

Resumen de la Revisión Ambiental y Social
Proyecto San Nicolás - Rosario, E-AU-11, Corredor Vial E, 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 emitiría 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 San Nicolás (Int. RN 188) - Rosario (Int. RN A008), E-AU-11, Corredor Vial E ("el Proyecto") incluye: i) la construcción de un carril adicional de 3,65 m de ancho por cada sentido de circulación entre las calzadas existentes, ii) el ensanche de alcantarillas existentes para la ejecución de la banquina interna de 3 m de ancho; y iii) la construcción de cuatro ramas y carriles de aceleración y deceleración en el cruce con el puente existente de la progresiva km 257,8. Obras auxiliares incluyen un obrador con tanques de almacenamiento y una planta asfáltica. Las obras están tendrán una duración de 24 meses. El Proyecto cuenta con un Informe Ambiental Preliminar e Integral (IAPI) de fecha noviembre 2018 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 Helpport S.A – Panedile Argentina S.A.I.C.F.E.L. – Sociedad de Obras y Servicios Copasa-Eleprint 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, y iii) aumento moderado en la probabilidad de erosión.

3. Contexto Ambiental y Social

El uso de suelo de las parcelas adyacentes es principalmente agropecuario. Adicionalmente se pueden encontrar algunos negocios a lo largo de la ruta del Proyecto, entre ellos están estaciones de servicio, venta de productos y comida, venta de materiales, y una gomería. No se identificaron viviendas cerca de la zona afectada. En algunas áreas de la cantera central se encuentran sembradíos de arbustos ornamentales, pero la mayoría es en grama ornamental.

El Proyecto no cruza áreas naturales ni protegidas, ni afecta comunidades indígenas. No se identificaron servicios públicos en la traza del Proyecto. Las obras relacionadas a este Proyecto se encuentran dentro de la huella de la autopista existente y, por lo tanto, no se contemplan expropiaciones.

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 IAPI y un Análisis Ambiental y Social Complementario (AASc) para atender los requisitos del BID Invest. Se elaboró un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) como parte del AASc que 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 AASc identifica, evalúa y propone medidas de manejo para mitigar impactos y 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 y iv) necesidad de un evento de participación pública complementario, específico al Proyecto.

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 no cuenta con datos específicos sobre la fuerza laboral aunque se estima que se requerirá alrededor de 100 trabajadores, incluyendo la incorporación de personal femenino (aproximadamente 4 personas) en puestos administrativos, técnicos, soporte, auxiliares.

En cuanto a las condiciones laborales, el Proyecto proveerá su personal: i) transporte a y desde la obra a sus domicilios, ii) viáticos si el obrero se encuentra a más de los 50 km de su domicilio, iii) alimentación ya sea en viandas vianda o el pago en el recibo de sueldo según los montos acordado con el gremio; iv) equipo de seguridad personal (ej., cascos; guantes; botas; máscaras; anteojos; cinturones); v) francos compensatorios para el personal foráneo en función de la distancia (teniendo en cuenta los Km que tiene desde su hogar hasta el domicilio del mismo); vi) y capacitaciones en áreas técnicas (operación de equipos, compactación de suelo, bases granulares y asfalto) y de seguridad e higiene y medio ambiente. Se proveerán baños separados por género. Las horas de la jornada diaria son de 10 horas máximas y 8 horas mínimas, y se tendrá en cuenta una hora de descanso para su almuerzo.

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 IAPI 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

Ya que no hay información sobre los obradores de la obra, se desconoce la fuente de agua potable. Lo más probable es que el agua potable que requerirá el Proyecto será obtenida de pozos o fuentes municipales. Los materiales pétreos serán extraídos de una cantera seleccionadas por el Contratista, la cual deberá tener los permisos correspondientes.

El AASc 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 (incluyendo gases de efecto invernadero) 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 trata de obras que se llevaran a cabo dentro de la huella de la autopista existente, 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

El Proyecto será desarrollado en su totalidad dentro del derecho de paso existente por lo que no involucra expropiaciones.

4.6 Conservación de la Biodiversidad y Hábitats Naturales

El Proyecto no afecta áreas naturales, protegidas o de importancia internacional. 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

El AASc concluye 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 San Nicolás - Rosario, E-AU-11, Corredor Vial E, Argentina
Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS)

| 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 | Preparar 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. | 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 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 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. Presentar para cada año transcurrido la contabilización de los gases de efecto invernadero. | <ol style="list-style-type: none"> Estimación futura de GEI Contabilización de GEI | <ol style="list-style-type: none"> Anualmente Anualmente |
| 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 |