

Clasificación y Estrategia Ambiental y Social (ESS) Troncal del Magdalena II - COLOMBIA

Idioma original del documento: español
Fecha de emisión: junio de 2023

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

La Troncal del Magdalena II (el “Proyecto”) es el cuarto proyecto de la Quinta Generación de Concesiones (“5G”) que lidera el Gobierno de Colombia, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (“ANI”). Este proyecto fue adjudicado a la firma Estructura Plural Autovía Magdalena Medio (el “Concesionario” o el “Cliente”), conformada por KMA Construcciones S.A. (50%) y Ortiz Construcciones y Proyectos S.A. (50%).

El Proyecto contempla el financiamiento, la construcción, el mejoramiento, la rehabilitación y el mantenimiento del corredor Sabana de Torres – Curumaní (el “Corredor”), de 272 km de extensión, que une las poblaciones de Sabana de Torres, ubicada en el Departamento de Santander, con Curumaní, localizada en el Departamento del Cesar, atravesando una pequeña porción del Departamento Norte de Santander.

Para fines constructivos, el Proyecto ha sido dividido en once tramos o Unidades Funcionales (“UF”): UF0 Río Sogamoso – San Roque, que contempla la operación y mantenimiento de los tramos transitables al inicio del proyecto; UF1 Río Sogamoso – Las Pampas, de 20,2 km de extensión, que contempla la construcción nueva calzada; UF2 Las Pampas – Llano Grande, de 9.2 km de longitud, que prevé la construcción de una nueva calzada adicional por el centro poblado La Gómez; UF3 Río Sogamoso – El Juncal, de 80,7 km de longitud, que contempla el mejoramiento de la calzada actual, así como la reubicación del peaje La Gómez y la construcción del intercambiador San Martín Norte; UF4 Sabana de Torres – Tropezón, que prevé la construcción de una nueva calzada de 12,6 km de longitud; UF5 Tropezón – San Alberto, de 9,05 km de longitud de intervención, que contempla la construcción de las variantes Tropezón y La Palma, y la construcción intercambiador San Alberto Acceso Sur; UF6 La Mata – Pailitas, de una longitud de 20,37 km de intervención, que prevé la construcción de las variantes La Mata, Pelaya, Floresta y El Burro, la construcción del intercambiador Pelaya Sur y del puente vehicular Ayacucho; UF7 Variante Pailitas, de 14,59 km de longitud a intervenir, que contempla la construcción de la variante Pailitas y del Intercambiador Pailitas Sur; UF8 Las Vegas – Curumaní, de 13,3 km de longitud, que incluye la construcción variante Las Vegas; UF9 Curumaní – San Roque, de 22,9 km de longitud de intervención, que comprende la construcción de la variante Curumaní, del intercambiador Curumaní Sur y de cinco pasos deprimidos en dicha variante; y la UF10 La Gloria – San Roque, de 39,04 km de extensión a intervenir, que contempla el mejoramiento de la calzada actual, la operación y el mantenimiento de la vía.

La Fase de Preconstrucción del Proyecto (que, entre otras actividades, contempla la preparación y presentación de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, los Estudios de Detalle de las

Intervenciones de las Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción, así como el trámite y la obtención ante las Autoridades Estatales y Ambientales de los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones requeridos para el inicio de la construcción) inició a finales de 2022. La Fase de Construcción del Proyecto, que arrancaría a fines de 2023, durará cuarenta y siete (47) meses, y la Etapa de Operación y Mantenimiento tiene una duración de 25 años contados a partir de la Fecha de Inicio (01 de diciembre de 2022).

2. Clasificación y Estrategia Ambiental y Social

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

A la fecha el Concesionario cuenta con los Estudios de Impacto Ambiental ("EIA") elaborados por el anterior concesionario y las siguientes licencias ambientales concedidas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ("ANLA"): UFO (Río Sogamoso - San Roque), UF1 (Río Sogamoso - Las Pampas), UF2 (Las Pampas - Llano Grande), UF3 (Río Sogamoso - Juncal), UF4 (Sabana de Torres - Tropezón), UF5 (Tropezón - San Alberto), UF6 (La Mata- Pailitas), UF7 (variante Pailitas), UF8 (Las Vegas - Curumaní), UF9 (Curumaní- San Roque), y UF10 (La Mata- San Roque), otorgada a través de Resolución 0997 de noviembre de 2012; ii) UFO (San Alberto - La Gloria) otorgada a través de Resolución 861 de mayo de 2011; iii) variantes La Palma Tropezón, La Gomez ubicada en las UF2 y UF3 (Resolución 0968 de agosto de 2014); iv) variante La Mata ubicada en las UF6 y UF10 (Resolución 0759 de septiembre de 2012); v) variantes Pelaya (UF6 y UF10), Las Vegas (UF8 y UF10) y Floresta ((UF6 y UF10), a través de Resolución 0768 de septiembre de 2014; vi) variantes Curumaní (UF9 y UF10) y El Burro (UF6 y UF10), a través de Resolución 1291 de septiembre de 2014; vii) variante Pailitas (UF7), a través de Resolución 250 de septiembre de 2015; y viii) variantes Líbano (Resolución No. 650 de agosto de 2014), Minas (Resolución No. 652 de agosto de 2014), San Martín (Resolución No. 651 de agosto de 2014), Morrison (Resolución No. 653 de octubre de 2014), Juncal (Resolución No. 164 de junio de 2014), Aguachica (Resolución No. 731 de junio de 2014) y Besotes (Resolución No. 694 de agosto de 2014).

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

respecto de su las PSAS, y definirá un Plan de Acción Ambiental y Social (“PAAS” o “ESAP”, por sus siglas en inglés) para cerrar tales brechas.

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

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

3. Información Adicional

Para preguntas acerca del Proyecto favor contactar a Concesionaria Autopista del Río Grande S.A.S:

Nombre:	Andrea Johanna Medina Silva
Título:	Director del Proyecto
Número de teléfono:	+57 312 3773194
Correo electrónico:	a_medina@autopistadelriogrande.com.co

Para preguntas y comentarios a BID Invest, contactar:

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

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

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