Resumen de la Revisión Ambiental y Social
Proyecto Autopista San Eduardo – Comienzo Variante Venado Tuerto, F-AU-01
Corredor Vial F, 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 Autopista San Eduardo – Comienzo Variante Venado Tuerto (18 Kms), F-AU-01, Corredor F ("el Proyecto") incluye: i) la construcción de una nueva calzada de 7.30 m en ancho en duplicación (2 carriles) de 18 km en longitud; ii) la construcción de un distribuidor con la RN Nº 8 (el cruce de RN Nº 8 es de bajo nivel); y iii) la construcción de un distribuidor elevado (cruce ferroviario de alto nivel) de 90 m de longitud con la línea ferroviaria Mitre, Km 621.00). Obras auxiliares incluyen un obrador, y una planta asfáltica y de hormigón. Las obras tendrán una duración estimada de 33 meses. El Proyecto cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental (EIAS) de fecha abril 2016 y un Análisis Ambiental y Social Complementario de fecha marzo de 2019. El Proyecto fue licitado en el 2018 y fue otorgado a las empresas Helport, S.A. Panedile Argentina, SA.I.C.F.E.L y Sociedad Anónima 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, 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

El uso de tierra de las parcelas a lo largo del tramo es principalmente agropecuario, específicamente de cultivo de maíz, trigo y soya. En general, el área del proyecto es una zona de tierras bajas, propensa a inundaciones con numerosas lagunas. A lo largo de ambos lados del corredor, hay áreas con árboles de eucaliptos y otras especies de árboles plantados.

El EIAS evaluó si el trazado del Proyecto en todas sus etapas (totalizando aproximadamente 60 km) cruza algún área natural. No existen en el tramo y área de influencia directa, áreas protegidas que pueden ser afectadas. No se encontraron indicios de presencia de patrimonio cultural o comunidades indígenas.

A lo largo del Proyecto, se encuentran alambrados y tranqueras. El Proyecto involucra un paso elevado sobre la línea del ferrocarril, para no afectar las operaciones del ferrocarril. Existe una escuela en el límite del Proyecto la cual no será afectada por las expropiaciones. Ésta quedará localizada enfrente de una colectora utilizada principalmente par tráfico local. No se identificaron servicios públicos adicionales.

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 EIAS y un Análisis Ambiental y Social Complementario (AASc). El EIAS 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 EIAS contiene un Plan de Manejo Ambiental (PMA) y un Plan de Monitoreo Ambiental específico para el Proyecto. El AASc identifica, evalúa y propone medidas de manejo para mitigar impactos complementarios a los evaluados en el EIAS 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

Las actividades ejecutadas no requieren de mano de obra calificada, lo que implica que se utilizara mano de obra local para ejecutar las tareas de construcción y de mantenimiento del Proyecto. La cantidad de personal necesario se estima en 110 personas. Se prevé la incorporación de personal femenino (4) en puestos administrativos, técnicos, soporte, auxiliares. Se estima un porcentaje del 3% de participación del personal femenino.

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 EIAS 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

La fuente de agua y de materiales pétreos que requerirá el Proyecto aún no se ha definido. El contratista debe evaluar las fuentes de agua establecidas en el Proyecto y definir si es necesario examinar otras teniendo presente que algunas serán utilizadas como agua potable para los campamentos y otras para usos requeridos en el Proyecto. Las fuentes así como la estimación de necesidades y los permisos de explotación serán presentadas a la inspección.

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) disrupción del tráfico, ii) exposición potencial a polvo y ruido, y iii) aumento potencial en accidentes de tránsito.

El Proyecto se asienta principalmente sobre áreas de cultivos, 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

Se efectuarán expropiaciones para llevar el ancho de zona de camino a 120 m. Se deberán expropiar 50 m del dado derecho y 20 m del lado izquierdo en dirección Rosario a partir de la zona de camino existente. A partir del kilómetro 6.2 de la obra en dirección Rosario, la expropiación será solamente de 50 m del lado derecho.

La expropiación descrita afectará a 160 parcelas en total, de las cuales, a marzo de 2019, 28 (17,5%) se encuentran liberadas. La expropiación de dichas parcelas no afecta ninguna construcción existente y el uso de tierra de las parcelas a expropiar es principalmente agropecuario, específicamente de cultivo de maíz, trigo y soya.

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 al 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 vuele 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 trasferencia 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 que no hay viviendas afectadas, el proceso de expropiación que se ha llevado a cabo según la Ley Argentina 21.499, la información adquirida en campo, la opinión positiva de las comunidades y afectados hacia el Proyecto y la ausencia de personas o comunidades indígenas 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 EIAS 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 *Alectrurus risora* y *Buteogallus coronatus* 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 EIAS 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 San Eduardo – Comienzo Variante Venado Tuerto, F-AU-01, Corredor Vial F, 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	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	1. Presentar para cada año una estimación futura de los gases de efecto invernadero anuales. 2. Presentar para cada año transcurrido la contabilización de los gases de efecto invernadero anuales.	1. Estimación futura de GEI 2. Contabilización de GEI	1. Anualmente 2. 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.	1. Protocolo de Hallazgos Fortuitos de Especies Protegidas o de Importancia Internacional y evidencia de su implementación. 2. Inventario de especies de importancia	1. Antes del primer desembolso 2. 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