiento comunitario comprenderá tanto a Argentina como a Chile y estará destinado a desarrollar una estrategia de comunicación social y consulta pública que garantice la plena participación de los diferentes grupos interesados en el proyecto.
- 2.8 Antes del inicio de la construcción, el Banco averiguará con los prestatarios para asegurarse de que el consorcio ganador de la licitación para la construcción del TAN ajuste el EIA con la información de los diseños definitivos y realice una nueva serie de consultas. Estas actividades ajustarán y complementarán los planes de manejo ambiental y social que el constructor presente a satisfacción del Banco antes del inicio de la construcción.
- 2.9 El proyecto ha sido categorizado con riesgo alto de acuerdo con la Política de Desastres Naturales (OP-704). Se ha detectado el riesgo geológico como medio debido a que la región es susceptible a sismos y deslizamientos de tierras por la presencia de fallas, los cuales pueden exacerbarse con el CC. Con apoyo del Banco, se realizó un análisis de desastres naturales donde de manera sistemática se analizaron éstos y otros riesgos y se identificaron medidas de mitigación, que se considerarán en la preparación del diseño final para reducir los riesgos por sismos. Se solicitarán precios unitarios que cubran todas las posibilidades de recubrimiento del túnel, y se considerarán múltiples escenarios geológicos y geotécnicos.
- 2.10 Dada la reciente creación de la EBITAN, existe un riesgo medio por la debilidad institucional en temas ambientales y sociales durante la ejecución del proyecto. Para mitigar este riesgo, el Banco continuará fortaleciendo la institución para asegurar un esquema de manejo integral de los temas ambientales y sociales entre ambos países en la ejecución del proyecto (coordinación, supervisión,

reporte, atención de reclamos) incluyendo responsables, roles, entrenamiento, recursos.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.11 Los principales riesgos fiduciarios están dados por posibles retrasos en la ejecución, debido a las características técnicas complejas del túnel y de la modalidad contractual de diseño y construcción. Para mitigar este riesgo alto, se incluirán cláusulas y garantías explícitas en las bases de la licitación, estableciendo un plazo máximo para la firma del contrato, incluyendo una cláusula de indemnización o multa. Asimismo, el riesgo medio de presupuesto inadecuado y sobrecostos, así como la falta de recursos de financiamiento, que se mitigará mediante la definición de las especificaciones en los convenios de financiamiento y la inclusión de medidas de indemnización para el contratista. Con relación a la capacidad de ejecución, no se encontraron riesgos significativos. Sin embargo, están previstas acciones de mejora, que se describen en el Anexo III (¶3.1 a ¶3.3).

D. Otros Riesgos del Proyecto

- 2.12 **Riesgo macroeconómico y de sostenibilidad fiscal.** La operación puede verse afectada por incrementos de los costos asociados a la inflación y las variaciones cambiarias. Este problema se traduciría con reajustes de precios durante la ejecución del contrato. El análisis de riesgo determina este riesgo como medio, tanto en probabilidad como en impacto. Por ello, en los pliegos de licitación y en el contrato de obra se definirá una sola moneda de cotización y pago, y se requerirá que el contratista tome seguros de tipo de cambio contra las monedas principales relacionadas con sus costos, seguros contra tasa de interés.
- 2.13 **Riesgo de licitación/adjudicación.** El comienzo de la ejecución del TAN puede verse demorado por el retraso en el proceso de licitación y adjudicación del contrato de diseño-construcción. Por ello, es necesario mitigar este riesgo medio con la coordinación de la EBITAN con la DNV y la DV para gestionar los cronogramas del proceso de licitación y contratación del TAN. Asimismo, el riesgo de falta de participación y/o interés de potenciales contratistas se mitiga con la ejecución de un proceso riguroso de precalificación de oferentes (a finalizarse en septiembre, 2017) y de la aprobación anticipada de la financiación (¶1.12). Actualmente se están realizando con la asistencia de consultoría internacional experta especializada.
- 2.14 **Riesgo de gestión pública y gobernabilidad.** Complementariamente, también existe un riesgo alto de incumplimiento de cronograma en la obra por falta de licencias y otros permisos pertinentes. Para mitigar este riesgo se deberá definir en las bases de licitación los permisos y licencias obtenidos y contar con aquellos provisorios mientras se gestionan los definitivos. También hay un riesgo de atraso en la firma del contrato de construcción, que se mitigará a través del establecimiento en las bases de licitación de un plazo máximo de la firma de contrato, indicándose una cláusula de indemnización o multa. El riesgo de coordinación y articulación entre los actores se mitigará con la utilización de instrumentos de gestión de proyectos para resultados (PM4R). Asimismo, el riesgo político que implicaría el cambio de prioridades de los gobiernos como resultado de elecciones presidenciales que tengan lugar en ambos países durante

la ejecución se mitigará mediante la firma de condiciones contractuales que incluyan garantías con cláusulas de salida para los países.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Prestatarios y OE.** Los prestatarios serán Argentina y Chile. Los organismos coejecutores serán: (i) para Argentina, el MT, por intermedio de la DNV y la EBITAN; y (ii) para Chile, la DV del MOP y la EBITAN.
- 3.2 La DNV cuenta con una amplia experiencia en la ejecución de préstamos de organismos internacionales de crédito en general, y del BID particularmente, tanto de ejecutor y coordinador como de subejecutor de otros préstamos. El resultado del análisis de capacidad institucional de julio, 2016 fue un nivel de riesgo bajo. En los próximos meses, se prevén cambios en la estructura de la DNV, aunque no se considera que afecten negativamente la capacidad evaluada. Por ello, no se prevén dificultades en la ejecución. Considerando la experiencia adquirida del OE y su estructura organizacional, se tiene previsto fortalecer con la contratación de dos consultores relacionados con adquisiciones. En lo referente a gestión financiera, el Banco considera que no se requieren medidas específicas para la ejecución de esta operación.
- 3.3 La DV es el organismo técnico competente de Chile para llevar a cabo el desarrollo del PETAN y apoyar el fortalecimiento de la EBITAN. Es la responsable de la construcción y mantenimiento de la red vial chilena de aproximadamente 80.000 km, incluyendo túneles, puentes, viaductos y otros. Parte importante de la construcción de esta red ha sido financiada por organismos multilaterales y cuenta con la experiencia e institucionalidad en la gestión de proyectos. Por tanto, no se prevén inconvenientes en la ejecución, considerando que tiene previsto ser fortalecida, dada la magnitud y características del proyecto. Trabaja dentro del sistema de administración financiera pública, utilizando el sistema de información de la gestión financiera del estado para el presupuesto, contabilidad y pagos. Además, cuenta con una unidad sólida de auditoría interna y es fiscalizada por la Contraloría General de la República. El Banco diagnostica un bajo riesgo fiduciario y un alto nivel de desarrollo en el uso de los sistemas nacionales por parte del ministerio en presupuesto, tesorería, contabilidad, auditoría interna y externa.
- 3.4 La EBITAN será la responsable de coordinar técnicamente, contratar y llevar adelante los estudios y otras actividades de los Componentes 1 y 3 a desarrollar en el marco del programa ([EEO#3](#)). En este sentido, la EBITAN será responsable de: (i) la implementación de las actividades necesarias para la ejecución del programa; (ii) el acompañamiento y monitoreo del avance y ejecución de los contratos de consultoría, obra y adquisición de bienes; y (iii) brindar toda la información requerida por la DNV y la DV, para que éstas puedan cumplir con sus responsabilidades ante el BID. La EBITAN coejecutará los Componentes 1 y 3 con la DNV y la DV, sin transferencia de recursos a la EBITAN. El Componente 2 será ejecutado, respectivamente por la DNV y por la DV.

- 3.5 Como condiciones contractuales del PETAN, la EBITAN está en vías de suscribir: (i) convenios de financiamiento con Argentina y Chile, respectivamente, en los que se especifica el modo a través del cual la EBITAN solicitará y obtendrá el financiamiento del TAN; y (ii) convenios de pago con ambas vialidades con el fin de detallar las responsabilidades de cada uno respecto a la forma en que la EBITAN emitirá los certificados y otros instrumentos de pago, así como los envíos a las respectivas DNV y DV para su pronta cancelación.
- 3.6 **Esquema de ejecución.** A fin de asegurar una ejecución efectiva y minimizar el riesgo de retrasos, **el Reglamento Operativo del Programa (ROP) de cada país, cuya aprobación y entrada en vigencia, en los términos acordados con el Banco, será condición especial previa al primer desembolso de cada préstamo**, detallará los roles y responsabilidades y contendrá el mecanismo de ejecución, comunicación y articulación entre los ejecutores y coejecutores. Para esa finalidad, se contempla asimismo la contratación de una Asesoría Técnica Especializada (ATE), quedando en manos del Comité Técnico y del Comité Administrativo (CA) el gerenciamiento del proyecto, con apoyo de dicha ATE. Mientras que el CA contará con el apoyo de la ATE para la toma de decisiones del TAN, el CE tendrá a su cargo la supervisión del contratista de la obra, en conjunto con el inspector de obra, y demás consultores y/o proveedores que se requieran contratar a lo largo de la ejecución del proyecto, siendo apoyados en el marco de la ATE para facilitar la gestión operativa del proyecto.
- 3.7 También **será condición especial previa al primer desembolso de cada préstamo evidencia de que el proyecto de diseño y construcción del TAN esté licitado, adjudicado y su contrato firmado**, a fin de mitigar el riesgo de compleción y asegurar la ejecución efectiva del proyecto en los tiempos establecidos (¶2.13).
- 3.8 Será responsabilidad individual de la DNV y la DV según corresponda: (i) la administración y ejecución de los recursos de cada préstamo; y (ii) los pagos de manera congruente con los certificados de obra y el conjunto de documentos que dan cuenta de las consultorías a realizar y de las partes ya realizadas.
- 3.9 **Adquisiciones.** La DNV y la EBITAN realizarán las adquisiciones de bienes y servicios diferentes de consultoría y la contratación de servicios de consultoría de conformidad con las Políticas de Adquisición de Bienes y Obras Financiadas por el Banco (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección de Consultores (GN-2350-9). La DV realizará las adquisiciones de bienes y servicios diferentes de consultoría y la contratación de servicios de consultoría mediante el uso del sistema nacional de compras de Chile, en los términos aprobados por el Banco en diciembre del 2011 (GN-2642-1) y conforme se detalla en el Anexo III. Todas las contrataciones a realizar deben estar incluidas en el Plan de Adquisiciones (PA) aprobado por el banco mediante el sistema de ejecución y seguimiento de planes de adquisiciones que determine el Banco, y los métodos y rangos en él establecidos, como descrito en el Anexo III. El PA ([EER#4](#)) incluye las adquisiciones que se llevarán a cabo en los primeros 18 meses. En materia de gestión financiera se considerarán los principios y criterios 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 Chile y Argentina relativo al TAN, en el cual se enmarca el proyecto, y la legislación de cada país.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.10 **Monitoreo y evaluación.** El Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) cubrirá la ejecución de la operación de acuerdo a los indicadores y objetivos de la Matriz de Resultados. Para ello, se han usado los siguientes medios de verificación que corresponden a documentos contractuales y administrativos de la EBITAN: (i) contratos suscritos; y (ii) informes finales realizados y aprobados por la DNV y la DV. Asimismo, éstos contarán con los documentos de apoyo (planillas de asistentes, material bibliográfico utilizado, contratación de expertos) de las capacitaciones realizadas para verificar su implementación. El Banco supervisará el programa a través de visitas de inspección y misiones administrativas. Las unidades de ejecución del programa mantendrán sistemas apropiados para recopilar información periódica del avance físico y financiero, y mantendrá la información actualizada.
- 3.11 Al finalizar la construcción del túnel, y una vez que el mismo se encuentre en operación durante tres años, se realizará una evaluación ex post del programa a efectos de medir el cumplimiento de los objetivos del mismo ([EER#2](#)). Dicha evaluación incluirá mediciones sobre la operatividad del nuevo túnel incluyendo días anuales del túnel cerrado (informes de gestión del túnel), mediciones y caracterización de la carga y pasajeros utilizando el túnel (informes de aduana e inmigración de ambos países) y mediciones de ahorro de tiempo y costo de transporte de los usuarios del túnel. A través de información recolectada en encuestas a los usuarios del túnel, también se evaluará el efecto del túnel en la facilitación del comercio internacional y su contribución a la integración de las economías regionales.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
<i>I. Prioridades corporativas y del país</i>		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Sí	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica	
Indicadores de desarrollo de países		
2. Objetivos de desarrollo del país	Sí	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2870-1	Mejora de infraestructura para inversión e inclusión.
Matriz de resultados del programa de país		La intervención no está incluida en el Programa de Operaciones de 2017.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		
3. Evaluación basada en pruebas y solución	Evaluable	
3.1 Diagnóstico del Programa	8.4	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	3.0	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	2.4	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.0	
4. Análisis económico ex ante	8.5	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	4.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	0.0	
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	1.5	
4.4 Supuestos Razonables	1.5	
4.5 Análisis de Sensibilidad	1.5	
5. Evaluación y seguimiento	5.5	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5	
5.2 Plan de Evaluación	3.0	
<i>III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación</i>		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Alto	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	A	
<i>IV. Función del BID - Adicionalidad</i>		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Auditoría interna. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Igualdad de género		
Trabajo		
Medio ambiente		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	La operación AR-T1187 apoyará al TAN a través de estudios técnicos para su desarrollo y capacitaciones y trasferencia de conocimientos para el fortalecimiento institucional. La operación RG-T1230 apoyará al TAN con un diagnóstico del sistema de transporte en los pasos de frontera.
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.		

Nota: (*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

Esta es la primera operación de una línea de crédito condicional para proyectos de inversión (CCLIP). El objetivo de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, ampliando el acceso de la región a los mercados internacionales a través del corredor bioceánico Coquimbo – San Juan - Porto Alegre. Los objetivos específicos son mejorar la conectividad y la eficiencia de la red logística de la región, mediante la construcción de un túnel de alta montaña, que resultará en una mejora sustancial del cruce existente en el Paso de Agua Negra (PAN), reducción de tiempos de viaje, incremento de la resiliencia del cruce a efectos de Cambio Climático (CC), e incremento de los pasajeros y comercio que utilizan el PAN. El objetivo específico de la primera operación es construir las dos primeras etapas del Túnel de Agua Negra (TAN). El TAN no sólo disminuirá el número de días en que los pasos fronterizos vía túneles están cerrados por condiciones climáticas de 40 a 10 por año, pero también disminuirá el tiempo de viaje en el corredor San Juan-Coquimbo en cuatro horas, con impactos esperados en la integración comercial Atlántico-Pacífico, en el corredor Coquimbo – San Juan – Porto Alegre.

El análisis económico está bien desarrollado y utiliza supuestos razonables y metodologías estándar para medir ex-ante los beneficios esperados del programa. Estos métodos, sin embargo, no son necesariamente apropiados para medir los beneficios de largo plazo de una intervención de este tipo, ni pueden cuantificar monetariamente fácilmente los beneficios de integración económica. Esto se ve reflejado en un análisis económico que muestra, en el horizonte estándar, el valor presente de los beneficios menor al valor presente de los costos. Sin embargo, un análisis económico ampliado, aún en el periodo de análisis estándar, que trata de cuantificar beneficios adicionales, sujetos a incertidumbre, muestra que el proyecto es rentable desde el punto de vista del análisis económico.

Dada la incertidumbre identificada en el análisis económico, es importante que al final de la CCLIP se indica que se hará un análisis costo-beneficio ex-post. En particular, este análisis tratará de cuantificar empíricamente las ganancias asociadas a la integración comercial.

El riesgo global de la operación es alto, y esa clasificación aparece como apropiada, así como las acciones de mitigación de riesgo propuestas.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto:	<p>El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, ampliando el acceso de la región a los mercados internacionales a través del eje de integración Coquimbo - San Juan - Porto Alegre.</p> <p>Los objetivos específicos son mejorar la conectividad y la eficiencia de la red logística de la región, mediante la construcción de un túnel de alta montaña, que resultará en una mejora sustancial del cruce existente en el Paso de Agua Negra (PAN). Los resultados de esta mejora incluyen una reducción en tiempos de viaje, incremento de la resiliencia del cruce a efectos de Cambio Climático, e incremento de los pasajeros y comercio que utilizan el PAN. El objetivo de la primera operación individual es avanzar en la construcción de los primeros tramos del Túnel Internacional de Agua Negra (TAN).</p>
-------------------------------	---

IMPACTO ESPERADO

Indicadores	Unidad de medida	Línea de base		Metas		Medios de verificación	Observaciones
		Valor	Año	Valor	Año		
Impacto esperado							
Número de días anuales de pasos fronterizos de alta capacidad (túneles) cerrados	Número de días anuales	40	2020	10	2032	Informes de gestión de túneles fronterizos entre Argentina y Chile	El impacto del programa tendrá lugar cuando se finalice la construcción del TAN

RESULTADOS ESPERADOS CCLIP (RG-O1655)

Indicadores	Unidad de medida	Línea de base (2020)	Meta (2032)	Medios de verificación
Resultado 1. Ahorro de tiempo de los viajeros que usan el PAN				
Tiempo (horas) de recorrido en el corredor San Juan-Coquimbo ¹	Horas	9	5 ²	Evaluación con el HDM-4 para medir tiempos de viaje, realizado por consultores contratados por la Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN)

¹ El Corredor San Juan-Coquimbo incluye la Ruta 150 en Argentina que consta de 389 km desde la ciudad Patquía hasta el límite con Chile y la Ruta 41 que corresponde a 255 km desde el PAN hasta la ciudad-puerto de Coquimbo, Chile.

² [EEO#1](#).

Resultado 2. Aumento de usuarios del paso de frontera del PAN				
Número de pasajeros que pasan por el paso de frontera del PAN	Tránsito anual	61.950	260.609 ³	Informe de medición de usuarios de paso de frontera aprobado por la EBITAN
Resultado 3. Aumento del comercio regional				
Volumen de carga transportada a través del PAN	Miles de toneladas de carga registradas en las aduanas de Argentina y Chile	0	Carga de Argentina hacia Chile: 202 Carga de Chile hacia Argentina ⁴ : 88	Informe de registros de aduanas de Argentina y Chile para el PAN

PRODUCTOS DE LA PRIMERA OPERACIÓN DE LA CCLIP (RG-L1116)

Productos	Unidad de medida	Línea de base	2020	2021	2022	Meta final	Medios de verificación
Componente 1. Soporte técnico y de gestión de la EBITAN							
Producto 1. Informes de asistencias técnicas	Unidades	0	1	1	1	3	Recepción de informes aprobados por la EBITAN
Producto 2. Informe de gestión ambiental	Número de informes	0	1	1	1	3	Número de informes elaborados aprobados por la EBITAN y las vialidades de ambos países

³ [EEO#1](#).

⁴ La proyección del incremento de volumen se ha tomado de la Evaluación Socioeconómica [EEO#1](#) en donde se considera el volumen de carga como la sumatoria del Tráfico Desviado y Tráfico Generado definidos de la siguiente manera: tráfico desviado corresponde al 4% de la carga no cautiva proyectada para el Paso Cristo Redentor (PCR). El tráfico generado se define: Tráfico Generado 2027 = Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) generado de vehículos de carga * 365 días de operación del túnel * factor de carga de 2015 de Cristo Redentor. Según los plazos previstos, el tráfico a través del PAN iniciaría en 2027, fecha a partir de la cual se aplica crecimiento anual de flujos de carga de 12% basado en una modelación aleatoria con método de Montecarlo tomando las tasas de variabilidad del PCR. A partir del 2033 la tasa de crecimiento se estabilizaría al 5%.

Productos	Unidad de medida	Línea de base	2020	2021	2022	Meta final	Medios de verificación
Producto 3. Informe de gestión social	Número de informes	0	1	1	1	3	Número de informes elaborados aprobados por la EBITAN y las vialidades de ambos países
Producto 4. Plan de comunicación y divulgación	Número de planes	0	1	1	1	3	Informes de comunicación aprobados por la EBITAN
Componente 2. Apoyo a las unidades técnicas nacionales y regionales del proyecto							
Producto 5. Consultorías de apoyo a las vialidades	Número de consultorías	0	1	1	1	3	Informes de consultoría realizados aprobados por la Dirección de Vialidad (DV) y por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)
Producto 6. Consultorías de apoyo a los gobiernos regionales	Número de consultorías	0	1	1	1	3	Informes de consultoría realizados aprobados por la DNV y la DV
Componente 3. Construcción y supervisión							
Producto 7. Estación de transformación ⁵	Número de estaciones	0	2	0	0	2	Acta de construcción e informe de inicio de funcionamiento de las estaciones
Producto 8. Instalaciones del obrador	Número de estudios	0	2	0	0	2	Informes de instalación por parte del constructor aprobado por la EBITAN
Producto 9. Informes de supervisión de obras	Número de informes	0	1	2	1	4	Informes semestrales de resultados aprobados por la EBITAN

⁵ Hay una estación de transformación en cada una de las entradas del túnel en uno y otro país.

Productos	Unidad de medida	Línea de base	2020	2021	2022	Meta final	Medios de verificación
Producto 10. Portal minero del túnel de ventilación del lado chileno	Acta de construcción	0	0	1	0	1	Recepción de informe de construcción del túnel de ventilación por EBITAN
Producto 11. Portal minero del túnel ⁶	Informe de supervisión	0	0	4	0	4	Informe de construcción elaborado por el contratista y entregado a la EBITAN

⁶ En total hay cuatro portales mineros: dos en cada país y dos para cada túnel (norte y sur).

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

PAÍSES:	Regional (Argentina y Chile)
NÚMERO DE PROYECTO:	RG-O1655 y RG-L1116
NOMBRE DEL PROYECTO:	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) y Primera Operación del Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra
ORGANISMO EJECUTOR (OE):	República Argentina: Ministerio de Transporte (MT) por medio de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) República de Chile: Ministerio de Obras Públicas (MOP) por medio de la Dirección de Vialidad (DV) Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN)
EQUIPO FIDUCIARIO:	Brenda Álvarez y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); Francisco Lois (FMP/CCH); y David Salazar (FMP/CUR)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El Banco analizó la capacidad institucional de los tres coejecutores: (i) EBITAN; (ii) MT a través de su DNV; y (iii) DV del MOP.
- 1.2 La capacidad institucional de la DNV fue evaluada en julio de 2016, cubriendo los sistemas de: programación de actividades y componentes, organización administrativa, administración de personal, de bienes y servicios y financiera, y control interno y externo.
- 1.3 Considerando que la DV trabaja dentro del sistema de administración financiera pública, la capacidad institucional se evaluó en base al nivel de desarrollo y uso de los sistemas nacionales, incluyendo lo correspondiente al sistema financiero contable, auditorías, adquisiciones y ley de transparencia.
- 1.4 En el caso de la EBITAN, se determinó su capacidad evaluando los documentos de creación, así como acciones que ya se están realizando para su fortalecimiento.
- 1.5 El programa no incluye financiamiento de otros multilaterales.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL OE

- 2.1 La EBITAN será la encargada de coordinar, requerir, contratar y aprobar técnicamente los estudios y asesorías del Túnel de Agua Negra (TAN). Inicialmente, se previó que se articule la gestión de los procesos fiduciarios con las direcciones de vialidad de ambos países, hasta que la EBITAN se encuentre en condiciones de gestionarse de forma independiente, de acuerdo a los convenios que se firmen entre la EBITAN y Chile y la EBITAN y Argentina.
- 2.2 La EBITAN suscribirá convenios especiales de financiamiento con los ministerios de hacienda de ambos países, donde se especifique el modo a través del cual la EBITAN solicitará y obtendrá el financiamiento para el TAN. También, presentará los estados de pago a cada país, la información que ambos países requerirán para procesarlos, y la participación de las direcciones de vialidad en los procesos de contratación ([EEO#6](#)).
- 2.3 El MT de Argentina y el MOP de Chile, a través de la DNV y la DV, serán los organismos técnicos encargados de llevar a cabo el desarrollo de las acciones

- del programa, mediante la constitución de Unidades Ejecutoras (UEs), lo que implica un riesgo fiduciario bajo, al haberse evaluado su capacidad institucional.
- 2.4 La EBITAN, la DV y la DNV serán los organismos técnicos del estado competentes para llevar a cabo el desarrollo del TAN. Chile ha sido responsable de la construcción y mantenimiento de la red vial estructurante de aproximadamente 80.000 kilómetros viales, que además incluye túneles, puentes, viaductos y otros. Parte importante de la construcción de esta red fue financiada por organismos multilaterales. En lo referente a Argentina, la DNV cuenta con una experiencia amplia y acreditada en la ejecución de préstamos de organismos internacionales de crédito en general, y del BID en particular, tanto en carácter de ejecutor y coordinador como también de subejecutor de otros préstamos ejecutados por el antiguo Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MINPLAN).
 - 2.5 La DV utiliza el Sistema de Información de la Gestión Financiera del Estado (SIGFE) para el presupuesto, contabilidad y pagos, y cuenta con una sólida Unidad de Auditoría Interna (UAI) y es fiscalizada por la Contraloría General de la República (CGR). El Banco diagnostica un alto nivel de desarrollo en el uso de los sistemas nacionales por parte del ministerio, en presupuesto, tesorería, contabilidad, auditoría interna y externa, consistente con lo diagnosticado a nivel de país, sobre desarrollo de los sistemas nacionales que incluye además de Auditoría Interna de Gobierno (CAIGG). Para Argentina, la DNV utiliza el e-SIDIF y el SLU como sistemas de administración financiera, vigentes para los organismos de la administración pública. Estos sistemas permiten identificar los fondos del proyecto y también las fuentes de financiamiento. Asimismo, utilizan el sistema UEPEX, como sistema de información. El control interno es responsabilidad de la UE de la DNV. Por otro lado, el control externo de los fondos ejecutados provenientes del BID, son auditados por firmas independientes, pero esta es una decisión que se toma llegado el momento de la contratación anual.
 - 2.6 La DV utiliza ChileCompra para la gestión de las adquisiciones de bienes, servicios diferentes de consultoría, obras y servicios de consultoría, el cual es un sistema de compras y contrataciones públicas robusto con un sistema electrónico moderno y eficiente, con el que se realizan la mayor parte de las compras y contrataciones públicas. Para las contrataciones de estudios y construcción de obras públicas, poseen un amplio sistema de registro de contratistas, de calificación y de administración de licitaciones, alcanzando el éxito en términos de transparencia en las asignaciones de recursos, e instalando una sólida imagen de seriedad tanto en la opinión pública como dentro de la industria especializada. El uso avanzado del sistema de adquisiciones en operaciones financiadas por el Banco fue aprobado por el Directorio Ejecutivo mediante la GN-2642-1.
 - 2.7 A finales del 2015 y en el marco de los cambios impulsados por el Poder Ejecutivo, la DNV quedó como organismo descentralizado en jurisdicción del MT. Si bien la DNV se encuentra en un proceso de modificación de su estructura orgánica, incluidas las responsabilidades primarias y acciones, su capacidad de ejecución alcanza el 90% y el valor total de los sistemas evaluados el 83,94%, lo que expresa un nivel de riesgo bajo. El personal recientemente incorporado al área de gestión financiera se ha acoplado rápidamente y se desempeña de manera satisfactoria en estrecha coordinación con el Banco.

- 2.8 En ambos países, la EBITAN acordará un convenio de pago con las UEs de la DNV y la DV, donde se detallarán las responsabilidades de las partes respecto a la forma en que la EBITAN emitirá los estados de pago, certificados de obra y otros instrumentos que correspondiesen, y la forma en que la DNV fiscalizará los trabajos realizados. Este convenio que será firmado entre la EBITAN, el MOP y el MT según corresponda, será condición previa al primer desembolso, del préstamo firmado entre el Banco y el país.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 **Riesgo fiduciario de adquisiciones y financiero.** Los principales riesgos fiduciarios estarían dados por posibles retrasos en la ejecución debido a la modalidad contractual de diseño y construcción, y a la complejidad técnica del túnel. Como posibles riesgos financieros (aunque bajos) en el lado de Chile se destaca la gestión de la asignación presupuestal, y la elaboración de los presupuestos anuales, derivados de las magnitudes de los presupuestos que maneja el MOP, la experiencia de la UE y por la incidencia de los posibles ajustes a los Planes de Adquisiciones (PA) y Planes Operativos Anuales (POA), por las razones explicadas. Sin embargo, en la DNV se identificaron las siguientes oportunidades de mejora que serán verificadas durante el primer semestre de ejecución: (i) formalizar mecanismos o procedimientos de monitoreo y seguimiento que permita identificar el cumplimiento de los planes y programas; (ii) la organización y su organigrama están convalidados por la Resolución del Administrador General y es importante aprobar el decreto aprobatorio como prevén las normas de administración pública; y (iii) prever dentro del POA formal: indicadores de resultados y medios de verificación, identificar los responsables de ejecutar/coordinar las actividades e incluir riesgos asociados al proceso de programación.
- 3.2 **Acciones de mitigación.** Los posibles retrasos en la firma y ejecución del contrato de diseño y construcción se mitigarán con cláusulas y garantías explícitas en las bases de la licitación, estableciendo un plazo máximo para la firma del contrato, incluyendo una cláusula de indemnización o multa. También se dará continuidad a la Asistencia Técnica del Proyecto (ATP) a través de la firma consultora contratada en el marco del TAN, y que brindará el apoyo técnico de alto nivel en adquisiciones necesario para la ejecución. Asimismo, se dará continuidad a la contratación de profesionales que conforman la UE y se integrarán nuevos profesionales con capacidades que demande la unidad. Esta contará con un especialista en adquisiciones con conocimiento y experiencia en contrataciones públicas para que las adquisiciones se ejecuten en forma oportuna y será capacitado por el Banco.
- 3.3 **Chile:** (i) utilizará íntegramente los sistemas adicionales de gestión financiera, y la DV realizará el pago de todos los contratos y adquisiciones con los recursos del préstamo, ya sea de contrataciones de la EBITAN o de la DV; (ii) la UE contará con un especialista en gestión financiera para la programación del presupuesto; preparación de las solicitudes de desembolso y justificaciones de gastos al Banco; y elaboración conjuntamente con la Dirección de Contabilidad y Finanzas (DCYF) de los estados financieros; (iii) la contabilidad se registrará en el Sistema de Contabilidad y Finanzas del MOP y será reportado al SIGFE en la unidad transaccional para organismos internacionales y contará con un plan de cuenta propio; (iv) el programa será auditado por una institución elegible

por el Banco; (v) la auditoría interna hará el seguimiento a las recomendaciones de la auditoría externa; y (vi) se realizarán talleres continuos de capacitación por el Banco.

- 3.4 **Argentina.** Seguirá el esquema de trabajo aplicado a las operaciones en ejecución: (i) contabilización en UEPEX; (ii) gestión de presupuesto y tesorería en coordinación con las autoridades correspondientes a nivel nacional; y (iii) gestión de las actividades de control interno y externo de acuerdo a lo detallado en el Reglamento Operativo del Programa (ROP).

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES AL CONTRATO

- 4.1 **Como condición especial previa al primer desembolso, además de las condiciones indicadas en el POD, se deben mostrar evidencia de cumplimiento de las condiciones especiales mencionadas en las cláusulas 3.01, 3.05 y 4.08 del contrato de préstamo de Chile y 3.01, 3.04 y 4.06 del contrato de Argentina, relativo a la operación 3867/OC-RG, 3868/OC-RG.** Tanto la vigencia de los convenios de financiamiento y de pago, como la existencia del ROP, son fundamentales para la ejecución de la operación. Por ello, y pese a estar detallados en el PETAN, es importante desde el punto de vista legal, que queden plasmados en este y convenios sucesivos.
- 4.2 La tasa de cambio a ser aplicada para la rendición de cuentas será la estipulada en el Artículo 4.10 inciso (b) del Contrato de Préstamo. Para efectos de determinar la equivalencia de reembolso de gastos con cargo al préstamo o de gastos incurridos en moneda local que se puedan considerar con cargo al aporte local, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del primer día hábil del mes del pago. Debido a limitaciones del sistema UEPEX, para un gasto abonado con fondos BID y con fondos de contraparte local se utilizará el tipo de cambio de la conversión de los desembolsos a la moneda local (pesificación).
- 4.3 Se podrán solicitar nuevos anticipos una vez que se haya justificado al menos el 65% del total desembolsado por el Banco, y se tendrá un plazo de hasta nueve meses para su justificación.
- 4.4 Los OEs se comprometen al envío, dentro del plazo de 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio presupuestario y durante el plazo para desembolsos, de los estados financieros elaborados y auditados por la DCYF, debidamente dictaminados por auditores independientes y aceptables para el Banco según los Términos de Referencia (TdR) previamente acordados. El último de estos informes será presentado dentro de los 120 días siguientes a la fecha estipulada para el último desembolso del préstamo.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1 **Ejecución de las adquisiciones.** La DNV y la EBITAN realizarán las adquisiciones de bienes y servicios diferentes de consultoría y, respectivamente, la contratación de servicios de consultoría de conformidad con las Políticas de Adquisición de Bienes y Obras Financiadas por el Banco (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección de Consultores (GN-2350-9). La DV realizará las adquisiciones de bienes y servicios diferentes de consultoría y la contratación de servicios de consultoría mediante el uso del sistema nacional de compras de

Chile, en los términos aprobados por el Banco en diciembre del 2011 (GN-2642-1).

- (i) Se tiene previsto la selección directa por continuidad de servicios de la firma que sea seleccionada y contratada en el PETAN, para brindar asistencia técnica a la EBITAN y que continuará brindando sus servicios en el marco de esta operación, conforme con lo dispuesto en el literal (a) del párrafo 3.10 de la GN-2350-9.
- (ii) A los efectos de renovación de contratos de consultores contratados en el marco del PETAN y que continuarán brindando sus servicios, será suficiente la aprobación de la evaluación de desempeño, como mínimo satisfactoria, por el coordinador general del programa. El ejecutor presentará al Banco el listado de consultores que están realizando tareas y que seguirán desarrollando las actividades, donde se podrá aplicar el procedimiento de selección directa, de conformidad a lo previsto en la Sección V punto 5.4 inciso (a) de las citadas políticas. La revisión de los TdR para la contratación de servicios es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
- (iii) **Capacitaciones:** Serán desarrolladas a través de la contratación de servicios de consultoría o de contratos de consultores individuales, de acuerdo con lo estipulado en ¶(i).
- (iv) **Uso de sistema nacional de adquisiciones:** Será utilizado el sistema informativo de los subsistemas nacionales aprobados por el Banco para Argentina. En Chile, el uso avanzado del Sistema Nacional de Compras de Chile fue aprobado en proyectos financiados por el Banco¹, será para la adquisición de: (i) bienes y servicios diferentes de consultoría, hasta el límite de Licitación Pública Nacional; (ii) servicios de consultoría, hasta el límite de lista corta integrada por firmas nacionales; y (iii) consultores individuales sin límites. Encima de esos montos límite, las contrataciones y adquisiciones con financiamiento total o parcial del Banco deberán realizarse de acuerdo con los procedimientos previstos en las GN-2350-9 y GN-2349-9. Cualquier sistema o subsistema aprobado con posterioridad será aplicable a la operación. El PA de la operación y sus actualizaciones indicarán qué contrataciones se ejecutarán a través de los sistemas nacionales aprobados².
- (v) **Adquisiciones anticipadas/financiamiento retroactivo:** No se prevé financiamiento retroactivo.
- (vi) La revisión de las especificaciones técnicas o los TdR de las adquisiciones consideradas como principales o importantes en los planes de adquisiciones elaborados durante la ejecución deberán contar con la no objeción previa del Banco.

¹ El Directorio aprobó en diciembre 2011 (GN-2642-1) el uso avanzado del sistema nacional de adquisiciones de Chile en las operaciones financiadas por el Banco, dentro de los alcances y montos límites establecidos: (i) US\$350.000 para obras; (ii) US\$350.000 para bienes y servicios; (iii) US\$500.000 para servicios de consultoría; y (iv) para consultoría individual, el Banco no establece límites.

² En caso de que el Banco valide otro sistema o subsistema, este será aplicable a la operación, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Préstamo.

Tabla 1. Montos límites para Licitación Pública Internacional (LPI) y lista corta con conformación internacional (miles US\$)

Método	LPI Obras	LPI Bienes y servicios diferentes a la consultoría	Lista corta internacional en servicios de consultoría
Chile	5.000	350	500
Argentina	5.000	500	500

Tabla 2. Adquisiciones principales

Actividad	Tipo de licitación	Fecha estimada	Monto estimado US\$
Consultoría			
Asistencia técnica del proyecto	SBCC	2018	4.500.000
Auditoría permanente	SBCC	2018	350.000
Gestión ambiental, social y comunicación	SBCC	2018	500.000
Supervisión de la construcción del túnel	SBCC	2018	15.250.000
Obra			
Construcción del túnel	LPI	2017	244.100.000

*PA del programa 18 meses ([EER#4](#)).

- 5.2 **Supervisión de adquisiciones.** El método de supervisión estará previsto en el PA. Los montos límites se establecen en función de la capacidad fiduciaria del ejecutor y pueden ser modificados por el Banco en la medida que varíe.
- 5.3 El método de supervisión de las adquisiciones ex post se utilizará principalmente cuando se utilicen los sistemas nacionales validados de Chile. En el caso de Argentina, la supervisión ex post, se definirá de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior. Dicha revisión concierne a los aspectos de proceso y no a la pertinencia técnica del gasto, la cual será revisión ex ante por el JEP en los casos indicados en el PA.
- 5.4 Los reportes de revisión ex post no incluirán visitas de inspección física dado el nivel de riesgo bajo del ejecutor, y éstas serán sustituidas por la verificación de las constancias de recepción de los bienes en las dependencias beneficiarias durante las revisiones ex post.
- 5.5 **Registros y archivos.** La documentación de los procesos de adquisiciones estará en las oficinas de la EBITAN, como responsable de la gestión, así como en cada una de las vialidades. A efectos de las revisiones ex post, es fundamental que se mantengan los registros y archivos ordenados, clasificados y actualizados de toda la documentación sobre los procesos de adquisiciones y contrataciones.

VI. ACUERDOS Y REQUISITOS DE GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 **Programación y presupuesto.** El presupuesto del MOP forma parte del presupuesto de la nación, definido en la Ley Orgánica de Administración Financiera del Estado. El Ministerio de Hacienda a través de la Dirección de Presupuestos es responsable de preparar el presupuesto del sector público. El OE utiliza el SIGFE para el manejo y control presupuestario. Debido a la interrelación de los sistemas, las operaciones deben ser incluidas en el presupuesto nacional para poder acceder a los recursos, por lo que no se anticipan dificultades en el uso del sistema presupuestario que afecten la ejecución. No obstante, el contrato en sus normas generales debe considerar la

- demostración de la asignación anual de recursos para que el OE remita al Banco la Ley de Presupuestos.
- 6.2 En Argentina, la coordinación general de administración y finanzas es la responsable de los aspectos presupuestarios y pagos. Los compromisos de gastos serán realizados por las áreas financieras competentes, a cargo del coordinador financiero, dependiente del coordinador general de administración. A medida que surjan necesidades de ampliaciones o reasignaciones, la UE solicitará las modificaciones y gestionará su aprobación. Los créditos presupuestarios se ejecutan mediante cuotas de compromiso trimestrales y mensuales de devengado, las cuales son asignadas por la Oficina Nacional de Presupuesto (Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas). No se anticipan dificultades para el manejo presupuestario, oportunidad de contrapartida local, o atrasos del sistema que afecten la ejecución.
- 6.3 **Contabilidad y sistemas de información.** Si bien en Chile la CGR es responsable de llevar la contabilidad y definir principios y normas, existe una descentralización de la contabilidad y las instituciones registran sus transacciones en la contabilidad y la CGR consolida a los servicios. El programa contará con un plan de cuentas para registrar las actividades en el sistema contable y financiero del MOP homologando al SIGFE bajo una unidad transaccional. El OE cuenta con un sistema de información financiera y una estructura de control interna adecuados. En los informes de avances semestrales se debe considerar el seguimiento a las observaciones que se señalen en los informes de las auditorías, así como un informe de conciliación entre los registros contables del programa en la DNV y el Banco.
- 6.4 La DNV utiliza e-SIDIF y SLU como sistemas de administración financiera, vigentes para los organismos de la administración pública. Identifican los fondos del proyecto y también las fuentes de financiamiento. Utilizan el sistema UEPEX, aunque es utilizado como sistema de información y no de gestión. UEPEX consigna, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco, las inversiones en el proyecto por categoría de la matriz de gastos, tanto con los recursos del préstamo como con los fondos del *pari passu*. La conciliación entre los sistemas antedichos no es automática, y por esa razón se realizan periódicamente conciliaciones manualmente. El registro de la contabilidad se hará en base de caja y se seguirán las Normas Internacionales de Información Financiera cuando aplique de acuerdo a los criterios nacionales establecidos. Los informes financieros serán: (i) plan de ejecución financiera para hasta 180 días posteriores a la solicitud de anticipos; (ii) Estados Financieros anuales Auditados (EFAs); y (iii) otros informes requeridos por los especialistas fiduciarios.
- 6.5 **Desembolso flujo de caja.** Se podrán utilizar los siguientes métodos de desembolso establecidos en la política de Gestión Financiera OP-273-6.
- 6.6 **Solicitudes de Desembolsos.** Serán procesadas por el Banco de acuerdo a los formularios exigidos en la “Guía de Desembolsos” una vez cumplidas las condiciones previas al primer desembolso. Deben estar aprobadas por un funcionario del OE designado y cuya firma este registrada en el BID. Los gastos bancarios con motivo de los desembolsos son responsabilidad del OE.
- 6.7 **Documentación de respaldo.** La rendición de cuentas no debe venir con la documentación de soporte de los pagos efectuados (comprobantes originales o

- fotocopias de los mismos). El OE es responsable de llevar los registros contables requeridos y de mantener los originales de toda la documentación de soporte, con adecuadas referencias cruzadas a las solicitudes aprobadas correspondientes. La revisión de la información que justifica los gastos o pagos se llevará a cabo con posterioridad al desembolso de los recursos por parte del Banco.
- 6.8 **Gastos elegibles.** El Banco considera aquellos gastos que: (i) son necesarios para el proyecto y están en línea con sus objetivos; (ii) obedecen las políticas y contratos o convenios legales del proyecto; y (iii) están adecuadamente registrados y sustentados en el OE.
- 6.9 **Período final de rendición de cuentas y fecha de cierre.** El OE debe presentar la última solicitud de anticipo a más tardar 30 días antes de la fecha de último desembolso, en el entendimiento de que las justificaciones correspondientes a dicho anticipo serán presentadas al Banco durante el período de cierre. No se desembolsarán recursos después de la fecha del último desembolso. El OE dispondrá de un plazo de no más de 90 días, contados desde la fecha del último desembolso, para presentar la rendición de cuentas final del anticipo, devolver fondos no justificados y llevar a cabo cualquier otra actividad para completar la adecuada y oportuna rendición de cuentas de la operación. El período a partir de la fecha de cierre (30 días), se debe utilizar sólo para incorporar los ajustes finales a los EFAs y cerrar los procedimientos de firma y aprobación que disponga el OE.
- 6.10 **Control interno y auditoría interna.** Tanto para el caso de Chile como de Argentina, se mantienen los arreglos indicados en la operación 3867/OC-RG, 3868/OC-RG.
- 6.11 **Control externo e informes.** Se procederá conforme a lo indicado en ¶4.4.
- 6.12 **Plan de supervisión financiera.** Se requerirán estados financieros anuales y finales auditados e información financiera semestral. El Banco revisará los informes de los auditores externos o unidades de auditoría interna cuando lo estime.
- 6.13 **Mecanismo de ejecución.** Los gobiernos aportarán los recursos de financiamiento para las contrataciones que realice la EBITAN. Esta relación entre la EBITAN y el país se plasmará en un convenio, denominado Convenio de Financiamiento-País-EBITAN. El Banco transferirá los recursos del préstamo a la Tesorería General de la República, a la cuenta única que tiene en Banco Central para los efectos en la medida que el ejecutor los vaya solicitando conforme a los procedimientos y documentación que el Banco ha establecido para los efectos. En tanto, el ejecutor solicitará a Tesorería que le transfiera los recursos a la cuenta corriente especial que abrirá para manejar los recursos del préstamo.
- 6.14 La EBITAN decide las contrataciones a realizar, su alcance, contenido y duración para el diseño y construcción, firma los contratos de los estudios y actividades, y controla y aprueba los productos elaborados. Contratará los estudios y asesorías incluidas en el Componente 1, y las actividades asociadas al contrato incluidas en el Componente 3, siendo la única firmante de los contratos correspondientes. Para que estas actividades sean pagadas por los países, la EBITAN enviará requerimientos, informes y otros documentos a las

- UEs de los países para que procedan al pago de acuerdo a las normativas administrativas nacionales de las respectivas instituciones.
- 6.15 La Unidad Coordinadora para el Banco (UCB) en la DNV está siendo fortalecida en el contexto de la modificación de la estructura orgánica y en proceso de completar su staff, habiéndose ya definido al coordinador y a algunos de sus colaboradores (mayormente financieros). La UCB está en proceso de formalización de su conformación, como así también pendiente de integración del resto de sus integrantes, fundamentalmente los técnicos (11 personas, todas con amplia experiencia en la administración de los distintos aspectos relacionado con la gestión de préstamos).
 - 6.16 El programa contará para el registro de transacciones con planes de cuentas en los sistemas contables y financieros del MOP homologado al SIGFE bajo la unidad transaccional para operaciones con organismos internacionales, y UEPEX según corresponda.
 - 6.17 En los informes semestrales presentados al Banco, darán cuenta del estado de las observaciones de la auditoría, y tendrán una conciliación de saldos con los registros del Banco.
 - 6.18 De quedar algún aspecto no claramente definido, este se ajustará a lo establecido en la Política OP-273-6.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/17

Regional. Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) RG-O1655
Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el acuerdo o acuerdos que sean necesarios con la República Argentina y con la República de Chile para establecer la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) RG-O1655, hasta por la suma de US\$1.500.000.000 con cargo a los recursos del Capital Ordinario del Banco, para cooperar en la ejecución del Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra.

2. Establecer que los recursos asignados a la Línea de Crédito Condicional (CCLIP) RG-O1655 mencionada en el párrafo anterior sean utilizados para financiar operaciones individuales de préstamo de conformidad con: (a) los objetivos y reglamentos de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión aprobados mediante la Resolución DE-58/03 y su modificación aprobada mediante las Resoluciones DE-10/07, DE-164/07 y DE-86/16; (b) las disposiciones de los documentos GN-2246-9 y GN-2564-3; y (c) los términos y condiciones que consten en la Propuesta de Préstamo de la correspondiente operación individual.

(Aprobada el ___ de _____ de 2017)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/17

Regional. Préstamo ___/OC-RG a la República Argentina. Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra. Primera Operación Individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) RG-O1655

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Argentina, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra, que constituye la primera operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) RG-O1655, aprobada mediante Resolución DE-___/17 de fecha ___ de _____ de 2017. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$130.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ___ de _____ de 2017)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/17

Regional. Préstamo ___/OC-RG a la República de Chile. Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra. Primera Operación Individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) RG-O1655

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Chile, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Construcción del Túnel Internacional de Agua Negra, que constituye la primera operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) RG-O1655, aprobada mediante Resolución DE-___/17 de fecha ___ de _____ de 2017. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$150.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ___ de _____ de 2017)

LEG/SGO/CSC/EZSHARE-456533210-8895
Pipeline No. RG-L1116