

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

**PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

(AR-L1338)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Juan Manuel Leño (TSP/CAR) Jefe de Equipo; Martín Soulier (CSD/HUD) y Cristian Navas (TSP/CCH), Jefes de Equipo Alternos; Julieta Abad (TSP/CAR); Amado Crotte (TSP/CME); Juan David Barahona y Ernesto Monter (INE/TSP); Felipe Vera, Soledad Patiño y Carla Galeota (CSD/HUD); Laura Dadomo (CSC/CAR); Soraya Senosier y Elizabeth Brito (VPS/ESG); Carolina Veríssimo (LEG/SGO); y Analía La Rosa y Marilia Santos (FMP/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 Seguridad Vial en el Área Metropolitana de la Provincia de Buenos Aires | | |
| Número de Proyecto: | AR-L1338 | | |
| Equipo de Proyecto: | Juan Manuel Leaño (TSP/CAR) Jefe de Equipo; Martín Soulier (CSD/HUD) y Cristian Navas (TSP/CCH), Jefes de Equipo Alternos; Julieta Abad (TSP/CAR); Amado Crotte (TSP/CME); Juan David Barahona y Ernesto Monter (INE/TSP); Felipe Vera, Soledad Patiño y Carla Galeota (CSD/HUD); Laura Dadomo (CSC/CAR); Soraya Senosier y Elizabeth Brito (VPS/ESG); Carolina Veríssimo (LEG/SGO); y Analía La Rosa y Marilía Santos (FMP/CAR) | | |
| Prestatario: | Provincia de Buenos Aires (PBA) | | |
| Organismo Ejecutor: | El Prestatario, por intermedio del Ministerio de Hacienda y Finanzas, y la Dirección de Vialidad de la PBA | | |
| Plan Financiero: | BID (CO): | US\$ | 200.000.000 |
| | Local: | US\$ | 50.000.000 |
| | Total: | US\$ | 250.000.000 |
| Garante: | República Argentina | | |
| Salvaguardias: | 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 **Contexto territorial y socioeconómico.** La República Argentina se compone de 23 provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). La PBA en conjunto con la CABA, son la principal zona económica del país; contribuye con 50% del Producto Bruto Interno (PBI), además de que en ella habitan 18,5 millones de personas (aproximadamente 52,2% del total país). Asimismo, la PBA cuenta con la mayor cantidad de infraestructura del país, el mercado más grande de consumo y los mayores centros de producción.
- 2.2 **Antecedentes.** El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) caracterizó a la enfermedad COVID-19, causada por el virus que afecta las vías respiratorias, novel-Coronavirus o nCoV-2019, como una pandemia. A

marzo de 2021, según la Universidad de Johns Hopkins, se registran más de 125 millones de casos confirmados en 189 países, que han resultado en más de 2,76 millones de muertes. Los primeros casos en América Latina y el Caribe (ALC) se reportaron a finales de febrero de 2020, desde entonces los casos han venido creciendo rápidamente reportando cerca de 24,13 millones de casos confirmados de COVID-19 y más de 756 mil fallecidos (PAHO). Se espera que el número de casos, el número de muertes y el número de países afectados siga aumentando. Argentina acumula 2,3 millones de contagios¹ de COVID-19, y los fallecidos alcanzan los 55,611. Al momento se cuentan con un total de más de 5 millones de dosis correspondientes a las vacunas Sputnik V, AstraZeneca y Sinopharm, de las cuales 3,7 millones ya fueron aplicadas (6,8% de la población con una dosis, y 1,5% con dos dosis).

- 2.3 **Problemática.** La crisis sanitaria causada por la pandemia del COVID-19 está afectando fuertemente la economía a nivel global, especialmente en los países en desarrollo. Se espera que el impacto macroeconómico y social de esta crisis sea relevante en ALC, y que su magnitud varíe de acuerdo con las características de cada país. El Fondo Monetario Internacional (FMI) prevé una caída promedio de la actividad económica de 10% para 2020 en la región. El Banco estima que a raíz del coronavirus los países de ALC han perdido más de 4,5 millones de empleos formales entre febrero y abril de 2020, y se podrían perder hasta 17 millones de empleos formales y muchos trabajadores verán sus ingresos reducidos.
- 2.4 **Justificación: La crisis como oportunidad.** Para enfrentar la crisis económica producida por la pandemia del COVID-19, los gobiernos están obligados a elegir cuidadosamente las herramientas más efectivas para poder lidiar con los múltiples objetivos de política económica. La inversión en infraestructura sostenible brinda una alternativa atractiva dado que ataca simultáneamente una variedad de dificultades, potenciando el crecimiento económico, impulsando la demanda, generando empleos y mejorando la distribución del ingreso, entre otros aspectos.
- 2.5 **La pandemia en Argentina.** La pandemia por COVID-19 llegó a Argentina en un momento de desaceleración económica, con una caída en el PBI de 2,5% en 2018 y 3,1% en 2019, y una tasa de desocupación que creció casi dos puntos porcentuales en 2017, llegando a 10,6% en 2019 con más de 1,2 millones de personas en busca de empleo. Para combatir el impacto económico de la pandemia, el gobierno anunció un incremento de 40% del presupuesto para obras públicas como vialidades, escuelas, turismo y hogares.
- 2.6 **Contexto macroeconómico.** El gobierno argentino está tomando medidas para apuntalar la recuperación económica y mejorar la liquidez fiscal y externa, comenzando por la negociación en curso de un nuevo acuerdo con el FMI y el ajuste fiscal previsto de 2% del PBI. Se espera que los mejores precios de exportación apunten este esfuerzo. El PBI cayó 9,9% en 2020, y se espera una recuperación parcial de 6,2% para 2021. Hay riesgos macroeconómicos asociados al financiamiento monetario del déficit fiscal primario (que se prevé alcance 4,5% del PBI en 2021), la presencia de excedentes de liquidez y pasivos

¹ Marzo 2021.

remunerados del BCRA significativos, y una posición de reservas netas exigua. Una eventual corrección desordenada de estos desequilibrios monetarios y cambiarios podría derivar en una aceleración adicional de la inflación, que se acercó al rango de 4% mensual en los últimos meses. El gobierno viene aplicando controles de capitales y otras medidas para administrar el tipo de cambio como ancla nominal.

- 2.7 **Generación de empleo.** La construcción de infraestructura generaría miles de empleos directos e indirectos; y la operación y mantenimiento de dicha infraestructura tiene un potencial aún mayor. En Estados Unidos, por ejemplo, sólo el 15% de los empleos de infraestructura están involucrados en la construcción, el otro 85%, o 14,5 millones de trabajadores, reparan y mantienen los sistemas de infraestructura existentes. Según un análisis reciente realizado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), 18 millones más de empleos resultarán del logro de la meta de 2°C del Acuerdo de París en la medida que las partes hagan una transición hacia economías bajas en carbono y resilientes. Un estudio reciente del Banco (DIA 2020) calcula que en ALC se generarán aproximadamente 30.000 empleos directos e indirectos por cada US\$1.000 millones invertidos en infraestructura.
- 2.8 **Reactivación económica.** El sector de infraestructura determina directamente la productividad en la industria, el comercio y en los sectores como el turismo, la agricultura, entre otros. Invertir en mejorar la eficiencia de provisión de los servicios de infraestructura puede ser una oportunidad para impulsar el crecimiento sin una carga fiscal adicional. La inversión pública muestra impactos sobre el crecimiento económico consistentemente mayores a la alternativa de expandir el gasto corriente.
- 2.9 **La red vial de la PBA.** Está compuesta por 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 (DVPBA) 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)². Otros hallazgos consideran: (i) insuficiente capacidad de la infraestructura vial existente para los volúmenes de tránsito existentes; (ii) falta de segregación de diversos flujos de tránsito, transporte de cargas, de pasajeros, público y privado; no motorizado y peatonal; flujos pasantes y locales; y facilidades de para personas con movilidad reducida; y (iii) falta de conectividad para población vulnerable.
- 2.10 **Género.** En la región aún persisten brechas de género en el sector de infraestructura, tanto en el acceso a los servicios de infraestructura como también en la toma de decisiones del sector y en la participación de las mujeres en el mercado laboral. En 2017, la participación en el mercado laboral de las mujeres argentinas mayores de 15 años fue 49%, en comparación con la de los varones que fue 73%. Los análisis de movilidad en diferentes ciudades de ALC

² Fuente: DBVA, 2016.

han demostrado que las mujeres son las principales usuarias del transporte público³ y son más vulnerables a experimentar acoso sexual o robos. Este proyecto contribuirá a cerrar las brechas de participación en la fuerza laboral de las mujeres a través de acciones para promover el empleo de mujeres en la construcción y mantenimiento de las obras en colaboración con la Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina (UOCRA) u otras organizaciones relevantes. Además, considerará potencialmente el apoyar a la DVPBA en el proceso para incorporarse a la Iniciativa de Paridad de Género (IPG) del BID en Argentina, proveer asistencia para el diagnóstico (análisis de brechas y revisión del nivel de institucionalización de la perspectiva de género en la institución) y el diseño de un Plan de Acción de Género Integral.

- 2.11 **Estrategia del Banco con el país.** El proyecto está alineado con la Estrategia del Grupo BID con Argentina 2016-2019 (GN-3018)⁴ por contribuir a mejorar la infraestructura para inversión e inclusión. La operación está incluida en el Documento de Programa de País 2021 (AR-O0015).
- 2.12 **Alineación Estratégica.** El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2) al alinearse con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación, al proveer infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles. Se alinea también con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5). Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al procurar mejorar las condiciones de mujeres y personas con movilidad reducida; y (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al incorporar conceptos de adaptación al cambio climático a la construcción de infraestructura. Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativo (CRF) de 2020-2023 (GN-2727-6): con recursos del programa financiando acciones de mitigación al cambio climático, según la metodología conjunta de los BMD⁵.
- 2.13 El programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) de vías construidas o mejoradas (km). Adicionalmente, el programa es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5); (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12); (b) Desarrollo Urbano y Vivienda (GN-2732-11); (c) Género y Diversidad (GN-2800-8); y (d) Cambio Climático (GN-2835-8); y (iii) la Respuesta del Grupo BID Frente al Brote Pandémico (GN-2996).
- 2.14 **El objetivo general del programa** es contribuir a la generación de empleo y la reactivación económica en el contexto de COVID-19, a través del desarrollo de infraestructura sostenible y servicios asociados, beneficiando principalmente a la población vulnerable y al sector productivo. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la movilidad de la provincia a través de intervenciones y obras en la red vial provincial; (ii) mejorar la operación y nivel de servicio de la red vial

³ CEPAL, 2017. [Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina](#).

⁴ GN-3018, CII/GN-433, párrafo 1.1 extiende la vigencia hasta el 30 de junio de 2021 ([enlace](#)).

⁵ BID, 2019. [2018 Joint Report on Multilateral Development Banks Climate Finance](#).

provincial, a través de obras y otras intervenciones que permitan la reducción de tiempos de viaje de sus usuarios; y (iii) mejorar la seguridad vial de la red vial provincial a través de obras e intervenciones que reduzcan el riesgo de accidentes en los caminos intervenidos optimizando la capacidad de gestión de la DVPBA en materias de seguridad vial. Los componentes son:

- 2.15 **Componente 1. Infraestructura resiliente, segura y baja en carbono (US\$235 millones).** Financiará: (i) rehabilitación de obras viales existentes, urbanas, semiurbanas y rurales, para la mejora de su capacidad, nivel de servicio y seguridad vial, previendo intervenciones como: duplicación de calzada, construcción de aceras pavimentadas, ciclovías y cruces seguros para usuarios vulnerables y con movilidad reducida; (ii) supervisión técnica y ambiental de obras; y (iii) compensación ambiental y social.
- 2.16 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$15 millones).** El cual incluirá: (i) fortalecimiento de la DVPBA en la gestión de activos viales seguros, así como de otros organismos con competencia en materia de seguridad vial; (ii) estudios de ingeniería de obras que no forman parte de la muestra representativa; y (iii) otros estudios técnicos, de género, socioambientales, económicos de administración, evaluación, auditoría y seguimiento del programa. Asimismo, se considerarán estudios cualitativos de riesgos de desastres naturales tal como *Disaster Risk Assessment* (DRA).
- 2.17 **Costo.** El costo total asciende a US\$250 millones, de los cuales US\$200 millones serán financiados por el Capital Ordinario (CO) del Banco, y los restantes US\$50 millones corresponden a contrapartida local.
- 2.18 **Los resultados esperados** de las acciones contempladas en el programa estarán indicados en la Matriz de Resultados. Los indicadores de impacto y resultados incluidos son: la generación de empleo, reducir el costo de operación vehicular (US\$ constantes/vehículo-km); menor tiempo de viaje promedio (minutos/viaje); y reducción en la tasa media anual de víctimas fatales por causa de choques frontales en los tramos a intervenir. Se estima que la población beneficiada por el programa corresponderá a un subconjunto del total de la provincia. Actualmente la provincia cuenta con 18,5 millones de personas.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El Banco tiene amplia experiencia en el financiamiento de mejoras en la red vial de Argentina. En los últimos 15 años ha aprobado ocho operaciones⁶ por más de US\$2.500 millones en 1.200 km. de vías mejoradas. Los principales aprendizajes son: (i) fortalecer los mecanismos de inspección, supervisión y eficiencia en la ejecución; (ii) promover la capacitación en diseño y gestión de proyectos; y (iii) asegurar diseños de ingeniería sólidos para evitar retrasos y cambios.
- 3.2 **Modalidad.** El financiamiento se concretará a través de un préstamo de inversión bajo la modalidad de obras múltiples, con obras de características

⁶ AR-L1044, AR-X1016, AR-L1045, AR-T1075, AR-L1131, AR-L1133, AR-L1144 y AR-L1307.

similares e independientes, que serán seleccionados con criterios de elegibilidad que incluyen, entre otros aspectos, la no selección de obras que cuenten con clasificación ambiental tipo “A” conforme el sistema de clasificación del Banco, la consideración de obras que posean componentes urbanos de intervención y obras que tengan antecedentes de accidentes viales o riesgos manifiestos de seguridad vial. Se ha definido una muestra representativa de valor aproximado a US\$75 millones que representa un 30% del total del programa. Se prevé un período de desembolso de cinco años. Respecto al posterior mantenimiento de los tramos de red que se intervendrán mediante el presente programa, se prevé que la DVPBA realizará dichas acciones, por tratarse de tramos de red bajo su jurisdicción. De esta forma se asegura la sostenibilidad de las inversiones realizadas.

- 3.3 **Prestatario.** El prestatario será la PBA y el garante será la República Argentina.
- 3.4 **Organismo Ejecutor (OE).** En la ejecución de la operación, participarán la DVPBA⁷, cuya función será la gestión técnica y operativa del programa, y el prestatario, a través del Ministerio de Hacienda y Finanzas de la PBA, quien estará a cargo de realizar la gestión financiera del programa.
- 3.5 **Financiamiento retroactivo.** A solicitud del prestatario, el Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta 20% del financiamiento y reconocer con cargo al aporte local, hasta 20% del aporte local, gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, para pagos efectuados correspondientes a las contrataciones anticipadas y avance de obras de los proyectos, siempre que se cumplan con los requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la aprobación del Perfil de Proyecto, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados a más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.6 **Excepciones a las políticas del Banco:** Ninguna.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Riesgos ambientales.** En base al análisis preliminar realizado a las obras potenciales del programa, y en base a la revisión 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 mayormente en la traza existente. Gran parte de la franja de dominio se encuentra intervenida desde hace varias décadas y no se espera deforestación de bosques nativos, ni degradación o conversión significativa de áreas protegidas u otro tipo de hábitats naturales críticos o sitios culturales, ni se afectarán a pueblos indígenas. De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la operación es clasificada Categoría “B” porque se espera que los potenciales impactos ambientales y sociales negativos serán principalmente moderados, localizados, de corta duración y ocurrirán principalmente durante la ejecución de las obras (ruidos, polvo,

⁷ Organismo autárquico bajo la órbita del Ministerio de Infraestructura de la PBA.

afectación al tránsito, riesgos de accidentes laborales y con la comunidad, entre otros), para los cuales se dispone de medidas de gestión de fácil aplicación. También se identifica, para algunos proyectos de la muestra, la posibilidad de requerir algunas expropiaciones puntuales, para lo cual se considerará lo expuesto y señalado tanto en el documento GN-2331-5 (Modernización de políticas y prácticas de restricción al uso de recursos de préstamos de inversión) con en el documento CC-6004-2 (Directrices sobre elegibilidad de gastos en préstamos de inversión), para efectos de los requerimientos establecidos para el financiamiento y adquisición de terrenos. Finalmente se contempla potenciales relocalizaciones de algunas actividades económicas que han avanzado sobre la franja de dominio existente.

- 4.2 Sin embargo, como el programa involucra múltiples obras, la Estrategia Ambiental y Social (EAS, Anexo III) incluye la preparación de un Análisis Ambiental y Social (AAS) de las obras de la muestra representativa, incluyendo un Plan de Reasentamiento y Rehabilitación de Medios de Vida de acuerdo con la OP-710 en casos puntuales en que sea aplicable, el mecanismo de gestión de quejas y consultas significativas con la población directamente afectada. Además, la EAS prevé también la preparación de un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para guiar el desarrollo de las demás obras del programa, incluyendo los AAS y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), mecanismos de gestión de quejas, planes de reasentamiento y rehabilitación de medios de vida, y las consultas significativas de los futuros proyectos.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** Se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-15). Se considerarán los principios y criterios previstos en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12). Los requisitos y acuerdos fiduciarios se describirán en la Propuesta de Desarrollo (POD).

V. OTROS TEMAS

- 5.1 Se ha identificado un riesgo medio-alto de entorno de ejecución, referido a un posible decrecimiento en el ritmo de provisión de recursos de contrapartida de los OEs (Ministerio de Hacienda y Finanzas de la PBA, y la DVPBA), producto de la recesión económica. Asimismo, se han identificado dos componentes de riesgo medio-alto asociados a los organismos ejecutores (Ministerio de Hacienda y Finanzas de la PBA, y la DVPBA) relacionados con procesos de licitación, debido a potenciales demoras generadas en estos procesos y, con monitoreo y supervisión de obras, donde en ciertas oportunidades la DVPBA desarrolla la supervisión con recursos humanos propios, lo cual ralentiza en oportunidades los procesos asociados. Estos últimos riesgos se manifiestan por la experiencia previa en operaciones similares. Para todos los riesgos señalados se está trabajando con las contrapartes para la identificación de mecanismos de mitigación.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 6.1 La preparación del programa requerirá de US\$85.000. Todas las misiones de la preparación se desarrollarán en formato virtual. El POD se distribuirá a la Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) a más tardar el 25 de junio de 2021, y se presentará al Directorio Ejecutivo del Banco en el mes de septiembre de 2021.

CONFIDENCIAL

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



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

| | | |
|--|--|-------------|
| Operation | | |
| AR-L1338 Road safety program in the Buenos Aires Metropolitan Area | | |
| Environmental and Social Impact Category | High Risk Rating | |
| B | | |
| Country | Executing Agency | |
| ARGENTINA | AR-MECONPBA - MINISTERIO DE ECONOMÍA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES | |
| Organizational Unit | IDB Sector/Subsector | |
| Transport | TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY | |
| Team Leader | ESG Primary Team Member | |
| JUAN MANUEL LEANO | SORAYA MARIE CLAIRE SENOSIER | |
| Type of Operation | Original IDB Amount | % Disbursed |
| Loan Operation | \$200,000,000 | 0.000 % |
| Assessment Date | Author | |
| 9 Dec 2020 | EBRITO ESG Team Member | |
| Operation Cycle Stage | Completion Date | |
| ERM (Estimated) | 30 Dec 2020 | |
| QRR (Estimated) | 19 Feb 2021 | |
| 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 will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

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

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

B.2 Country Laws and Regulations

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

B.3 Screening and Classification

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

B.4 Other Risk Factors

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.11. Pollution Prevention and Abatement

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



Safeguard Policy Filter Report

B.17. Procurement

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

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-L1338 Road safety program in the Buenos Aires Metropolitan Area | | |
| Environmental and Social Impact Category | High Risk Rating | |
| B | | |
| Country | Executing Agency | |
| ARGENTINA | AR-MECONPBA - MINISTERIO DE ECONOMÍA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES | |
| Organizational Unit | IDB Sector/Subsector | |
| Transport | TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY | |
| Team Leader | ESG Primary Team Member | |
| JUAN MANUEL LEANO | SORAYA MARIE CLAIRE SENOSIER | |
| Type of Operation | Original IDB Amount | % Disbursed |
| Loan Operation | \$200,000,000 | 0.000 % |
| Assessment Date | Author | |
| 9 Dec 2020 | EBRITO ESG Team Member | |
| Operation Cycle Stage | Completion Date | |
| ERM (Estimated) | 30 Dec 2020 | |
| QRR (Estimated) | 19 Feb 2021 | |
| 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

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 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).

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.

The project is located in an area prone to [hurricanes](#) or other [tropical storms](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).



Safeguard Screening Form

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

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

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

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

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 | Programa de Seguridad Vial en el Área Metropolitana de la Provincia de Buenos Aires |
| Número de la Operación | AR-L1338 |
| Preparado por | Soraya Senosier y Elizabeth Brito – VPS/ESG |
| Detalles de la Operación | |
| Sector del BID | INE/TSP |
| Tipo de Operación | Préstamo de inversión específico (ESP)/GOM (Global-Operación de Obras Múltiples) |
| Clasificación Ambiental y Social | Categoría B |
| Indicador de Riesgo Ambiental y Social | Substancial |
| Indicador de Riesgo de Desastres ¹ | Moderado |
| Prestatario | Provincia de Buenos Aires |
| Agencia Ejecutora | Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) |
| Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto) | BID: US\$ 200,000,000.00 Contraparte: US\$ 50,000,000.00 Costo Total: US\$ 250,000,000.00 |
| Políticas/Directrices Asociadas | OP-102, OP-704, OP-761, OP-710, y OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.11, B.17) |
| Descripción de la Operación | |
| <p>Tratase de una operación de múltiples obras viales, de pequeña y mediana extensión, cuyos objetivos principales son mejorar la accesibilidad a empleos y servicios sociales, así como las condiciones de seguridad vial en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Asimismo, la operación tiene como objetivos crear condiciones para el ordenamiento y valoración del espacio funcional del entorno inmediato y mediano de las obras, y optimizar la capacidad de gestión de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y de los organismos con competencia en seguridad vial en el ámbito del gobierno provincial. Vale mencionar que las obras se distribuirán igualmente entre áreas interurbanas, periurbanas y netamente urbanas. Aproximadamente un tercio de las obras ubicadas en las zonas netamente urbanas tendrán “double booking” con INE/HUD, con objetivo de contribuir a la generación de empleo y la reactivación económica en el contexto de COVID-19, a través del desarrollo de infraestructura sostenible y servicios asociados, beneficiando principalmente a la población vulnerable y al sector productivo.</p> <p>El Componente I (Infraestructura resiliente, segura y baja en carbono (US\$235 millones) incluye obras viales, supervisión técnica y ambiental de obras, y compensación ambiental y social. Las obras viales incluyen ampliación, así como rehabilitación y seguridad vial. Las obras de ampliación incluyen ensanches o duplicación de calzadas existentes, construcción de dársenas para maniobras de giros y para transporte público de pasajeros, construcción de veredas o cruces peatonales seguros, inclusión de bicisendas o ciclovías en ciertas obras, obras hidráulicas complementarias, inclusión de</p> | |

¹ La Clasificación de Riesgo de Desastres se aplica al Escenario de Riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica).

sincronización semafórica, e iluminación, señalización y defensas, entre las principales, todo mayormente dentro de las franjas de dominio existentes. Las obras de rehabilitación y seguridad vial involucran intervenciones de mejoras y puesta en valor de la infraestructura vial existente a fin de aumentar las condiciones de seguridad, reduciendo la cantidad y la gravedad de los accidentes. Serán intervenciones puntuales y se tendrán en cuenta las necesidades de uso de las vías por parte de los usuarios. Las intervenciones podrán incluir repavimentación de calzadas, ejecución de banquetas pavimentadas, implementación de mejoras en la seguridad en cruces peatonales, iluminación, señalización, mayormente dentro de las franjas de dominio existentes.

Se identificaron un total de 13 obras viales: 9 de ampliación y 4 de rehabilitación (Ver Apéndice I, Mapa 1 con Figura 1). De estas, se identificaron preliminarmente 3 obras para la muestra significativa (Ver Apéndice I, Mapa 2 con Figura 2), tal como se describe a continuación:

- (i) Ampliación de la Ruta Provincial (RP) N° 58 (extensión de 10 km) – conversión en multicarril con control parcial de accesos y obras complementarias de seguridad vial. Se encuentra en un área destinada al uso residencial de grandes condominios cerrados, clubes de golf, y clubes de campo. La DVBA ha identificado que el derecho de vía tiene ancho apropiado para la duplicación, sin necesidad de adquisición de terrenos ni reasentamiento físico o económico.
- (ii) Ampliación de la RP N° 49 (extensión de 5,5 km) – construcción de cantero central y dársenas, ensanche de calzadas (3+3), e infraestructura para transporte público. Se encuentra en un área urbana muy consolidada. Preliminarmente la DVBA no ha identificado la necesidad de adquisición de terrenos, pero ha identificado un caso de uso económico sobre el Derecho de Vía (en evaluación) y está evaluando si hay otras situaciones de desplazamiento económico.
- (iii) Rehabilitación de la RP N° 36 (con extensión de 9,3 km) – implantación de intersecciones a nivel, pasarelas peatonales y otras obras complementarias de seguridad vial.

Los proyectos de la muestra están desarrollados como mínimo en nivel de anteproyecto avanzado licitatorio, en el cual solo los detalles se deciden en la obra. Según la normativa nacional, todas las obras de la muestra requieren de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), a excepción de la rehabilitación de la RP N° 36, considerada una obra menor.

Considerando que todas las obras están ubicadas en el AMBA, un área fuertemente urbanizada, no se ha identificado afectación de áreas naturales protegidas, hábitats naturales críticos, presencia de Pueblos Indígenas (PI), comunidades rurales, u otros receptores sensibles.

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Las obras propuestas sobre carreteras y caminos existentes están ubicadas en el AMBA, un área ya urbanizada, las intervenciones son en pequeñas extensiones (la mayor obra de la muestra tiene 10 km de extensión), mayormente, las intervenciones se realizarán dentro de los derechos de vía existentes, con limitada necesidad de adquisición de terrenos, y no se ha identificado, en principio, la necesidad de reasentamiento, ni se han identificado afectaciones económicas mayores. Sin embargo, esto se confirmará en los Análisis Ambientales y Sociales (AAS) que se realizarán para cada obra. En consecuencia, se ha concluido, preliminarmente, que los impactos ambientales y sociales serán principalmente positivos, y que los impactos y riesgos negativos serán mayormente directos, de magnitud moderada, netamente localizados, y de corta duración, y ocurrirán específicamente durante la ejecución de las obras. Por la pequeña magnitud de las intervenciones, se espera que la duración de las intervenciones será corta, y como las obras son sobre carreteras y caminos existentes, no se esperan modificaciones de largo plazo o indirectas en los patrones de uso del suelo en el área de influencia de las intervenciones.

Se estima que los principales impactos directos y riesgos negativos ambientales durante la ejecución de las obras serán el ruido, el polvo, impactos en los drenajes, incómodos y limitación de acceso a

negocios y residencias por el cierre parcial de calle(s) o modificaciones en el tráfico, riesgos de accidentes entre peatones y vehículos, y riesgos a la salud y seguridad de los obreros y de la comunidad. Sin embargo, se confirmará en los AAS que se realizarán para cada obra. Durante la operación de los tramos rehabilitados y mejorados, los impactos serán mayormente positivos, con mayor seguridad vial y peatonal, y puesta en valor de los usos de suelo en las zonas aledañas, por lo que no se esperan impactos indirectos o cumulativos negativos.

La Provincia de Buenos Aires tiene un adecuado marco legal e institucional para manejar los impactos negativos y riesgos ambientales y sociales y viene implementando satisfactoriamente otro proyecto vial semejante con el BID (AR-L1274), pero no tiene suficiente personal, por lo que se considera que los riesgos relacionados con la capacidad institucional de la agencia ejecutora son moderados. Sin embargo, considerando el nuevo contexto de la COVID-19 y la necesidad de coordinación institucional entre nivel provincial y municipal, se estiman que los riesgos podrían ser substanciales.

De acuerdo con las consideraciones anteriores y con los Filtros de Salvaguardas aplicados al Proyecto, se ha clasificado el mismo como Categoría B. y el Riesgo Ambiental y Social como Substancial.

En términos de riesgos de desastres, las obras están ubicadas en diferentes áreas del AMBA, la que se caracteriza por ser la concentración urbana de mayor densidad del país (alrededor de 30% de la población total), y donde las amenazas naturales varían entre inundaciones, tormentas, y tornados. Las inundaciones son consideradas como la mayor amenaza, ya que son más intensas y sus efectos pueden agravarse debido a los factores humanos (como falta de recolección de basura, impermeabilización excesiva del suelo). Los tornados son de muy baja escala (implican mayormente caída de ramas y árboles, y menos frecuentemente voladura de techos y desplazamiento de automóviles)². En consecuencia, las obras incluirán intervenciones hidráulicas en los casos en que se requieran y también se buscará mejoras en el urbanismo de las zonas aledañas. Como las intervenciones se harán en tramos pequeños, el riesgo de desastres se ha clasificado como Moderado. El proyecto no exacerbará los riesgos en caso de ocurrencia de desastres naturales.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

La operación se encuentra en la etapa de preparación inicial y por lo tanto algunos elementos aún no están definidos: (i) la totalidad de las intervenciones en el programa; (ii) el estudio de cambio climático y riesgos de desastres naturales; y (iii) los TDR para el MGAS de la muestra. Una vez definidos estos elementos, el Prestatario:

- (i) Irá desarrollar un AAS para las tres intervenciones propuestas en la muestra significativa y su correspondiente Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), incluyendo, entre otros, la evaluación de las alternativas examinadas (en términos de tramos seleccionados, diseño u otras que apliquen), y se verificará si será necesario adquirir terrenos y si habrá desplazamiento físico o económico. El PGAS incluirá entre otros planes, un Plan de Consultas, un Mecanismo de Gestión de Quejas, un Plan de Adquisición de Terrenos, y, de ser necesario, también será desarrollado e incluido un Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de Subsistencia (PR).
- (ii) Además, como lo requiere la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) para operaciones de programas, planes y política, el Prestatario también desarrollará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para la totalidad del Programa de Obras Múltiples que contenga, entre otros, los lineamientos para los AAS y PGAS, así

² BA Climate Change, disaster risk and urban poor. Hlmschoot, P and Mar Areco, M. Report for the World Bank. Anage

como para el Plan de Adquisiciones de Tierras y para el PR, un Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos, y un Plan de Consultas Significativas, que se aplicarán a todas las intervenciones del programa que no hayan sido incluidas en la muestra.

- (iii) Antes de la Misión de Análisis del Banco, irá divulgar en su página web un borrador avanzado tanto del AAS/PGAS de cada intervención de la muestra como del MGAS del Programa, como paso necesario para una consulta significativa con las personas afectadas.
- (iv) Irá desarrollar e implementar un plan de consultas virtuales significativas (Plan de Consulta del Prestatario) para cada obra de la muestra, incluyendo cada AAS/ PGAS, y para el MGAS, de manera de que las consultas sean realizadas, aunque de manera virtual, a más tardar antes de presentar la operación a OPC. Dichas consultas deben.
- (v) El AAS/PGAS analizará la posibilidad de desplazamiento físico o económico. En caso de ser necesario se desarrolla un PR, el Prestatario también deberá realizar la consulta específica para dicho Plan.
- (vi) Irá desarrollar un plan de participación de los grupos de interés que se implementará durante la ejecución del programa.

ESG revisará y confirmará:

- (i) Que la muestra de intervenciones seleccionadas cubre todas las situaciones potenciales (ampliaciones y rehabilitaciones, reasentamientos, adquisición de terrenos y desplazamiento económico).
- (ii) Los AAS/PGAS y el MGAS incluyen, entre otros, un Plan de Control Ambiental de la Construcción que sea adecuado para las tipologías de las intervenciones, incluyendo como mínimo, un plan de manejo de desechos, un procedimiento de hallazgos fortuitos, procedimientos de prevención a la contaminación por el COVID-19, un plan de salud y seguridad laboral y de la comunidad, los planes de respuesta ante contingencias y emergencias, un Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos, Plan de Adquisiciones de Tierras y para el PR, un Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos, Plan de Consultas Significativas, indicadores de desempeño, y costos estimados para una adecuada implementación y supervisión.
- (iii) El Plan de Consulta del Prestatario, para asegurar que incluya requisitos y medidas para asegurar una consulta significativa con las personas afectadas, la participación equitativa de género y la divulgación de información adecuada y oportuna, aunque se utilice de plataformas de consulta virtual. Las consultas se harán virtualmente para evitar la propagación de COVID-19.
- (iv) El Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos propuesto.
- (v) La capacidad del Prestatario (a través de la Agencia Ejecutora) para identificar adecuadamente los impactos y riesgos al medio ambiente, sociales, de salud y seguridad, y proponer las medidas de mitigación adecuadas, supervisar, hacer cumplir y asegurar el cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales del Banco, y la legislación nacional y provincial.

La Tabla 1, abajo, presenta el cronograma preliminar acordado para los documentos ambientales y sociales:

| Documentos Ambientales y Sociales | Etapa actual de desarrollo – Brechas a cubrir | Estimación de los recursos necesarios para finalizar | Cronograma estimado para finalizar y consultar (según corresponda) |
|--|---|---|---|
| AAS y respectivo PGAS | Los TDRs para el AAS y respectivo PGAS de las tres obras de la muestra ya fueron revisados por el BID para incluir, entre otros elementos, el análisis de cambio climático y riesgo de desastres y el respectivo plan de mitigación de riesgos desastres, el mecanismo de atención a quejas y reclamos, el Plan de Adquisiciones de Tierra, y de ser necesario, el PR | Ninguno – A cargo de la agencia ejecutora | A determinar |
| PR | Los TDRs para el AAS y respectivo PGAS de las tres obras de la muestra ya fueron revisados por el BID para incluir el PR cuando sea requerido | Ninguno – A cargo de la agencia ejecutora | A determinar |
| Plan de Consulta para el AAS/PGAS/PR y MGAS | El BID revisó el Plan de Consultas Significativas del Prestatario (Plan de Consultas del Prestatario) | Consultores – A cargo de la agencia ejecutora | A determinar |
| Marco de Gestión Ambiental y Social | Los TDRs para el MGAS aun no fueron sometidos a la revisión del Banco | BID – A cargo de la agencia ejecutora | A determinar |
| Oportunidades para adicionalidad del BID | | | |
| El programa podrá ofrecer oportunidades para el empleo de mujeres durante la construcción y encorajarlas a postularse a posiciones en campos no tradicionales. | | | |
| Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID | | | |
| Ver la Tabla de Cumplimiento en Anexo 1. | | | |

Apéndices Adicionales

Apéndice 1: Mapas

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 |
|--|---------------------------------|--|--|
| OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias | | | |
| B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales | Si | Los proyectos deben cumplir con la legislación ambiental, social y de salud y seguridad del país, distritos y municipios, incluyendo la obtención de los permisos ambientales aplicables | Durante la preparación y el análisis el Banco revisará los requerimientos nacionales, provinciales y municipales aplicables a las obras; se incluirá en el Contrato requerimientos para que el Prestatario obtenga los permisos ambientales aplicables antes del inicio de las obras |
| B.3 Preevaluación y Clasificación | Si | Todas las operaciones del Banco deben ser preevaluadas y clasificadas. La Operación fue evaluada y clasificada como Categoría B, debido a que, basado en la información disponible, los impactos negativos ocurrirán mayormente durante la construcción, y serán principalmente directos, moderados, localizados y de corta duración, pudiendo ser mitigados con medidas estándares de gestión ambiental, social, y de salud y seguridad laboral | Esta clasificación será confirmada durante el análisis, con la revisión de la información más detallada que será disponible |

| | | | |
|---|----|--|---|
| B.4 Otros Factores de Riesgo | Si | La capacidad institucional del Prestatario (a través de la Agencia Ejecutora) debe ser evaluada para asegurar que tiene la capacidad adecuada para supervisar el proyecto y verificar el cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales del BID y la legislación nacional, provincial y municipal aplicable | Durante la preparación y análisis, el Banco evaluará la capacidad institucional del Prestatario (a través de la Agencia Ejecutora) para identificar y mitigar potenciales impactos ambientales, sociales y de salud y seguridad, supervisar los proyectos y asegurar el cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales del BID y la legislación nacional, provincial y municipal aplicable, y de ser necesario, se incluirán medidas de fortalecimiento institucional. Los resultados serán incluidos en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales | Si | El Prestatario debe desarrollar un AAS y su respectivo PGAS para las obras de la muestra y un MGAS para orientar la ejecución de las demás obras del programa. Dichos documentos deberán incluir un análisis del riesgo de desastres naturales y respectivo plan de medidas de mitigación | El Prestatario desarrollará los AAS/PGAS de la muestra y el MGAS del Programa, según TDR's revisados y aprobados por el Banco. Previo a la Misión de Análisis, el Banco revisará, aprobará y divulgará las versiones borrador avanzado de los AAS/PGAS y MGAS. Ver la Tabla 1 con el Cronograma preliminar en la página 5 |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia ³) | Si | El AAS y su respectivo PGAS para las obras de la muestra y el MGAS deben incluir un Plan de Consultas Significativas, un Plan de Involucramiento de | El AAS/PGAS y el MGAS describirán los impactos sociales más importantes y las medidas y planes de mitigación propuestos, incluyendo un Plan de Adquisiciones de Tierra y, de ser |

³ OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver Orientación transitoria en los instrumentos para Desplazamiento, Desplazamiento Económico y Pérdidas Económicas bajo OP-710 y OP-703 (TG-005) para más información).

| | | | |
|--------------------------------|----|--|---|
| | | Actores a ser implementado durante la ejecución del programa, incluyendo un mecanismo de gestión de quejas y reclamos, además de un Plan de Salud y Seguridad Laboral y de la Comunidad y un de Adquisición de Tierras y PR en los casos en que aplique | necesario, un PR, además del Plan de Consultas Significativas, Plan de Involucramiento de Actores (a ser implementado durante la ejecución del programa), un mecanismo de gestión de quejas y reclamos, además de un Plan de Salud y Seguridad Laboral y de la Comunidad, entre otros |
| B.6 Consultas | Si | El presente Proyecto está clasificado como Categoría B, por lo tanto, en conformidad con la OP-703/B.6, el Prestatario deberá realizar al menos una consulta significativa (aunque virtual) para cada obra de la muestra. El MGAS establecerá requerimientos de categorización y consulta, de acuerdo con la OP-703, para los demás proyectos del programa | Como parte de los AAS/PGAS de los proyectos de la muestra y del MGAS, el Prestatario irá desarrollar un Plan de Consulta, el cual deberá incluir como mínimo, las fechas y locales propuestos, la metodología, la identificación y análisis de las partes afectadas, y las formas de invitación, para asegurar que las consultas sean significativas. El borrador avanzado de los AAS/PGAS y del MGAS será divulgado previo a la Misión de Análisis e informará el público de los impactos ambientales, sociales y de salud y seguridad del proyecto, así como de las medidas y planes de mitigación propuestos, incluyendo el mecanismo de gestión de quejas y reclamos. Para el calendario, consultar la Tabla 1 en la página 5 |
| B.7 Supervisión y Cumplimiento | Si | El Banco debe supervisar las operaciones para verificar el cumplimiento con sus políticas de salvaguardas ambientales y sociales y de los | Los PGAS y el MGAS incluirán los planes de supervisión y monitoreo que deberán ser implementados en los proyectos de la muestra y en la totalidad de los demás proyectos del programa, respectivamente. |

| | | | |
|---|----|---|---|
| | | requerimientos ambientales, sociales, y de salud y seguridad establecidos en el Contrato de Préstamo | La supervisión del Banco también estará asegurada en el Contrato de Préstamo |
| B.8 Impactos Transfronterizos | No | El programa implica apenas en impactos localizados de actividades de construcción de moderada magnitud | |
| B.9 Hábitats Naturales | No | El programa se implementará en áreas urbanizadas | |
| B.9 Especies Invasoras | No | El programa se implementará en áreas urbanizadas | |
| B.9 Sitios Culturales | Si | Aunque el programa se implementará en áreas urbanizadas donde no se esperan grandes actividades de excavación y movimientos de tierra, es necesario estar preparado para un hallazgo inesperado | Sin embargo, los PGAS y el MGAS incluirán un Procedimiento de Hallazgos Fortuitos que deberá ser aplicado en caso de encuentro inesperado de algún hallazgo de valor histórico o arqueológico |
| B.10 Materiales Peligrosos | Si | Durante la ejecución de las intervenciones, se utilizarán pequeñas cantidades de materiales peligrosos, como pinturas, lubricantes, baterías | Los PGAS y el MGAS incluirán un plan de manejo de residuos peligrosos para evitar, mitigar y compensar los impactos potenciales derivados del uso de materiales peligrosos |
| B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación | Si | Durante las obras, los contratistas deben prevenir y mitigar toda y cualquier contaminación derivada de las actividades constructivas | Los PGAS y el MGAS deberán incluir los planes de gestión ambiental para controlar la contaminación aquí mencionada, incluyendo el manejo de residuos |

| | | | |
|---|----|--|---|
| | | (ruido, contaminación del agua y del aire, la gestión deficiente de los residuos, etc.) | |
| B.12 Proyectos en Construcción | No | Los proyectos no están en construcción | |
| B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo | No | El Programa es un Proyecto de inversión Específica en la modalidad de Obras Múltiples Global | |
| B.14 Préstamos Multifase o Repetidos | No | El programa es la una operación independiente | |
| B.15 Operaciones de Cofinanciamiento | No | No hay cofinanciamiento para el programa | |
| B.16 Sistemas Nacionales | No | No se utilizarán los sistemas nacionales de medio ambiente, social y de salud y seguridad, pues no se ha realizado un análisis de Equivalencia y Aceptabilidad de la normativa legal y de los sistemas institucionales de gestión ambiental, social y de salud y seguridad | |
| B.17 Adquisiciones | Si | Los requerimientos de salvaguardas ambientales, sociales, de salud y seguridad deben ser incluidos en los documentos de licitación para las obras | Tanto los PGAS cuanto el MGAS incluirán los requerimientos ambientales, sociales, de salud y seguridad que deberán ser incluidos en los en los documentos de licitación para las obras, y en los contratos de construcción de las obras |

| OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales | | | |
|---|----|--|---|
| A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2 | No | La operación no presenta el potencial de exacerbar los riesgos sobre la vida humana, la propiedad, el medio ambiente y el proyecto mismo | |
| 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 PGAS y el MGAS deben incluir Planes de Contingencia y Respuesta a Emergencias, en especial para inundaciones y tormentas, durante la ejecución de las intervenciones y durante la operación vial | El Banco irá verificar que los PGAS y el MGAS incluyan Planes de Contingencia y Respuesta a Emergencias para inundaciones y tormentas, durante la ejecución de las intervenciones y durante la operación vial |
| OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario | | | |
| Minimización del Reasentamiento | No | N/A | N/A |
| Consultas del Plan de Reasentamiento | No | N/A | N/A |
| Análisis del Riesgo de Empobrecimiento | No | N/A | N/A |
| Requerimiento para el PR | No | N/A | N/A |

| | | | |
|---|----|--|--|
| Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Subsistencia ⁴ | Si | El EIAS analizara el nivel de impactos a comercios en el entorno de la carretera | Si necesario el PGAS incluirá un Plan de Restauración de Medios de Vida para mitigar posibles impactos a comercios en el entorno de la carretera |
| Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales) | No | No se anticipan impactos negativos a pueblos indígenas | N/A |
| OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas | | | |
| Requerimiento de Evaluación Sociocultural | No | | |
| Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada | No | | |
| Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados | No | | |
| Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas | No | | |
| Cuestiones Discriminatorias | No | | |
| Impactos Transfronterizos | No | | |
| Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados | No | | |

⁴ OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver Orientación transitoria en los instrumentos para Desplazamiento, Desplazamiento Económico y Pérdidas Económicas bajo OP-710 y OP-703 (TG-005) para más información).

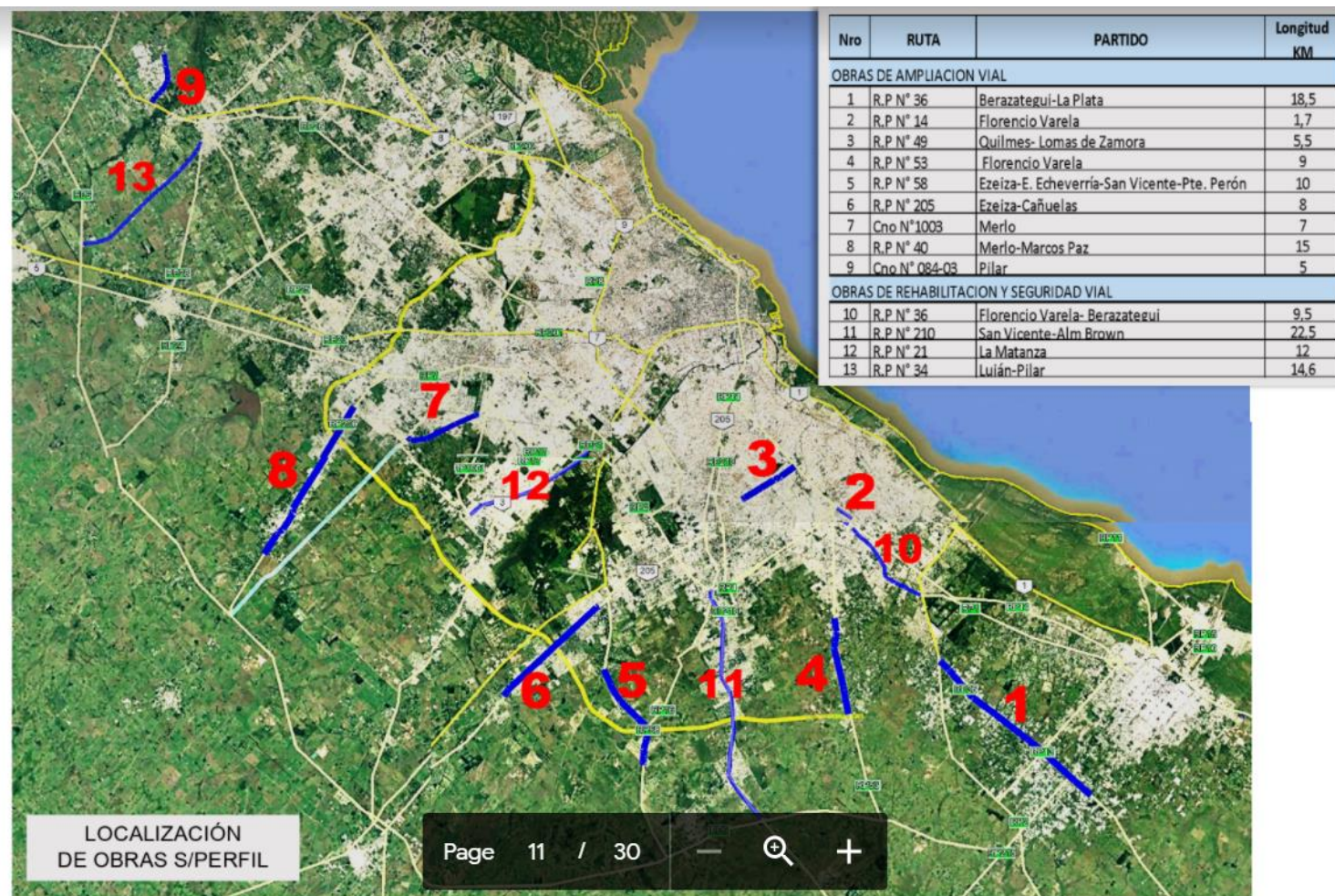
| OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo | | | |
|---|----|---|--|
| Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres | Si | La operación debe buscar que hombres y mujeres participen efectivamente en las consultas y otros mecanismos de participación | Los PGAS y el MGAS incluirán un Plan de Consulta Significativa y un Plan de Participación de Actores, los cuales deben abordar medidas y metodologías sensibles a las cuestiones de género y que promuevan la participación equitativa de hombres y mujeres |
| Aplicación del análisis de riesgo ⁵ y salvaguardias | No | El programa no tiene el potencial de afectar a hombre y mujeres de manera desproporcional | |
| OP-102 Política de Acceso a la Información | | | |
| Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio | Si | Previo a la Misión de Análisis, los borradores avanzados de los AAS/PGAS y del MGAS, incluyendo los análisis de riesgo de desastres, el Plan de Consulta, el Plan de Participación de Actores, el mecanismo de gestión de quejas y reclamos, y, cuando aplicable, el PR, deben ser publicados, divulgados y estar accesibles al público, para | Los borradores avanzados de los AAS/PGAS y del MGAS, incluyendo los análisis de riesgo de desastres, el Plan de Consulta, el Plan de Participación de Actores, el mecanismo de gestión de quejas y reclamos, y, cuando aplicable, el PR, serán publicados, divulgados y estar accesibles al público. Las versiones finales serán preparadas después que se completen las consultas significativas, y deberán incluir un sumario de las mismas, e informar como las opiniones y sugerencias presentadas durante las |

⁵ Los riesgos pueden incluir: i) acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación, ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género, iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres, iv) El riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual, y v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

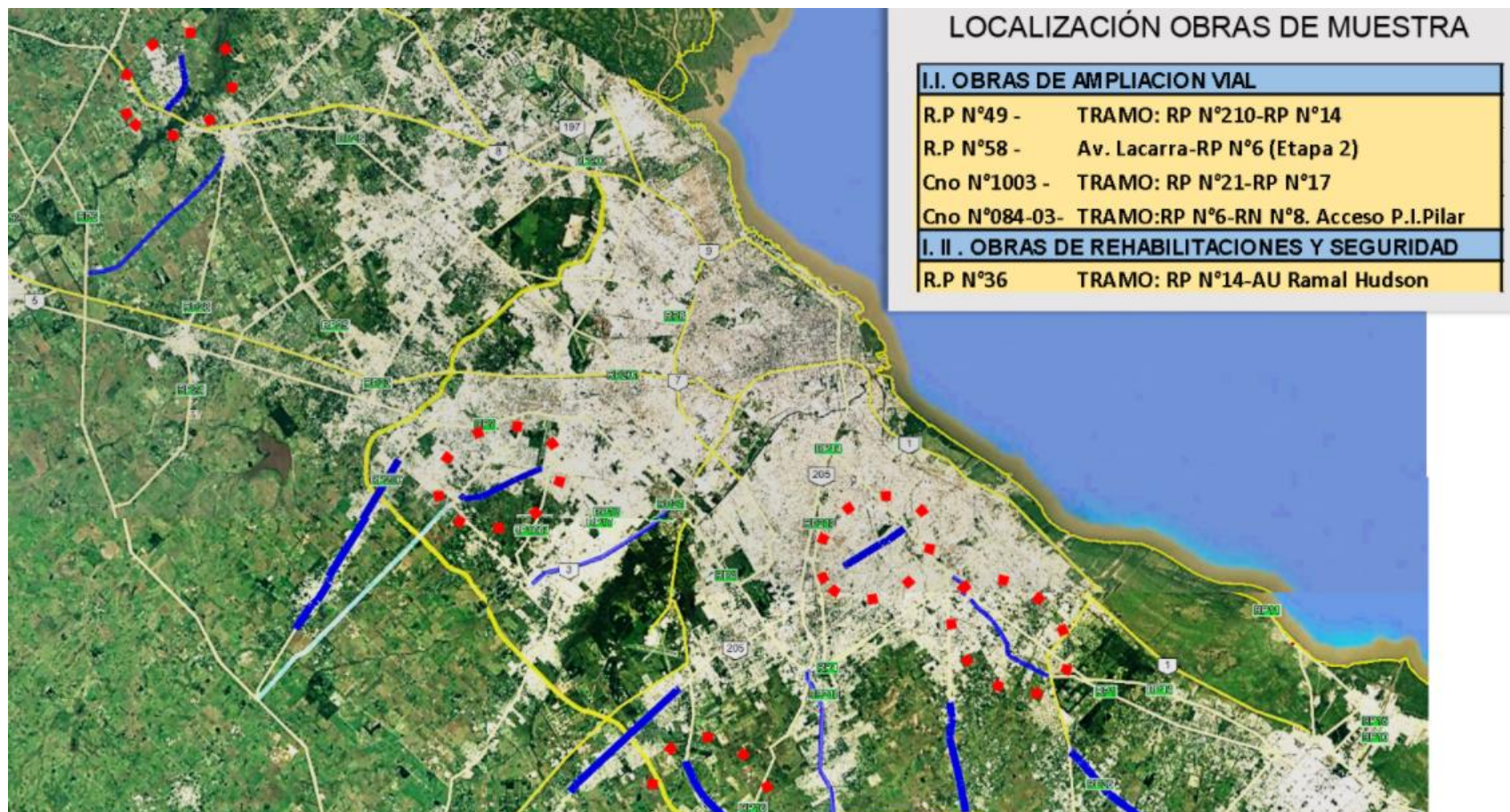
| | | informar las consultas significativas. | consultas fueron respondidas/incorporadas en el programa |
|---|----|---|---|
| Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto | Si | Durante la ejecución del programa, los informes de Conformidad Ambiental y Social (ESCR, por su sigla en inglés) serán publicados y accesibles al público | Durante el análisis se discutirán y acordarán las cláusulas legales, incluyendo en que se establezca que el ESCR será puesto a disponibilidad del público. El contenido básico del ESCR será también acordado con el Prestario e incluido en el IGAS, y posteriormente en el Manual Operativo de la Operación |

Apéndice 1: Mapas y Figuras

Mapa 1 con Figura 1 – Obras del Programa



Mapa 2 con Figura 2 – Tres obras de la muestra (RP No 49, RP No 58 y RP No 36)



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO

| Temas | Descripción | Fechas esperadas | Enlaces a archivos técnicos |
|---|---|------------------|-----------------------------|
| Estudios técnicos y diseño y de planificación estratégica | Estudios Técnicos de Ingeniería de las Rutas 36, 49 y 58, incluyendo la Memoria Técnica, Descriptiva, Planimetría y perfiles tipo | Mayo 2021 | En elaboración |
| | Estudio de Presupuesto detallado del Proyecto de las Rutas 36, 49 y 58 | Mayo 2021 | En elaboración |
| | Borradores de Pliegos de Licitación de las Rutas 36, 49 y 58 | Junio 2021 | En elaboración |
| | Estudios de Línea de Base de Seguridad Vial | Mayo 2021 | 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 | Mayo 2021 | En elaboración |
| Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica | Evaluación Económica | Mayo 2021 | En elaboración |
| Análisis de aspectos urbanos | Desarrollo de estudios urbanos de accesibilidad, entorno escolar seguro, catastros de mobiliario urbano, entre otros | Junio 2021 | En elaboración |
| Administración financiera/fiduciaria, ambiente de control | Análisis de capacidad institucional de la Unidad Ejecutora y Sub ejecutoras, insumo para anexo fiduciario del POD | Mayo 2021 | En elaboración |
| Taller de gestión de riesgos | Taller de gestión de riesgos | Junio 2021 | En elaboración |
| Componente socioambiental | Plan de consultas públicas (preparación) | Mayo 2021 | En elaboración |
| | Plan de Consultas Públicas (ejecución) | Julio 2021 | En elaboración |
| | Informe de análisis socio ambiental, insumo para el IGAS | Julio 2021 | En elaboración |

| | | | |
|----------------------|--|------------|----------------|
| Componente de Género | Estudios de línea de base | Mayo 2021 | En elaboración |
| | Catastros usuarios de transporte publico | Mayo 2021 | En elaboración |
| | Otros estudios de genero | Junio 2021 | En elaboración |

CONFIDENCIAL

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