

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

PROGRAMA DE CONECTIVIDAD Y SEGURIDAD EN CORREDORES VIALES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

(AR-L1274)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Julieta Abad, (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Martín Sosa (TSP/CPR); Lauramaría Pedraza (INE/TSP); Melissa Barandiarán y Patricia Henríquez (VPS/ESG); Cristina Celeste Marzo (LEG/SGO); Brenda Álvarez Junco y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); y Adrián Colaprete (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:	Programa de Conectividad y Seguridad en Corredores Viales de la Provincia de Buenos Aires	
Número de proyecto:	AR-L1274	
Equipo de proyecto:	Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Julieta Abad, (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Martín Sosa (TSP/CPR); Lauramaría Pedraza (INE/TSP); Melissa Barandiaran y Patricia Henríquez (VPS/ESG); Cristina Celeste Marzo (LEG/SGO); Brenda Álvarez Junco y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); y Adrián Colaprete (CSC/CAR)	
Prestatario:	Provincia de Buenos Aires	
Garante:	República Argentina	
Organismo ejecutor:	Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires (MISP)	
Plan de financiamiento:	BID (CO):	US\$200.000.000
	Contrapartida Local	US\$60.000.000
Salvaguardias:	Total:	US\$260.000.000
	Políticas activadas:	OP-102; OP-704; OP-710; OP-765; OP-761; y OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, B.11, y B.17)
	Clasificación:	B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Marco territorial y socioeconómico.** La República Argentina está compuesta por veintitrés provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). La Provincia de Buenos Aires (PBA) en conjunto con la CABA, es considerada como la principal región económica, no solo por ser la que contribuye en mayor medida al Producto Bruto Interno (PBI) del país (50% del total)¹, sino también por su estructura geográfica y demográfica, al contar la misma con una superficie de 307.774 km² y una población de 18,5 millones de habitantes (aproximadamente 52,2% de la población del país). La PBA posee una gran proporción de la infraestructura del país, el mercado más grande de consumo y los centros más grandes de producción. Dada la importancia relativa de la PBA en la economía global del país, un deterioro de la infraestructura vial podría afectar de forma negativa en la competitividad del país.
- 2.2 **Rol estratégico de la infraestructura vial.** El peso que la agricultura y la industria tienen en la economía argentina hace que el sector transporte sea de alta relevancia, al facilitar el acceso a los mercados internacionales y contribuir a la

¹ Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC), 2010.

integración del territorio². La infraestructura de transporte en PBA tiene una importancia estratégica no sólo para la provincia, sino para todo el país, por ser un nodo multimodal, ya que el 38% de las exportaciones argentinas son transportadas desde los puertos de la PBA o la CABA³. Sin embargo, el desempeño sectorial ha enfrentado múltiples retos en los últimos años, que se tradujeron en altos niveles de congestión en nodos y corredores viales claves para el comercio exterior, en un aumento del 35% de los costos logísticos entre 2003 y 2013, y altas tasas de accidentabilidad, superiores a los estándares de países con altos ingresos.

- 2.3 **La red vial de la PBA** cuenta con más de 120.000 km, de los cuales 4.675 km corresponden a rutas nacionales que atraviesan la provincia, 35.423 km corresponden a la red provincial a cargo de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y aproximadamente 80.000 km corresponden a jurisdicciones municipales. Sólo el 30% (10.657 km) de la red provincial se encuentra pavimentada. Se estima que el 27% de las vías pavimentadas de dos carriles se encuentran con problemas de congestión vehicular (Tráfico Medio Diario Anual [TMDA] superior a 5.000 vehículos)⁴.
- 2.4 **El problema.** Los tramos de acceso a grandes centros urbanos han estado fuertemente exigidos por el incremento del tráfico vehicular y el exceso de carga⁵ que tienen como origen o destino a los puertos, resultando en una capacidad limitada para el alto tránsito, afectando la calidad de circulación y un alto índice de accidentes viales⁶. A su vez, las instituciones viales de la PBA requieren del apoyo de herramientas que le permitan mejorar la planificación y gestión de los activos viales de la provincia.
- 2.5 La Ruta Provincial (RP) N°41, de 327 km, constituye el cuarto anillo de circunvalación al área metropolitana de Buenos Aires y permite unir el norte con el sudeste de la provincia sin utilizar los accesos a la gran urbe, y a su vez vincula a su paso a importantes centros urbanos de la PBA, lo que implica un tránsito importante respecto a las condiciones geométricas de la vía. Al ser la RP N°41 interceptada por varias rutas radiales, se realizan en ella intercambios de itinerarios, lo que produce un incremento del tránsito en ciertas secciones, como el tramo de 27 km entre las Rutas Nacionales N°7 y N°8, cuyo proyecto de mejoramiento constituye la muestra representativa del programa. Actualmente, la RP N°41 posee calzada pavimentada única bidireccional de 6,70 m de ancho y banquetas sin pavimentar de 2,50 m. Entre las intervenciones propuestas, se incluyen obras para pasar este tramo a un estándar de autopista de dos carriles por sentido, con distribuidores y viaductos en los tramos donde constan los mayores volúmenes de tránsito e inconvenientes de seguridad⁷.

² Castro, N. "Expansão Rodoviária e Desenvolvimento Agrícola dos Cerrados" (2002) estudia, en una zona económica similar (la región centro-oeste del Brasil), el impacto del costo de transporte en la producción agrícola entre 1970 y 1996, y encuentra que la producción registra una sensibilidad acentuada y robusta a los costos de transporte, reflejada en una elasticidad negativa de entre -0,4 y -0,9 (lo cual significa un incremento del 1% en el costo de transporte reduce la producción y el comercio de soja entre el 0,4% y el 0,9%).

³ Medida en valor. El 90% de la carga en contenedores del país deben pasar por caminos y ferrocarriles de la PBA. Fuente: Banco Mundial.

⁴ Fuente: DBVA, 2016.

⁵ El volumen de producción agropecuaria se ha duplicado desde el año 2000. Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC.

⁶ Argentina tiene una tasa de 12 fallecidos por cada 100.000 habitantes. Fuente: Diagnóstico de Seguridad Vial 2013, BID.

⁷ Entre 2010 y 2015, en la RP N°41 se contabilizaron un total 79 accidentes de tránsito que arrojaron 45 muertes, 51 heridos graves y 170 heridos leves. Fuente: DVBA.

- 2.6 **Justificación.** A fin de mejorar la calidad de la circulación y seguridad en una zona con alto potencial productivo y económico, fortalecer la comunicación interna y la integración territorial, facilitar el movimiento de carga y personas, se propone realizar intervenciones que permitan contribuir a la mejora de los niveles de servicio y de seguridad vial en tramos de la red vial provincial de la PBA que se encuentren debidamente priorizados en el Plan de Inversión Vial Provincial 2016-2023.
- 2.7 **Estrategia del Banco con el País.** El programa se encuentra alineado con la Estrategia del Grupo BID con Argentina para el período 2016-2019 (GN-2870-1), en particular, con el objetivo estratégico de la Matriz de Resultados de mejorar la infraestructura para inversión e inclusión.
- 2.8 **Alineación Estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) al responder al desafío de desarrollo de mejorar la productividad mediante la provisión de infraestructura adecuada y su conectividad en corredores viales a nivel regional. Asimismo, el programa se alinea al tema transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental al incorporar a su componente de obra, conceptos de adaptación al cambio climático, considerando en el diseño de la estructura del pavimento, puentes, drenajes y alcantarillas, criterios para reducir los posibles impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-4) a través del indicador principal de Resultado de Desarrollo de País (CDR) “kilómetros de caminos construidos o mejorados”.
- 2.9 El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) contribuyendo a la dimensión de la cobertura amplia de infraestructura y servicios de transporte de calidad, así como en los principios de: (i) accesibilidad e inclusión; (ii) seguridad en el transporte; (iii) sostenibilidad; y (iv) eficiencia y competitividad. El programa tiene adicionalidad mediante el mejoramiento de la seguridad vial, al proveer una mejor calidad de infraestructura, mayor capacidad en las vías y señalización, lo que se espera resulte en una disminución de la accidentabilidad.
- 2.10 **Objetivo.** Contribuir a mejorar la productividad de la economía de la PBA a través de la mejora de la infraestructura vial. El objetivo específico es contribuir a la mejora de la calidad de circulación a través del aumento de la capacidad de tramos específicos de la red vial principal de la PBA, lo que resultará en la reducción de costos de operación de transporte, de tiempos promedios de viaje y de la tasa de accidentes de tránsito. Para lograr estos objetivos, el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes:
- 2.11 **Componente 1. Obras civiles (US\$255 millones).** Financiará: (i) construcción de nuevas obras para la mejora de la capacidad, y seguridad vial de tramos, con criterios de adaptación a las condiciones hidrológicas críticas, previendo intervenciones como: duplicación de calzada, construcciones de banquetas pavimentadas, distribuidores e intercambiadores a diferente nivel para accesos a

localidades; (ii) supervisión técnica y ambiental de obras; (iii) compensación ambiental y social; y (iv) expropiaciones⁸.

- 2.12 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$4 millones).** El cual incluirá (i) fortalecimiento del MISP y de la DVBA en la gestión de activos viales; (ii) estudios técnicos para la mejora de la planificación estratégica, la gestión y la mejora de la tecnología de peajes en la PBA; (iii) estudios de ingeniería de obras que no forman parte de la muestra representativa; y (iv) otros estudios técnicos, socioambientales y económicos.
- 2.13 En adición a los componentes mencionados, se propone financiar (US\$1 millón): (i) administración del programa; (ii) monitoreo y evaluación; y (iii) auditorías financieras externas.
- 2.14 **Costo.** El programa tendría un costo total de US\$260 millones, de los cuales US\$200 millones serán financiados por el Capital Ordinario (CO) del Banco, y los restantes US\$60 millones corresponden a la contrapartida local.
- 2.15 **Resultados esperados.** Los principales resultados serán verificados a través de los siguientes indicadores: (i) costo de operación vehicular (US\$ constantes/vehículo-km); (ii) tiempo de viaje promedio (minutos/viaje); y (iii) tasa media anual de víctimas fatales de accidentes de tráfico por causa de choques frontales⁹ en los tramos a intervenir.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El Banco ha tenido una participación relevante en el sector vial de Argentina, habiéndose aprobado operaciones de préstamo por un monto mayor a US\$2.550 millones en los últimos 10 años. Dichas operaciones se orientaron mayormente a redes provinciales en el norte argentino, incluyendo obras de pavimentación, rehabilitación y mantenimiento vial.
- 3.2 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como un préstamo de obras múltiples, con proyectos de características similares pero independientes entre sí. Para el efecto, se ha definido una muestra representativa de obras, que representa el 30% del monto total del programa, cuyos estudios se encuentran en periodo de ejecución. Se prevé un período de desembolso de cinco años.
- 3.3 **Criterios de elegibilidad.** Preliminarmente, se han establecido los siguientes indicadores a ser cumplidos por los proyectos a ser incluidos en la operación: (i) obras para mejora de la capacidad en tramos no menores a 20 kilómetros y/o de seguridad vial en la red principal de la PBA; (ii) contar con una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) superior a 12%; y (iii) responda a los requerimientos socioambientales a ser definidos en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS).
- 3.4 **Prestatario y ejecutor.** El prestatario es la PBA, bajo garantía de la República Argentina. La ejecución de la operación estará a cargo del MISP, cuya función principal será la gestión técnica, administrativa y operativa del programa. El organismo subejecutor del proyecto de la RP N°41 (¶2.5) será la DVBA. No se prevé que los municipios sean subejecutores del programa.

⁸ A ser financiados enteramente con contrapartida local. Se prevé que las obras de duplicación estén enmarcadas enteramente con la franja de dominio existente, solo previendo expropiaciones en zonas puntuales como en intercambiadores o distribuidores donde no sea suficiente la franja de dominio disponible.

⁹ Como resultado de las intervenciones de duplicación de calzada.

- 3.5 **Contratación anticipada.** Para la contratación de obras del Componente 1 y estudios del Componente 2, el ejecutor podrá adelantar el proceso de licitación y adjudicación, de conformidad con las Políticas de Adquisiciones del Banco.
- 3.6 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, en contratación de estudios, por hasta US\$2 millones (1% del valor del préstamo), y en tanto cumplan con las políticas del Banco y los términos del respectivo contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la fecha de aprobación del Perfil de Proyecto (PP), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.

IV. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 4.1 En base al análisis preliminar realizado a la obra de la muestra, se anticipa que los impactos ambientales y sociales positivos superen a los potenciales impactos negativos. No se contempla la apertura de nuevos caminos, dado que las obras se desarrollarán en la traza existente. Por lo tanto, se espera que los impactos negativos potenciales al ambiente físico biótico y socioeconómico no serán significativos. De acuerdo a la tipología de las obras de los proyectos a financiar, se puede esperar que los impactos socioambientales negativos más importantes que se generaren sean de pequeña o mediana magnitud, especialmente durante la etapa de construcción: puntuales, transitorios y mitigables mediante el uso de técnicas estándar y la adopción de las medidas necesarias para proteger el medio ambiente e impactos en la comunidad.
- 4.2 En relación a las políticas de salvaguardias del Banco, este proyecto ha sido clasificado como Categoría B. Las políticas activadas incluyen Medio Ambiente y Salvaguardas (OP-703: B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, B.11, y B.17), Gestión de Riesgo de Desastres Naturales (OP-704), Reasentamiento Involuntario (OP-710), Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761), Pueblos Indígenas (OP-765) y Acceso a la Información (OP-102). El proyecto contará con una Evaluación Ambiental y Social (EAS) para el proyecto de la muestra representativa (RP N°41) y un MGAS para todo el programa, el cual se encuentra en preparación, e incluirá medidas para prevenir, reducir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales del proyecto. La EAS y el MGAS serán publicados antes de la Misión de Análisis. Durante la preparación del proyecto, el Banco continuará verificando el cumplimiento de las políticas de salvaguardas del Banco¹⁰.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El cronograma de preparación prevé distribuir el POD a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) el 7 de septiembre de 2017, y presentar la Propuesta de Préstamo al Directorio el 29 de noviembre de 2017. Los recursos necesarios para la preparación de esta operación se estiman en US\$108.736 ([Anexo V](#)).

¹⁰ [Anexo III.](#)

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).

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Si	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)*	
2. Objetivos de desarrollo del país	Si	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2870-1	Mejorar la infraestructura para inversión e inclusión
Matriz de resultados del programa de país		La intervención no está incluida en el Programa de Operaciones de 2017.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		
3. Evaluación basada en pruebas y solución	No Evaluable	
3.1 Diagnóstico del Programa	6.9	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	2.4	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.6	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	0.9	
4. Análisis económico ex ante	0.0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	0.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	0.0	
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	0.0	
4.4 Supuestos Razonables	0.0	
4.5 Análisis de Sensibilidad	0.0	
5. Evaluación y seguimiento	0.0	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	0.0	
5.2 Plan de Evaluación	0.0	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Igualdad de género		
Trabajo		
Medio ambiente		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.		

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

Nota de valoración de la evaluabilidad: Esta nota tiene por objeto presentar una valoración global de la evaluabilidad del proyecto sobre la base de las normas descritas en las directrices sobre evaluabilidad, y permitir al Directorio entender por qué se asignaron o no puntuaciones al proyecto. Para ello deberá elaborarse la información indicada a continuación. Evaluar y resumir el diagnóstico y el nivel de pruebas empíricas que le sirve de sustento. Evaluar y resumir el nivel de pruebas empíricas (o eficacia en función del costo) de la solución propuesta. Evaluar y comentar la calidad de la Matriz de Resultados. Evaluar y describir la metodología de evaluación ex ante y ex post que se ha de utilizar en el proyecto para demostrar sus resultados. Describir el principal tipo de riesgo al que está expuesta la operación y su intensidad. Describir si se han tomado medidas de mitigación y si se las puede hacer objeto de seguimiento durante la vida del proyecto.



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
AR-L1274 Connectivity and safety in road corridors, Buenos Aires province		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	ROAD SAFETY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ANDRES PEREYRA DA LUZ	DORIS MELISSA BARANDIARAN SALCEDO	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$200,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
26 Jun 2017	doriss ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	6 Jul 2017	
QRR (Estimated)	7 Sep 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

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 will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

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.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.11. Pollution Prevention and Abatement

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

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

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation will offer opportunities for indigenous people

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

The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy)



Safeguard Policy Filter Report

B.4 Other Risk Factors

The borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.

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.

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).

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-L1274 Connectivity and safety in road corridors, Buenos Aires province		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	ROAD SAFETY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ANDRES PEREYRA DA LUZ	DORIS MELISSA BARANDIARAN SALCEDO	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$200,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
26 Jun 2017	doriss ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	6 Jul 2017	
QRR (Estimated)	7 Sep 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden 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

[Moderate Greenhouse Gas Emissions](#) are predicted.

Greenhouse Gas (GHG) Assessment: The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <http://www.ipcc.ch/>). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task (<http://www.iadb.org/secci/>).

Conversion or [degradation](#) of natural habitat causing [minor](#) to [moderate](#) impact on [ecosystem services](#).



Safeguard Screening Form

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable: The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Conversion or [degradation](#) of natural habitat causing [minor](#) to [moderate](#) impact on [species composition](#).

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable: The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.

Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

Project activities will moderately impact [water quality](#), [water quantity](#) and/or [water availability](#).

Water Resources: A targeted Water Resources Assessment should be undertaken, which in addition to undertaking the relevant analyses, must include justification for assigning a moderate risk classification. Project activities (and any associated facilities) will be required to be constructed and operated so as to avoid impacts to water quality, water quantity and/or water availability. Evidence of appropriate stakeholder consultation should also be provided. Monitoring requirements should be included in relevant legal documentation.



Safeguard Screening Form

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.

Construction: The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of [hazardous materials](#), etc.) exist which could result in [moderate](#) health and safety [risks](#) to local communities.

Address Community Health Risks: The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.

The project is located in an area prone to [inland flooding](#) 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. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

Moderate

Disaster / Recommendations



Safeguard Screening Form

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	Conectividad y seguridad en corredores viales de la provincia de Buenos Aires
Número de la Operación	AR-L1274
Detalles de la Operación	
Sector del BID	INE/TSP
Tipo de Operación	Obras Múltiples
Clasificación de Impacto	B
Calificación de Riesgo de Desastres	Moderado
Prestatario	República Argentina
Agencia Ejecutora	Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	BID (CO): US\$ 200.000.000 Local: US\$60.000.000 Total: US\$ 260.000.000
Políticas/Normas Asociadas	OP-102, OP-703 (B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B9, B10, B11 y B17); OP-704, OP-710, OP-761, OP-765
Descripción de la Operación	
<p>El programa se plantea como una operación en modalidad de obras múltiples que tiene como fin contribuir a mejorar la productividad y competitividad del sector económico de la Provincia de Buenos Aires. El objetivo específico es contribuir a la mejora del nivel de servicio¹ de los tramos a ser intervenidos, lo que resultará en la reducción de costos de operación de transporte, de los tiempos promedios de viaje y de la tasa de accidentes de tránsito Para lograr estos objetivos, el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes:</p> <p>1.1 Componente 1. Obras civiles (US\$255 millones). Financiará: (i) la construcción de nuevas obras para la mejora del nivel de servicio, capacidad, y seguridad vial de tramos, con criterios de adaptación a las condiciones hidrológicas críticas, previendo intervenciones como: la duplicación de calzada, construcciones de banquetas pavimentadas, distribuidores e intercambiadores a diferente nivel para accesos a localidades; (ii) la supervisión técnica y ambiental de obras; (iii) compensación ambiental y social; y (iv) expropiaciones².</p> <p>1.2 Componente 2. Fortalecimiento Institucional (US\$4 millones). El cual incluirá (i) fortalecimiento del Ministerio de Infraestructura Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires (MISP) y de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) en la gestión de activos viales (ii) estudios técnicos para la mejora de la planificación estratégica, la gestión y la mejora de la tecnología de peajes en la PBA; (iii) estudios de ingeniería de obras que no forman parte de la muestra representativa de la operación; (iv) otros estudios.</p> <p>1.3 En adición a los componentes mencionados, se propone financiar (US\$1 millón): (i) administración del programa; (ii) monitoreo y evaluación; y (iii) auditorías financieras externas.</p> <p>A la redacción de este documento el perfil del proyecto señala que el Programa contará como muestra a la Ruta Provincial N.º 41. Esta ruta es representativa, pues representa el tipo de obras que se</p>	

¹ El nivel de servicio caracteriza las condiciones de funcionamiento de la vía y está en función de las medidas de rendimiento del tráfico relacionados con la velocidad y el tiempo de viaje, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, el confort y la conveniencia en términos de costos.

² A ser financiados enteramente con Contrapartida Local. Se prevé que las obras de duplicación estén enmarcadas enteramente la franja de dominio existente, solo previendo expropiaciones en zonas puntuales como en intercambiadores o distribuidores donde no sea suficiente la franja de dominio disponible.

financiarán bajo el programa con características similares, pero independientes entre sí, pues sobrepasa el valor del 30% del total del proyecto dado que se estima que \$75 millones corresponderán a la muestra. La muestra comprende la repavimentación y ensanche de la RP N.º 41 en el tramo comprendido entre las Rutas Nacionales N.º 7 y la N.º 8, con una longitud de 27.000 metros. Se tiene por objetivo la ampliación de su capacidad, el mejoramiento de las condiciones de seguridad al tránsito y la uniformidad de los niveles de servicio en la totalidad de las secciones de estudio, procurando disminuir los tiempos de viaje, el consumo de combustible, costos de operación de los vehículos y registros de accidentes, en beneficio de sus usuarios.

Los impactos ambientales y sociales del Programa y la estrategia de análisis ambiental y social a seguir durante la preparación del mismo, se basa en la pre evaluación de las obras de dicha muestra y de la documentación técnica ambiental y social disponible y en la visita de campo realizada a finales de mayo.

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Para el tipo de obras que el programa espera financiar (ensanchamiento de autopista a dos carriles por sentido), los principales impactos ambientales esperados durante la fase de construcción son: (i) alteración de la calidad del aire por voladura de material particulado y gases contaminantes generados por operación de vehículos y maquinaria pesada; (ii) generación de ruido y vibraciones debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; (iii) eventual interferencia del tráfico de camiones con el tránsito vehicular en caminos vecinales; (iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria pesada; (v) erosión del suelo por mal manejo de los efluentes pluviales durante las obras; (vi) posible contaminación por generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, derrames de grasas y aceites, trapos impregnados con grasas, etc.); (vii) eventual contaminación de suelos por residuos de obra (cemento, arena, bolsas, etc.); (viii) posible perturbación de la fauna y alteraciones a su hábitat por la generación de ruidos molestos y vibraciones; y (ix) incremento de la probabilidad de accidentes.

Los impactos sociales más significativos guardan relación con el proceso de expansión de la franja de dominio de la carretera, la cual podría presentar interferencia con terrenos agrícolas, viviendas, establecimientos educativos y/o comerciales, en cuyo caso se activaría la Política OP-710 de Reasentamiento, debiendo realizarse como parte de la debida diligencia un pormenorizado análisis y diagnóstico de cada caso en particular. Asimismo, se analizarán los impactos sociales potenciales por la afluencia de trabajadores generada por las obras de construcción.

Durante la fase de operación, los impactos positivos se relacionan con: (i) el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las personas y los bienes; y (ii) el mejoramiento del flujo de comercio por la disminución de los costos de operación vehicular y tiempos de viaje de personas y bienes; (iii) el fomento y la promoción de las economías locales y regionales, con la consecuente mejora de la competitividad territorial y generación de nuevos empleos; (iv) el incremento del valor de las tierras aledañas a la vía; (v) el mejoramiento del desarrollo agropecuario; y (vi) la reducción de los riesgos y accidentes de tránsito.

Los impactos negativos en esta fase también podrían incluir: i) riesgos de seguridad vial propios de este tipo de vías; ii) el eventual incremento de la mortalidad de la fauna autóctona e introducida a causa del incremento de la velocidad de circulación en las vías y del efecto barrera inducida por los caminos; y (iii) impactos indirectos asociados a la operación de carreteras, tales como incremento del costo de la tierra en el área de influencia de las mismas, con el consecuente desplazamiento de propietarios o establecimientos de menores ingresos y disminución de ingresos a los establecimientos comerciales y otras actividades económicas.

El área de los proyectos del programa se encuentra expuesta principalmente a inundaciones, para ello se ha dispuesto incluir en el análisis de evaluación ambiental y social de la muestra, una evaluación de impactos potenciales de inundaciones en la comunidad, el medio ambiente y en el proyecto, incluyendo datos de recurrencias recientes de precipitaciones, que deberán ser evaluados en modelos de hidráulica. Las conclusiones de dicho análisis incorporarán medidas de mitigación que alimentarán diseño del proyecto.

A continuación, se incluyen también impactos potenciales particulares a la muestra - la Ruta Provincial N 41, los que se han analizado en base a la información provista en el Informe de Impacto Ambiental Expositivo realizado específicamente para la RP N 41, entre la Variante RN N7 y la Variante RN N8, la visita al proyecto realizada a fines de mayo. Por la tipología de actividades propuestas se espera que los impactos sociales y ambientales negativos derivados de la implementación de las obras sean de mediana magnitud, localizados y reversibles, para los cuales existen medidas efectivas de control y mitigación. En base a este análisis y por la tipología de obras, se anticipa que el Programa, se clasifique como Categoría B de acuerdo a la política OP-703 del Banco. Esta clasificación será susceptible de revisión y actualización durante la debida diligencia (DD) ambiental y social del proyecto, en función de los hallazgos del análisis ambiental y social a realizar.

Durante la etapa de análisis, se evaluará la muestra definida, la Ruta N° 41, a partir de la cual se podrán determinar con mayor precisión los impactos y riesgos ambientales y sociales que el programa podría ocasionar y en base a los mismos, se diseñarán en detalle las correspondientes medidas de mitigación. Sin embargo, de acuerdo a la tipología de las obras y a los resultados preliminares del Informe Ambiental Expositivo, los impactos esperados incluyen: alteración de la capa superficial del suelo, destrucción y alteración de la cobertura vegetal, fauna y microfauna, alteración de la calidad del aire por aumento de niveles de emisión de polvos y gases de combustión, incremento del nivel sonoro y alteración paisajística, extracción de árboles y ejecución de alcantarillas y puentes. Durante la etapa de ejecución y operación se espera que los impactos ambientales negativos incluyan: alteraciones y ocasionales demoras en el tránsito pasante, alteración de la calidad del aire, afectación de la cotidianidad y la privacidad, alteración del paisaje y probable aumento de la circulación que aumentará proporcionalmente la contaminación sonora y emisión de gases. Asimismo, se podría observar una potencial formación de barreras de escurrimiento superficial que pudieran inducir a acumulación de descargas pluviales e interferencia con el patrón de escurrimiento en la zona de influencia de la carretera con su consecuente impacto en la ocurrencia de inundaciones en la misma; en cuyo caso se adoptarán las medidas de mitigación necesarias. Se puede esperar que los impactos socioambientales negativos más importantes que se generaren sean de pequeña o media magnitud, especialmente durante la etapa de construcción: puntuales, transitorios y mitigables mediante el uso de técnicas estándar.

De acuerdo con dicho informe, se identifican dentro del área de influencia del proyecto a la población de San Andrés de Giles y a la población de San Antonio de Areco. La principal actividad económica de ambas poblaciones es la agrícola-ganadera. En el Informe de Impacto Ambiental Expositivo para la RP N 41, se indica que habrá expropiaciones parciales en zona rural de pequeñas superficies a causa de la construcción de auto niveles, por lo que no se anticipa la necesidad de desplazamiento físico. Se indica que no hay asentamientos de comunidades indígenas, no hay reservas arqueológicas, las obras no se ubican en área protegida y que la mayoría de propiedades son privadas y de mediana extensión.

En la misma línea, durante la visita de campo la agencia ejecutora señaló que se prevé que las obras de duplicación estén enmarcadas enteramente en la franja de dominio existente, solo requiriendo expropiaciones en zonas puntuales como en intercambiadores o distribuidores donde no sea suficiente la franja de dominio disponible. En este sentido, se deberá analizar y confirmar los requerimientos de adquisición de tierras y cualquier otro tipo de afectación contemplada en la OP-710 (temporal o permanente, parcial o total, a estructuras, viviendas y/o negocios comerciales).

durante la Evaluación Ambiental y Social del proyecto de la muestra. Las potenciales expropiaciones que se podrían llevar a cabo corresponden a propietarios privados de los títulos de tierra

Se evaluará la capacidad de la agencia ejecutora del Programa - Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), y Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA) - como parte del Marco de Gestión Ambiental y Social y se determinarán medidas de fortalecimiento, de ser necesario.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

El equipo de proyecto contratara a un consultor para que realice una Evaluación Ambiental y Social (EAS) de la muestra del programa, la Ruta N° 41, que cumpla con los requerimientos de las Políticas de salvaguardas del Banco. Esta EAS deben contener por lo menos: (i) identificación y evaluación de potenciales riesgos e impactos ambientales, sociales y de salud y seguridad laboral durante la construcción y operación de las obras; (ii) evaluación de posibles impactos, tanto durante la construcción como la operación, sobre áreas protegidas, hábitats de interés y sitios arqueológicos y culturales; (iii) evaluación de los riesgos de vulnerabilidad a desastres naturales y al cambio climático y propuesta de las medidas de mitigación necesarias para atenuar dichos riesgos; (iv) propuesta de medidas de mitigación de los impactos identificados; y (v) realización de una consulta pública con la población beneficiaria/afectada, los resultados de los cuales informarán el diseño de los proyectos.

Adicionalmente, se trabajará en un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el Programa, que incluirá un Marco de Reasentamiento/ Restauración de Modo de vida a fin de asegurar la sostenibilidad social y ambiental de los proyectos (que no pertenecen a la muestra) a financiar bajo el mismo, en cumplimiento con las políticas de salvaguardas del Banco y la legislación nacional y provincial aplicable.

Se realizarán consultas de la EAS y su respectivo Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), el Plan de Reasentamiento/Restauración del Modo de Vida, y del MGAS (que incluirá un Marco de Reasentamiento/Restauración del Modo de Vida).

El equipo de proyecto realizará el proceso de debida diligencia procurando identificar los riesgos e impactos ambientales, sociales, y de salud y seguridad ocupacional asociados a la planificación y ejecución del programa, así como las medidas preventivas y de mitigación que permitan alcanzar una adecuada gestión de dichos riesgos e impactos. Durante el análisis de debida diligencia, se deberá considerar el tratamiento de los siguientes puntos:

- a. Evaluación de potenciales riesgos para aplicación de las políticas aplicables al programa. Específicamente, durante el análisis se evaluarán los potenciales impactos ambientales y sociales que pudieran ser generados por las obras del programa, considerando especialmente la ocurrencia de desastres naturales y la probabilidad de tener que efectuar reasentamiento de personas.
- b. Evaluación de los estudios ambientales realizados, incluyendo el EAS a ser realizado para la Ruta Provincial N° 41.
- c. Evaluación del proceso de consulta. Revisión de los procesos de difusión del Programa, comunicación y consulta pública con las comunidades afectadas, así como de los mecanismos de atención y resolución de quejas y controversias de acuerdo con los lineamientos de las Políticas OP-703, OP-102, OP-710 del BID, recomendando con base en las lecciones aprendidas y mejores prácticas los ajustes que sean necesarios (al menos una consulta pública que cumpla con dichas políticas deberá ser realizada antes de OPC);
- d. Evaluación del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el Programa, a fin de asegurar la sostenibilidad social y ambiental de todos los proyectos a financiar bajo el mismo,

en cumplimiento con las políticas de salvaguardas del Banco y la legislación nacional y provincial aplicable. Este deberá incluir como mínimo: (a) criterios y lineamientos para la identificación de riesgos e impactos sociales y ambientales de los proyectos del Programa y definición de medidas de mitigación adecuadas; (b) lineamientos para determinar la categoría ambiental de los proyectos y obtener las licencias ambientales correspondientes; (c) propuestas de un esquema de gestión ambiental y social para la implementación de las medidas de mitigación, sus responsables, costos y cronograma; (d) objetivos, lineamientos, actividades, plazos y responsables para la realización de procesos de consulta e involucramiento de actores sensibles al género, durante la etapa de diseño, construcción y operación; (e) mecanismo de atención de quejas y reclamos; y (f) lineamientos para la supervisión, monitoreo y evaluación de las medidas ambientales, sociales, de salud y seguridad laboral.

- e. Evaluar la necesidad de reasentamiento e impactos en medios de vida que pudiera derivarse de las obras del Programa y en su caso, preparar Planes de Reasentamiento/Restauración del Modo de Vida específicos para el proyecto de la muestra y un Marco de Reasentamiento/Restauración del Modo de Vida para el Programa según se requiera para dar cumplimiento a las políticas del Banco cuyas medidas permitan el restablecimiento y de ser posible el mejoramiento de las condiciones de vida previas. Se preparará un Marco de Reasentamientos en caso los criterios de elegibilidad incluyan alternativas que puedan causar reasentamientos
- f. Identificación y evaluación de potenciales impactos ambientales y sociales sobre actores sociales y/o áreas y/o establecimientos que pudieran presentar vulnerabilidad y/o alta sensibilidad a las actividades constructivas o a la operación de la autovía para el proyecto de la muestra RP 41.
- g. Evaluar con especial atención los potenciales impactos sobre áreas naturales protegidas, áreas naturales críticas o especies amenazadas, y en su caso preparar la información de base y/o estudios necesarios que permitan la evaluación adecuada de los impactos y el planteamiento de soluciones y medidas de mitigación y la respectiva evaluación de costo-beneficio en cumplimiento con la B.9;
- h. Revisar el cumplimiento del Programa de acuerdo a la política OP-704 de desastres naturales;
- i. Identificación y evaluación de potenciales impactos de las obras del programa con los planes estratégicos de desarrollo y/o planes de uso del suelo de los municipios afectados, que no hubieran sido adecuadamente identificados y/o evaluados en los estudios ambientales realizados.
- j. Análisis general de aspectos de cumplimiento legal, socioambiental, laboral, de seguridad y salud ocupacional (conforme a los requerimientos nacionales, provinciales y municipales correspondientes) requerido para el programa. Verificación de mecanismos de licenciamiento ambiental.
- k. Identificación de los aspectos ambientales, sociales y de salud, y seguridad, así como de las herramientas de gestión a ser implementadas por la Dirección de Vialidad de Buenos Aires (DVBA) y Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA) para la preparación de los pliegos de licitación y borradores de contrato con las empresas constructoras. Evaluar la capacidad de la DVBA y de AUBASA para implementar tales medidas.
- l. Analizar y evaluar el Marco de Gestión Ambiental y Social a ser desarrollado y su aplicabilidad para el programa.

Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que analizará los estudios ambientales EAS y MGAS y potenciales brechas de información existente, así como las medidas de manejo que se requieran para evitar, mitigar y/o compensar los impactos ambientales y sociales negativos (incluyendo riesgos ocupacionales), y para estimular los impactos positivos, asegurando el cumplimiento de la legislación y de las políticas aplicables del BID. El IGAS también incluirá las condiciones contractuales ambientales y sociales que serían incorporadas eventualmente al Convenio de Préstamo.

En cumplimiento con lo establecido en las Políticas del Banco, el informe de resultados del EAS junto con el MGAS del Programa serán publicados antes de la misión de análisis.

Oportunidades para adicionalidad del BID (si las hubiera)

Durante la fase de análisis se trabajará para identificar las necesidades para un potencial fortalecimiento de las capacidades ambientales y sociales para la agencia ejecutora Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), así como las Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA).

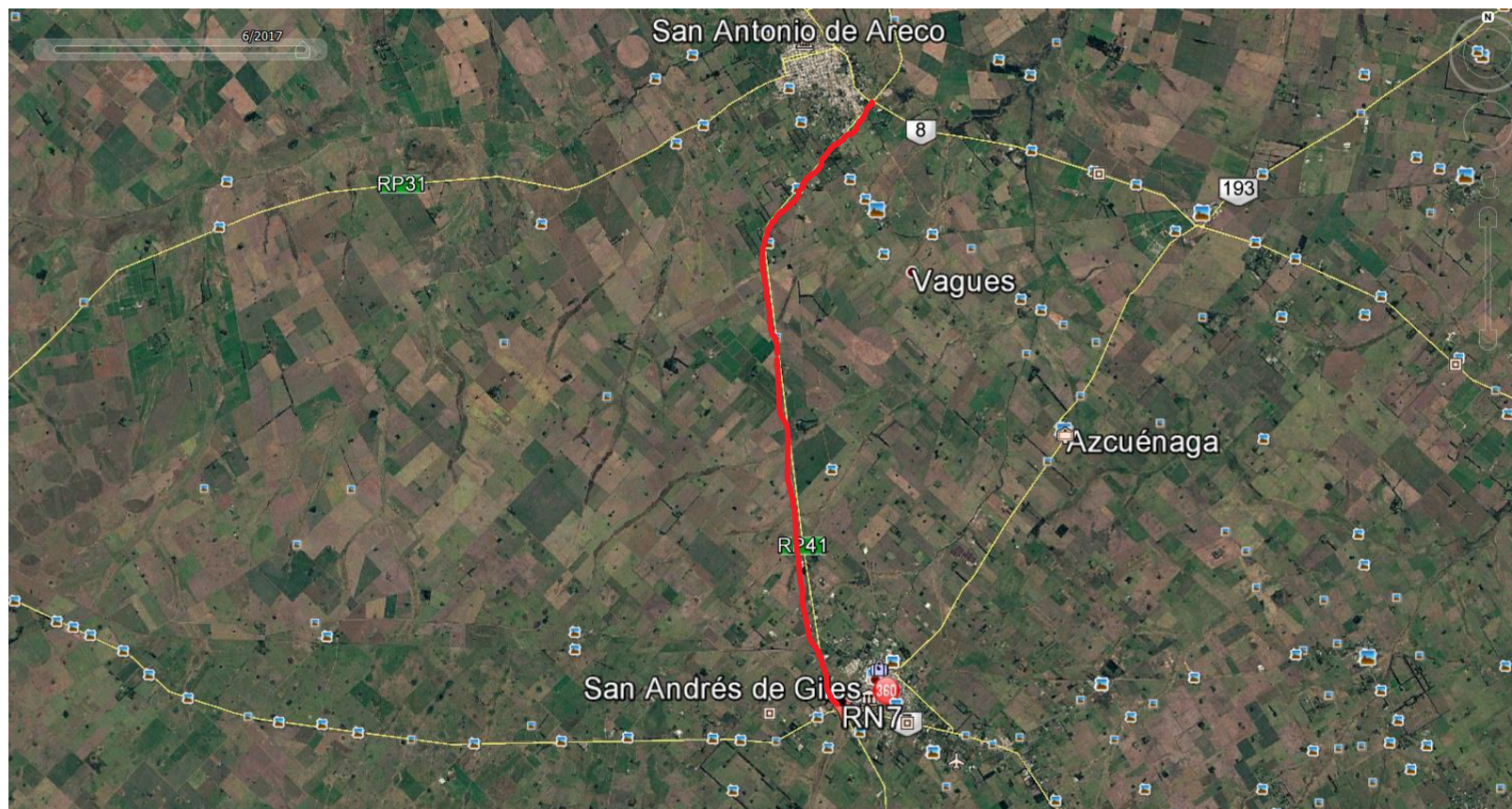
Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID

Ver cuadro de cumplimiento de Políticas.

Anexos Adicionales (de existir)

Mapa de la Ruta Provincial N° 41.

Proyecto perteneciente a la muestra representativa – Ruta Provincial Nº 41 – Sección 3 (Variante RN Nº 7 – Variante RN Nº 8)



Fuente: Google Earth

Área de Intervención: Ruta Provincial 41 entre San Andres Giles y San Antonio de Areco.

Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	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	Cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales del país	Sí	Cumplimiento con la legislación nacional.	Como parte del MGAS y la EAS para la muestra representativa (Ruta Provincial N° 41) del Programa se analizarán los requisitos de la legislación nacional en materia ambiental y social y se definirán los procedimientos a seguir para garantizar el cumplimiento de los mismos.
B.3 Pre-evaluación y Clasificación	Clasificación de acuerdo con impactos ambientales y sociales potenciales	Sí	El programa ha sido clasificado como categoría B dado que se espera que las obras a ser financiadas podrán causar impactos ambientales negativos de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, para los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas.	La clasificación ser confirmará durante la etapa de Debida diligencia (DD).
B.4 Otros Factores de Riesgo	Capacidad institucional	Sí	La Dirección de Vialidad de Buenos Aires (DVBA) no ha trabajado en proyectos con el Banco.	De lo que se pudo observar en la misión, la unidad ambiental de DVBA cuenta con dos trabajadores que están encargados únicamente de supervisar todo el portafolio de operaciones de la Provincia de Buenos aires. Se evaluará la capacidad institucional de la agencia ejecutora y se identificará oportunidades de fortalecimiento.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Evaluaciones Ambientales y Sociales de los proyectos de la muestra	Sí	Los proyectos de categoría B requieren un análisis ambiental y social	Se deberá realizar un MGAS para el programa y una EAS para el proyecto de la muestra, la Ruta Provincial 41. La Evaluación Ambiental y Social (EAS) para la que deberá incluir la evaluación específica de los potenciales impactos y riesgos ambientales, sociales y de salud y seguridad asociados a dicho proyecto durante la fase de construcción y de operación, e indicar las medidas previstas para controlar dichos riesgos e impactos. De otro lado, el MGAS que se preparará para el programa dará las pautas para la evaluación de aspectos ambientales y sociales para proyectos a ser elegibles para el programa.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales	MGAS para el Programa EAS para el proyecto de la muestra			El proyecto de la muestra no cuenta con EAS/PGAS y las licencias correspondientes. Dicha evaluación, así como cualquier estudio adicional identificado como necesario para cumplir con los requerimientos de las Políticas del BID, deberán ser presentados antes de la misión de análisis.
B.6 Consultas	Consulta significativa con partes afectadas	Sí	Al ser una operación de categoría B requiere al menos una consulta con enfoque de género con las partes afectadas durante la fase de preparación	Se realizarán consultas sobre la EAS/PGAS del proyecto de la muestra – Ruta Provincial N° 41 y del MGAS antes de OPC. En el proceso de consultas deberá informarse sobre el mecanismo de quejas y reclamos. El proceso de consulta debe documentarse. Efectuar la consulta será condición previa para los proyectos futuros fuera de la muestra.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
				El MGAS definirá los objetivos, lineamientos, actividades, plazos, costos y responsables del proceso de consulta y participación de los involucrados, durante la etapa de diseño, construcción y operación del programa.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Supervisión del BID	Sí	Supervisión del BID para asegurar cumplimiento del contrato de préstamos y Evaluaciones Ambientales y Sociales	Se debe incluir el presupuesto de supervisión dentro de los costos del Programa. El EAS y el MGAS definirán los indicadores de cumplimiento durante el período de ejecución. Los especialistas del BID buscarán en realizar una supervisión anual del proyecto.
B.8 Impactos Transfronterizos	N/A	N/A	N/A	N/A
B.9 Hábitats Naturales	Natural hábitats y hábitats naturales críticos	Sí	Aunque no se anticipa que exista una conversión significativa o degradación de hábitats naturales y hábitats naturales críticos durante el programa, de acuerdo a la información presentada no se puede prever en este momento si todos los sub-proyectos a financiar presentarán impactos sobre CNHs y/o especies protegidas.	Durante la preparación del programa deberá confirmarse si las intervenciones presentan potenciales impactos sobre CNHs y especies protegidas, para los proyectos de la muestra. Previo a la misión de orientación deberá haberse definido cualquier estudio adicional necesario al respecto. Asimismo, se incluirán consideraciones al respecto en el MGAS.
B.9 Especies Invasoras	N/A	N/A	N/A	N/A
B.9 Sitios Culturales	Conversión y degradación de sitios de importancia cultural	Sí	Aunque no se anticipan impactos en este sentido, de acuerdo a la información presentada no se puede prever en este momento si todos los sub-proyectos a financiar	Deberá evaluarse la existencia de impactos sobre el patrimonio cultural durante el desarrollo del EAS e incluirse en el MGAS, de ser necesario.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
			presentarán impactos sobre sitios culturales.	
B.10 Materiales Peligrosos	Evitar impactos asociados a la producción, adquisición, manejo y disposición final de materiales peligrosos	Sí	Especialmente el manejo de materiales peligrosos durante la fase de construcción.	El EAS deberá evaluar los impactos específicos para la muestra y también se deberá incluir en MGAS las medidas correspondientes (con correspondiente presupuesto), a ser incorporados en los respectivos PGAS.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Reducir o eliminar emisiones a la atmosfera, vertidos líquidos y residuos que puedan contaminar aire, agua o suelo	Sí	Especialmente el manejo Durante la fase de construcción.	El EAS deberá evaluar los impactos específicos para el proyecto de la muestra, e incluir en MGAS las medidas correspondientes (con su respectivo presupuesto) a ser incorporados en los PGAS.
B.12 Proyectos en Construcción	N/A	N/A	N/A	N/A
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	N/A	N/A	N/A	N/A
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	N/A	N/A	N/A	N/A
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	N/A	N/A	N/A	N/A
B.16 Sistemas Nacionales	N/A	N/A	N/A	N/A
B.17 Adquisiciones	Proceso responsable de adquisiciones	Sí	Los requerimientos de ESHS deberían ser incluidos en los contratos de todos los contratistas.	A incluir en contrato de préstamo las condiciones para procedimientos sostenibles de compras y adquisiciones de acuerdo a esta política.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales				
Evaluación del Riesgo de Desastres	Riesgo de inundaciones	Sí	La clasificación del proyecto para riesgo de desastres – Tipo 1 es moderada en base a la información del proyecto de la muestra y del programa, pues se anticipa que las	A confirmar durante la preparación y a definir antes de la misión de análisis. El EAS evaluará potenciales amenazas en la Ruta Provincial 41. Por su parte el MGAS incluirá un Marco para Riesgo de desastres para obras de esta tipología.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
			vías estén expuestas a diferentes tipos de amenazas. La clasificación de riesgo de Tipo 2 es moderada.	
Plan de Acción del Riesgo de Desastres	Riesgo de inundaciones	Sí	No se ha presentado información a este respecto en el proyecto de la muestra.	A confirmar durante la preparación y a definir antes de la misión de orientación.
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario				
Minimización del Reasentamiento	Evitar o reducir el reasentamiento al máximo posible	Sí	No se prevé, en principio, la necesidad de desplazamiento físico. Se han identificado expropiaciones parciales en zonas puntuales donde la franja de dominio existente no sea suficiente. De acuerdo a lo señalado por la agencia ejecutora, dichas áreas de terreno son propiedades agrícolas de hacendados. A ser confirmado en DD.	Debe evaluarse la necesidad de reasentamiento (físico o económico) de las obras del proyecto de la muestra. Se realizará un Marco de Reasentamiento específico para el Programa y los Planes de Reasentamiento Específicos para los proyectos correspondientes donde aplique.
Consultas del Plan de Reasentamiento	Sí	Sí	No se prevé, en principio, la necesidad de desplazamiento físico. Se han identificado expropiaciones parciales en zonas puntuales donde la franja de dominio existente no sea suficiente. A ser confirmado en DD.	Formarán parte de las consultas públicas a realizar según se describe en el apartado correspondiente de este anexo.
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	Sí	Por determinar	A ser confirmado en DD de acuerdo a la información de línea de base social	Se evaluará como parte del EAS.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
			obtenida para la preparación del censo.	
Plan de Reasentamiento o Marco de Reasentamiento (Previo a la Misión de Análisis / Aprobación del Directorio)	Sí	Sí	No se prevé, en principio, la necesidad de desplazamiento físico. Se han identificado expropiaciones parciales en zonas puntuales donde la franja de dominio existente no sea suficiente. A ser confirmado en DD. En el EAS se identificarán este tipo de impactos y en su caso se prepararán los planes de reasentamiento y el Marco correspondientes.	Las versiones preliminares de los Planes de Reasentamiento para la Ruta Provincial N 41, y el Marco correspondientes deberán presentarse antes de la misión de análisis.
Programa de Restauración del Modo de Vida		Por determinar	Por confirmar durante el DD. En el EAS se identificarán este tipo de impactos y en su caso se prepararán los Planes de Reasentamiento y el Marco correspondientes que incluyan este tipo de medidas de rehabilitación de ser necesarias.	Las versiones preliminares del Plan de Reasentamiento para la Ruta Provincial 41 y el Marco correspondientes en el MGAS, que incluyan este tipo de medidas de rehabilitación de ser necesarias, deberán ser presentados antes de la misión de análisis
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	N/A	N/A	N/A	N/A
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas				
Evaluación Sociocultural	Identificar potenciales comunidades indígenas afectadas y evaluar potenciales impactos y riesgos	Por determinar	Se reporta en el Informe Ambiental Expeditivo que en el área de influencia del proyecto de la muestra no hay comunidades	Se incluirá este análisis como parte de la EAS del proyecto de la muestra. Asimismo, se incluirá la respectiva sección en el MGAS, de resultar necesario.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
			indígenas. Se evaluará como parte de la EAS.	
Negociaciones de Buena Fe	N/A	N/A	N/A	N/A
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	N/A	N/A	N/A	N/A
Plan o Marco de Protección, Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas previo a Aprobación del Directorio	N/A	N/A	N/A	N/A
Evaluación y Tratamiento de Cuestiones Discriminatorias	N/A	N/A	N/A	N/A
Impactos Transfronterizos Afrontados	N/A	N/A	N/A	N/A
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	N/A	N/A	N/A	N/A
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo				
Exclusión Basada en el Género Afrontada	N/A	N/A	N/A	N/A
Acceso Equitativo a Beneficios del Proyecto / Medidas de Compensación	Acceso equitativo de hombres y mujeres a las oportunidades económicas y los beneficios derivados del programa	Sí	Acceso equitativo de hombres y mujeres a beneficios del programa.	El Programa incluirá provisiones para el acceso equitativo de hombres y mujeres a las oportunidades laborales mediante talleres de capacitación, de ser posible, y a las medidas de compensación (en el caso de reasentamiento).
Impacto Desigual de Cargas Afrontado	N/A	N/A	N/A	N/A
Desglose de Información de Impacto por Género	Indicadores de impacto y resultados desagregados por género	Sí	Los indicadores de impacto y resultado del Programa deben estar desagregados por género.	Cada obra contará con un análisis en cuanto los impactos y riesgos ambientales y sociales relevantes. Como parte del EAS y del MGAS se desarrollarán los planes de mitigación, cuyos indicadores, deberán estar desagregados por género.
Consulta con Mujeres Afectadas	Consulta y participación efectiva de las mujeres y de los hombres	Sí	En los procesos de consulta se buscará la inclusión de las mujeres y	Los procesos de consulta a realizarse deben ser sensibles a los temas de género, a fin de promover participación.

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
			los hombres de una manera sensible a los temas de género y socioculturalmente apropiada.	El MGAS establecerá lineamientos para promover la participación equitativa de hombres y mujeres en procesos de consulta e involucramiento de actores durante el diseño, ejecución y operación de los proyectos.
OP-102 Política de Acceso a la Información				
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales ³ Previo a la Misión de Análisis, QRR y envió de los documentos al Directorio ⁴	Sí	Sí	EAS/MGAS del Programa y EAS/PGAS del proyecto de la muestra deberán ser puestos a divulgación en la página web del proyecto del banco y también en la de la unidad ejecutora.	El Banco y el organismo ejecutor publicarán versiones preliminares de EAS/PGAS y cualquier estudio adicional (Plan de Reasentamiento) del proyecto de la muestra y el EAS y MGAS (que incluye el Marco de Reasentamiento) del Programa previo a la Misión de Análisis.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Sí	Sí	Evaluaciones Ambientales y Sociales y licencias ambientales pertinentes deberán ser puestos a disposición previo al inicio de la obra.	Los documentos de análisis y licenciamiento de las obras específicas deberán publicarse para acceso al público durante la implementación de Programa. Se debe incluir en el MGAS y en las condiciones del préstamo la publicación de las evaluaciones sociales y ambientales durante la implementación.

³ Evaluaciones Ambientales y Sociales incluyen los EIAS, PGAS, PRI, MRI y MGAS.

⁴ Por favor referirse a los Protocolos para la Documentación y Divulgación de Información ambiental, social y de higiene y seguridad para más detalles sobre el momento de divulgación de las diferentes Evaluaciones Ambientales y Sociales.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos y diseño y de planificación estratégica	Informe de Gestión de Activos de la Red Vial Provincial de Buenos Aires. Características, Indicadores, estado de la red, planes de inversión, criterios de priorización, etc.	Junio 2017	En elaboración
	Estudios Técnicos de Ingeniería de la Ruta Provincial (RP) N°41, incluyendo la Memoria Técnica, Descriptiva, Planimetría, Planialtimetría y perfiles tipo.	Agosto 2017	En elaboración
	Presupuesto detallado del Proyecto RP N°41.	Agosto 2017	En elaboración
	Estudios de Origen y Destino RP N°41.	Julio 2017	En elaboración
	Borradores de Pliegos de Licitación RP N°41.	Octubre 2017	En elaboración
	Estudios de Línea de Base de Seguridad Vial RP N°41.	Agosto 2017	En elaboración
	Definición de otros proyectos a ser incluidos en la operación que no forman parte de la muestra representativa, y cronograma de preparación de sus estudios.	Julio 2017	En elaboración
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Evaluación Económica.	Agosto 2017	En elaboración
	Actualización de documentación para el BAPIN.	Agosto 2017	En elaboración
Administración financiera/fiduciaria, ambiente de control	Análisis de capacidad institucional de la Unidad Ejecutora y Sub ejecutoras, insumo para anexo fiduciario de la Propuesta de Desarrollo de Operaciones (POD).	Julio 2017	En elaboración
Taller de gestión de riesgos	Realización de taller de gestión de riesgos.	Agosto 2017	En elaboración
Componente socioambiental	Preparación del plan de consultas públicas.	Julio 2017	En elaboración
	Ejecución del plan de consultas públicas.	Agosto 2017	En elaboración
	Informe de análisis socio ambiental, insumo para el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS).	Agosto 2017	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).