

**Respuesta conjunta de la Gerencia del BID y la CII ante la solicitud dirigida al MICI sobre el  
proyecto “Garantía para la Carretera Santiago-Valparaíso-Viña” (CH0167)  
30 de junio, 2016**

**En respuesta a la solicitud recibida por parte de la Asociación de Canalistas del Embalse Pitama, quisiéramos expresar lo siguiente:**

**1. El Proyecto**

La construcción, mejoramiento y operación de la Carretera Santiago-Valparaíso-Viña (el “Proyecto”) es una concesión vial de 109,6 km de extensión con un sistema de peajes ubicada en la zona central de Chile. El Proyecto consiste en la ingeniería, construcción, actualización, operación y mantenimiento de una carretera que une Santiago con Valparaíso y Viña del Mar para mejorar la comunicación terrestre entre las tres ciudades. Este corredor vial es conocido también como la Ruta 68. El 20 de diciembre de 2000, el Directorio Ejecutivo del BID aprobó una garantía para el Proyecto. El 27 de diciembre de 2001, la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. (“Rutas”) suscribió el Contrato de Emisión de Bonos por aproximadamente US\$430 millones (al tipo de cambio de hoy<sup>1</sup>) para financiar la construcción y el desarrollo de la carretera Santiago-Valparaíso-Viña del Mar. El 9 de abril de 2002, el BID suscribió una garantía por un monto de hasta US\$75 millones con el objetivo de garantizar los pagos del principal y de los intereses bajo los bonos, cuyo vencimiento es en el año 2024 (en adelante la “Financiación”). La construcción del Proyecto se completó en diciembre de 2005.

**2. Desempeño ambiental y social**

El BID, ya sea por administración directa, a través de terceros contratados específicamente para el efecto, o por ambos medios, hace el seguimiento del desempeño ambiental social de cada una de sus operaciones, mediante visitas periódicas de supervisión y revisión de escritorio. Si durante el proceso de supervisión se evidencia algún tipo de desviación respecto de lo contenido en nuestras políticas, se acuerda con el cliente un plan de corrección ambiental y social, cuya ejecución es seguida de cerca hasta asegurar que la desviación haya sido subsanada. El proyecto de mejoramiento y construcción de la Carretera Santiago-Valparaíso-Viña, desde la aprobación de la garantía hasta la fecha actual, ha sido supervisado de manera constante tanto por el equipo ambiental y social del BID - y recientemente por la CII - como por JGP Consultores, firma que fue contratada como Consultor Ambiental y Social Independiente para el efecto.

Durante la ejecución de El Proyecto, Rutas utilizó como depósito de material excedente de la construcción de la vía un terreno localizado en el sector de Melosilla, a aproximadamente 6 km al noreste de la localidad de Lo Vásquez. En este lugar, luego de la compactación, la conformación de taludes y la constitución de drenes y de las obras de arte necesarias, se colocaron alrededor de ciento ochenta mil metros cúbicos de material sin clasificar. El alegato presentado por los Canalistas sostiene que, debido a una inestabilidad en los taludes en el depósito de Melosilla, parte del material allí depositado habría sido transportado hasta el embalse Pitama, produciendo “...su embancamiento y la obstrucción de las vías superficiales y subterráneas de escurrimiento de aguas lluvias, de modo que el Embalse perdió el nivel de agua que mantenía, no estando operativo el día de hoy.”

---

<sup>1</sup> Aproximadamente UF11.4 millones

El embalse Pitama tiene un volumen de más de 2,13 millones de metros cúbicos - de los cuales 2 millones corresponden a volumen útil y 0,13 millones (es decir 130.000 metros cúbicos) a volumen muerto - y se encuentra a más de 4 km aguas abajo del depósito de Melosilla. El complejo Pitama (represa y embalse) está en funcionamiento desde 1932, lo que significa que, en términos prácticos, tanto el reservorio como la represa ya cumplieron su vida útil (prevista en 50 años) mucho antes de que las obras objeto de la concesión iniciaran.

Entendemos que, en el año 2000, se produjo una inestabilidad en uno de los taludes del depósito de Melosilla y que, consecuentemente, una pequeña cantidad de material (alrededor de cuatro mil metros cúbicos, una cifra despreciable si se la compara con los dos millones de metros cúbicos de capacidad del embalse) pudo haber sido transportada hacia Pitama. También es de nuestro entender que, tan pronto ocurrió este movimiento de tierras en Melosilla, Rutas ejecutó las medidas de corrección y prevención necesarias. A juicio de JPG, nuestro consultor ambiental y social independiente, estas medidas habrían sido implementadas de forma adecuada.

Un análisis satelital del comportamiento del complejo Pitama en el tiempo permite concluir, de forma inequívoca, que el embalse ha estado y está en uso, debido a que su espejo de aguas ha ido variando constantemente en el tiempo. Así, hay periodos como los años 2003 y 2007 en donde el área del espejo (y por ende el volumen acumulado en el embalse) es sumamente grande, y otros como en 2011 y 2012 que el espejo se reduce notablemente. La última visita a Pitama, realizada en mayo de 2016, dio cuenta de un reservorio todavía en uso y cuyo volumen muerto todavía no se había llenado por sedimentos.

Es importante resaltar que el contrato celebrado para el Financiamiento del Proyecto establece que nuestro cliente debe cumplir con la ley local, lo que incluye el cumplimiento de cualquier sentencia. El BID no tiene responsabilidad de determinar si el cliente cumplió o no con una sentencia de una autoridad local. Eso lo determina la autoridad correspondiente. El Banco no tiene injerencia ni participación, ni obligación alguna, sobre los litigios en los que están involucrados nuestros clientes. En el caso particular, el proceso judicial que resultó en la sentencia que se detalla en la sección [1] fue iniciada por los Canalistas y no resultó de la supervisión ambiental que realiza el BID. Rutas le envió una carta al Inspector Fiscal con fecha 8 de abril de 2016, mediante la cual le comunica que ha cumplido con las medidas que se establecieron en la sentencia y solicita que la autoridad verifique las obras ejecutadas y dé por cumplida la sentencia emitida por la corte.

### **3. Consideraciones adicionales**

#### **3.1 Procesos judiciales en curso**

En Chile existen actualmente dos juicios pendientes entre la Asociación de Canalistas del Embalse Pitama (los "Canalistas") y Rutas: (i) una demanda por daño ambiental presentada ante el 10° Juzgado Civil de Santiago, actualmente en etapa de cumplimiento; y (ii) una demanda de indemnización de perjuicios ante el 25° Juzgado, actualmente en primera instancia habiendo finalizado el periodo probatorio.<sup>2</sup> En relación a la primera demanda, existe una sentencia condenatoria contra Rutas, en la cual se acogió la acción

---

<sup>2</sup> Véase página web del [Poder Judicial de Chile](#); ROL C-5421-2002 10° Juzgado Civil de Santiago y ROL C-17.327-2013 25° Juzgado de lo Civil de Santiago.

ambiental deducida por los Canalistas y estableció una serie de compromisos ambientales que deben ser ejecutados por Rutas con el fin de reparar el daño causado. Rutas sometió ante el Inspector Fiscal un reporte sobre el cumplimiento de los compromisos contenidos en la sentencia para su aprobación. El juicio se cerrará una vez que la resolución por parte del 10° Juzgado Civil de Santiago que aprueba el cumplimiento efectuado por Rutas sea firme. En referencia al segundo caso, el juicio tiene por objeto fijar una indemnización de perjuicios causados por el daño ambiental que se describe en la primera demanda. Este segundo juicio se encuentra actualmente en proceso de tramitación ante el juzgado, pendiente de la sentencia definitiva. Es importante resaltar que el BID no tiene injerencia ni participación, ni obligación alguna, sobre los litigios en los que están involucrados nuestros clientes.

### **3.2 El caso de una garantía y la cláusula 19.f de la política del MICI:**

La cláusula 19.f de la Política del Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI) establece un término de 24 meses desde la fecha del “último desembolso” de una financiación otorgada por el BID para poder presentar una solicitud. Esta cláusula asume una financiación que consiste en un préstamo u otro tipo de deuda y no contempla el caso de una financiación por medio de una garantía del BID como la que existe en la Financiación. Por tanto creemos que, en los casos en los cuales el BID ha otorgado garantías, se debe de considerar al financiamiento base que se está garantizando, sea un préstamo o una emisión de bonos, y utilizar la fecha del desembolso o emisión de los bonos de dicho financiamiento para determinar si el plazo de 24 meses que se establece en esta cláusula ya ha caducado. En este caso, el plazo de 24 meses caducó el 9 de abril de 2004. Debemos partir del supuesto de que, si el BID estuviese otorgando dicho préstamo directamente o estuviese comprando los bonos, el plazo de 24 meses comenzaría a correr a partir de su último desembolso o fecha de la emisión, cual fuese el caso.

### **3.3 Política vigente**

Es necesario señalar que la solicitud de activación del Mecanismo presentada por los Canalistas ocurre casi diez años después de que el proyecto de construcción de la carretera en mención fuera concluido y más de catorce años después de que la garantía fuera otorgada por el BID. Aclaramos, además, que la política vigente en el momento de la aprobación de la garantía en cuestión es la denominada “Política Operativa para el Ordenamiento del Medio Ambiente” (GP-73-3) <sup>3</sup> aprobada el 9 de mayo de 1979, la cual, a diferencia de la política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) en vigencia<sup>4</sup>, sólo determina enunciados generales de manejo ambiental o “Criterios Básicos” como los nombra la política en cuestión, los cuales han sido cumplidos a cabalidad por el Proyecto.

---

<sup>3</sup> <https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=123119>

<sup>4</sup> Aprobada en 2006