

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**REGIONAL**

**PROGRAMA DE INTEGRACIÓN BINACIONAL DE SALTO GRANDE**

**(RG-L1126)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Ady Beitler (TIN/CAR), jefe de equipo; Julieta Abad (TSP/CAR), jefe de equipo alternativo; Ignacio Estevez (INT/INL); Alejandra Radl (INT/INL); Federica Gómez (TIN/CUR); Denise Takahashi Obara (CSC/CSC); Verónica Adler (HUD/CUR); Adela Moreda (CSD/RND); David Baringo (VPS/ESG); Zachary Hurwitz (VPS/ESG); Cristina Celeste (LEG/SGO); Juan Carlos Lazo (VPC/FMP); Marisol Pinto (VPC/FMP); Yasmin Esteves (INT/TIN); Margarita Gomez (INT/TIN); Christian Volpe (INT/INT); Samuel Moreno (INT/TIN); Maria Rospide (INT/TIN); y Santiago Ferrari (INT/TIN).

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

## PERFIL DE PROYECTO

### REGIONAL

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del Proyecto:</b>	Programa de Integración Binacional de Salto Grande		
<b>Número de Proyecto:</b>	RG-L1126		
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Ady Beitler (TIN/CAR), jefe de equipo; Julieta Abad (TSP/CAR), jefe de equipo alterno; Ignacio Estevez (INT/INL); Alejandra Radl (INT/INL); Federica Gómez (TIN/CUR); Denise Takahashi Obara (CSC/CSC); Verónica Adler (HUD/CUR); Adela Moreda (CSD/RND); David Baringo (VPS/ESG); Zachary Hurwitz (VPS/ESG); Cristina Celeste (LEG/SGO); Juan Carlos Lazo (VPC/FMP); Marisol Pinto (VPC/FMP); Yasmin Esteves (INT/TIN); Margarita Gomez (INT/TIN); Christian Volpe (INT/INT), Samuel Moreno (INT/TIN); y Santiago Ferrari (INT/TIN).		
<b>Prestatario:</b>	Provincia de Entre Rios de la República Argentina		
<b>Garante:</b>	República Argentina		
<b>Organismo Ejecutor:</b>	El Prestatario, a través del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios		
<b>Plan Financiero:</b>	BID (Capital Ordinario -CO):	US\$	50.000.000
	Total:	US\$	50.000.000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas activadas:	OP-102; OP-704; OP-761; OP-703; OP-710 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11, B.17)	
	Clasificación:	B	

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

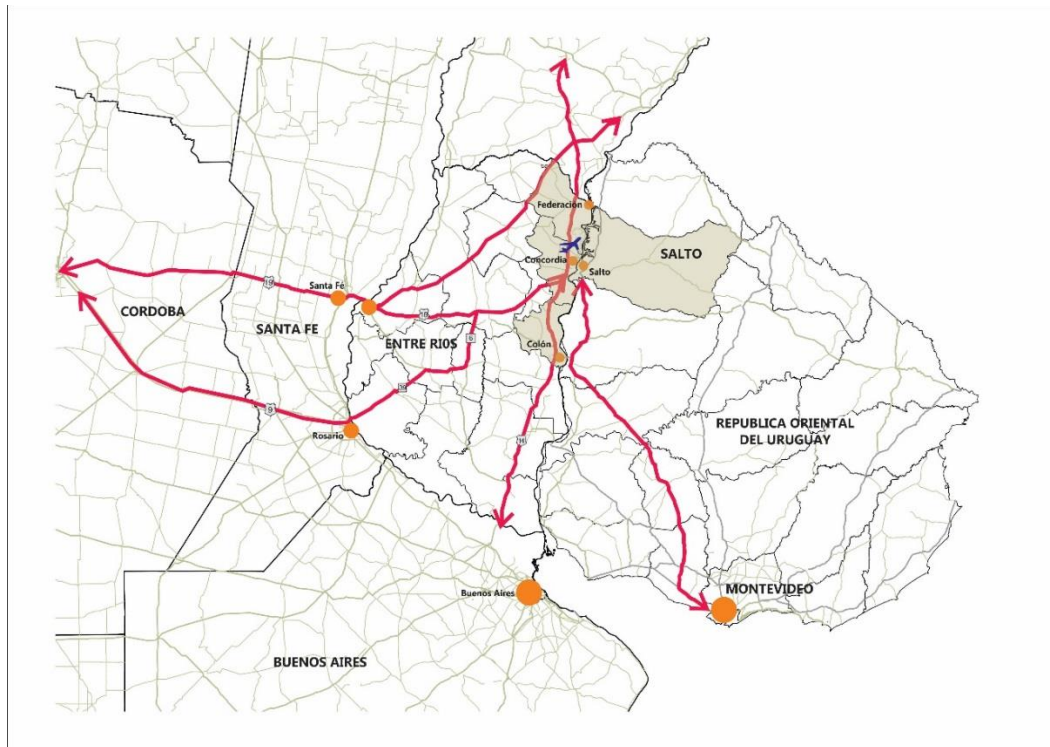
- 2.1 La integración económica en América Latina y el Caribe sufre el rezago de procedimientos transfronterizos, tecnología e infraestructura de transporte ineficientes. Las empresas no logran ser globalmente competitivas ni desarrollar cadenas modernas de valor y distribución de la producción.<sup>1</sup> La reducción de los costos de transporte, comercio, los cuellos de botella y las regulaciones inadecuadas son clave para atender esas ineficiencias.<sup>2</sup>
- 2.2 La región binacional de Salto Grande –compuesta por los Departamentos de Concordia, Federación y Santa Ana, en la Provincia de Entre Ríos de la República Argentina, y el Departamento de Salto en la República Oriental del Uruguay– es una zona de una población combinada de 350.000 habitantes, y condiciones sociales vulnerables. El 31% de la población de Concordia vive bajo la línea de

<sup>1</sup> Estrategia Institucional del BID (2016-2019), pág. 8.

<sup>2</sup> Marco Sectorial de Integración Regional (2016), paráfrasis párrafo 2.36.

pobreza, y el 7,8% en la indigencia.<sup>3</sup> En Salto la desocupación llega al 9,5%<sup>4</sup>, la cual supera ampliamente el promedio nacional de 7,8%<sup>5</sup>; y el 49,4% de su población tiene al menos una necesidad básica insatisfecha.<sup>6</sup>

Mapa N°1: Ubicación geográfica y área de influencia del programa



- 2.3 **Limitaciones.** Los principales cuellos de botella al crecimiento de la región de Salto Grande son: acceso limitado a mercados internacionales, conectividad regional deficiente, y fallas en la coordinación integrada de fronteras.
- 2.4 **Acceso limitado a mercados internacionales.** Tanto la Provincia de Entre Ríos como el Departamento de Salto carecen de robustez institucional y de instrumentos innovadores en materia de promoción del comercio y las inversiones, dependiendo para ello de organismos nacionales. Al mismo tiempo, ambas regiones carecen de mecanismos de coordinación bilateral en materia de desarrollo productivo y exportador. Esta debilidad institucional y falta de coordinación a nivel estratégico, limita la capacidad de internacionalización de los productores y operadores turísticos locales y su integración a cadenas regionales de valor. Asimismo, no se dispone de estadísticas a nivel provincial del nivel de exportaciones, inversiones ni empleo generado por sector económico.
- 2.5 **Conectividad regional deficiente.** Si bien la ciudad de Concordia cuenta con un aeropuerto de cabotaje, no recibe vuelos comerciales regulares desde el año 2013

<sup>3</sup> Dirección General de Estadísticas y Censos, provincia de Entre Ríos, 2016.

<sup>4</sup> Instituto Nacional de Estadística de Uruguay, 2018.

<sup>5</sup> Ministerio de Trabajo del Uruguay, 2015.

<sup>6</sup> CAF, 2015.

debido a la limitada extensión de su pista y otras restricciones operativas.<sup>7</sup> En 2012, año en que Líneas Aéreas de Entre Ríos (LAER) efectuaba un servicio diario hacia Buenos Aires, se registró un movimiento de 7.200 pasajeros mensuales. El Aeropuerto de Nueva Hespérides de Salto tampoco es internacional y no recibe vuelos comerciales regulares desde 2013.

- 2.6 **Fallas en la coordinación integrada de fronteras.** Por el puente internacional y el centro de frontera que une Argentina y Uruguay ubicado 20 kilómetros al norte del centro de Concordia y Salto, cruzaron en 2017 1.441.058 personas, un 82% más que en 2009.<sup>8</sup> El 75% de los camiones que utilizan el paso tienen como origen o destino la República de Paraguay. Entre 1998 y 2012 el tránsito medio diario anual (TMDA) de camiones aumentó más de 1500% pasando de 22 a 368. No obstante, las instalaciones evidencian falta de mantenimiento y equipamiento tecnológico para un control eficiente y no intrusivo de la carga y vehículos. El trámite migratorio es personal con descenso de los vehículos, lo cual desincentiva el tránsito en épocas de alta demanda y genera tiempos de espera.<sup>9</sup> No se dispone de información sistematizada en el paso de frontera.
- 2.7 **La oportunidad.** Concordia y Salto presentan una estructura productiva similar favorable para una intervención coordinada de integración binacional. Ambas economías están dominadas por la producción de cítricos y arándanos, el turismo y la forestación.<sup>10</sup> Esta similitud, así como seguir desarrollando sectores con potencial exportador, facilita el desarrollo de programas de promoción conjunta de oferta exportable, a través de acceso a insumos y capacitación que mejoren la competitividad de las empresas locales, así como a una marca regional que disminuya las asimetrías de información asociadas a la penetración de mercados.<sup>11</sup>
- 2.8 En cuanto al sector turístico, los complejos termales de Concordia, Federación<sup>12</sup> y Chajarí reciben a más de 700.000 turistas por año, y si se considera el radio más amplio de Colón y Villa Elisa, la cifra supera el millón de personas<sup>13</sup>. En Uruguay, el Litoral Termal recibe casi 500.000 turistas extranjeros por año<sup>14</sup>. Finalmente, la llegada reciente de las aerolíneas de bajo costo a la Argentina repercutió en el otorgamiento de concesiones para explotar servicios de vuelo regulares en rutas que incluyen a Concordia.<sup>15</sup> Se estima que esos vuelos comerciales de bajo costo

---

<sup>7</sup> Provincia de Entre Ríos - Consejo Federal de Inversiones. Estudio de Prefactibilidad de Recategorización del Aeropuerto de Concordia. Actualmente está en curso un estudio de evaluación económica del Aeropuerto.

<sup>8</sup> Dirección Nacional de Migraciones - Argentina. Estadísticas.

<sup>9</sup> Dirección Nacional de Pasos de Frontera, Uruguay. En Informe CAF, 2015. Está en curso la recopilación de información para generar líneas de base de tiempo de tránsito en el paso.

<sup>10</sup> Datos de Dirección General de Estadísticas y Censos, Provincia de Entre Ríos, 2016, y Uruguay XXI, 2016.

<sup>11</sup> Se destaca como benchmark el caso de España y Portugal, que comparten en seis puntos fronterizos proyectos binacionales tales como el Laboratorio Ibérico de Nanotecnología; la promoción turística conjunta del Tajo Internacional; y la Eurociudad Chaves-Verín, con una agenda de servicios comunes binacionales.

<sup>12</sup> La disponibilidad de plazas hoteleras aumentó dos veces y media en los últimos diez años de acuerdo con las estadísticas de la Secretaría de Turismo de la Municipalidad de Federación.

<sup>13</sup> Dirección General de Estadísticas y Censos, provincia de Entre Ríos, 2016.

<sup>14</sup> Uruguay XXI, 2017.

<sup>15</sup> Boletín Oficial de la República Argentina 11 de mayo de 2017.

podrían atraer entre 7.000 y 40.000 nuevos pasajeros anuales.<sup>16</sup> Y tomando en cuenta que casi el 65% de los turistas que arriban a Salto son argentinos, se estima que esta mayor conectividad aérea repercutirá en beneficio de ambas localidades.<sup>17</sup> La infraestructura aeroportuaria es un elemento importante para la integración económica de la región en vistas de su influencia en la generación de turismo, atrayendo un clima de negocios favorable para la operación de empresas del sector.<sup>18</sup>

- 2.9 **Estrategia de Intervención.** Lo anterior justifica una intervención integral en la región de Salto Grande, para impulsar su desarrollo económico y social a través de la integración económica binacional. Esto implica la modernización de la infraestructura de transporte, servicios conexos y regulaciones, el fomento de cadenas binacionales de valor, así como la coordinación integrada de sus fronteras.<sup>19</sup> Los estudios indican que la acción colectiva regional es urgente para los mercados locales pequeños que cuentan con recursos financieros e institucionales limitados para acceder al mercado internacional.<sup>20</sup>
- 2.10 **Regionalidad.** Este programa implementará el modelo de integración física de fronteras entre la frontera de Concordia y Salto. Ambos países solicitaron apoyo del Banco para desarrollar un programa binacional innovador de integración, y quien ha solicitado el financiamiento es la República Argentina. Uruguay confirmó su adhesión al Programa a través de una nota enviada formalmente por el Ministro de Economía de la República al Representante del Banco en Uruguay el 11 de octubre de 2017. En el Componente 1, Uruguay trabajará con instrumentos de promoción comercial y de servicios turísticos bajo la coordinación de la OPP y la Intendencia Municipal de Salto. En el Componente 3, apoyará la coordinación binacional por parte de la Dirección Nacional de Aduanas, la Dirección Nacional de Migraciones y la Ventanilla Única de Comercio Exterior de Uruguay XXI.
- 2.11 **Objetivo del programa.** Este programa tiene como objetivo fortalecer la integración binacional y promover el desarrollo económico de la región de Salto Grande. Como objetivos específicos, se propone: (i) mejorar la internacionalización del sector productivo y turístico binacional; (ii) fortalecer la conectividad de la región; y (iii) facilitar el tráfico fronterizo.
- 2.12 **Resultados esperados.** Se esperan obtener los siguientes resultados: (i) aumento de las exportaciones de arándanos, cítricos y otros productos con alto potencial exportador que se identifiquen en la región durante la preparación y ejecución del proyecto; (ii) aumento de ingresos económicos derivados del turismo; (iii) establecimiento de vuelos comerciales regulares en el Aeropuerto Comodoro Pierrestegui; y (iv) disminución de los tiempos de espera en el centro de frontera.

---

<sup>16</sup> Daniel Álvarez. Análisis preliminar de demanda. Proyecto de rehabilitación del Aeropuerto de Concordia (Octubre 2017).

<sup>17</sup> Ministerio de Turismo (2014).

<sup>18</sup> En una evaluación ex post del programa de mejoras del aeropuerto de Busuanga, en Filipinas (KOICA, 2013), se observó un aumento del número de hoteles, restaurantes y centros vacacionales de 1,5 veces de 2010 a 2012, y aumento de los ingresos tributarios de 2,3 veces entre 2006-2012, antes de las mejoras del aeropuerto.

<sup>19</sup> Se destacan operaciones de Coordinación Integrada de Fronteras: Nicaragua (NI-L1083), Costa Rica (CR-L1066), Panamá (PN-L1107) y Guatemala (GU-L1086).

- 2.13 El programa consistirá de tres componentes:
- 2.14 **Componente 1. Integración y Desarrollo Exportador (US\$10 millones).** Este componente financiará: (i) el fortalecimiento de la institucionalidad de promoción de exportaciones e inversiones en la Provincia de Entre Ríos; (ii) el diseño de una marca regional que considere los sectores productivos y servicios turísticos de ambos países; (iii) el diseño de un fondo multisectorial que promueva soluciones innovadoras para la mejora de la competitividad de cadenas productivas con potencial de integración binacional, que se vayan identificando durante la preparación y ejecución del Programa, a través de instrumentos o servicios de desarrollo empresarial, tales como asistencia técnica, certificaciones y/o verificaciones de normas, asociatividad y desarrollo de proveedores, y fomento de cadenas de valor binacionales; y (iv) la generación de bienes públicos, tales como estudios técnicos sectoriales, metodologías de producción y sistematización de información estadística.
- 2.15 **Componente 2. Conectividad de la Región (US\$30 millones).** Este componente financiará: (i) la rehabilitación del Aeropuerto Comodoro Pierrestegui de Concordia para atender la demanda de aerolíneas comerciales para vuelos de pasajeros; y (ii) la extensión de la longitud de la pista de aterrizaje de 1.600 a 2.100 metros, para permitir el arribo de aerolíneas comerciales.
- 2.16 **Componente 3. Coordinación Integrada de Fronteras (US\$7.5 millones).** Este componente financiará: (i) la consolidación del sistema de tarjeta vecinal fronteriza y procedimientos simplificados para la circulación de los turistas en la región; (ii) mejoras en la infraestructura e incorporación de equipamiento tecnológico en el Centro de Frontera del Puente Internacional de Salto Grande; y (iii) creación de un sistema digital de análisis de datos para el centro de frontera.
- 2.17 Los costos estimados de administración del programa son US\$2.5 millones.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Prestatario, garante y organismo ejecutor.** El prestatario será la Provincia de Entre Ríos. El garante de las obligaciones financieras del prestatario será la República Argentina. El organismo ejecutor será la Provincia de Entre Ríos, por medio del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios, quien será sometido a un análisis de capacidad institucional durante la preparación del Programa. A su vez, se estiman necesarios convenios de ejecución con la Secretaría de Producción y Turismo de la Provincia de Entre Ríos para la ejecución del Componente I, y con el Ministerio del Interior y la Dirección General de Aduanas para el Componente III.
- 3.2 **Aspectos de diseño.** Como parte del proceso de preparación del programa se realizarán una serie de estudios sobre las siguientes temáticas: Análisis Costo-Beneficio de Obra Aeroportuaria; Capacidad Institucional de Agencia Ejecutora y Capacidad de Repago de Provincia de Entre Ríos; Ante Proyecto de Diseño del Aeropuerto Comodoro Pierrestegui; Identificación de Encadenamientos Productivos Binacionales; Impacto Ambiental y Social; Análisis Costo-Beneficio del Programa; Diagnóstico para Sistema de Información de Frontera.
- 3.3 **Modalidad.** El proyecto se estructurará como un préstamo de inversión (Clasificación: Específica) con un período de desembolso de 5 años. Se

estructurará como *double booking* con INE/TSP, por la relevancia del componente de conectividad regional. No se prevén excepciones a las políticas del Banco, ni financiamiento retroactivo.

- 3.4 **Alineación.** Esta operación regional se encuentra alineada con: la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 del BID (AB-3008), particularmente con el desafío de integración económica rezagada; con el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), particularmente en la necesidad de reducir los costos de comercio que incluyen ineficiencias aeroportuarias y en los pasos de frontera terrestre (párrafo 2.21); con la Estrategia del Banco en Argentina (GN-2870-1), en su objetivo de mejorar niveles y perfiles de inserción exportadora; y con la Estrategia del Banco con Uruguay 2016-2020 (GN-2836) en su objetivo de apoyar la política de inserción internacional integral y coordinada del país.
- 3.5 **Coordinación con otros programas del Banco.** Este programa es complementario con otro proyecto regional desarrollado en Salto Grande, en preparación (RG-L1124) cuyo objetivo es apoyar el financiamiento de la inversión de corto plazo para la modernización de la Planta Hidroeléctrica de Salto Grande. También se relaciona con el Programa de Desarrollo y Gestión Subnacional I y II de Uruguay (UR-L1038 y UR-L1111) y el Programa de Desarrollo de Corredores Turísticos (UR-L1113). Asimismo, se apoya en una cooperación técnica (RG-T3077) que financiará parte de los estudios de diseño para la preparación y ejecución del Programa.
- 3.6 **Lecciones Aprendidas:** De otras operaciones de pasos de frontera (NI-L1083 y PN-L1107) se desprende la importancia de: (i) fomentar la competitividad y generación de encadenamientos productivos en la frontera; (ii) mejorar la dotación de infraestructura para incentivar el desarrollo local; y (iii) generar capacidades de gestión y mejorar la coordinación interinstitucional en el paso de frontera.

#### IV. RIESGOS AMBIENTALES

- 4.1 **Salvaguardas ambientales.** De conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la operación fue clasificada como de Categoría “B”, puesto que se anticipan ciertos impactos ambientales y sociales negativos de carácter moderado. Durante la etapa de construcción, estas afectaciones están relacionadas con la generación de ruidos, polvo, generación de residuos, molestias en el tráfico del entorno o riesgo de accidentes laborales. Durante la etapa de operación, se espera un aumento del ruido en el entorno por el despegue y aterrizaje de aviones, así como ciertas molestias a la avifauna. Para atender a estos previsible impactos, se contempla la elaboración de una evaluación ambiental y social, un plan de gestión ambiental y social, así como una evaluación del ruido esperado (incluyendo mapas de ruido). También se prevé la realización de una consulta pública significativa.

#### V. RECURSOS Y CRONOGRAMA EN PREPARACIÓN

- 5.1 El Anexo V detalla los costos y el cronograma de preparación. El POD se espera distribuir el 8 de agosto de 2018 y la Propuesta de Préstamo aprobarse por el Directorio el 14 de noviembre de 2018.

# CONFIDENCIAL

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





## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
RG-L1126 Salto Grande Regional Integration Program		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
REGIONAL		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Housing & Urban Development	REGIONAL AND CROSS-BORDER COOPERATION	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ADY BEITLER	DAVID JORGE BARINGO EZQUERRA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$50,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
24 Apr 2018	DAVIDBAR ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	24 May 2018	
QRR (Estimated)	13 Jul 2018	
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

### Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

### Safeguard Policy Items Identified

[B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)



## Safeguard Policy Filter Report

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.

### 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 (Gender Equality Policy– OP-761)

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

### B.1 Bank Policies (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.4 Other Risk Factors

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

### 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.8 Transboundary Impacts

The natural resources of a country(s) not involved in the operation will be affected (including waterways, coastal marine resources, protected areas, regional air shed and/or aquifers).



## Safeguard Policy Filter Report

### 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).

### 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.

## 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 Policy Filter Report



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>RG-L1126</b> Salto Grande Regional Integration Program		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
REGIONAL		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Housing & Urban Development	REGIONAL AND CROSS-BORDER COOPERATION	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ADY BEITLER	DAVID JORGE BARINGO EZQUERRA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$50,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
24 Apr 2018	DAVIDBAR ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	24 May 2018	
QRR (Estimated)	13 Jul 2018	
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

### 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/>).

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.

Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.



## Safeguard Screening Form

**Management of Ambient Environmental Conditions:** The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

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.

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 negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

**Monitor hazardous materials use:** The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.



## Safeguard Screening Form

The operation has potentially [minor](#) transboundary environmental and associated social impacts, such as operations affecting another country's use of waterways, watersheds, coastal marine resources, biological corridors, regional air sheds and aquifers, or transboundary indigenous groups

**Environmental/Social Transboundary Impacts:** The borrower should do an environmental and social analysis addressing the following issues: (i) notification to the affected country or countries of the critical transboundary impacts; (ii) implementation of an appropriate framework for consultation of affected parties; and (iii) appropriate environmental mitigation and/or monitoring measures, to the Bank's satisfaction. This analysis should be part of a plan (part of the ESMP). Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

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.

The project will result in a [minor](#) to [moderate](#) increase in community [risks](#) from disease or natural resources [risks](#).

**Manage Increased Risk of Disease:** Where a project will generate environmental health risks (such as increased risk from disease and environmental hazards), the borrower should be required to develop a environmental health risk plan (this will require input from professionally competent advisers/ consultants). There should be engagement with affected communities and compliance with the plan should be monitored and reported. Where specific diseases are endemic in communities in the investment area of influence, the borrower is encouraged to explore opportunities to reduce their incidence.

### Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**B**

Disaster / Recommendations





## Safeguard Screening Form

### Disaster Summary

Details

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.

<b>ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL (EAS)</b>	
<b>Nombre de la Operación</b>	Programa de Integración Regional de Salto Grande
<b>Número de la Operación</b>	RG-L1126
<b>Preparado por</b>	David Baringo y Zachary Hurwitz (VPS/ESG)
<b>Detalles de la Operación</b>	
<b>Sector del BID</b>	INT/TIN Comercio e Inversión
<b>Tipo de Operación</b>	Obras Específicas (LON/ESP)
<b>Clasificación Ambiental y Social</b>	Categoría B
<b>Indicador de Riesgo de Desastres</b>	Moderado
<b>Prestatario</b>	Por confirmar
<b>Agencia Ejecutora</b>	Provincia de Entre Ríos (Argentina)
<b>Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)</b>	Total: USD 50 millones BID: USD 50 millones Contraparte: -
<b>Políticas/Directrices Asociadas</b>	OP-102; OP-704; OP-761; OP-710; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11, B.17)
<b>Descripción de la Operación</b>	
<p>En el marco de Planes Estratégicos Territoriales, las localidades fronterizas de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay), vienen colaborando en toda una serie de iniciativas de integración binacional. El 4 de julio de 2017, ambos intendentes plasmaron en la ciudad de Salto un documento en el que mostraban su interés por desarrollar diferentes proyectos de integración regional, entre los que se encuentra el Aeropuerto de Concordia (provincia de Entre Ríos). Ver Figura 1 en Apéndice I.</p> <p>El aeródromo Comodoro Juan José Pierrestegui COC, es una estación aérea civil de cabotaje argentina que se encuentra en el sector norte (inmediaciones de Villa Zorraquín) de la Ciudad de Concordia. Se ubica a 10 km del centro de la ciudad, y a 4.5 km al sudoeste de la represa de Santo Grande, sobre el río Uruguay. El aeródromo actual cubre un área de 94 Has, y la terminal de pasajeros tiene un solo nivel de 257m². La pista actual es de asfalto y tiene 1,600 m de largo, 30 m de ancho y una inclinación de 0. 6° hacia el norte, pudiéndose utilizar en sus dos direcciones. con un tráfico bajo. Ver Figura 2 en Apéndice I.</p> <p>Aunque fue inaugurado en 1962, su último operador aeronáutico canceló sus rutas en el año 2012. En la actualidad sólo operan avionetas. La operación BID financiará la mejora del aeródromo actual COC para su uso aeroportuario comercial, tomando en consideración dos posibles alternativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitar la pista actual, dejándola con sus actuales dimensiones, lo que permita la operación de aeronaves letra Clave “A”, “B” y “C”. Principalmente pasajeros vía líneas de “bajo coste”. Esta opción no supondría ampliación del predio actual del aeropuerto existente;</li> <li>• Ampliar la pista hasta 2,100 metros para permitir la operación de aeronaves letra Clave “C” y, quizás, “D”. Esto añadiría la posibilidad de además de vuelos de pasajeros más grandes, que pudieran operar aviones de carga. Esta opción supondría la ampliación del predio actual en una superficie de 80 metros al norte, y de 230 metros al sur. Ver Figuras 3 y 4.</li> </ul>	

Este Programa se elabora bajo el formato denominado “obras específicas”, siendo necesario elaborar para el proyecto una Evaluación Ambiental y Social (EAS), y una Evaluación de Ruido (ER).

Debido a su cercanía al río Uruguay y a la represa de Salto Grande, que se han detectado riesgos de origen hídrico relacionados principalmente con inundaciones periódicas, por lo que está prevista la elaboración de una Evaluación de Riesgo de Desastres (ERD), con un grado de profundidad todavía por definir.

Se ha determinado que el Organismo Ejecutor del proyecto será la Provincia de Entre Ríos, que cuenta con una Secretaría de Ambiente con especialistas experimentados en materia ambiental y social, pero que no tienen experiencia reciente ni en proyectos relacionados con el sector aeronáutico ni en la preparación de operaciones del BID.

### **Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave**

Con base a la información preliminar disponible, esta operación se ha clasificado como “Categoría B”, principalmente debido al bajo tráfico previsible que tendrá el nuevo aeropuerto una vez puesto en servicio. Sus posibles principales impactos ambientales y sociales negativos como son el ruido, en la avifauna o el riesgo de inundaciones, podrían ser mitigados mediante la aplicación de medidas estándar ya utilizadas en el sector.

El proyecto busca promover la actividad económica regional, al recuperar el uso de aviones comerciales (viajeros y, quizás también, carga) para este región fronteriza. También reforzar la cooperación e integración económica entre ambos países vecinos.

La opción técnica que final se elija (bien rehabilitar la pista preexiste de 1,600 metros o ampliarla a 2,100 metros), tendrá importantes consecuencias en relación a sus potenciales impactos ambientales y sociales. A priori, la primera opción generará menores afectaciones socio-ambientales, al reducir el tráfico potencial de la nueva infraestructura aeroportuaria y no suponer la ampliación del precio pre-existente.

Para ambas alternativas técnicas, durante la etapa de construcción entre los principales impactos previsibles destacan la generación de ruidos, polvo, desechos sólidos y líquidos, interrupción del tráfico, así como el riesgo de accidentes laborales. Durante la etapa de operación habrá riesgos e impactos socio-ambientales como lo son la generación de mayores ruidos, vibraciones y gases de efecto invernadero debido al aumento del tráfico y el tamaño de las aeronaves, gestión de aguas pluviales y residuales, generación de residuos sólidos urbanos, generación de residuos peligrosos, riesgos relacionados con el almacenamiento de combustible o riesgos relacionados con la seguridad en el trabajo de los empleados que trabajen en la operación.

Además de los riesgos genéricos mencionados en el párrafo anterior, fruto de la misión de identificación tres riesgos merecerán de ser tomados especialmente en consideración, con el fin de determinar medidas adecuadas de mitigación específicas:

- **Ruidos y vibraciones en el área de impacto directo e indirecto durante la fase de operación.**  
A día de hoy se carece de información detallada tanto sobre tipo como el número de aeronaves que se espera utilicen el aeropuerto, así como sus días y horas previsibles de operación. En la actualidad un operador (AVIANCA) ha solicitado utilizar el aeropuerto con aviones de pasajeros tipo “C” (ATR 72 600), pero se desconoce sus frecuencias previstas. Aerolíneas Argentinas también cuenta con concesión activa en COC, pero a corto plazo no tiene previsto operar en este aeropuerto. Sobre la base de estas y otras informaciones, será necesario elaborar un mapa de

ruidos, que permita modelar el posible impacto territorial de la operación del aeropuerto en las áreas de su entorno, en especial con las zonas habitadas.

- **Riesgo de desastres.** La localización de COC a unos pocos kilómetros aguas abajo de la represa Binacional Salto Grande y a unos metros de una zona inundable, podría generar problemas puntuales de inundaciones en caso de que se produjeran crecidas máximas de cierto caudal. A priori, se estima que una crecida máxima de 40,000 m<sup>3</sup>/s podría llegar a afectar al aeródromo, en el escenario de expansión de la pista a 2100m. En el escenario de modernización de la pista actual, manteniendo la distancia a 1600m, se estima que una crecida máxima de 50,000m<sup>3</sup>/s podría llegar a afectar al aeródromo. Según la información hidrológica histórica disponible para los años 1980-2017, no existen registros de que se haya llegado a dichos umbrales. En todo caso, este aspecto deberá ser estudiado con mayor detalle. Como consecuencia de la situación mencionada, el riesgo al proyecto en sí (tipo 1), se considera bajo ya que es poco probable que una crecida máxima del Río Uruguay generada por lluvias y/o el alivio de la represa puedan causar ciertos daños sobre el aeropuerto. En relación al tipo 2 (exacerbación del riesgo por causas del proyecto), se considera moderado debido a que únicamente se acrecentan los riesgos de accidentes aéreos (durante las fases de despegue o aterrizaje) e incendios. El primero riesgo es poco probable, conociendo la baja siniestrabilidad del sector. El segundo es más probable, pero la nueva instalación deberá contar con un adecuado sistema de bomberos.
- **Impacto sobre avifauna.** Debido a su localización en la inmediaciones del río Uruguay, el área es una zona con significativa presencia de avifauna. En concreto, a pesar de que no hay indicios que las obras le afecten directamente, en su entorno inmediato se encuentra la Reserva Natural de Abayuvá (a 570 m de distancia al norte del fin de la pista actual), y comunidades biológicas de bosque en galería (a 380 m de distancia al norte del fin de la pista actual), que pueden albergar especies importantes de avifauna. Durante la misión de identificación, fueron observados individuos de teros (*vanellus chilensis*, especie de menor preocupación según la Lista Roja de la UICN) habitando tanto el área de la pista actual como el bosque en galería al norte de la pista. Además, la pista actual se encuentra a 9km del Área de Importancia para la Conservación de Aves (IBA por sus siglas en inglés) “Santo Antonio” al noreste de Salto, Uruguay, y a 12km del Área de Importancia para la Conservación de Aves “Corralitos” al sur de Salto, Uruguay (Figura 6). A pesar de que el volumen de tráfico aéreo con el nuevo aeropuerto parece que no presentará frecuencias muy elevadas, puede suponer riesgos moderados tanto para los hábitats de las aves como para la seguridad del tráfico aéreo. Para mitigar este impacto, el EAS contendrá una línea de base sobre Biodiversidad de Flora y Fauna (en especial la avifauna), que orientará el análisis y los planes de mitigación a incluir en el PGAS.
- **Adquisición de terrenos (si se opta por la opción de ampliación de pista).** En el caso de optarse con una ampliación de pista a 2,100 metros, sería necesaria la adquisición de 80m al norte de la pista actual, y la adquisición de 230m al sur de la pista existente, que previsiblemente no supondrán afectaciones significativas en los medios de vida de los afectados. Durante la misión de identificación se comprobó que esos terrenos no cuentan con viviendas, ni cultivos de propiedad privada. El lote colindante al norte de la pista (que todavía no está confirmado si es de propiedad pública o privada), está cubierto en su mayoría de vegetación/bosque (ver Figura 3). Esta área no pertenece a la Reserva Natural. Al Sur de la pista existe en la actualidad un autódromo, cuyo estacionamiento está dentro del área de influencia, por lo que una porción del mismo tendrá que ser adquirida (ver Figura 4). La nueva terminal, la nueva pista de rodaje, y la nueva plataforma estarán ubicadas totalmente dentro del predio existente del aeródromo. Al oeste del aeródromo, existen unas termas (balnearios) para uso turístico (ver Figura 5). Estas no están localizadas en el área de influencia directa, y solo recibirán impactos por ruido durante la

construcción, que es temporal y mitigable. Durante la operación, experimentarán un aumento de ruido por los vuelos. Al este del aeródromo, está el Río Uruguay.

En relación a los posibles riesgos indirectos ocasionados por las mejoras realizadas en COC, destaca el previsible aumento del tráfico en los accesos a la instalación. También las posibles restricciones ocasionadas al uso del suelo en el área de influencia cercana al aeropuerto, especialmente de nuevos desarrollos residenciales en las áreas más afectadas por los ruidos de despegue y aterrizaje de aeronaves.

En relación al riesgo institucional se ha detectado que este es moderadamente significativo, debido al escaso tamaño, escasa experiencia en el sector aeroportuario y trabajando en operaciones BID del equipo de la Secretaría de Medio Ambiente de la Provincia de Entre Ríos.

### **Vacíos de Información y Estrategia de Análisis**

**Evaluaciones y Planes Ambientales y Sociales.** Este Programa se elabora bajo el formato denominado como de “obras específicas”, por lo que es necesario elaborar para el proyecto una Evaluación Ambiental y Social (EAS), y un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS). No se ha realizado todavía ninguna evaluación ambiental y social sobre el proyecto. Las evaluaciones a realizar deberán tomar en consideración las dos alternativas técnicas principales que se están considerando: rehabilitación de la pista actual de 1,600 metros, y ampliación hasta los 2,100 metros.

Debido a que se han detectado riesgos de origen hídrico, está prevista la elaboración de una Evaluación de Riesgo de Desastres (ERD), con un grado de profundidad todavía por definir. También se deberán realizar estudios específicos sobre los previsibles impactos del nuevo proyecto en la avifauna y hábitas naturales de su entorno. La EAS analizará específicamente los posibles impactos sociales y ambientales transfronterizos de la operación (las rutas de vuelos sobrepasarán territorio de ambos países, generando posibles impactos también a la avifauna uruguaya), incluyendo (si requerido) medidas específicas de mitigación en el PGAS.

En el PGAS, se deberá prestar atención a la mitigación de impactos previsibles directos e indirectos, integrando también los resultados y las medidas de mitigación propuestas por la Evaluación del Ruido Esperado.

**Evaluación del Ruido Esperado (incluyendo mapas de ruido).** Esta evaluación deberá analizar los impactos previsibles del nuevo aeropuerto en materia de ruidos y vibraciones. Teniendo en cuenta tanto cada una de las 2 alternativas consideradas (pista de 1,600 rehabilitada o pista ampliada hasta 2,100), según tres principales escenarios de tráfico previsto: escenario conservador, esperado y expansivo. Como no existe normativa aplicable en Argentina, a modelización deberá realizarse utilizando el US-FAA Integrated Noise Model.

Esta evaluación deberá contener un informe que describa y analice los principales resultados obtenidos (incluyendo mapas de ruido esperado según alternativa técnica y según escenario), incluyendo en el PGAS medidas generales para la mitigación de posibles impactos.

**Pueblos Indígenas.** La información disponible no evidencia la afectación a pueblos indígenas, suponiendo en bajo porcentaje de la población provincial. Ello deberá confirmarse durante la elaboración de la EAS. En el caso de comprobarse la afectación de poblaciones indígenas, deberá elaborarse un Análisis Sociocultural según lo establecido en la política OP-765 del BID.

**Desplazamiento físico de viviendas y/o desplazamiento económico de actividades.** Para la alternativa técnica de ampliación, la EAS deberá estudiar el previsible impacto en la adquisición de

terrenos. En el caso de que sea necesario el desplazamiento de viviendas (aplicando la OP-710) será necesaria la elaboración de un Plan de Reasentamiento. Si se producen afectaciones a medios de subsistencia (por ejemplo campos o granjas), se deberá elaborar un Plan de Compensación y Restitución de Medios de Subsistencia (aplicando la OP-703).

**Consultas.** No se han realizado todavía ninguna consulta significativa (siguiendo formato BID) para esta operación. Tampoco se cuenta con un Sistema de Gestión de Reclamos. La Secretaría de Medio Ambiente de la Provincia de Entre Ríos presentará el cronograma y plan de consulta para su realización antes de la misión de análisis. Entre las actividades mitigación a incluir en el PGAS a este respecto, se encontrarán tanto un Plan de Participación, Comunicación y Gestión Comunitaria, así como un Mecanismo de Gestión de Quejas y Reclamos.

**Capacidad institucional.** Se ha detectado que esta operación es una oportunidad para contribuir a reforzar la capacidad Secretaría de Medio Ambiente, y de la administración provincial de Entre Ríos en su conjunto, para manejar la planificación y gestión de sus proyectos, mejor integrando los aspectos sociales y ambientales al aplicar de manera más sistemática las políticas de Salvaguardias del Banco.

**Publicación de los documentos.** Las versiones suficientemente lista y apta para su publicación del EAS (incluido el capítulo específico con la Evaluación de Riesgo de Desastres e Impactos previsibles en la avifauna y hábitats naturales), PGAS y el Evaluación del Ruido Esperado (incluyendo mapas de ruido), estarán disponibles previo a la misión de análisis prevista inicialmente para agosto de 2017, y serán divulgadas al público en las páginas del BID y de la Provincia de Entre Ríos siguiendo lo establecido en la política de acceso a información (OP-102). Las versiones finales de estos documentos, deberán ser publicados, a más tardar, unas semanas antes de OPC.

Para ver el detalle de cronograma y recursos tentativos, ver tabla incluida en el Apéndice II.

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

Políticas / Directrices	Política / Directriz Aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	SI	<p>Cualquier actividad susceptible de contaminar o degradar el ambiente o provocar afectaciones sociales será precedido de una evaluación ambiental y social que permita prevenir, mitigar y/o compensar los posibles efectos negativos.</p> <p>El proyecto deben contar con su permiso ambiental vigente previo al inicio de las obras.</p>	El Organismo Ejecutor deberá remitir la evaluación ambiental y social del proyecto antes de la misión de análisis, y obtener el permiso ambiental correspondiente previo al inicio de las obras.
B.3 Preevaluación y Clasificación	SI	Se ha propuesto la categoría B para el programa principalmente debido al bajo tráfico previsible que tendrá el nuevo aeropuerto una vez puesto en servicio. Sus posibles principales impactos ambientales y sociales negativos como son el ruido, en la avifauna o el riesgo de inundaciones, podrían ser mitigados mediante la aplicación de medidas estándar ya utilizadas en el sector.	Se reevaluará la clasificación antes y durante la misión de análisis.
B.4 Otros Factores de Riesgo (Capacidad institucional del Organismo Ejecutor)	SI	El Organismo Ejecutor posee un equipo de especialistas en el área ambiental. No cuenta con experiencia reciente trabajando con BID, ni en proyectos relacionados con el sector aeroportuario, por lo que es necesario fortalecer sus capacidades.	<p>Conseguir antes de la misión de análisis una adecuada y ágil colaboración entre el Servicio de Medio Ambiente de la Provincia, el consultor ambiental y social contratado y el equipo BID para conseguir entregar la documentación ambiental y social requerida en forma y plazo.</p> <p>Reforzar los equipos ambientales y sociales del Organismo Ejecutor antes del inicio de las obras con el fin de asegurar su adecuada supervisión durante las fases de construcción y operación del aeropuerto.</p>
B.4 Otros Factores de Riesgo (Adquisición de tierras y derechos de paso)	SI	En el caso de optar con la ampliación de la pista a 2,100 metros, será necesario adquirir los terrenos necesarios en los predios contiguos a la infraestructura actual. Estos terrenos son áreas agrícolas, sin viviendas. Debido a su tamaño y características, no supondrán	El Organismo Ejecutor presentará evidencias dentro de la EAS de que el proceso de adquisición de tierras y liberación de los derechos de paso del proyecto han sido realizados siguiendo lo establecido en las políticas de salvaguardas del Banco.

		afectaciones significativas en los medios de vida de los afectados. Al Sur de la pista exista en la actualidad un autódromo, cuyo estacionamiento está dentro del área de influencia, por lo que una porción de este deberá ser adquirida. Su proceso de adquisición de tierras y derechos de paso podría generar retrasos, quejas de los propietarios de los terrenos o complicaciones legales	
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales y Sociales	SI	Será necesario que el Organismo Ejecutor remita las evaluaciones ambientales y ambientales (incluyendo la Evaluación del Ruido Esperado y mapas de ruido) de las actividades a financiar.	El Organismo Ejecutor deberá remitir la evaluación ambiental y social del proyecto (incluyendo la Evaluación del Ruido Esperado y mapas de ruido) antes de la misión de análisis. BID contratará a uno o varios consultores para apoyar al Organismo Ejecutor en la elaboración de estos documentos.
B.6 Consultas	SI	Se deberán realizar las consultas con las partes afectadas por las obras propuestas. El área de afectación directa e indirecta será finalmente definida una vez se cuente con los mapas de ruido.	El Organismo Ejecutor enviará al BID la programación de fechas y la metodología de realización (incluidos mapas de actores) de consultas significativas a realizar (siguiendo formato BID).  Las consultas, en las que se presentarán borradores avanzados de la EAS y de los mapas de ruidos, se realizarán antes o durante la misión de análisis.  Entre las actividades mitigación a incluir en el PGAS se encontrarán tanto un Plan de Participación, Comunicación y Gestión Comunitaria, así como un Mecanismo de Gestión de Quejas y Reclamos.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	SI	El Banco realizará misiones de supervisión para monitorear el cumplimiento con los establecido en el acuerdo préstamo y PGAS del proyecto.	Se verificará que los costos y responsabilidades de implementación del PGAS unas semanas antes de OPC.
B.8 Impactos Transfronterizos	SI	El proyecto se localiza en un área fronteriza entre Argentina y Uruguay, estando previsto que la infraestructura beneficie a ambos países. Las rutas de vuelos sobrepasarán territorio de ambos países, generando posibles impactos también a la avifauna uruguaya.	La EAS analizará específicamente los posibles impactos sociales y ambientales transfronterizos de la operación, incluyendo (si requerido) medidas específicas de mitigación en el PGAS.



B.9 Hábitats Naturales	SI	Es necesario suprimir vegetación para la construcción de la terminal, plataforma, y calle de rodaje, además de para la posible expansión de la pista. La ESA a elaborar deberá corroborar el grado de afectaciones directas e indirectas que el proyecto generará a áreas naturales, con especial atención a la avifauna.	Se verificará que la EAS presentada incluya la realización de estudios específicos sobre los previsible impactos del nuevo proyecto en la avifauna y hábitats naturales, incluyéndose en el PGAS las medidas de mitigación necesarias en el caso de requerirse.
B.9 Especies Invasoras	NO	En las medidas de mitigación incluidas en el PGAS, no se incluirán actividades de reforestación con especies invasivas.	La EAS y PGAS deberán incluir una descripción de este aspecto.
B.9 Sitios Culturales	NO	No están previstas afectaciones a sitios culturales	N/A
B.10 Materiales Peligrosos	SI	Las obras implicarán el manejo de equipos y maquinaria con contenido de aceites y otros materiales peligrosos (gasolina...).	Se verificará que los PGAS incluyan medidas para el manejo adecuado de dichas sustancias.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	SI	Los trabajos a realizar previsiblemente generarán residuos sólidos, provocarán ruidos, emisiones a la atmósfera, así como existe un riesgo de contaminación de las aguas. Las obras supondrán también movimiento de tierras.	Se verificará que los PGAS incluyan medidas para la reducción de contingencias durante la construcción y operación de la infraestructura (teniendo en cuenta ambas alternativas técnicas), con especial atención a minimizar las afectaciones relacionadas con generación de residuos sólidos, ruidos, emisiones a la atmósfera, contaminación de las aguas y movimientos de tierras.
B.12 Proyectos en Construcción	NO	La operación no se encuentra en construcción.	-
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	NO	La operación no será un préstamo de política, operación de intermediación financiera (FI), préstamo basado en criterios de desempeño ni enfoques sectoriales.	-
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	NO	Esta operación no es una segunda fase respecto de otra operación.	-
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	NO	El BID es el financiador único de la operación.	-
B.16 Sistemas Nacionales	NO	Esta operación no utilizará los sistemas de salvaguardias nacionales.	-
B.17 Adquisiciones	SI	Requisitos ambientales, sociales y de salud y seguridad deben ser incluidos en los contratos de las empresas constructoras y operadoras	Se solicitará que el reglamento operativo incluya requisitos ambientales, sociales y de salud y seguridad ocupacional para ser incorporados en los pliegos de licitación.

<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	SI	<p>Existe riesgo (aunque poco probable) de inundación, al localizarse cerca de una zona inundable durante las crecidas del Río Uruguay.</p> <p>Los riesgos tipo 2 (exacerbación del riesgo por causas del proyecto), se considera moderado debido a que únicamente se acrecientan los riesgos de accidentes aéreos (durante las fases de despegue o aterrizaje) e incendios.</p>	<p>Se verificará que el ERD elaborado como un capítulo del ESA, así como el PGAS incluyan elementos para la prevención y control de inundaciones durante la construcción y operación del aeropuerto.</p> <p>También para asegurar que durante la etapa de operación se ponen en práctica adecuados sistemas de seguridad (para reducir el riesgo de accidentes aéreos) e incendios (adecuado sistema de bomberos).</p>
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	SI	Los riesgos de inundación, accidentes aéreos e incendios son controlables con la implementación de buenas prácticas de trabajo.	Se verificará que el PGAS del proyecto incluya elementos para la prevención y control de inundaciones durante la construcción y operación; así como de prevención de accidentes aéreos e incendios durante la etapa de operación.
<b>OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario</b>			
Minimización del Reasentamiento	A DETERMINAR	En el caso de optar por la opción técnica de ampliar la pista de los 1,600 metros actuales a 2,100, será necesario determinar si es necesario el reasentamiento físico de viviendas	<p>Se verificará en la EAS presentada si es necesario la restitución de modos de vida en el caso de optar por la opción técnica de ampliación de la pista.</p> <p>En el caso de ser necesario el reasentamiento de viviendas, se procederá a la elaboración de un Plan de Reasentamiento (siguiendo lo establecido por las políticas del Banco), antes de la misión de análisis</p>
Consultas del Plan de Reasentamiento			
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento			
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento			
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida			
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	NO	No parece haber familias indígenas entre los afectados pero este punto deberá ser confirmado durante la realización del Plan.	N/A
<b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	NO	No se ha evidenciado ni la presencia (ni, por lo tanto, la afectación) a Pueblos	Se verificará que la EAS presentada incluya la evaluación de presencia de Pueblos Indígenas. En el

Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada		Indígenas en el área objeto de proyecto. Sin embargo, la ESA a elaborar deberá corroborarlo.	caso de haberlos, el documento realizará una evaluación sobre su grado de afectación.
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados			En el caso de que la afectación potencial de la operación a Pueblos Indígenas sea significativa, se procederá a la elaboración de una Análisis Sociocultural (siguiendo lo establecido por las políticas del Banco) antes de la misión de análisis
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas			
Cuestiones Discriminatorias			
Impactos Transfronterizos			
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados			
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	SI	Participación activa de las mujeres y hombres en las diferentes consultas y actividades de participación a realizar para el proyecto	Las diferentes actividades de participación y consulta a realizar para los diferentes elementos del proyecto deberán asegurarse de que cuentan con participación paritaria y activa por parte de las mujeres y de los hombres. Esto deberá ser tenido especialmente en cuenta en la metodología de realización (incluidos mapas de actores) de consultas que el Organismo Ejecutor pondrá en práctica antes de la misión de análisis.
Aplicación del análisis de riesgo y salvaguardias.	A DETERMINAR	Las evaluaciones y análisis sociales a realizar deberán identificar analizar específicamente los riesgos de la operación con el fin de asegurarse que (i) habrá un acceso igualitario por género a los beneficios del proyecto (incluyendo empleos), (ii) se asegure que se protegen los derechos de propiedad de las mujeres a la hora del pago de cualquier tipo de compensación y (iii) que no se produce un aumento de la violencia contra mujeres y niñas (tema a incluir explícitamente en las condiciones a los contratista)	Las actuaciones a realizar en estos aspectos serán confirmadas durante la misión de análisis
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR,	SI	Deben estar listos para revisión y exposición pública antes de la misión de análisis a través de la página web del Organismo Ejecutor y del BID. El BID	Para ver el detalle de las fechas de publicación en las webs (tanto del Organismo Ejecutor como del BID) previstas de la EAS, PGAS, Evaluación de Ruido Esperado e Informes de Consulta, ver Apéndice II

OPC y envió de los documentos al Directorio		publicará las versiones finales de los documentos semanas antes de OPC.	
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	SI	En el caso de que durante la fase de ejecución de la operación nuevos relevantes documentos ambientales y sociales fueran elaborados, también se harán públicos.	Se harán públicos los documentos en las páginas del Organismo Ejecutor y del BID

## Apéndice I: Mapas



Figura 1: Localización de COC en relación a los municipios de Concordia y Salto



Figura 2: Esquema de COC, incluyendo su pista actual 3/21 de 1,600 metros

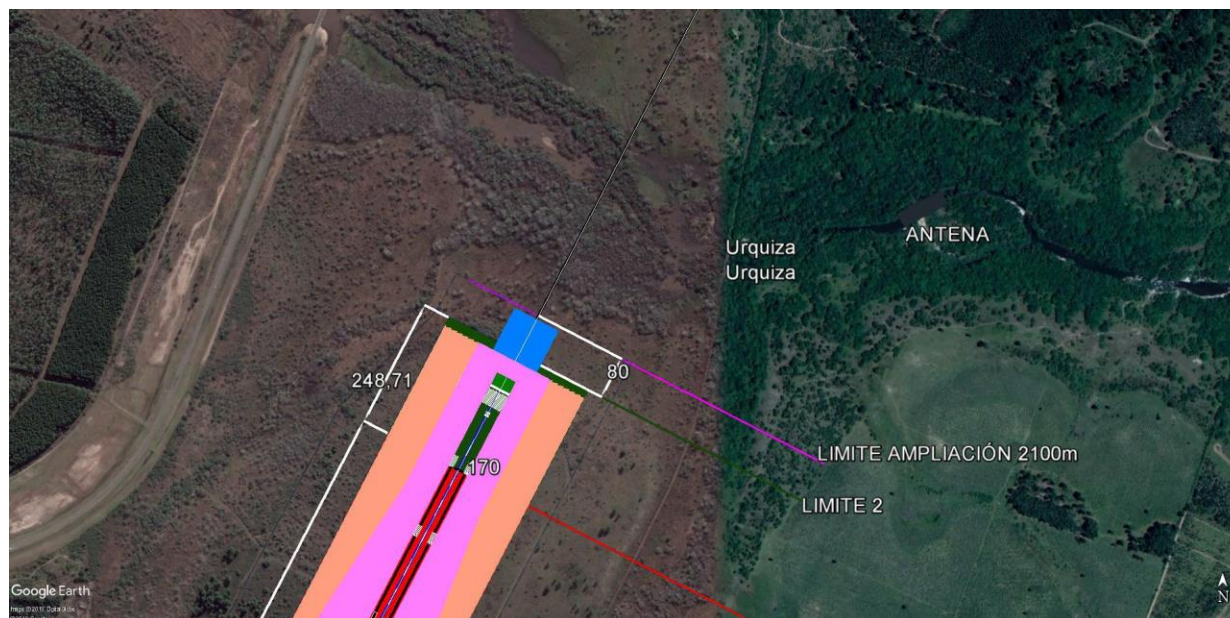


Figura 3. Ampliación de la pista actual a 2100 m requeriría la adquisición de 80m de tierra al norte del predio existente.





Figura 4. Ampliación de la pista actual a 2100 m requeriría la adquisición de 230m de tierra al sur del predio existente.



Figura 5. Ubicación de las termas locales afuera del área de influencia directa de la operación.





Figura 6: Ubicación del Aeródromo en relación a Áreas de Importancia para la Avifauna (IBA por sus siglas en inglés).

**Apéndice II: Tabla: Evaluaciones ESHS – Cronograma y recursos tentativos**

<b><i>Documentos ESHS</i></b>	<b><i>Etapas actual de desarrollo – Brechas a cubrir</i></b>	<b><i>Estimación de los recursos necesarios para finalizar</i></b>	<b><i>Cronograma estimado para finalizar y consultar (según corresponda)</i></b>
Evaluación Ambiental y Social (EAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), integrando los resultados de la Evaluación de Ruido Esperado	<p>No se cuenta con ninguna EAS ni PGAS</p> <p>Tener en cuenta las 2 alternativas técnicas</p> <p>Deberá incluir la Evaluación de Riesgo de Desastres (ERD)</p> <p>Deberá incluir estudio sobre impactos en la avifauna y hábitas naturales</p> <p>Integrar los contenidos de la Evaluación de Ruido Esperado</p> <p>Evaluar posibles afectaciones a población indígena y desplazamiento físico y/o económico</p>	<p>Responsable: Servicio de Ambiente de la Provincia de Entre Ríos</p> <p>Consultor: TBD</p>	<p>Ejecución: 4.5 meses</p> <p>Inicio previsto: Principios de mayo 2018</p> <p>Consulta: Julio 2018 (antes o durante la misión de análisis).</p>
Evaluación del Ruido Esperado (incluyendo mapas de ruido).	<p>No se cuenta con ninguna evaluación de este tipo</p> <p>Tener en cuenta las 2 alternativas técnicas y los 3 escenarios de desarrollo de tráfico futuro</p>	<p>Responsable: Servicio de Ambiente de la Provincia de Entre Ríos</p> <p>Consultor: TBD</p>	<p>Ejecución: 2.5 meses</p> <p>Inicio previsto: Principios de mayo 2018</p>

### ÍNDICE DE LAS ACTIVIDADES SECTORIALES CONCLUIDAS Y PROPUESTAS

Estudios	Fecha esperada	Referencia, enlaces electrónicos y archivos técnicos
Análisis Costo-Beneficio de Obra Aeroportuaria	15 de julio de 2018	
Capacidad Institucional de Agencia Ejecutora y Capacidad de Repago de Provincia de Entre Ríos	15 de julio de 2018	
Ante Proyecto de Diseño del Aeropuerto Comodoro Pierrestegui	15 de julio de 2018	
Encadenamientos Productivos Binacionales	15 de julio de 2018	
Impacto Ambiental y Social	15 de julio de 2018	
Análisis Costo-Beneficio del Programa	15 de julio de 2018	
Diagnóstico para Sistema de Información de Frontera	15 de julio de 2018	

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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).