

**Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS)
Proyecto Autopista Las Flores - Azul, A-AU-01, Corredor Vial A, Argentina
Programa de Participación Público Privada Rutas Seguras, Etapa 1**

Idioma original del documento: Español

1. Resumen del Alcance de la Revisión Ambiental y Social

Argentina tiene importantes necesidades de inversión en infraestructura vial. Para solucionar este déficit, el gobierno federal ha emprendido una serie de reformas tendientes a promover las Participaciones Público-Privadas (PPP), de forma que inversionistas privados puedan participar en la ejecución y el financiamiento de proyectos de infraestructura vial en el país.

En marzo de 2018, el Banco Interamericano de Desarrollo ("el BID") aprobó el Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Argentina - AR-L1281 (el "Programa"), cuyo objetivo principal es el de atraer inversión privada para financiar infraestructura vial, proveyendo para el efecto una facilidad de garantías de inversión de hasta US\$490 millones.

El Programa de Autopistas y Carreteras Seguras ("la Operación") se beneficiará de una garantía parcial de crédito que el Programa emitirá en favor de un fideicomiso público de construcción (que se financiará con créditos provenientes de BID Invest y la banca comercial) el cual, una vez constituido, proveerá recursos para financiar una porción del programa de Red de Autopistas y Rutas Seguras Etapa I propuesto por la Dirección Nacional de Vialidad.

Los proyectos viales individuales que pertenecen a la Red de Autopistas y Rutas Seguras, Etapa I, y se ubican en los corredores A, B, C, E, F y Sur (ver <https://ppp.vialidad.gob.ar/proyecto-7/>), serán financiados por la Operación en dos fases: i) la primera, que comprende 8 proyectos, comenzará a desembolsar una vez que la Operación haya sido aprobada, se haya llegado a su cierre financiero y se hayan cumplido las condiciones previas de desembolso que se establezcan; y ii) la segunda, que incluye a 17 proyectos adicionales, que comenzaría a desembolsar apenas se haya verificado que la información ambiental y social de cada uno de estos proyectos es substancialmente conforme con los requerimientos contenidos en la Política de Sostenibilidad de BID Invest.

El Proyecto Autopista Las Flores - Azul, A-AU-01, Corredor Vial A ("el Proyecto") incluye: i) la construcción de una nueva calzada (dos carriles) en Autopista en la RN N°3 en el Tramo Las Flores – Azul, Sección 3: fin de Variante Las Flores – Intersección con RP N°30, en la Provincia de Buenos Aires; y ii) la construcción de intercambiador con la RP N°30, mediante un medio trébol, con intersección a distinto nivel (el cruce de la RP N°30 es en alto nivel). El Proyecto tiene una longitud aproximada de 3.180 m. Obras auxiliares incluyen un obrador, una planta asfáltica y una cantera de la cual se extraerá el material pétreo necesario para el Proyecto. Las obras, proyectadas para iniciar en el segundo trimestre del 2019, tendrán una duración estimada de 21 meses. El Proyecto cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de fecha diciembre 2018; una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de fecha enero de 2019, y un Análisis Ambiental y Social Complementario de fecha marzo de 2019. El Proyecto fue licitado en el 2018 y fue otorgado a la empresa Concesionaria Cruz del Sur S.A. ("el Contratista").

2. Categorización Ambiental y Social y Justificación

El Proyecto ha sido categorizado como una operación Categoría B (riesgo medio) de acuerdo con la Política de Sostenibilidad del BID Invest, debido a que los impactos y riesgos a generarse se limitan principalmente a la huella del proyecto, son reversibles, y pueden ser manejados con la aplicación de medidas estándar a ser implementadas en el contexto del Proyecto. Los impactos identificados, que ocurrirán principalmente durante la fase de construcción, incluyen, entre otros: i) perturbación del tránsito local, ii) generación de polvo, emisiones y ruido, iii) aumento moderado en la probabilidad de erosión, y iv) expropiación de terrenos para proveer espacio a la nueva calzada.

3. Contexto Ambiental y Social

Aparte de una estación de servicio de camiones y algunas viviendas asiladas, el corredor del Proyecto se caracteriza por atravesar áreas en uso agropecuario (principalmente campos de heno y de maíz). A lo largo de ambos lados del corredor, hay áreas con árboles de eucaliptos y otras especies introducidas, que deberán ser removidos.

Sobre la huella del Proyecto, no existen áreas protegidas o de importancia internacional, ni se identificaron recursos culturales. Regionalmente, se identificó la presencia de especies con estatus de conservación, como por ejemplo las aves: yetapá acollarado (*Alectrurus risora*), loica pampeana (*Leistes defilippii*), zarapito esquimal (*Numenius borealis*), burrito negruzco (*Porzana spiloptera*), y tordo amarillo (*Xanthopsar flavus*).

A lo largo del Proyecto, se encuentran alambrados y tranqueras, líneas de media y baja tensión y línea de fibra óptica.

4. Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales y Medidas Propuestas de Mitigación y Compensación

4.1 Evaluación y Gestión de Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales

El Proyecto cuenta con un EIA y DIA, así como un Análisis Ambiental y Social Complementario (AASc) para atender los requisitos del BID Invest. El EIA identifica los impactos típicos de este tipo de proyecto y sus medidas de mitigación, en consonancia con lo incluido en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA, Versión II) en uso por la Dirección Nacional de Vialidad. El EIA contiene un Plan de Manejo Ambiental (PMA) y un Plan de Monitoreo Ambiental específico para el Proyecto. La DIA detalla los permisos y las autorizaciones necesarias para su ejecución. El AASc identifica, evalúa y propone medidas de manejo para mitigar impactos complementarios a los evaluados en el EIA y necesarios para cumplir con los requisitos del BID Invest. Estos incluyen i) evaluación de impactos acumulativos, ii) verificación de impactos potenciales a áreas o especies protegidas o de importancia internacional, iii) la necesidad de un plan de hallazgos fortuitos para recursos culturales, iv) necesidad de un evento de participación pública complementario, específico al Proyecto, v) mecanismo de gestión de quejas, y vi) Plan de Adquisición de Tierras.

El contratista no tiene un sistema de gestión ambiental y social específico al Proyecto que incluya todos los componentes requeridos por la Norma de Desempeño 1 del IFC: i) Política, ii) identificación de riesgos e impactos, iii) programas de gestión, iv) capacidad y competencia organizativas, v) preparación y respuesta ante situaciones de emergencia, vi) participación de los actores sociales, y vii) seguimiento y evaluación.

4.2 Condiciones Laborales

El Proyecto utilizará mano de obra local para su construcción y mantenimiento. Se estima que se requerirá alrededor de 85 trabajadores, incluyendo un 2% de personal femenino (mínimo 2 personas) en puestos administrativos, técnicos, soporte, auxiliares.

En cuanto a las condiciones laborales, el Proyecto proveerá su personal: i) vivienda, ii) transporte a y desde la obra a sus domicilios, iii) alimentación ya sea en viandas con comida caliente en cada frente de obra o en comedores específicos; iii) equipo de seguridad personal (ej., cascos; guantes; botas; máscaras; anteojos; cinturones); iv) francos compensatorios para el personal foráneo en función de la distancia (1 día de franco cada 4.5 días trabajados); y v) capacitaciones en áreas técnicas (operación de equipos, compactación de suelo, bases granulares y asfalto) y de seguridad e higiene y medio ambiente. El contratista debe proveer baños separados por género. El horario de trabajo será de lunes a sábado de 7h00 a 18h00 con una hora de descanso.

El Proyecto respetará los Convenios Colectivos de Trabajo vigentes y la legislación laboral correspondiente, los cuales incluyen políticas que prohíben la discriminación (incluyendo por género), trabajo infantil, trabajo no remunerado y trabajo forzoso. Las contrataciones se realizarán bajo el convenio de la Unión Obrera de la Construcción (UOCRA) por lo cual el personal jornal contará con la correspondiente Libreta de Fondo de desempleo. Se mantendrá en todo momento la vigencia del Seguro de Vida Obligatorio y del Seguro de Riesgos de Trabajo exigidos por el Contrato PPP abarcando a todo el personal.

El EIA no incluye un mecanismo de resolución de quejas y reclamos de los trabajadores.

4.3 Eficiencia en el Uso de los Recursos y Prevención de la Contaminación

El agua potable que requerirá el Proyecto será obtenida de pozos o fuentes municipales. Los materiales pétreos serán extraídos de una cantera de propiedad de la provincia cuya autorización está en proceso de ser tramitada ante la Secretaría de Minería.

El Proyecto realizó un modelo de dispersión para el análisis de emisiones y calidad de aire y concluyó que por tratarse de una vía existente el incremento en la emisión de CO₂ responde al crecimiento natural del parque automotor y al tránsito inducido. Por este motivo no representa a escala global una nueva fuente que incremente de forma significativa los gases de efecto invernadero presentes.

El EIA propone medidas de mitigación para manejar y disponer adecuadamente de aguas negras y residuos generados por la construcción del Proyecto al igual que para reducir los impactos relacionados a emisiones y la calidad del aire durante la etapa de construcción.

4.4 Salud y Seguridad de la Comunidad

Los impactos del Proyecto sobre la salud y seguridad de la comunidad están generalmente limitados a la etapa de construcción e incluyen: i) interrupción del tráfico, ii) exposición potencial a polvo y ruido, y iii) aumento potencial en accidentes de tránsito.

El Proyecto se asienta principalmente sobre áreas despobladas, lo que minimiza la exposición de la comunidad a los impactos directos de la construcción. La implementación de un plan de gestión del tráfico mantendrá el flujo del tráfico y evitará accidentes.

4.5 Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario

Para la liberación del derecho de vía hasta un ancho de 120m, el Proyecto requerirá afectar a 34 parcelas, de las cuales, a marzo de 2019, 17 (50%) se encuentran ya liberadas con los permisos de paso ya concedidos. Las restantes 17 deberán ser liberadas a través de un proceso expropiatorio, el cual se estima no será complicado debido a que el uso predominante del suelo en ellas es agropecuario.

El Proyecto afectará cinco infraestructuras, entre las cuales se encuentran una casilla, una balanza y una planta de acopio de granos. Estas cinco estructuras están en desuso. También, al final del tramo vial se requerirá una afectación parcial del predio del aeródromo municipal de la ciudad de Las Flores. Respecto de este último punto, el EIA señala algún tipo de conversaciones previas con la Administración Nacional de Aviación Civil, de forma que la afectación al aeródromo no interfiera con su funcionamiento.

Las expropiaciones se hacen de conformidad con la Ley 21499 (Ley Nacional de Expropiaciones). Según esta Ley, una vez aprobado el Proyecto, se hace un catastro para identificar todos los bienes que va a afectar la obra y se declaran de Utilidad Pública de acuerdo con el Artículo 17 de la Constitución. Se notifica al propietario mediante llamadas de teléfono y una Nota de Presentación. El Tribunal de Expropiaciones de la Nación realiza la tasación (valuación de la propiedad) y se comunica al propietario el valor de tasación mediante una Nota de Valor. Por ley, se incrementa el 10% a la cantidad que resultó de la valuación. En caso de que la valuación sea rechazada por el propietario, el tribunal hace una reconsideración del valor y emite una nueva nota, la cual es definitiva. Si se vuelve a rechazar entonces inicia el juicio de expropiación. Ya aprobado, se firma el convenio, se prepara el referéndum del administrador que convalida el convenio, se hace la transferencia bancaria a la cuenta del propietario, seguido por la toma de posesión del terreno, y se inscribe la propiedad expropiada a nombre del estado nacional argentino-patrimonio del estado.

Teniendo en cuenta el número reducido de parcelas expropiadas (34), el proceso de expropiación que se ha llevado a cabo según la Ley Argentina 21499, la información adquirida en campo, la opinión positiva de las comunidades y afectados hacia el Proyecto y la ausencia de personas o comunidades indígenas o vulnerables en las áreas de expropiación, se concluye que el impacto es leve.

El AASc incluye un Plan de Adquisición de Tierras que complementa al proceso de expropiación para cumplir con los requisitos del BID Invest. Por ejemplo, el plan incluye un mapeo de las personas potencialmente afectadas, un análisis de las condiciones económicas de los afectados, un inventario y una valuación de bienes en el área a ser expropiada, la determinación de vulnerabilidad de los afectados, y una propuesta de medidas de compensación apropiadas.

4.6 Conservación de la Biodiversidad y Hábitats Naturales

Se evaluó la presencia de áreas de importancia para la conservación reconocidas internacionalmente y no se encontró ningún área de importancia para la conservación, incluyendo AICA, a menos de 10 km de distancia del Proyecto.

Tanto el EIA como el AASc concluyen que el impacto potencial a valores de biodiversidad, incluyendo especies y áreas protegidas o de importancia internacional es insignificante. Sin embargo, la región en la que se emplazará el Proyecto puede contener algunas especies de importancia como por ejemplo las aves: *Alectrurus risora*, *Leistes defilippii*, *Numenius borealis*, *Porzana spiloptera*, y *Xanthopsar flavus*, por lo cual el AASc propone la implementación de acciones preventivas, incluyendo hacer un recorrido (previo a la construcción) de áreas naturales a ser afectadas para identificar presencia de individuos o

nidos, y tomar medidas apropiadas en caso de que se encuentren especies protegidas o de importancia internacional.

Se identificaron los servicios ecosistémicos relevantes al Proyecto: cultivos, crianza de ganado, control de erosión y valores de biodiversidad no utilitarios. Ya que el Proyecto disturbará un área limitada, con impactos localizados sobre los componentes ambientales y sociales, se estimó que el Proyecto tendrá impactos no significativos sobre los servicios ecosistémicos.

4.7 Pueblos Indígenas

El Proyecto no afecta áreas o comunidades indígenas.

4.8 Patrimonio Cultural

Tanto el EIA como el AASc concluyen que el impacto potencial a valores culturales es insignificante. Sin embargo, el AASc propone la implementación de un Plan de Hallazgos Fortuitos alineado con las buenas prácticas internacionales para proteger el patrimonio cultural que se descubra inadvertidamente durante las actividades de construcción.

5. Acceso Local de la Documentación del Proyecto

Información sobre el Proyecto está disponible localmente en la página web de la Dirección Nacional de Vialidad en el siguiente enlace: <https://ppp.vialidad.gob.ar/proyecto-7/>.

6. Plan de Acción Ambiental y Social

Proyecto Autopista Las Flores - Azul, A-AU-01, Corredor Vial A, Argentina
Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS, ESAP)

Ítem No.	Referencia	Acción	Producto / Entregable	Fecha Anticipada de Entrega
ND 1: Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales				
1.1	Plan de Gestión Ambiental y Social	Desarrollar e implementar un Plan de Gestión Ambiental y Social para el Proyecto que incluya: i) Política, ii) identificación de riesgos e impactos, iii) programas de gestión, iv) capacidad y competencia organizativas, v) preparación y respuesta ante situaciones de emergencia, vi) participación de los actores sociales, y vii) seguimiento y evaluación. El Plan debe incluir la etapa de construcción y de operación.	Documento de Plan de Gestión Ambiental y Social.	Antes del primer desembolso
1.2	Evento de Participación Pública Complementario	Llevar a cabo un evento de participación pública de acuerdo a la Política de Sostenibilidad de BID Invest.	Informe del Evento.	Antes de presentar la Operación al Directorio
1.3	Permisos	Preparar y mantener al día una matriz de seguimiento de permisos para el Proyecto.	Matriz de permisos y actualizaciones periódicas.	Antes de presentar la Operación al Directorio
1.4	Mecanismo de Gestión de Quejas de la Comunidad	Desarrollar e implementar un Mecanismo de Gestión de Quejas para la Comunidad.	Documento del Mecanismo de Quejas y evidencia de implementación.	Antes del primer desembolso
ND 2: Trabajo y condiciones laborales				
2.1	Mecanismo de Gestión de Quejas para los Trabajadores	Desarrollar e implementar un Mecanismo de Quejas para los Trabajadores.	Documento del Mecanismo de Quejas y evidencia de implementación.	Antes del primer desembolso
ND 3: Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación				
3.1	Cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero	<ol style="list-style-type: none"> Presentar para cada año una estimación futura de los gases de efecto invernadero anuales. Presentar para cada año transcurrido la contabilización de los gases de efecto invernadero anuales. 	<ol style="list-style-type: none"> Estimación futura de GEI Contabilización de GEI 	<ol style="list-style-type: none"> Anualmente Anualmente
ND 5: Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario				
5.1	Plan de Adquisiciones	Desarrollar e implementar un Plan de Adquisición de Tierras que incluya i) un mapeo de las personas potencialmente afectadas, ii) análisis de las condiciones económicas de los afectados, iii) inventario y valuación de bienes en el área a ser expropiada, iv) determinación de vulnerabilidad de los afectados, y v) medidas de compensación apropiadas.	Documento de Plan de Adquisiciones y evidencia de implementación.	Antes de presentar la Operación al Directorio
ND 6: Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos				
6.1	Aplicar Medidas Preventivas para Atender Hallazgos Fortuitos de Especies Protegidas o de Importancia Internacional	Hacer un recorrido (previo a la construcción) de áreas naturales a ser afectadas para identificar presencia de individuos o nidos, y tomar medidas apropiadas en caso de que se encuentren especies protegidas o de importancia internacional.	<ol style="list-style-type: none"> Protocolo de Hallazgos Fortuitos de Especies Protegidas o de Importancia Internacional y evidencia de su implementación. Inventario de especies de importancia 	<ol style="list-style-type: none"> Antes del primer desembolso Antes de la orden de proceder
PS 8: Patrimonio cultural				
8.1	Hallazgos Fortuitos	Preparar e implementar un Plan de Hallazgos Fortuitos de Recursos Culturales.	Documento del Plan de Hallazgos Fortuitos y evidencia de su implementación.	Antes del primer desembolso