DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



**Argentina**

**Programa de Apoyo al Desarrollo Tecnológico de Mendoza (AR-L1157)**

INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

(IGAS)

Junio de 2013

|  |  |
| --- | --- |
| **Equipo de Proyecto:** | Pablo Angelelli (IFD/CTI), Jefe de Equipo; Gabriel Casaburi (CTI/CAR); Mikael Larsson (IFD/CTI); Rafael Anta (IFD/CTI); Pablo Garcia (INT/TIU); Juan Manuel Salvatierra (TSP/CAR); Javier Cayo (LEG), Gumersindo Velazquez (FMP/CAR); Ignacio Vinocur (FMP/CAR), Rodolfo Stucchi (SPD), Carmen Masters (IFD/CTI), Patricia Reyna (IFD/CTI) y Juan Carlos Páez Zamora (VPS/ESG). |

**TABLA DE CONTENIDOS**

I. INTRODUCCIÓN 1

II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 1

A. Componentes Claves de Infraestructura del Proyecto y Calendario 1

B. Aspectos Ambientales y Sociales Por Proyecto 2

C. Análisis de Alternativas 5

III. ESTADO DE CUMPLIMIENTO Y ESTÁNDARES DEL PROYECTO 5

A. Resumen del Estado de Obtención de Licencias Ambientales y Sociales.

Evaluación del Proyecto 5

B. Resumen del Estado de Cumplimiento del Proyecto con las

Políticas del Banco. 6

C. Resumen de los Estándares y Requerimientos del Proyecto 7

IV. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES CLAVES, RIESGOS

ASOCIADOS Y MEDIDAS DE MANEJO 7

A. Resumen de los Impactos Negativos y Riesgos Clave.

Hallazgos del Proceso de Debida Diligencia 8

B. Impactos y Riesgos Ambientales 8

B.1 Fase de Construcción 8

B.2 Fase de Operación 9

B.3 Análisis del Riesgo 9

B.4 Facilidades Asociadas o Relacionadas 9

C. Impactos y Riesgos Sociales 9

D. Impactos Acumulativos 10

E. Impactos Positivos 10

F. Adicionalidad del Banco 10

V. MANEJO Y MONITOREO DE LOS IMPACTOS Y RIESGOS

AMBIENTALES, SOCIALES Y DE SALUD Y SEGURIDAD 10

A. Descripción de los Planes y Sistemas de Manejo 11

B. Supervisión y Monitoreo 11

C. Indicadores 11

VI. REQUERIMIENTOS A SER INCLUIDOS EN LOS ACUERDOS LEGALES 12

ANEXOS 14

**LISTA DE ABREVIATURAS**

|  |  |
| --- | --- |
| AASHTO | American Association of State Highway and Transportation Officials |
| AMISTOSA | Corredor Biológico áreas de conservación La Amistad - Osa |
| BID | Banco Interamericano de Desarrollo |
| CCLIP | Línea Condicional de Crédito para Proyectos de Inversión |
| CONAVI | Consejo Nacional de Vialidad |
| EIA | Evaluación de Impacto Ambiental |
| EsIA | Estudio de Impacto Ambiental |
| ETA’s | Especificaciones Técnicas Ambientales |
| IGAS | Informe de Gestión Ambiental y Social |
| INCOP | Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico |
| MOPT | Ministerio de Obras Públicas y Transporte |
| PGAS | Plan de Gestión Ambiental y Social |
| PIV I | Primer Programa de Infraestructura Vial |
| PIV II | Segundo Programa de Infraestructura Vial |
| PRI | Plan de Reasentamiento Involuntario |
| PRVC | Programa Red Vial Cantonal |
| RVN | Red Vial Nacional |
| SETENA | Secretaría Técnica Nacional Ambiental |
| UGAS | Unidad de Gestión Ambiental y Social |

**Argentina**

**Programa de Apoyo al Desarrollo Tecnológico de Mendoza**

**(AR-L1157)**

**Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)**

# I. INTRODUCCIÓN

|  |  |
| --- | --- |
| **País:** | Argentina |
| **Sector:** | Ciencia y Tecnología |
| **Nombre del Proyecto:** | Programa de Apoyo al Desarrollo Tecnológico de Mendoza |
| **Número del Proyecto:** | AR-L1157 |
| **Prestatario:** | República de La Argentina |
| **Agencia Ejecutora:** | Provincia de Mendoza |
| **Tipo de Operación:** | Préstamo de Inversión |
| **Monto del Financiamiento:** | US$ 50 millones |
| **Categoría Ambiental:** | **B** |
| **Políticas Activadas:** | OP-102, OP-703 (directrices B.01. B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.11, B.17), OP-704, OP-710, OP-761 |
| **Fecha:** | Junio de 2013 |

# II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

1. El Programa de Apoyo al Desarrollo Tecnológico de Mendoza (El Proyecto o El Programa) busca apoyar al mejoramiento de la competitividad de la economía mendocina a través de: (i) el incremento de la calidad y la reducción de los costos de los servicios logísticos, (ii) el aumento de la incorporación de innovación y tecnología en el sector productivo y (iii) el incremento del grado de internacionalización de la empresas mendocinas.

## A. Componentes Claves de Infraestructura del Proyecto y Calendario

1. Los componentes claves de la infraestructura a ser financiados en el marco de la presente operación incluyen los siguientes:
2. **Apoyo al desarrollo logístico**, que financiará las siguientes actividades: (i) construcción de la fase final de la Ruta Provincial (RP) No. 82, la cual permitirá la vinculación física de las ciudades de Cacheuta y Potrerillos y dará continuidad a las obras realizadas a través del programa AR-L1003. Esta obra, al disminuir el tránsito liviano-turístico de la Ruta Nacional (RN) No.7 que en la actualidad es la principal ruta de las cargas viales que cruzan a Chile, además de facilitar dicha conectividad y potenciar el turismo en el área del Dique Potrerillos, reducirá la probabilidad de accidentes y mejorará los tiempos de circulación; y (ii) la construcción de una nueva zona primaria aduanera o puerto seco provincial en un área geográfica apropiada según los planes de desarrollo territorial de la provincia, lo que permitirá mejorar la oferta de servicios logísticos y eliminar los impactos negativos que actualmente ocasiona dicha zona al estar emplazada en un área residencial en el centro de la ciudad de Mendoza.
3. **Apoyo al desarrollo tecnológico**, que financiará: (i) la construcción de dos parques tecnológicos para propiciar el desarrollo de sectores emergentes (biotecnología, tecnologías de información y comunicación **(**TIC)s, energías renovables); la interacción entre los centros de conocimiento y las empresas; y para concentrar en un solo lugar físico a todas las representaciones de los organismos provinciales de apoyo al sector productivo; (ii) la implementación de al menos dos centros público-privados de desarrollo productivo para favorecer el aumento del valor agregado en rubros tradicionales como las frutas de pepita (manzanas y peras), la ciruela y la uva para vinificación; (iii) la modernización de la Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas de la Provincia y de los sistemas de información del Ministerio de Agroindustria y Tecnología y (iv) la extensión de servicios de banda ancha hacia sectores productivos de la Provincia que aún no tienen acceso.
4. **Apoyo a la internacionalización**, que financiará: (i) el fortalecimiento del marco estratégico y operacional de la Agencia de Promoción de Inversiones (API), desarrollando una estrategia general y sectorial de promoción de inversiones y mejorando los mecanismos de vinculación público-privada en el área de inversiones; ii) el fortalecimiento de las capacidades de promoción comercial y de seguimiento, monitoreo y evaluación de ProMendoza.

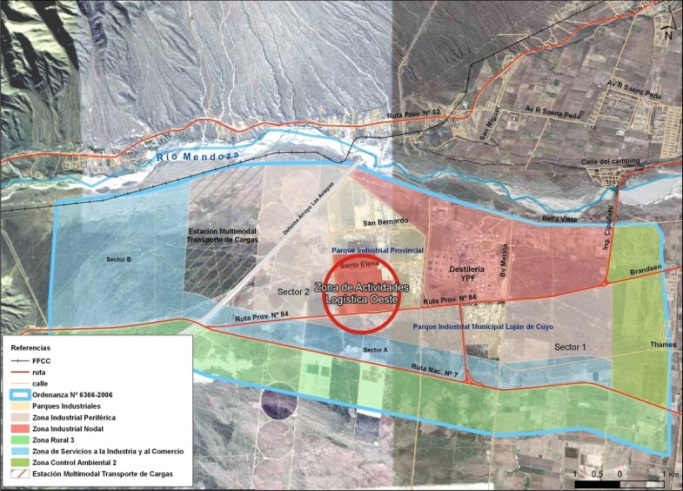
## B. Aspectos Ambientales y Sociales Por Proyecto

1. La provincia de Mendoza se ubica en el Centro-Oeste de la República Argentina, tiene una superficie de 148.827 km2 (5,4% del territorio nacional). En términos de su contribución al Producto Interno Bruto (PIB) nacional (3,89% en el 2005) y a la población nacional (5,4 % del total nacional en 2010), ocupa el quinto lugar, luego de la Ciudad de Buenos Aires y las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe. Es reconocida internacionalmente por el desarrollo de la vitivinicultura, el turismo y la explotación de petróleo y gas natural.
2. La provincia presenta tres estructuras geográficas diferenciadas: (i) las montañas andinas al oeste, dominada por la Cordillera de los Andes que acoge al Aconcagua (6960 msnm); (ii) planicies del este o Travesías Cuyanas, que son llanuras áridas, de vegetación xerófila y con zonas de medanales por donde discurren los ríos Mendoza, Tunuyán, Diamante y Atuel (aprovechados para regadío en los oasis Norte y Sur); y (iii) las mesetas, sierras y volcanes del sur que se extienden hasta la Depresión de Llancanelo, cuenca lacustre ocupada en su centro por los bañados y salinas de la laguna del mismo nombre.
3. Mendoza, la capital de la provincia, es la ciudad más importante del oeste de Argentina y una de las principales del país, después de Buenos Aires, Córdoba y Rosario. Ubicada en el glacis de piedemonte de la cordillera de los Andes, ocupa 57 km2, aunque su área metropolitana, conocida como Gran Mendoza, se extiende 168 km². Su Zona Primaria Aduanera – ZPA (Puerto Seco), se asienta actualmente en medio de la ciudad de Mendoza, en un lugar totalmente urbanizado que presenta los siguientes inconvenientes: (i) los accesos viales no tienen las dimensiones ni las condiciones adecuadas para el intenso tránsito de ingreso/egreso de la ZPA; (ii) existe una seria restricción de espacio físico para crecimiento, lo cual limita las inversiones necesarias para acompañar el crecimiento esperado; (iii) posee instalaciones obsoletas (más de 30 años), con problemas de inseguridad y calidad de servicio; (iv) sus playas de estacionamiento colapsan durante la temporada alta (de noviembre a marzo); (v) las actividades asociadas con el puerto seco provocan una importante congestión urbana dado que se encuentra inserta en una zona residencial; y (vi) los camiones que entran y salen de esta zona saturan permanentemente las vías de circulación periféricas (ver Figura No. 1).



**Figura No.1: Localización actual de la Zona Primaria Aduanera (puerto seco)**

1. La relocalización de la Zona Primaria Aduanera de Mendoza se efectuará en el Departamento de Luján de Cuyo, en un predio lindante con Zona Franca y el Parque Industrial Provincial. El lugar donde se asentará el nuevo puerto seco ha sido destinado a través de la Ordenanza 3662/04, a actividades industriales fabriles, plataformas logísticas y centros integrales de transporte. El predio en cuestión, totalmente desafectado a la fecha, corresponde a aproximadamente 100 hectáreas de las 150 que inicialmente fueron destinadas para la Zona Franca. Éste limita con la refinería de YPF-REPSOL, el parque industrial de Luján de Cuyo y la futura Estación Multimodal de Cargas (ver Figura No. 2)



**Puerto seco actual**

**Puerto seco futuro**

**CIUDAD DE MENDOZA**

**Figura No.2: Localización futura de la Zona Primaria Aduanera (puerto seco)**

1. La construcción del camino del perilago del Embalse Potrerillos contempla una vía secundaria nueva de aproximadamente 1,5 km de largo que uniría el coronamiento del Dique Potrerillos y el Hotel Potrerillos, para cerrar en enlace Potrerillos – Cacheuta cuyos dos tramos extremos (Blanco Encalada - coronamiento del dique y Hotel Potrerillos - arroyo seco Cacheuta) se encuentran terminados y en funcionamiento. La vía prevé la construcción de un túnel de aproximadamente 420 m y de dos aleros (cobertizos) de alrededor de 50 m de largo sobre la vía para proteger al tránsito de material suelto que puede bajar de la montaña. La traza se asienta íntegramente sobre terrenos fiscales y no requeriría de expropiaciones.



**Figura No.3: Lugar de emplazamiento del tramos de la vía Cacheuta - Potrerillos**

1. La construcción de los parques tecnológicos se realizará en áreas urbanas totalmente urbanizadas.

## C. Análisis de Alternativas

1. La definición del lugar para el traslado del dique seco, tomó en consideración, entre otros aspectos, los siguientes: (i) disponibilidad de terrenos que de conformidad con la legislación vigente pueda ser utilizados para el propósito buscado; (ii) disponibilidad de terrenos en donde el emplazamiento del nuevo puerto no implique reasentamientos involuntarios de personas o negocios; (iii) disponibilidad de accesos viales que as su vez no ocasionen congestión vehicular en la ciudad; y (iv) acceso a servicios públicos como agua potable, alcantarillado y electricidad.
2. La definición del corredor de la carretera Cacheuta – Potrerillos no fue sujeta a un análisis de alternativas, debido a que por su corto desarrollo la opción era prácticamente única.

# III. ESTADO DE CUMPLIMINETO Y ESTÁNDARES DEL PROYECTO

## A. Resumen del Estado de Obtención de Licencias Ambientales y Sociales. Evaluación del Proyecto

1. A la fecha, el estado de consecución de las licencias ambientales de las obras a financiarse en el marco de esta operación es el siguiente:

| **Proyecto** | **Estado de obtención de la licencia** |
| --- | --- |
| Construcción fase final de Ruta Provincial (RP) No. 82 entre Cacheuta y Potrerillos | Por realizar |
| Construcción de la nueva zona primaria aduanera | Por realizar |
| Construcción de dos parques tecnológicos | Por realizar |
| Implementación de centros público-privados de desarrollo productivo | Por realizar |

Cuadro No. 2: Obras y estatus del licenciamiento ambiental.

**Consultas Públicas**

1. Ninguno de los proyectos contemplados en el Programa ha sido sujeto de consulta pública al tenor de lo requerido en la Directriz B.6 de la política OP-703 del Banco. La evidencia de la realización de las consultas requeridas en virtud de la política OP-703 será un requisito previo al desembolso de los recursos para financiar cada uno de los proyectos incluidos en la operación. Éstas deberán cubrir como mínimo para cada proyecto los siguientes temas: (i) descripción del proyecto; (ii) descripción de los impactos probables; (iii) descripción de las medidas propuestas para manejar los impactos identificados (PGAS, Plan de Reasentamiento Involuntario -PRI); (iv) descripción del sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos; y (v) espacio para la recepción de sugerencias al proyecto propuesto, a su PGAS o a su PRI.

## B. Resumen del estado de cumplimiento del Proyecto con las Políticas del Banco.

1. El Cuadro No.3 detalla el estado de cumplimiento de las políticas ambientales y sociales del Banco para las obras previstas en el marco de esta operación, a la fecha de elaboración de este IGAS.

| **POLITICA** | | **ESTADO DE CUMPLIMIENTO** | **OBSERVACIONES** |
| --- | --- | --- | --- |
| **OP-102** | **Disponibilidad de Información** | En proceso | La información relacionada con los proyectos está disponible en el sitio web del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (www.mopt.go.cr). |
| **OP-703** | **Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias** | En proceso |  |
| B.1 | Políticas del Banco | En proceso | Se verificará el cumplimiento de las políticas a lo largo de la ejecución del proyecto. |
| B.2 | Legislación y Regulaciones Nacionales | En proceso | Se verificará el cumplimiento de la legislación y regulaciones ambientales y sociales nacionales y locales a lo largo de la ejecución del proyecto. |
| B.3. | Preevaluación y Clasificación | Cumplida | Las obras incluidas en el Programa han sido todas clasificadas en la categoría B. Consecuentemente el Programa también se clasifica en la categoría B. |
| B.4. | Otros Factores de Riesgo | En proceso | Como principal factor de riesgo se destaca la relativa poca capacidad instalada del ejecutor para manejar ambiental y socialmente los proyectos propuestos. |
| B.5. | Requisitos de Evaluación Ambiental | En proceso | En proceso. De conformidad con la clasificación ambiental se prepararán Análisis Ambientales para cada de las obras previstas, así como sus respectivos PGAS. |
| B.6. | Consultas | En proceso | Ninguna de las obras previstas cuenta con procesos de consulta compatibles con la directriz. Las consultas se realizaran antes autorizar el desembolso de los fondos para financiar cada uno de los proyectos contemplados en el Programa. |
| B.7. | Supervisión y Cumplimiento | En proceso | El plan de supervisión será realizado en función de los hitos claves de cada obra y de los correspondientes PGAS. |
| B.8. | Impactos Transfronterizos | No aplica. | No se activa la directriz. |
| B.9. | Hábitats y Sitios Culturales | No aplica. | De la información disponible se establece que ninguno de los proyectos se asienta o traviesa áreas o hábitats sensibles, o sitios de interés cultural. Sin embargo, si durante la construcción de los proyectos se evidenciara algún hallazgo cultural o arqueológico, esta directriz sería activada, al igual que todas las salvaguardias necesarias. |
| B.10. | Materiales Peligrosos | No aplica. | No se activa la directriz. |
| B.11. | Prevención y Reducción de la Contaminación | En proceso | Los PGAS (en elaboración) contendrán medidas específicas para la prevención y reducción de la contaminación. |
| B.12. | Proyectos en Construcción | No aplica. | No se activa la directriz. |
| B.13. | Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo | No aplica. | No se activa la directriz. |
| B.14. | Préstamos Multifase y Repetidos | No aplica. | No se activa la directriz. |
| B.15. | Operaciones de Cofinanciamiento | No aplica | No se activa la directriz. |
| B.16. | Sistemas Nacionales | No aplica | No se activa la directriz. |
| B.17. | Adquisiciones | En proceso | Se aplicarán las provisiones del caso para que los bienes y servicios adquiridos en las operaciones se produzcan de manera ambiental y socialmente sostenible en lo que se refiere al uso de recursos, entorno laboral y relaciones comunitarias. |
| **OP-704** | **Gestión del Riesgo de Desastres** | En proceso | Los diseños finales de las obras incorporarán los elementos necesarios para reducir su vulnerabilidad a las amenazas más comunes de las zonas donde éstas se implantarán (movimientos sísmicos y deslizamientos, principalmente). |
| **OP-710** | **Reasentamiento Involuntario** | En proceso | No se prevé el reasentamiento involuntario de personas. Sin embargo, ocurrir esta situación se prepararán planes de reasentamiento involuntario acordes con esta política. |
| **OP-761** | **Igualdad de Género en el Desarrollo** | En proceso | Por su naturaleza, las obras previstas en esta operación no son actividades típicas en las que pueda existir una incorporación equitativa de género. Sin embargo se establecerá en los pliegos de licitación correspondientes la eliminación de cualquier barrera que impida la participación equitativa de hombres y mujeres, y se promoverá activamente la incorporación de mujeres en el ámbito laboral. El género de los trabajadores será registrado regularmente por los contratistas. |
| **OP-765** | **Pueblos Indígenas** | No aplica. | Las obras no implican afectación alguna a comunidades o territorios indígenas. |

Cuadro No. 3: Estado de cumplimiento del Proyecto con las Políticas Ambientales y Sociales del Banco.

## C. Resumen de los Estándares y Requerimientos del Proyecto

1. La aplicación de las normas nacionales utilizadas para la ejecución de los proyectos contemplados en el marco de esta operación permitirá garantizar que las obras a realizarse sean diseñadas y ejecutadas con calidad. En materia ambiental y social, además de estas disposiciones, se seguirán las directrices contenidas en las políticas del BID. En los casos donde exista discrepancia entre los requerimientos exigidos por la legislación ambiental y los establecidos por políticas del BID, se aplicarán los más exigentes.

# IV. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES CLAVES, RIESGOS ASOCIADOS Y MEDIDAS DE MANEJO

1. Los impactos ambientales y sociales de las obras a financiarse en el marco de este Programa, son los típicos asociados a cualquier obra de construcción de infraestructura.
2. De forma particular, los impactos más representativos asociados a la obra vial incluyen: i) cambios en el relieve del terreno, producto de la conformación de la carretera; ii) posible afectación a cuerpos de agua, especialmente al embalse Potrerillos debido a los trabajos de movimientos de tierra, estabilización de taludes y traslado de materiales; iii) eliminación de vegetación en el derecho de vía; iv) afectación a la fauna silvestre por eliminación de vegetación; v) inicio de posibles procesos de erosión eólica e hídrica producto del movimiento de tierras y la colocación de subbase, base y superficie de rodamiento; vi) aumento de la probabilidad los accidentes; y vii) contaminación atmosférica, hídrica y paisajística por plantas de asfalto o concreto hidráulico. Todos estos impactos se estima podrán ser manejados mediante la ejecución del PGAS correspondiente que incluirá las medidas necesarias para prevenirlos, mitigarlos y compensarlos cuando se requieran.
3. Los impactos asociados a la ejecución de las obras de traslado del puerto seco incluyen a los siguientes: i) posible afectación a cuerpos de agua debido a los trabajos de movimientos de tierra para reconformar la plataforma y alojar a las nuevas estructuras; ii) generación de posibles procesos de erosión eólica e hídrica producto del movimiento de tierras; iii) aumento de la probabilidad los accidentes laborales; iv) congestiones vehiculares aumento en el tráfico de maquinaria pesada en el sito de obra; v) afectaciones a los vecinos tanto de puerto actual como del futuro debido al movimiento de maquinaria, la generación de ruido y vibraciones, y la presencia del personal del contratista; y vi) eventual contaminación atmosférica debido a la presencia del equipo y la maquinaria para ejecutar el proyecto. Estos impactos se estiman serán puntuales y manejables a través de procedimientos estándar para este tipo de proyectos.

## A. Resumen de los Impactos y Riesgos Clave. Hallazgos del Proceso de Debida Diligencia

1. No se detectaron impactos adicionales a los ya enumerados en los párrafos anteriores.

## B. Impactos y Riesgos Ambientales

1. A continuación se detallan los impactos ambientales y sociales más importantes identificados en el proceso de debida diligencia, en función de la fase de implementación de los proyectos del Programa en cuestión.

### B.1 Fase de Construcción

1. El impacto positivo más importante que se produciría en la etapa de construcción de las obras comprendidas en el proyecto se relaciona básicamente con la generación temporal de empleo y la eventual dinamización de la economía local como consecuencia de la demanda de bienes y servicios producidos por la ejecución de las obras previstas.
2. Entre los impactos negativos que se generarían por la ejecución de la obras se incluyen los siguientes: i) incremento de la producción de vibraciones, polvo, ruidos y gases debido al movimiento de tierras y al flujo vehicular en todo el frente de las obras; ii) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; iii) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; iv) generación de residuos sólidos (material de excavación de zanjas, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnado con grasas, etc.); v) posible afectación de cursos de agua por contaminación superficial del suelo; vi ) incremento de la posibilidad de accidentes; y vii) eventuales cortes e interrupciones en el tránsito vehicular. La reubicación del puerto seco ocasionará también el desplazamiento económico de la población que se benéfica de la presencia de la Zona Primaria Aduanera para efectuar sus actividades comerciales.

### B.2 Impactos en la Fase de Operación

1. Los impactos positivos en esta fase incluyen, entre los más importantes: i) mejora del tránsito en la ciudad de Mendoza; ii) mejora del servicio de aduanas; iii) reducción de deterioro de los productos y vehículos; iv) mejora del acceso de la población a servicios tecnológicos; v) disminución del ruido y del número de personas en las vecindades del actual puerto seco; y vi) eventual disminución de la sensación de inseguridad en la zona del puerto seco.
2. Los impactos negativos más importantes del proyecto incluyen a los siguientes: i) incremento de los niveles de ruido de forma permanente en la nueva localización del puerto seco; ii) incremento del número de personas en los alrededores del nuevo puerto seco; y iii) incremento de la sensación de inseguridad en el nuevo puerto seco.

### B.3 Análisis del Riesgo

1. Las principales amenazas naturales a la que está sujeta la región de Mendoza incluyen terremotos y sequías[[1]](#footnote-1). De forma particular, la sección de la vía Cacheuta – Potrerillos es propensa al deslizamiento de material pétreo que se descuelga de las partes altas de la montaña.

### B.4 Facilidades Asociadas o Relacionadas

1. Las facilidades asociadas a las obras que serán financiadas en el marco de esta operación lo constituyen las redes viales nacional y provincial en funcionamiento que interconectan la carretera propuesta y a la nueva zona aduanera con el resto del país. Estas facilidades están en funcionamiento y no exacerbarán las condiciones ambientales que se verificarán después de concluidas las obras previstas en esta operación.

## C. Impactos y Riesgos Sociales

1. Dentro de los impactos y riesgos sociales más relevantes asociados con el Programa se identifican los siguientes: (i) desplazamientos económicos de colindantes del puerto actual[[2]](#footnote-2) (personas o negocios); (ii) seguridad vial, durante las fases de construcción y operación de la vía; y (iii) eventual descontento de la población por la reubicación del puerto seco. El riesgo de hallazgos de restos arqueológicos fortuitos en todas las obras se considera extremadamente bajo debido a que históricamente los lugares a ser afectados no se consideran sitios arqueológicos. No obstante, en caso de detectarse algún hallazgo de esta índole se procederá de acuerdo con la legislación local que instruye la detención de las obras hasta que se efectúe el rescate y la clasificación correspondiente.

## D. Impactos Acumulativos

1. Los impactos acumulativos que generarán los proyectos previstos en el marco de este Programa se consideran no materiales.

## E. Impactos Positivos

1. En el caso del proyecto vial, se identifican los siguientes impactos positivos: i) menores tiempos de viaje; ii) mejoría en el bienestar de quienes circulan por la carretera por reducción de stress; iii) reducción de emisiones y contaminantes atmosféricos; y iv) reducción de accidentes tránsito y de riesgos a los conductores al tener una vía en mejor estado.
2. El principal impacto que producirá la rehabilitación del puerto seco se relaciona con una mejora de las facilidades para la importación y exportación de mercancías gracias a una infraestructura mejor habilitada y localizada fuera de la mancha urbana. Esto también producirá una mejora del tránsito vehicular cerca del puerto actual.

## F. Adicionalidad del Banco

1. El Banco ha venido acompañando a la provincia de Mendoza a través de las siguientes operaciones: AR-L1154 Programa de Competitividad de Economías Regionales, que se centra en la provincia de Mendoza (en preparación); AR-L1045 y AR-L1131 Infraestructura Vial Productiva I y II (en ejecución), cuyo ámbito principal de acción es la provincia de Mendoza. Esta nueva operación busca consolidar, de alguna manera, los esfuerzos realizados por las otras operaciones en ejecución y preparación.

# V. Manejo y Monitoreo de los Impactos y Riesgos Ambientales, Sociales y de Salud s Seguridad

1. El manejo de los impactos y riesgos ambientales y sociales que se identifiquen para cada obra, se materializará mediante el seguimiento de las acciones que se detallen en los correspondientes PGAS, producto de las evaluaciones ambientales realizará para cada proyecto de manera previa al inicio de las obras, en seguimiento a lo establecido en la legislación vigente y a las políticas el Banco que apliquen.

## A. Descripción de los Planes y Sistemas de Manejo

1. Para orientar el desarrollo detallado de las medidas a implementar en cada PGAS, se adjunta como a este IGAS (ver Anexo I), un modelo que contiene las medidas típicas a adoptarse para un buen manejo ambiental y social de una obra vial. A partir de este instrumento, los PGAS definitivos serán ajustados, detallados, dimensionados y costeados para convertirlo en un instrumento ejecutivo. El PGAS definirá también mecanismos para la implementación de penalidades por incumplimiento de normas ambientales y sociales, que se traducirán posteriormente en cláusulas contractuales para contratistas y fiscalizadores (supervisores).
2. Lo anterior no es sustituto para un análisis detallado y pormenorizado de la evaluación ambiental de cada uno de los proyectos, de manera que permita ser inclusivo atendiendo la prevención, mitigación y/o compensación de los impactos negativos que se identifiquen para cada obra.

## B. Supervisión y Monitoreo

1. El sistema de supervisión y monitoreo de cada una de las obras contará con la presencia de los siguientes componentes que se complementan entre sí: (i) la firma constructora (el constructor o contratista), la que en virtud del contrato correspondiente, además de cumplir con los requerimientos de orden técnico y financiero, deberá acatar las disposiciones ambientales y sociales que se incluirán bajo la forma de cláusulas contractuales y especificaciones técnicas ambientales; (ii) firma supervisora de cada obra la que, como parte de sus responsabilidades de control, deberá verificar que el contratista cumpla con las salvaguardias ambientales y sociales incluidas en los contratos de obra; (iii) y la supervisión que ambiental y social a cargo del Banco para verificar el cumplimiento de las políticas ambientales y sociales del BID.

## C. Indicadores

1. Entre los indicadores de gestión socioambiental más importantes se incluyen los siguientes: (i) número de consultas adicionales al mínimo requerido por la política OP-703; (ii) número de modificaciones realizadas en cada proyecto como fruto del proceso de consulta pública; (iii) número de quejas recibidas y atendidas por el sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos; (iv) número de penalidades aplicadas a los contratistas por incumplimiento de compromisos socio-ambientales; y (v) medidas de manejo ambiental o social adicionales a las incluidas en los PGAS de cada proyecto que el sistema de monitoreo y gestión haya podido implementar, para evitar o paliar los efectos de impactos no previstos.

# VI. REQUERIMIENTOS A SER INCLUIDOS EN LOS ACUERDOS LEGALES

1. Además de las condiciones de orden operativo que se establezcan para el efecto, el llamado a licitación para el diseño/construcción de los proyectos contemplados en esta operación estará precedido por la presentación del Ejecutor a satisfacción del Banco de lo siguiente:

* Las Evaluaciones Ambientales y Sociales de cada proyecto para la revisión de su conformidad con las políticas del Banco. Éstos deberán contener un PGAS así como el presupuesto correspondiente para su implementación.
* La licencia ambiental conferida por la autoridad ambiental competente, así como los permisos y las autorizaciones que la legislación ambiental local así lo requiera.
* Las Especificaciones Técnicas Ambientales (ETA’s).
* La evidencia de la adopción por parte del Ejecutor de un Sistema de para la Recepción y Resolución de Quejas y Reclamos que incluya a contratistas y supervisores.
* De producirse un reasentamiento involuntario de la población (o su desplazamiento económico) en los términos especificados en el Política OP-710, de un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) acorde con las directrices de dicha política con el presupuesto correspondiente para su realización.
* La evidencia de haber realizado una consulta pública para cada proyecto, que haya cubierto al menos los siguientes puntos: (i) descripción del proyecto; (ii) descripción de los impactos probables; (iii) descripción de las medidas de manejo propuestas para manejar los impactos identificados (PGAS), incluyendo un análisis del Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI), cuando se requiera; (iv) descripción del sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos; y (v) espacio para la recepción de sugerencias al proyecto propuesto, a su PGAS o a su PRI.

1. Dado que esta operación ha sido catalogada como de bajo riesgo socioambiental, la supervisión por parte del Banco estará a cargo de (IFD/CTI) y se llevará a cabo de forma paralela a las visitas de supervisión técnica que se realicen.

**ANEXO I: Medidas típicas a adoptarse para un buen manejo ambiental y social de una obra vial**

| **PROGRAMA DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **PROGRAMA** | **IMPACTO/ RIESGO** | **MEDIDA** | **FASE** | | **INDICADOR O MEDIOS DE VERIFICACION** |
| **C** | **OP** |
| Prevención y Control de la Contaminación Ambiental | Contaminación del suelo: fugas, derrames | 1. Colocar equipos y materiales anti derrames e impermeabilizantes. | x |  | Número de derrames no controlados / mes |
| Contaminación del aire: material particulado y gases | 1. Minimizar el polvo generado por el movimiento de tierras humedeciendo la tierra. | x |  | Número de riegos / mes |
| 2. Realizar un mantenimiento preventivo de los equipos y maquinarias utilizados de acuerdo a las recomendaciones del fabricante. | x |  | Número de chequeos mecánicos / año |
| 3. Realizar un mantenimiento preventivo de los equipos y maquinaria de las plantas de asfalto, cribado y trituración pétrea. | x |  | Número de chequeos mecánicos / año |
| 4. Realizar mantenimiento en los sectores de la vía que lo requieran. |  | x | Número de sectores de la vía dañados |
| 4. Instalar un cerco en el perímetro donde se realiza el mantenimiento de la vía. |  | x | Polvo generado en áreas adyacentes a los frentes de trabajo. |
| Contaminación del agua | 1. Realizar monitoreos en los cuerpos de agua cercanos, drenajes o vertientes. | x | x | Número de monitoreos / año |
| 2. Realizar monitoreos de cursos de agua. | x |  | Número de monitoreos / año |
| Contaminación acústica: ruido y vibraciones | 1. Los niveles de ruido no excederán los límites establecidos en el D.S. 085-2003-PCM. | x |  | Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido D.S. 085-2003-PCM. |
| 3. Realizar monitoreos de ruido del sistema de captación y el tanque de almacenamiento. |  | x | Número de monitoreos / año |
| Contaminación Visual | 1. Instalar cercos cuya finalidad es la protección de las áreas no consideradas dentro del proyecto. | x |  | Registro fotográfico |
| 2. Instalar barreras de malla que reduzcan la visión sobre el área de trabajo. | x |  | Registro fotográfico |
| 3. Evitar la acumulación de tierras, escombros, residuos o cualquier material. | x |  | Registro fotográfico |
| 4. Recuperación de la cobertura vegetal en las áreas afectadas. |  | x | Áreas verdes / m2 |

C=Construcción; OP=Operación y mantenimiento

| **PROGRAMA DE RELACIONES COMUNITARIAS** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **PROGRAMA** | **IMPACTO/ RIESGO** | **MEDIDA** | **FASE** | | **INDICADOR O MEDIOS DE VERIFICACION** |
| **C** | **OP** |
| Relaciones Comunitarias | Impactos negativos que afecten a la población | 1. Realizar procesos informativos, acercamientos con la población involucrada, según normativa de consulta ciudadana y políticas del BID. | x | x | Número de charlas informativas / año |
| 2. Informar a la comunidad sobre el "sistema de atención a quejas", necesarias para poder subsanar cualquier inconveniente. | x | x | Número de quejas subsanadas / número de quejas recibidas en un año |

| **PROGRAMA DE CAPACITACIÓN Y COMUNICACIÓN** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **PROGRAMA** | **IMPACTO/ RIESGO** | **MEDIDA** | **FASE** | | **INDICADOR O MEDIOS DE VERIFICACION** |
| **C** | **OP** |
| Capacitación y Comunicación | Contaminación del suelo, aire, agua | 1. Realizar capacitaciones periódicas en manejo y disposición de residuos, gestión e impactos ambientales. | x | x | Número de capacitaciones recibidas / año |
| 2. Realizar registros de capacitaciones y prácticas de implementación. | x | x | Número de registros realizados / año |
| Riesgos en salud y seguridad de trabajadores | 1. Capacitaciones sobre riesgos laborales, de salud, riesgos naturales. | x | x | Número de capacitaciones recibidas / año |
| 2. Capacitaciones periódicas sobre uso y manejo de equipos de protección personal y primeros auxilios. | x | x | Número de capacitaciones recibidas / año |
| 3. Realizar registros de capacitaciones. |  | x | Número de registros realizados / año |

| **PROGRAMA DE RESIDUOS SÓLIDOS** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **PROGRAMA** | **IMPACTO/ RIESGO** | **MEDIDA** | **FASE** | | **INDICADOR O MEDIOS DE VERIFICACION** |
| **C** | **OP** |
| Programa de Desechos Sólidos | Contaminación del suelo | 1. Segregación de los residuos generados. | x | x | Cantidad de contenedores / m2 |
| Contaminación visual | 1. Transporte de residuos de construcción al relleno sanitario autorizado, utilizando los contenedores adecuados. | x |  | Cantidad de residuos de construcción transportados / mes |
| 2. Transporte de residuos comunes al relleno sanitario o botadero autorizado más cercano, utilizando los contenedores adecuados. | x | x | Cantidad de residuos comunes transportados / mes |

| **PROGRAMA DE SEGURIDAD INDUSTRIAL Y SALUD OCUPACIONAL** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **PROGRAMA** | **IMPACTO/ RIESGO** | **MEDIDA** | **FASE** | | **INDICADOR O MEDIOS DE VERIFICACION** |
| **C** | **OP** |
| Seguridad Industrial y Salud Ocupacional | Riesgos en salud y seguridad de trabajadores | 1. Análisis médico de trabajadores. | x | x | Número de trabajadores evaluados / total de empleados |
| 2. Utilización de equipos de protección personal. | x | x | Registro mensual de utilización de equipos y fotográfico |
| 3. Dotar de botiquines de primeros auxilios bien equipados. | x | x | Número de botiquines / cantidad total de trabajadores |
| 4. Mantener seguros de vida de los trabajadores, equipos e instalaciones en general. | x | x | Cantidad de trabajadores asegurados/total de trabajadores |
| 5. Registros de incidentes. | x | x | Número de incidentes ocurridos / mes |
| Contaminación acústica: ruido y vibraciones | 1. Realizar chequeos de audiometría a los trabajadores que se encuentren más expuestos. | x | x | Número de chequeos / número de trabajadores expuestos |
| 2. Realizar mantenimiento y calibración periódica de equipos y máquinas. | x | x | Cantidad de mantenimientos realizados / año |

| **PROGRAMA DE CONTINGENCIAS** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **PROGRAMA** | **IMPACTO/ RIESGO** | **MEDIDA** | **FASE** | | **INDICADOR O MEDIOS DE VERIFICACION** |
| **C** | **OP** |
| Contingencias | Riesgos en salud y seguridad de trabajadores | 1. Mantener señalización adecuada en toda el área. | x | x | Registro fotográfico |
| 2. Mantener vías de evacuación desalojadas. | x | x | Registro fotográfico |
| 3. Efectuar inspecciones periódicas a infraestructura. |  | x | Número de inspecciones / mes |
| 3. Efectuar inspecciones periódicas de los equipos. | x | x | Número de inspecciones / mes |
| 4. Mantener extintores revisados, recargados e identificados según su tipo. | x | x | Número de extintores revisados / mes |
| 5. Llevar registro de recargas y revisión de extintores. | x | x | Cantidad de registros elaborados / mes |
| 6. Realizar simulacros. |  | x | Número de simulacros realizados / año |

| **PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO AMBIENTAL** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **PROGRAMA** | **IMPACTO/ RIESGO** | **MEDIDA** | **FASE** | | **INDICADOR O MEDIOS DE VERIFICACION** |
| **C** | **OP** |
| Seguimiento y Monitoreo Ambiental | Contaminación del agua | 1. Realizar los monitoreos especificados en la normativa. |  | x | Número de monitoreos realizados /año |
| 2. Mantener registro de monitoreos. |  | x | Cantidad de registros elaborados / año |
| Contaminación acústica: ruido y vibraciones | 1. Realizar monitoreos de ruido de infraestructura. |  | x | Número de monitoreos realizados /año |
| 2. Mantener registro de monitoreos. |  | x | Cantidad de registros elaborados / año |
|  | Realizar el seguimiento correspondiente sobre la ejecución del PMA, aplicar autoevaluaciones. | x | x | Informes de seguimiento de PMA /año |

1. Ver. El Riesgo de Desastres en la Planificación del Territorio. Primer Avance. PNUD 2010 <http://www.planif-territorial.gov.ar/html/direcciones/doc/riesgo.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. A la fecha de elaboración de este documentos no es posible determinar el número exacto de desplazados debido a que los proyectos viales serán contratados una vez se apruebe la operación, bajo la modalidad de diseño/construcción. No obstante y en concordancia con lo estipulado en la OP-710, los diseños viales evitarán en lo posible, cualquier desplazamiento involuntario de la población. [↑](#footnote-ref-2)