

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

**PROYECTO DE MEJORA INTEGRAL DEL FERROCARRIL GENERAL ROCA:
RAMAL PLAZA CONSTITUCIÓN – LA PLATA – FINANCIAMIENTO
SUPLEMENTARIO Y REFORMULACIÓN**

(AR-L1337, AR-L1158)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Julieta Abad, Jefa de Equipo (TSP/CAR); Felipe Vera Benitez, Jefe de Equipo Alterno (HUD/CAR); Alejandro Taddia y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CAR); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Julio Rojas (VPS/ESG); Alonso Chaverri (LEG/SGO); Marilia Santos y Lilena Martínez (FMP/CAR); y Cecilia Ares (CSC/CAR).

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

PERFIL DE PROYECTO

ARGENTINA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata. Propuesta de Financiamiento Suplementario y Reformulación			
Número de Proyecto:	AR-L1337 y AR-L1158 (2982/OC-AR)			
Equipo de Proyecto:	Julieta Abad, Jefa de Equipo (TSP/CAR); Felipe Vera Benitez, Jefe de Equipo Alterno (HUD/CAR); Alejandro Taddia y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Juan Manuel Leaño (TSP/CAR); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Julio Rojas (VPS/ESG); Alonso Chaverri (LEG/SGO); Marilia Santos y Lilena Martínez (FMP/CAR); y Cecilia Ares (CSC/CAR)			
Prestatario:	República Argentina			
Organismo Ejecutor:	El Prestatario, por intermedio del Ministerio de Transporte (MT)			
Plan Financiero:	BID (OC):	US\$	Aprobado 2982/OC-AR 300.000.000	Financiamiento Suplementario 100.000.000
	Aporte Local:	US\$	200.000.000	50.000.000
	Total:	US\$	500.000.000	150.000.000
Salvaguardias:	Políticas activadas:	OP-102; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.12, B.17); OP-704; OP-710; OP-761		
	Clasificación:	B		

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **La red de ferrocarriles metropolitanos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)** está conformada por siete líneas, con 967 kilómetros de extensión¹, que confluyen hacia la ciudad de Buenos Aires. El sistema ferroviario metropolitano transportó 514 millones de pasajeros en 2018² y participa con 10,4% del reparto modal del transporte público en la RMBA³.
- 2.2 Hacia 2010 el servicio ferroviario de pasajeros en la RMBA mostraba signos de deterioro. La venta de pasajes cayó de 448 millones en 2008 a 330 millones en 2015, alcanzando un piso de 236 millones en 2013. La calidad del servicio brindado también disminuyó: en 2009 se cancelaron casi 3% de los trenes programados, alcanzándose un máximo de cancelaciones de 15% en 2013.

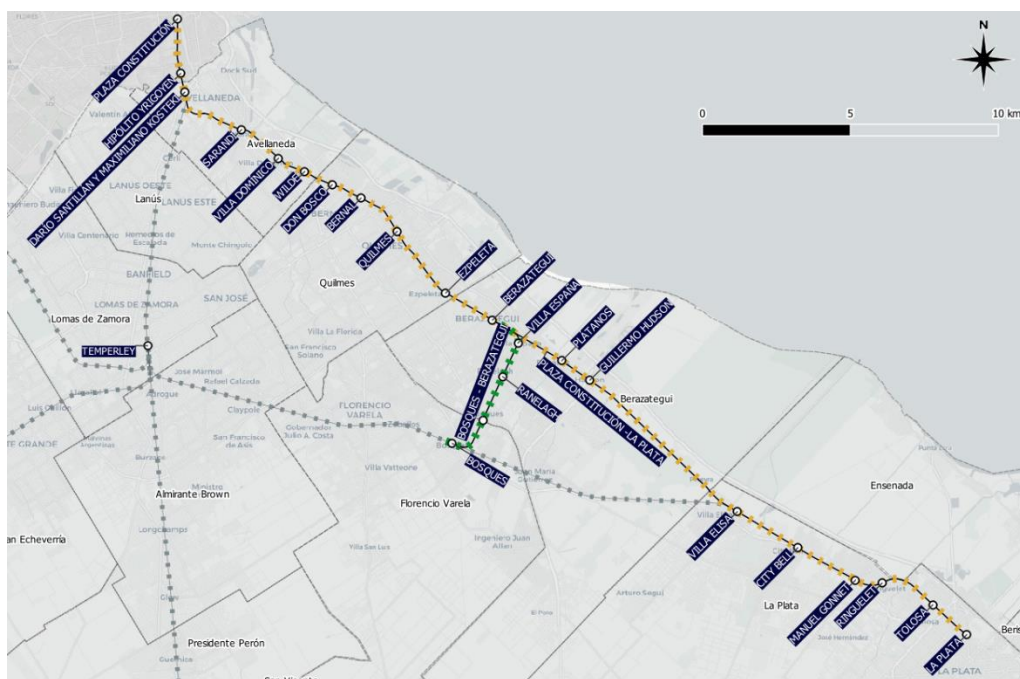
¹ 29% de la red está electrificada. [Comisión Nacional de Regulación del Transporte \(CNRT\)](#), 2018.

² [CNRT](#).

³ [MT](#), 2018.

- 2.3 **Ferrocarril Roca (FCGR).** Con 370 kilómetros y 9 ramales, es la línea más extensa de la RMBA y la que transporta mayor cantidad de personas: su demanda en 2018 fue de 172 millones de pasajeros pagos⁴, aproximadamente 40% del total del modo⁵. Con equipos y sistemas en el fin de su vida útil, la calidad de servicio del FCGR llevaba tiempo deteriorándose⁶.
- 2.4 **Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata (Proyecto) (AR-L1158, 2982/OC-AR).** En 2013 el Gobierno de Argentina (Gobierno) solicitó al Banco una Línea de Crédito Condicional para Programas de Inversión (CCLIP, AR-X1018) para recuperar los ferrocarriles metropolitanos, por US\$1.500 millones. El Proyecto es la primera operación de la CCLIP por un total de US\$500 millones, con US\$300 millones de financiamiento BID y US\$200 millones de contrapartida local. Financia obras interrelacionadas de mejora y electrificación del servicio ferroviario existente y en operación en el ramal Plaza Constitución – La Plata.

Figura 1. FCGR - Ramal Plaza Constitución – La Plata



Fuente: Elaboración propia

- 2.5 **Estado del Proyecto.** El proyecto registra alto grado de avance, especialmente en las obras de electrificación previstas originalmente, que ya están finalizadas. En efecto, el servicio de trenes eléctricos opera entre las estaciones Plaza Constitución y La Plata desde octubre de 2017 y entre Plaza Constitución y Bosques desde octubre de 2018. Además, se han completado otras obras importantes, como la construcción de un viaducto ferroviario y de un depósito para mantenimiento liviano de trenes, y mejoras en 21 estaciones (ver Tabla 1). El financiamiento se encuentra 100% comprometido, 86% desembolsado, con plazo

⁴ Demanda total estimada de 190 millones de pasajeros (CNRT, 2018).

5 *Ibid.*

⁶ Entre 2009-2013 el cumplimiento de la programación bajó del 97% al 88% y la regularidad absoluta del 89% al 66%. *Ibid.*

de último desembolso previsto para diciembre 2021⁷. La contraparte local se encuentra 100% comprometida.

Tabla 1. Obras y actividades 2982/OC-AR

Componentes	% de avance financiero
1. Ingeniería y administración	
1.1 Estudios, proyectos y administración	95%
1.2 Seguimiento, evaluación, auditoría	90%
2. Obras, supervisión y apoyo técnico	
2.1 Construcción y adecuación de superestructuras e instalaciones ferroviarias	
2.1.1 Electrificación	-
2.1.1.a. Tendido de catenaria	100%
2.1.1.b. Subestación Quilmes	100%
2.1.2 Señalamiento y Telecomunicaciones	-
2.1.2.a. Señalamiento	27%
2.1.2.b. Telecomunicaciones	100%
2.1.3. Adecuación de estaciones (1)	94%
2.1.4 Renovación y mejoramiento de vías	0%
2.1.5 Depósito Tolosa	100%
2.1.5 Taller (2)	-
2.1.6 Cercos	0%
2.2 Construcción y adecuación de infraestructura ferroviaria	
2.2.1 Viaducto	100%
2.2.2 Reparación de obras de arte (3)	-
2.2.3 Pasos bajo nivel La Plata (4)	84%
2.2.4 Obras suplementarias de drenaje (5)	
2.3 Supervisiones	96%

Notas: (1) Excluye estación Santillán y Kosteki; (2)(4) El Gobierno decidió no construir el taller y redimensionó la obra del depósito Tolosa (§2.7). Además, priorizó un único paso bajo nivel en La Plata; (3)(5) trabajos parcialmente incluidos en la obra de renovación de vías.

- 2.6 **Resultados parciales.** Al completarse las obras previstas de electrificación (componente 2.1.1, ver Tabla 1) en 2017, entraron en operación los trenes eléctricos⁸, mejorando la confiabilidad del servicio y reduciendo accidentes⁹. El 87% de usuarios encuestados por el MT expresó que su experiencia de viaje mejoró respecto de la situación previa a la electrificación¹⁰. El tiempo de viaje promedio entre cabeceras se redujo 10 minutos sobre un total de 80 minutos¹¹.
- 2.7 **Aumento de financiamiento por sobrecostos.** Las obras de electrificación fueron más complejas que lo previsto inicialmente, por su emplazamiento en zonas urbanas densas, con restricciones de espacio para la franja de vía e interferencias con servicios públicos. Ello resultó en modificaciones de alcance en la obra de tendido de catenaria. Cabe destacar que las últimas obras de

⁷ [Ver avance por componente.](#)

⁸ Financiados con recursos del Gobierno por fuera del Proyecto.

⁹ Mejoró 13% y se redujeron entre 9 y 11 accidentes mensuales, respectivamente ([Informe final - Evaluación de impacto del Proyecto, 2017](#)).

¹⁰ [Ibid.](#)

¹¹ Línea de base, datos 2012.

electrificación en el país se habían realizado en la década de 1980¹². Además, se incorporó la electrificación y mejoramiento del ramal “vía circuito” (Berazategui-Bosques) de 8 km, para incrementar la flexibilidad operativa de la línea. El alcance del subcomponente “Taller” también tuvo modificaciones para adecuarse a los requerimientos de la creciente flota de material rodante eléctrico. Dichas modificaciones, sumadas al reajuste de los precios previsto en los respectivos contratos, explican los mayores costos en obras ya ejecutadas y resultan en la imposibilidad de financiar otras obras y actividades ya previstas bajo el Proyecto (¶3.2). En resumen, los mayores costos por aumento de las cantidades en obras ya ejecutadas representan aproximadamente US\$77 millones, mientras que los mayores costos por variaciones de los precios contratados representan US\$63,5 millones, totalizando US\$140,5 millones.

- 2.8 **Aumento de financiamiento total.** El Prestatario identificó la necesidad de un financiamiento adicional de US\$150 millones para el Proyecto (con distribución de montos entre fuentes conforme ¶2.25) a fin de financiar: (i) obras y actividades previstas en el préstamo original (ya iniciadas y pendientes de inicio, por US\$140,5 millones) que no pueden financiarse con los fondos disponibles debido a escalamientos en las obras ya finalizadas (¶2.7); y (ii) obras nuevas dentro de rubros existentes en la operación original (obras urbanas menores, por US\$8 millones). El saldo (US\$1,5 millones) corresponde a administración del préstamo y estudios técnicos (¶2.20, ¶2.21).
- 2.9 **Cumplimiento de condiciones.** Conforme requerido por la política del Banco sobre Aumento de Financiamiento por Sobrecostos de las Operaciones en Ejecución (GN-2329), se analizó el proyecto original considerándose alternativas de ajuste o fuentes de financiamiento alternativas que permitieran lograr los objetivos del proyecto, ninguna de las cuales es viable. Salvo por lo indicado en ¶5.1, se identificó que el Proyecto cumple las condiciones requeridas pues: (i) es solicitado dentro del plazo vigente para desembolsos¹³; (ii) se está ejecutado satisfactoriamente¹⁴; (iii) los mayores costos resultaron de circunstancias excepcionales, fuera del control del prestatario (¶2.7); (iv) reducir el alcance del proyecto o sus metas físicas al financiamiento disponible afectaría seriamente el logro de los objetivos propuestos, dada la imposibilidad de ejecutar la totalidad de obras previstas¹⁵ (¶2.7; 2.8); (v) el aumento del financiamiento permitirá cumplir los objetivos planteados y no afecta su viabilidad económica¹⁶, financiera, institucional y ambiental; (vi) dada la crisis financiera global actual, el Gobierno posee restricciones para aportar recursos propios y para acceder a fuentes de financiamiento alternativas a costos comparables a los del Banco; y (vii) el país está al día con el servicio de su deuda con el Banco.

¹² Ramales de la línea Roca a Ezeiza y Alejandro Korn.

¹³ La solicitud del Gobierno se presentó en octubre 2020, dentro del plazo de último desembolso vigente (30 de diciembre, 2021).

¹⁴ Calificación satisfactoria del *Project Monitoring Report* (PMR) enero – diciembre 2019.

¹⁵ No ejecutar las obras de señalamiento y control de trenes y la de renovación de vías tendría impactos negativos graves sobre la seguridad operativa del ramal, además de dificultar el logro de los objetivos del proyecto original en cuanto a reducción de tiempos de viaje y confiabilidad del servicio.

¹⁶ La evaluación económica está en proceso de actualización. Se tomó como base la evaluación del proyecto original y se consideró adicionalmente: los costos incrementales para ejecutar las inversiones previstas, el diferimiento en el tiempo de estas y los beneficios ya realizados por la habilitación del servicio eléctrico (aproximadamente el 50% del total del ahorro de tiempo de viaje objetivo). Los resultados preliminares obtenidos muestran que el proyecto continúa siendo rentable.

- 2.10 **Otras modificaciones.** Además del aumento del financiamiento por sobrecostos, la propuesta a presentarse al Directorio Ejecutivo del Banco incluirá aspectos de reformulación del Proyecto original y sus componentes que se justifican a continuación.
- 2.11 **Cambios al objetivo.** Se proponen ajustes a la redacción del objetivo original del Proyecto¹⁷ (¶2.19) para clarificar el alcance de los objetivos específicos y agregar un objetivo asociado a la reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI), a fin de reflejar los pilares de la Última Actualización de la Estrategia Institucional del Banco. La matriz de resultados, a ser presentada para aprobación del Directorio Ejecutivo, se ajustará para: (i) reflejar la nueva redacción del objetivo; (ii) incorporar el nuevo objetivo de reducción de GEI; y (iii) incorporar otros ajustes a indicadores, necesarios para tomar en cuenta la información disponible para medir el éxito de los objetivos específicos. Más allá de estos ajustes, no hay cambios fundamentales a la lógica vertical del proyecto. Cabe destacar que el objetivo con los ajustes indicados aplicará tanto al préstamo original como al financiamiento suplementario propuesto.
- 2.12 **Componentes.** El financiamiento por sobrecostos será dirigido a los mismos componentes y subcomponentes previstos en el Proyecto (¶2.20, ¶2.21). Se analizarán ajustes menores a las obras y actividades previstas, en ejecución o pendientes de inicio, para responder a oportunidades identificadas durante la ejecución del Proyecto (¶2.13, ¶2.14, ¶2.15).
- 2.13 **Integración urbana y personas con movilidad reducida.** Se potenciará la integración del ramal con su entorno urbano para maximizar beneficios y mejorar las condiciones de acceso al servicio ferroviario. Las obras de elevación de andenes ya ejecutadas y obras urbanas menores en sus entornos han contribuido a este objetivo y facilitado la accesibilidad al ferrocarril de personas con movilidad reducida¹⁸. Se prevé analizar nuevas estrategias para fortalecer la integración del ferrocarril con su entorno urbano evaluando tres ejes principales: (i) conectividad y accesibilidad al servicio ferroviario: por ejemplo, intervenciones en los circuitos peatonales para mejorar el acceso a la estación de niños y adultos mayores; (ii) espacio público y tratamiento de bordes de la estación: involucra identificar posibles conexiones de estas con espacios verdes como pequeñas plazas, o la dotación de equipamiento urbano en los entornos; y (iii) estrategias de desarrollo económico y densificación: a evaluar en estaciones que cuenten con espacios vacantes o inutilizados. Las acciones potenciales sobre estos ejes se analizarán y priorizarán durante las siguientes etapas de preparación.
- 2.14 **Tecnología.** Asimismo, durante las siguientes etapas de preparación de la propuesta, se evaluarán acciones para incorporar tecnología en la operación del ramal que permitan brindar información del servicio a los usuarios y mejorar la gestión operativa del servicio, reflejando las buenas prácticas y lecciones aprendidas durante el COVID-19.
- 2.15 **Género.** En el AMBA se realizan 10 millones de viajes en transporte público diariamente, de los cuales 58% son realizados por mujeres¹⁹. Los principales problemas que enfrentan las mujeres como usuarias del sistema de transporte público están relacionados con la calidad del viaje (por ejemplo, hacinamiento,

¹⁷ [Ver redacción original.](#)

¹⁸ Mediante construcción de rampas de acceso en estaciones y veredas.

¹⁹ BID TGL. s. f. Presentación: Estrategia de Género y Transporte – Argentina.

deterioro y falta de limpieza de las unidades) y la seguridad (ser víctima de robo y agresiones, y sufrir situaciones de acoso)²⁰. Datos de la encuesta “Ella se mueve segura AMBA 2016-2017”²¹ muestran que 19% de las mujeres encuestadas afirman haber sufrido situaciones de acoso²² en el transporte público en el año anterior. Para abordar el tema, se analizarán con el Organismo Ejecutor (OE) actividades para mejorar las condiciones de accesibilidad al ferrocarril y estrategias para mitigar las situaciones de acoso que sufren sus usuarias.

- 2.16 **Estrategia del Banco con el país.** El Proyecto está alineado con la Estrategia del Grupo BID con Argentina 2016-2019 (GN-2870-1)²³, por contribuir a mejorar la infraestructura para inversión e inclusión en el FCGR²⁴. La operación está incluida en el Documento de Programa de País 2021 (AR-O0015).
- 2.17 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2) al alinearse con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación, al proveer infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al procurar mejorar las condiciones de accesibilidad al sistema de mujeres y personas con movilidad reducida; y (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, por promover un modo de transporte de bajas emisiones de GEI.
- 2.18 Además es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), por enfocarse en la construcción y mantenimiento de una infraestructura social y ambientalmente sostenible; (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12) al apoyar el desarrollo de transporte urbano accesible, sostenible, eficiente y seguro, (b) Desarrollo Urbano y Vivienda (GN-2732-5) al buscar potenciar la integración del ferrocarril a su entorno urbano, (c) Género y Diversidad (GN-2800) y (d) Cambio Climático (GN-2835-8) conforme presentado en ¶2.17; y (iii) las áreas estratégicas de INE/TSP de transporte urbano y transporte sostenible. La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) de “emisiones evitadas (toneladas anuales de CO₂ equivalente)” y de “vías construidas o mejoradas (km)”.
- 2.19 **Objetivos²⁵ y resultados esperados.** El objetivo general del proyecto es apoyar al Gobierno de Argentina en la recuperación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la RMBA y de la calidad de vida de la población, mediante la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del Ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, incrementando la participación modal de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires – La Plata. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de viaje; (ii) reducir los niveles de

²⁰ BID. 2020 (*forthcoming*). Caracterización de la Movilidad de las Mujeres del servicio de transporte público de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

²¹ [Plan de Género y Movilidad, 2019.](#)

²² El tipo de acoso más citado es el verbal y/o visual, seguido del físico. Se encuestó un total de 789 personas que utilizan el transporte público en AMBA incluyendo colectivos, trenes y el metro.

²³ [La GN-3018 ha extendido la vigencia de la GN-2870-1 hasta el 30 de junio, 2021.](#)

²⁴ La nueva estrategia de país de Argentina está en proceso de preparación y se prevé que la presente operación se alinearán con el pilar de recuperación económica y desarrollo productivo 4.0.

²⁵ Reformulado (¶2.11).

accidentalidad; (iii) mejorar la confiabilidad y el confort del servicio²⁶; y (iv) reducir las emisiones de GEI en el corredor. Estos temas serán trabajados a través de los siguientes componentes:

- 2.20 **Componente 1. Ingeniería y administración (US\$500 mil).** Comprenderá: (i) estudios técnicos, económicos y socioambientales; y (ii) administración, seguimiento, evaluación y auditoría.
- 2.21 **Componente 2. Obras, supervisión y apoyo técnico (US\$149,5 millones).**
- 2.22 **Subcomponente 2.1. Construcción y adecuación de superestructuras e instalaciones ferroviarias (US\$140,5 millones).** Financiará las siguientes obras: (i) señalamiento y control de trenes (parcialmente); (ii) renovación de vías; (iii) la adecuación de la estación Santillán y Kosteki y su entorno urbano; y (iv) cercos perimetrales del ramal.
- 2.23 **Subcomponente 2.2. Construcción y adecuación de infraestructura ferroviaria (US\$8 millones).** Financiará obras urbanas menores en entornos de estaciones del ramal ferroviario.
- 2.24 **Subcomponente 2.3. Supervisión (US\$1 millón).** Comprenderá consultorías de supervisión de obras.
- 2.25 **Costo y modalidad de financiamiento.** El costo total del financiamiento adicional asciende a US\$150 millones, con US\$100 millones de financiamiento BID y US\$50 millones de aporte local. La misma es preparada en doble registro con la División de Vivienda y Desarrollo Urbano. El proyecto será estructurado utilizando el instrumento de financiamiento “Préstamo de Inversión Específico para Aumento de Financiamiento por Sobre costos de Operaciones en Ejecución”, manteniendo la modalidad del préstamo original de Préstamo de Inversión de Obras Específicas. No se enmarcará bajo a la línea CCLIP Programa de Recuperación de Ferrocarriles Metropolitanos” (AR-X1018).

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Esquema de ejecución.** El prestatario será la República Argentina. El OE será el Prestatario a través del MT. El periodo de ejecución será de 5 años, de acuerdo con el Plan Operativo Anual (POA) y al Plan de Ejecución Plurianual (PEP) de las dos obras de mayor magnitud a financiarse bajo el financiamiento suplementario (señalamiento y control de trenes, y renovación de vías).
- 3.2 **Aspectos técnicos.** Las obras por financiar bajo el financiamiento suplementario tienen diversos grados de avance: (i) señalamiento y control de trenes; en ejecución; (ii) renovación de vías; licitada en noviembre 2020, previéndose suscribir contrato en marzo 2021; y (iii) mejora de la estación Santillán y Kosteki, cercos y pasos bajo nivel; bajo estudio por el OE.
- 3.3 **Lecciones aprendidas.** Se considerarán lecciones aprendidas del Metro de Quito (2882/OC-EC) respecto de inspección de obras y uso de tecnología para planificación del transporte urbano. Incorporará además aprendizajes del Proyecto sobre la importancia de potenciar la integración del ferrocarril al entorno urbano²⁷.

²⁶ (i) a (iii) aplican al ramal ferroviario.

²⁷ [BID, 2019](#).

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 Según la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703) el Programa es Categoría “B”. Bajo el financiamiento suplementario se financiarán obras que tienen como impactos y riesgos socio ambientales la generación de ruido y vibraciones, la molestia para los usuarios de las estaciones, la disposición de desechos, accidentes de trabajadores y el riesgo de contagio de trabajadores de COVID-19. Se realizará una auditoría a fin de evaluar el desempeño del préstamo original en cuanto a gestión socioambiental, lo que permitirá confirmar y verificar la tipología y categoría de las obras a ser financiadas con el financiamiento suplementario. Cabe indicar que la operación original fue categorizada como B y previó reasentamiento físico, por ello se deja activada la OP-710. Las obras previstas bajo el suplementario no prevén afectar áreas protegidas, hábitats naturales críticos, ni poblaciones indígenas. Asimismo, la renovación de vías no implicará ensanchamiento o expansión de la vía, ni requerirá adquisición de predios.
- 4.2 Durante la preparación el Banco corroborará la categorización de las obras bajo el financiamiento suplementario, revisará sus respectivos planes de gestión ambiental y social y los publicará en su página web, junto al Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del Proyecto y el Análisis Socioambiental Estratégico (ASAE) original, antes de la misión de análisis. De acuerdo con OP-703, se realizará una auditoría ambiental y social y en caso de encontrarse pasivos socio ambientales se establecerá un Plan de Acción Correctivo.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** Se utilizarán las políticas del Banco vigentes para adquisiciones de obras, bienes y consultorías (GN-2349-15 y GN-2350-15) para las actividades pendientes de licitar. Se identificó la posibilidad de demoras en los procesos de adquisiciones por procesos administrativos del sistema de contratación del MT, a ser mitigado a través de un seguimiento detallado del proyecto por Banco en reuniones mensuales, en plazos establecidos en el Plan de Adquisiciones y en revisiones de cartera. Dada la experiencia del OE en ejecución de proyectos financiados por el Banco, no se prevén otros riesgos fiduciarios importantes.
- 4.4 **Financiamiento retroactivo.** La presente operación no contempla financiamiento retroactivo, ni reconocimiento retroactivo de aporte local.

V. OTROS TEMAS

- 5.1 Se solicitará al Directorio Ejecutivo una excepción parcial a la Política sobre Aumento del Financiamiento por Sobrecostos en Operaciones en Ejecución (OP-310, documento GN-2329) respecto del “mantenimiento de porcentajes originales aprobados en la matriz de financiamiento”, dado que la contrapartida local para el financiamiento adicional es inferior a la contrapartida local del financiamiento original. Ello debido a la imposibilidad del Gobierno de realizar dicho aporte a causa de fuertes restricciones fiscales, agravadas por pandemia del COVID-19.
- 5.2 Se identificó el riesgo de retrasos en la ejecución del Proyecto por debilidades en procesos internos coordinación entre el OE y otros actores del sector ferroviario, a mitigarse mediante la estructuración de una mesa de trabajo liderada por el MT para agilizar la toma de decisiones.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 6.1 La Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) se distribuirá a la Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) en la primera semana de marzo 2021, y se presentará al Directorio Ejecutivo del Banco en la segunda semana de mayo 2021. Los recursos requeridos para la preparación de la operación se presentan en el Anexo V.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
AR-L1337 Rehabilitation of Roca Railway - Plaza Constitucion-La Plata branch, supplementary financing and reformulation		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	Substantial	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA	AR-MINTRA - MINISTERIO DE TRANSPORTE	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	RAILWAYS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
JULIETA ABAD	JULIO ANDRES ROJAS LARA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$100,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
21 Jan 2021	JROJASLARA ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	11 Jan 2021	
QRR (Estimated)	24 Feb 2021	
Board Approval (Estimated)	28 Apr 2021	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Safeguard Policy Items Identified

B.1 Bank Policies (Access to Information Policy– OP-102)

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

B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards \(Type 1 Disaster Risk Scenario\)](#). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.



Safeguard Policy Filter Report

B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation has the potential to affect negatively women or gender equality ([Negative gender impacts may include the following](#))

B.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to cause physical displacement of people living in the project area of influence (see also Resettlement Policy)

B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

B.4 Other Risk Factors

There are [associated facilities](#) (see policy definition) related to the operation.

B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

B.12. Project Under Construction

The operation is already [under construction](#) by the executing agency or borrower.



Safeguard Policy Filter Report

B.17. Procurement

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

Potential Safeguard Policy Items

B.4 Other Risk Factors

The operation may be of high risk due to controversial environmental and associated social issues or liabilities.

B.4 Other Risk Factors

There are other environmental and social sustainability issues that the project team considers to represent a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).

B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.

Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

Additional Comments

[No additional comments]



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
AR-L1337 Rehabilitation of Roca Railway - Plaza Constitucion-La Plata branch, supplementary financing and reformulation		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	Substantial	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA	AR-MINTRA - MINISTERIO DE TRANSPORTE	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	RAILWAYS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
JULIETA ABAD	JULIO ANDRES ROJAS LARA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$100,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
21 Jan 2021	JROJASLARA ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	11 Jan 2021	
QRR (Estimated)	24 Feb 2021	
Board Approval (Estimated)	28 Apr 2021	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Override Rating	Override Justification
Comments	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

The project is located in an area prone to [droughts](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor](#) to [moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level



Safeguard Screening Form

Moderate

Disaster / Recommendations

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704).

The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

Disaster Summary

Details

The project is classified as moderate disaster risk because of the likely impact of at least one of the natural hazards is average.

Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

Estrategia Ambiental y Social (EAS)	
Nombre de la Operación	Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata. Propuesta de Financiamiento Suplementario y Reformulación
Número de la Operación	AR-L1337 y AR-L1158 (2982/OC-AR)
Preparado por	Natasha Kate Ward y Julio Rojas (VPS/ESG)
Detalles de la Operación	
Sector del BID	Transporte (INE/TSP)
Tipo de Operación	Préstamo de Inversión (ESP)
Clasificación Ambiental y Social	Categoría B
Indicador de Riesgo de Desastres	Moderado
Prestatario	República Argentina
Agencia Ejecutora	El Prestatario, por intermedio del Ministerio de Transporte (MT)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	BID: US\$100 millones Aporte Local: US\$50 millones Total: US\$150 millones
Políticas/Directrices Asociadas	OP-102; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.12, B.17); OP-704; OP-710; OP-761
Descripción de la Operación	
<p>En 2013, el Banco aprobó una Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) junto con el primer préstamo (o Programa) de US\$500 millones de dólares (AR-L1158 – 2982/OC-AR) para mejorar el servicio ferroviario de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires, específicamente para la rehabilitación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del Ramal Plaza Constitución–La Plata (52,6 km) del Ferrocarril Roca (en adelante el Programa).</p> <p>El Programa original incluyó dos subcomponentes: (1) ingeniería y administración; y (2) obras, supervisión y apoyo técnico. Dentro del Componente 2 se incluyó 4 subcomponentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subcomponente 2.1 para financiar: (i) electrificación; (ii) señalamiento y telecomunicaciones; (iii) adecuación de estaciones y material rodante; (iv) renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vía; (v) talleres y depósitos; y (vi) cercos. • Subcomponente 2.2 para financiar: (i) la construcción y adecuación de viaductos; (ii) la recuperación de obras de arte; (iii) los pasos a bajo nivel; y (iv) las obras suplementarias para drenaje. • Subcomponente 2.3 para las actividades de supervisión de las obras y de apoyo técnico a la gestión y ejecución del proyecto, • Subcomponente 2.4 para viabilización socioambiental en particular medidas de prevención, mitigación y compensación por la construcción de las obras, previstas en los respectivos Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS); y los Planes de Reasentamiento Involuntario (PRI) que se requieran desarrollar, en cumplimiento a los respectivos permisos ambientales y en conformidad con las políticas de salvaguardias del Banco. 	

Las siguientes obras se han finalizado y se encuentran en operación:

1. Sistema de alimentación y tendido a lo largo de la extensión total del ramal.
2. Subestación Transformadora, Quilmes, Construcción de una nueva subestación que provee alimentación eléctrica para alimentación al ramal.
3. Viaducto Ringuelet. Nuevo viaducto ferroviario en el partido de La Plata.
4. Paso Bajo Nivel, La Plata. Consiste en un paso a desnivel bajo las vías del ferrocarril, con ramas de ingreso y salida de tres carriles cada una para vehículos cada una, y rampas peatonales.
5. Deposito Tolosa, Nuevo depósito para mantenimiento liviano de las formaciones de la línea Roca.

Además, se han completado obras de elevación de andenes y mejoras de entorno en estaciones, con solo 5 de 19 las estaciones previstas con obras actualmente en ejecución.

No se han iniciado los trabajos de señalamiento, ni la renovación de vías, los cuales serán financiados con el préstamo suplementario.

El préstamo original fue categorizado como Categoría B y para cumplir con los requisitos socioambientales del Banco, se preparó un Análisis Socioambiental Estratégico (ASAE) de la CCLIP, así como un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) que rige el manejo de proyectos bajo el Programa. El MGAS del Programa contiene un proceso e instrucciones de cómo preparar un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y cómo realizar un proceso de consulta con referencia a la categorización de los proyectos. Se prepararon los EIAS para las siguientes obras: Viaducto Ringuelet, Subestación Quilmes y Paso Bajo Nivel en las avenidas 1 y 32, en La Plata, y se realizaron las consultas públicas correspondientes en su oportunidad. En el caso de las obras del Paso Bajo Nivel, incluso para el tema paisajístico se realizó una consulta individualizada puerta a puerta con los vecinos en cumplimiento estricto de las normas de distanciamiento social debido al COVID-19. El resto de las consultas se realizaron antes del inicio de la pandemia.

Este nuevo préstamo suplementario de US\$100 millones, se utilizará para continuar el financiamiento (utilizando el remanente con recursos bajo de 2982/OC-AR) de: (i) señalamiento y control de trenes; (obra de montaje de equipos electrónicos, cableado y tableros, a los lados de la vía) (aprox. US\$100m); (ii) renovación de vías (aprox. US\$70m); (iii) adecuación de estaciones y material rodante (en particular la elevación de andén y entorno de estación Kosteki y Santillán en el municipio de Avellaneda) (<US\$5m); y (iv) cercos (monto a determinar). Todas estas actividades se encuadran en el subcomponente #2.1 del Programa existente y en términos socioambientales representan obras de menor riesgo e impacto socioambiental en comparación con las obras grandes ya finalizadas bajo el primer préstamo. Todos estos grupos de actividades fueron incluidos en el ASAE preparado y divulgado en el año 2017. El Organismo Ejecutor ha categorizado estas 4 obras como Categoría C. Durante la preparación del préstamo el Banco corroborará esta categorización. Sin perjuicio de lo anterior, el Organismo Ejecutor ha preparado un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para cada obra, los cuales el Banco publicará en su página web, junto con el MGAS que rige el Programa y el ASAE original. Además, se ha empezado con una serie de consultas con partes interesados y/o afectados en el caso de la estación Santilla y Kosteki.

Cabe destacar que la renovación de vías no implicará ensanchamiento o expansión de las mismas. La ejecución exitosa de estas obras es un factor crítico para el logro de los objetivos específicos del proyecto original, que comprenden reducir el tiempo de viaje entre las estaciones Plaza Constitución y La Plata y mejorar la fiabilidad y calidad del servicio ferroviario en el ramal. El financiamiento suplementario no prevé financiar bajo el subcomponente original #2.2 (construcción y adecuación de la infraestructura ferroviaria) obras de la envergadura del Paso Bajo Nivel en la ciudad de La Plata, ni se espera obras mayores adicionales fuera de los grupos de actividades listados arriba bajo el

financiamiento suplementario. El financiamiento suplementario se requiere debido a sobrecostos, cambios en los alcances originales de ciertas obras, variaciones de tipo de cambio e inflación.

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Los posibles impactos y riesgos identificados en las obras construidas, en construcción o en preparación, tanto en el préstamo original como en el préstamo suplementario, incluyen:

- Aumento del nivel de ruido y de vibraciones por la obras y operación de equipos junto a áreas pobladas (todas obras);
- Molestias comunitarias para usuarios de las estaciones (readecuación de estaciones);
- Aumento del nivel de accidentes durante la ejecución de las obras (todas obras);
- Disposición inadecuada de los desechos de la obra resultando en contaminación del suelo, del aire y de los recursos hídricos (todas obras);
- Contaminación visual por la disposición final inadecuada de los desechos de las obras (todas obras);
- Problemas de accidentes con los operarios de las obras y la población ubicada en el área de influencia directa (todas obras);
- Impactos asociados con el campo electromagnético (electrificación);
- COVID-19, la situación de la pandemia ha implicado ajustes e implementar medidas de gestión a fin de evitar la propagación de la misma. Esto ha incluido la realización de consultas puerta a puerta a fin de evitar la aglomeración de personas.
- Contexto social del Programa en general, por temas históricos en particular relacionados con Paso Bajo Nivel, y la estación Santillán y Kosteki por hechos sociopolíticos sensibles, que merece mayor atención durante preparación y ejecución de dicha obra.

Además, las obras concluidas bajo el préstamo original también cuentan con impactos y riesgos adicionales:

- Reasentamiento involuntario y afectación de predios (Subestación Transformadora de Quilmes): el reasentamiento involucró a 22 hogares (72 personas), que fueron reasentados en departamentos adyacentes a la zona con un Plan de Reasentamiento siguiendo la política del Banco (actividad concluida).
- Falta de apoyo comunitario (Paso Bajo Nivel): si bien la comunidad local estaba mayormente de acuerdo con el proyecto, existe un cierto grupo de personas que consideran que sería mejor hacer el paso del ferrocarril subterráneo, pero ello no es posible ya que resulta técnicamente incompatible con las obras adicionales que se vienen ejecutando.
- Riesgos de desastres naturales (Viaducto Ringuelet): la locación donde se construyó el Viaducto es susceptible de inundaciones que frecuentemente afectan a la población.
- Impactos en áreas protegidas: Si bien la línea ferrocarril pasa por dos áreas protegidas (Parque Provincial Pereyra Iraola, y Reserva Natural Punta Lara), para las obras (7 estaciones de trenes y renovación de vías) no requirieron conversión de terrenos.

Por la naturaleza y magnitud de estos potenciales impactos socioambientales, tanto la operación original, como la operación de financiamiento adicional en preparación, han sido clasificadas como de Categoría B. Los impactos del préstamo suplementario son los típicos de construcción de una vía, en la cual habrá polvo, ruido, y maquinaria pesada. De los impactos sociales, se descarta la necesidad de reasentamiento físico adicional, y no hay impacto en poblaciones indígenas (los trabajos se realizarán en zona urbana de propiedad estatal). La política de reasentamiento se mantiene activada por haberse activado para la operación original. Durante la preparación del préstamo suplementario y por medio de la auditoría socioambiental que se realizará (ver abajo) se

determinará si habrá algún impacto o riesgo adicional no anticipado o mitigado bajo el Programa original.

El riesgo socioambiental del Programa es substancial, ya que, aunque las obras por ejecutar en la operación son de riesgos moderados, hay un riesgo social contextual substancial que podría presentar problemas para la gestión ambiental y social en el Paso Bajo Nivel en las avenidas 1 y 32 (financiado bajo el primer préstamo). Cabe indicar que dicho paso bajo nivel a la fecha ya se encuentra operativo, y no se habrían presentado quejas o reclamos adicionales. Sin embargo, durante el año 2018 y 2019, algunos vecinos manifestaron su oposición a la obra. Así se presentó una queja antes el Mecanismo Independiente de Investigación (MICI) en 2019. Dicho reclamo, luego fue retirado por los reclamantes.

Cabe indicar que el Banco concluyó en 2020 que la gestión ambiental y social de las obras en ejecución se estaba realizando de manera satisfactoria (en cumplimiento tanto con el MGAS del Programa, y por ende con las políticas de salvaguardias del Banco, como con la legislación/licencias/permisos locales), específicamente en lo relacionado con la atención a higiene y seguridad en obras durante la pandemia; la resolución de quejas y reclamos; y el control de sustancias peligrosas y fuentes de contaminación.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

Para asegurar cumplimiento con los requisitos socioambientales del Banco en particular la Política de Medioambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (Directriz B.12 - Proyectos en Construcción), el Banco requiere un Auditoría Socioambiental a fin de corroborar que el Programa 2982/OC-AR está en cumplimiento con todas las provisiones relevantes de las políticas de salvaguardias socio ambientales del BID. Y en caso de que se identifique un incumplimiento en las mismas, se requerirá un plan de acción correctivo, antes que el Directorio apruebe la operación, cuya implementación será un requerimiento para la ejecución, detallado en una de las cláusulas del contrato de préstamo.

La auditoría permitirá confirmar el cumplimiento socioambiental de las obras en concordancia con el MGAS (y por ende con las políticas del Banco) en fase de preparación, construcción y operación. La auditoría cubrirá los temas socioambientales, así como los de higiene y seguridad en obra y en la comunidad. Además, se revisará la capacidad del Organismo Ejecutor en cuanto la gestión socioambiental y de higiene y seguridad.

Específicamente se busca confirmar:

- (i) Si las obras del Programa se están ejecutando en cumplimiento con el MGAS del Programa, y si el MGAS es suficiente para garantiza el cumplimiento con las políticas de salvaguardias socioambientales del Banco, en particular la "Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias" (OP-703) y otras políticas de salvaguardias del Banco pertinentes, incluyendo la política de Reasentamiento Involuntario (OP-710).
- (ii) Si las intervenciones del Programa en construcción y sus facilidades asociadas se han llevado a cabo de conformidad con lo establecido en los EIAS y PGAS respectivos, y si estos garantizan el cumplimiento de las políticas de salvaguardias del Banco, en particular la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) y otras políticas de salvaguardias del Banco pertinentes, incluyendo los requerimientos de consulta pública y los de la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710).
- (iii) Que no hubo conversión de áreas protegidas y que las obras realizadas a la fecha fueron realizadas dentro de los usos permisibles en los planes de uso de los parques.
- (iv) Que las obras de drenaje implementadas en las obras realizadas a la fecha han contribuido a una mejora en la situación (en particular con la experiencia de inundaciones de magnitud en la localidad de La Plata, en 2013) o, por el contrario, si hay evidencia de que el riesgo de inundaciones ha empeorado, resultado de las obras.

- (v) Si de los resultados e impactos de las intervenciones del Programa se identifica la existencia de pasivos ambientales y sociales que deban ser considerados en la formulación, planificación y ejecución de futuras operaciones; y las medidas pertinentes que el organismo ejecutor deberá tomar para subsanar tales situaciones.
- (vi) Si hay un buen desempeño en cuanto el higiene y seguridad de obras, considerando en este punto nuevas medidas para prevenir COVID-19.

El resultado de la auditoría incluirá recomendaciones de mejoras (tanto a nivel de Programa en el MGAS, como en las obras particulares en preparación/construcción) y de ser necesario un plan de acción correctiva, con fechas y presupuesto a ser acordado con el Organismo Ejecutor. Una vez contratada se estima que el Consultor/Firma Consultoria irá requerir entre 4 a 6 semanas para realizar dicha auditoria. Se prevé tener el plan de acción para fines de febrero de 2021.

Previamente a la Misión de Análisis, el Banco publicará en la página Web del Programa: (i) el MGAS del Programa (del préstamo original); (ii) el Análisis Socio Ambiental Estratégico (del préstamo original); y (iii) los PGAS de las obras en construcción a financiar con el financiamiento suplementario.

Oportunidades para adicionalidad del BID

N/A

Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID

Ver anexo Tabla de Cumplimiento.

Apéndices Adicionales

Apéndice 1: Mapa de proyectos bajo el Programa.

Tabla 1. Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Sí	Para las obras más grandes bajo el Programa la legislación argentina requiere: Estudio de Impacto Ambiental y Social y Audiencia Pública y una Declaración de Impacto Ambiental (DIA). Para las obras menores requiere PGAS y un Certificado de Aptitud Ambiental (CAA).	Durante preparación del préstamo se verificará que los proyectos bajo el Programa, tanto los proyectos terminados, como los que están en construcción o en preparación, hayan cumplido con los requerimientos legales.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Sí	El Programa ha sido clasificado como de categoría “B”.	N/A
B.4 Otros Factores de Riesgo	Sí	Se está realizando una auditoría socio ambiental. En caso se encuentren pasivos ambientales o sociales se acordará un Plan de Acción Correctivo que incluya capacidad institucional o los planes ejecutados (reasentamiento, consulta pública, etc.).	En la Auditoría se verificará el estado del cumplimiento del MGAS del Programa y de los EIAS y PGAS para los proyectos individuales.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Sí	Los proyectos categoría B bajo el Programa requieren contar con EIAS y PGAS a fin de mitigar los impactos negativos ambientales del Proyecto.	En la Auditoría se verificará el estado del cumplimiento del MGAS del Programa y de los EIAS y PGAS para los proyectos individuales.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia)	Sí	Los proyectos categoría B requieren contar con EIAS, PGAS y a fin de mitigar los impactos negativos sociales del Proyecto.	En la Auditoría se verificará el estado del cumplimiento del MGAS del Programa y de los EIAS y PGAS para los proyectos individuales.
B.6 Consultas	Si	Los Proyectos Categoría B requieren de una ronda de consulta pública a las partes interesadas.	En la Auditoría se verificará el proceso de consulta realizado a fin de determinar si la misma cumple con los requisitos del Banco. En caso de que el Auditoría encuentre que las consultas

			públicas realizadas durante la preparación de proyectos no cumplieron con B.6, se incluirá las actividades correctivas dentro del plan de acción de la auditoría.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Sí	El BID y el Organismo Ejecutor monitorearán supervisarán al proyecto.	El Banco monitoreará el proyecto durante su implementación.
B.8 Impactos Transfronterizos	No	N/A	N/A
B.9 Hábitats Naturales	Sí	Si bien la línea ferrocarril pasa por dos áreas protegidas (Parque Provincial Pereyra Iroala, y Reserva Natural Punta Lara), para las obras (7 estaciones de trenes y renovación de vías) no se requirió conversión de terrenos al realizarse los trabajos dentro de las vías.	La Auditoría confirmará que no hubo conversión de áreas protegidas, que las obras fueron realizadas dentro de lo permisibles en los planes de uso de los parques y que las medidas de mitigación de impactos fueron bien implementadas.
B.9 Especies Invasoras	No	N/A	N/A
B.9 Sitios Culturales	No	N/A	N/A
B.10 Materiales Peligrosos	Sí	Materiales peligrosos (combustible, lubricantes, etc.) fueron usados durante el proceso de construcción.	La Auditoría verificará que los planes y procedimientos (en el EIAS/PGAS) fueron adecuados e implementados en las varias obras para el uso, manejo y desecho seguro de los materiales peligrosos son adecuados.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Sí	Las obras tienen la potencial de contaminar el medio ambiente.	La Auditoría verificará que los planes y procedimientos (en el EIAS/PGAS) fueron adecuados, e implementados en las varias obras para prevenir contaminación son adecuados.
B.12 Proyectos en Construcción	Sí	El Programa cuenta con obras en preparación y construcción, y algunas ya terminadas. El Banco financiará operaciones que ya estén en construcción sólo si el prestatario puede demostrar que estas operaciones cumplen con todas las provisiones relevantes de esta Política.	Durante la preparación del préstamo se realizará una Auditoría socioambiental a fin de corroborar que el Programa cumple con todas las provisiones relevantes de las políticas de salvaguardias socio ambientales del BID. Y en caso de que se identifique un incumplimiento en las mismas, se requerirá un plan de acción correctivo, antes que el Directorio apruebe la operación.

B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	N/A	N/A
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	N/A	N/A
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	N/A	N/A
B.16 Sistemas Nacionales	No	N/A	N/A
B.17 Adquisiciones	Sí	Responsabilidad de implementación de medidas de mitigación socioambiental.	Durante preparación se verificará que los requerimientos ambientales y sociales fueron y van a ser incluidos en los pliegos de licitación de las contratistas (responsabilidad para ejecución del PGAS de obra, que cumple con los requisitos del MGAS).
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	Sí	El Viaducto implicó la construcción de un terraplén lo cual pudiera empeorar los impactos durante eventos de inundación.	La Auditoría verificará que las obras de drenaje fueron realizadas de manera de asegurar que el Viaducto Ringuelet no ha exacerbado el efecto “barrera” en Quilmes.
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	Sí	El área donde están realizando las obras del proyecto está vulnerable a inundaciones.	La Auditoría verificará los planes y procedimientos implementados en las varias obras para responder a emergencias (en particular inundaciones).
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del Reasentamiento	Sí	Se ha realizado desplazamiento físico de hogares para la construcción de la Estación Transformadora de Quilmes. En la operación suplementaria no se prevé reasentamiento, sin embargo, teniendo en	La Auditoría verificará el proceso de reasentamiento involuntario realizado para la construcción de la Subestación Quilmes y si su proceso se ha dado en cumplimiento de la política operativa OP-710.

		cuenta que la operación original se activó se mantienen activada la política 710.	
Consultas del Plan de Reasentamiento	Sí	Se ha realizado desplazamiento físico de hogares para la construcción de la Estación Transformadora de Quilmes En la operación suplementaria no se prevé reasentamiento, sin embargo, teniendo en cuenta que la operación original se activó se mantienen activada la política 710.	La Auditoría verificará el proceso de reasentamiento involuntario realizado para la construcción de la Subestación Quilmes y si su proceso se ha dado en cumplimiento de la política operativa OP-710.
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	Si	Se ha realizado desplazamiento físico de hogares para la construcción de la Estación Transformadora de Quilmes. En la operación suplementaria no se prevé reasentamiento, sin embargo, teniendo en cuenta que la operación original se activó se mantienen activada la política 710.	La Auditoría verificará el proceso de reasentamiento involuntario realizado para la construcción de la Subestación Quilmes y si su proceso se ha dado en cumplimiento de la política operativa OP-710, incluyendo si se llevó a cabo el análisis de riesgo de empobrecimiento.
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	Si	Se ha realizado desplazamiento físico de hogares para la construcción de la Estación Transformadora de Quilmes. En la operación suplementaria no se prevé reasentamiento, sin embargo, teniendo en cuenta que la operación original se activó se mantienen activada la política 710.	La Auditoría verificará el proceso de reasentamiento involuntario realizado para la construcción de la Subestación Quilmes y si su proceso se ha dado en cumplimiento de la política operativa OP-710.
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida	Si	Se tiene que verificar si ha habido afectación a medios de vida que no impliquen desplazamiento físico de personas. En la operación suplementaria no se prevé reasentamiento, sin embargo, teniendo en cuenta que la operación original se activó se mantienen activada la política 710.	La Auditoría verificará el proceso de compensación realizado en caso el Proyecto haya afectado medios de vida reasentamiento involuntario realizado para la construcción de la Subestación Quilmes y si su proceso se ha dado en cumplimiento de la política operativa OP-710.
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	N/A	N/A	N/A

OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	No	N/A	N/A
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada	No	N/A	N/A
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	No	N/A	N/A
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	No	N/A	N/A
Cuestiones Discriminatorias	No	N/A	N/A
Impactos Transfronterizos	No	N/A	N/A
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	No	N/A	N/A
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Si	Para los procesos de consulta pública.	La Auditoría verificará el Programa haya incluido dentro de su proceso de consulta pública mecanismos para que haya participación efectiva de hombres y mujeres.
Aplicación del análisis de riesgo y salvaguardias.	Si	Para el acceso a beneficios del Programa.	La Auditoría verificará el Programa tenga en cuenta medidas que permitan manejar los riesgos de género del Programa.
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio	Sí	Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, incluyendo los documentos socio ambientales de la ejecución de la presente operación.	Previamente a la Misión de Análisis, el Banco publicará en la página Web del Programa: (i) El MGAS del Programa (del préstamo original); (ii) El Análisis Socio Ambiental Estratégico (del préstamo original); y (iii) Los PGAS de las obras

			en construcción a financiar con el financiamiento Suplementario.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Sí	Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto.	Se verificará durante preparación del préstamo, la divulgación de información socioambiental relevante durante ejecución por parte del Ejecutor.

Apéndice 1. Mapa de Obras bajo el Programa (Buenos Aires - Plaza Constitución – La Plata)



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Evaluación económica del Programa	Informe consolidado	Febrero 2021	En elaboración
Medidas de Integración ferroviaria con el entorno urbano	Informe consolidado	Enero 2021	En elaboración
Auditoría técnica de las obras realizadas en el Programa 2982/OC-AR	Informe consolidado	Enero 2021	En elaboración
Auditoría socioambiental de las obras realizadas en el Programa 2982/OC-AR incluyendo el análisis de los análisis ambientales y sociales, los planes de gestión, el MGAS y el ASAE	Informe consolidado	Marzo 2021	En elaboración
Análisis Ambiental y Planes de Gestión de las obras	Planes de gestión Ambiental y Social	Marzo 2021	En elaboración

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).